



GRUPE DE RECHERCHE
ET D'INFORMATION
SUR LA PAIX ET LA SÉCURITÉ

467 chaussée de Louvain
B – 1030 Bruxelles
Tél. : +32 (0)2 241 84 20
Fax : +32 (0)2 245 19 33
Courriel : admi@grip.org
Internet : www.grip.org
Twitter : [@grip_org](https://twitter.com/grip_org)
Facebook : GRIP.1979

Le Groupe de recherche et d'information sur la paix et la sécurité (GRIP) est un centre de recherche indépendant fondé à Bruxelles en 1979.

Composé de vingt membres permanents et d'un vaste réseau de chercheurs associés, en Belgique et à l'étranger, le GRIP dispose d'une expertise reconnue sur les questions d'armement et de désarmement (production, législation, contrôle des transferts, non-prolifération), la prévention et la gestion des conflits (en particulier sur le continent africain), l'intégration européenne en matière de défense et de sécurité, et les enjeux stratégiques asiatiques.

En tant qu'éditeur, ses nombreuses publications renforcent cette démarche de diffusion de l'information. En 1990, le GRIP a été désigné « Messenger de la Paix » par le Secrétaire général de l'ONU, Javier Pérez de Cuéllar, en reconnaissance de « Sa contribution précieuse à l'action menée en faveur de la paix ».



Le GRIP bénéficie du soutien du Service de l'Éducation permanente de la Fédération Wallonie-Bruxelles.

ÉCLAIRAGE – 18 juillet 2014

ARA Bénédicte, *La stratégie européenne de sécurité maritime*, Éclairage du GRIP, 18 juillet 2014.

<http://www.grip.org/fr/node/1341>



ÉCLAIRAGE

La Stratégie européenne de sécurité maritime

Par **Bénédicte Ara**

18 juillet 2014

Sur initiative de la présidence grecque, le Conseil européen a approuvé le 24 juin la stratégie de sécurité maritime de l'Union européenne¹ (UE) en tant que cadre pour relever les défis imposés par la maritimisation des enjeux². L'objectif est de protéger les intérêts de l'UE contre les risques et les menaces dans le domaine maritime mondial, comme le crime organisé, les menaces à la liberté de navigation, la prolifération des armes de destruction massive ou les risques environnementaux. La Stratégie couvre les aspects internes et externes de la sécurité maritime de l'UE dans une approche trans-sectorielle et globale.

Objectif : la mise en cohérence des politiques européennes

Le 6 mars 2014, la Commission européenne et le Service européen d'action extérieure (SEAE) avaient adopté une communication conjointe³ dans le but de lancer une négociation entre l'UE et ses États membres devant aboutir à la rédaction d'une Stratégie européenne de sécurité maritime (SESM). La volonté d'associer les États membres dans cet exercice vient du constat que la plupart des opérations relatives à la sécurité maritime ne peuvent être réalisées que par des autorités nationales. De ce fait, la communication conjointe de la Commission et de la Haute représentante apparaissait comme un véritable appel du pied des institutions européennes aux États, afin qu'ils collaborent davantage dans ce domaine.

Le but poursuivi à travers la SESM est donc celui de faciliter une approche intersectorielle des problèmes maritimes, en améliorant la coordination et la coopération dans des domaines tels que la prévention des conflits, la protection des infrastructures, le contrôle effectif des frontières maritimes, la protection des routes commerciales et la prévention de la pêche illégale. Il est intéressant de souligner, à ce propos, que la Stratégie ne vise pas à créer de nouvelles structures, ni de nouveaux programmes, ni de nouvelles législations. Elle doit par contre améliorer les dispositifs en place, à travers la mise en cohérence des politiques européennes et nationales déjà existantes.

Pour ce faire, quatre objectifs ont été attribués à la SESM⁴ : 1) exploiter au mieux les capacités à l'échelon national et européen ; 2) encourager la formation de partenariats efficaces et solides dans le domaine maritime mondial ; 3) optimiser le rapport coût/efficacité par une meilleure communication entre l'UE et les systèmes nationaux ainsi que par les interfaces civilo-militaires ; 4) accroître la solidarité entre les États membres.

Le 24 juin, celle-ci a finalement été adoptée par le Conseil. Le but affiché est de protéger les intérêts économiques de l'UE, ce qui fait évidemment l'objet d'un consensus⁵. Cependant, le problème de la SESM réside dans les activités opérationnelles à mettre en œuvre afin d'aboutir à cet objectif. L'idée sous-jacente est de « renforcer le lien entre les aspects de sécurité intérieure et extérieure de la politique maritime de l'UE et la coopération civilo-militaire »⁶. Tout un programme.

Organisation de la réponse de l'UE en matière de sécurité maritime

La structure opérationnelle de la Stratégie repose sur quatre principes directeurs. Tout d'abord, le Conseil met l'accent sur l'approche intersectorielle, détaillée ci-dessus. Ensuite, l'approche fonctionnelle permet de souligner les spécificités des actions menées par l'UE afin de mieux répartir les compétences de chacun. Troisième principe, le multilatéralisme maritime a pour vocation d'accroître la coopération internationale entre l'Union européenne et ses partenaires afin de parler d'une seule voix quant à la protection des intérêts de chacun. Enfin, l'UE encourage le respect du droit international et de la Convention des Nations unies sur le droit de la mer.

