



Conseil de
l'Union européenne

Bruxelles, le 10 mars 2023
(OR. en)

7311/23

POLMAR 17
POLGEN 28
POLMIL 51
CYBER 55
HYBRID 9
RELEX 329
MARE 8
MAR 38
COMAR 14
JAI 292
CSDP/PSDC 203
CFSP/PESC 418
ENV 227
PECHE 80
TRANS 90

NOTE DE TRANSMISSION

Origine: Pour la secrétaire générale de la Commission européenne,
Madame Martine DEPREZ, directrice

Destinataire: Madame Thérèse BLANCHET, secrétaire générale du Conseil de
l'Union européenne

N° doc. Cion: JOIN(2023) 8 final

Objet: COMMUNICATION CONJOINTE AU PARLEMENT EUROPÉEN ET AU
CONSEIL sur la mise à jour de la stratégie de sûreté maritime de l'UE et
de son plan d'action "