Catherine Ashton, Haut représentant pour les affaires étrangères et la politique de sécurité, et Maria Damanaki⁷, Commissaire européen aux affaires maritimes, ont décliné ces principes directeurs en une vingtaine d'actions concrètes réparties dans cinq domaines d'activités :

1. le recours aux instruments PSDC et PESDC dans l'action extérieure de l'UE, en particulier en apportant une réponse régionale à la déficience de la gouvernance maritime. Il s'agit ici de soutenir les pays tiers dans

- l'établissement ou l'amélioration de leurs capacités en matière de sécurité maritime ;
2. la sensibilisation maritime, la surveillance et l'information par la coopération civilo-militaire en vue d'établir une conscience maritime globale et ainsi apporter une réponse rapide aux crises.
Pour ce faire, la Commission et le SEAE doivent assurer une approche cohérente dans les travaux élaborés par les différents organismes en charge de la sécurité maritime, et ce, à travers la création d'un nouveau logiciel de communication ;
 3. le développement et la reconstruction des États en crise ou en déliquescence, partie intégrante de l'approche globale prônée par l'Union européenne ;
 4. la gestion de risques, la gestion de crises et la protection des infrastructures maritimes critiques. L'analyse commune des risques permet l'identification de réponses transfrontalières et la mise en commun des capacités maritimes. Il ne s'agit pas ici de *Pooling and Sharing*, mais de coopération accrue afin de ne pas dupliquer les activités visant à la sécurité maritime ;
 5. la recherche et l'innovation, l'éducation et la formation des forces nationales pour améliorer les capacités opérationnelles et techniques de l'Union européenne, et par ce biais, relancer l'industrie de défense maritime européenne.

Le calendrier et les modalités de ces différentes actions seront précisés dans le cadre d'un plan d'action élaboré sous présidence italienne au deuxième semestre de cette année en vue de son adoption en décembre.

Clause de solidarité et stratégie maritime

Un doute sur l'efficacité de la SESM apparaît dans le cadre du débat autour de l'interprétation de l'article 222 du Traité sur le fonctionnement de l'UE (TFUE) relatif à la clause de solidarité. Cette interprétation a finalement été rendue publique par les États membres le jour même de la publication de la SESM, là encore par le Conseil aux affaires étrangères : on ne peut pas voir en cela un hasard du calendrier, mais bien un lien entre les deux domaines. À l'origine, la proposition conjointe de la Commission et du SEAE relative à l'interprétation de la clause de solidarité, en date du 21 décembre 2012, était ambitieuse, puisqu'elle prévoyait un recours à cette clause à chaque fois qu'un État en exprimerait le besoin. Ainsi, selon cette première interprétation, les risques majeurs affectant les infrastructures en mer et les navires des États membres dans les eaux internationales pouvaient permettre l'activation de la clause.

Dans le compromis auquel est parvenu le COREPER le 20 mai 2014, il s'avère finalement que la clause de solidarité ne s'appliquera pas aux détournements de navires, l'État concerné par cette attaque devant lui-même gérer la sécurité de ses

vaisseaux⁸. La notion de crise est désormais circonscrite aux catastrophes et aux attaques terroristes. L'interprétation de l'article 222 TFUE laisse alors présager des difficultés quant à la coopération entre États membres et l'efficacité de la SESM.

Les objectifs de cette Stratégie sont certes cohérents et réalisables, mais force est de constater qu'ils manquent d'ambition. La SESM semble frileuse comparativement aux espoirs qu'elle suscitait. Les réelles décisions stratégiques ne seront prises que par la suite, et ce en passant par la voie parlementaire : sont en cours de rédaction un cadre pour la planification de l'espace maritime, l'environnement commun de partage de l'information pour le domaine maritime européen et les conditions requises concernant les équipages de navires assurant des services réguliers de transport de passagers et de transport par transbordeurs entre les États membres. Il faudra alors attendre la mise en œuvre de cette Stratégie pour en entrevoir les aboutissants.

* * *

L'auteure

Bénédicte Ara est chercheuse-stagiaire au GRIP. Elle travaille en particulier sur les questions liées à la sécurité maritime. Sa thèse de doctorat porte sur les politiques européennes de défense face aux enjeux humanitaires.

Notes

-
1. [Conseil de l'UE](#), 24 juin 2014, 11205/14.
 2. Conseil de l'UE, Luxembourg, 24 juin 2014, 11177/14 PRESSE 356.
 3. Communication conjointe au Parlement européen et au Conseil « Pour un domaine maritime ouvert et sécurisé : éléments pour une stratégie de l'Union européenne en matière de sécurité maritime » (JOIN(2014) 9 final), 6 mars 2014.
 4. Questions & réponses concernant une stratégie de sécurité maritime de l'Union européenne, SEAE, 6 mars 2014.
 5. Europe Diplomatie Défense n° 710, 18 juin 2014.
 6. Questions & réponses concernant une stratégie de sécurité maritime de l'Union européenne, SEAE, 6 mars 2014.
 7. European Maritime Security Strategy: Moving Forward, CHENS (Chiefs of European Navies) annual meeting, Maria Damanaki, Portsmouth, 23 mai 2014.
 8. Europe Diplomatie Défense n° 703, 22 mai 2014.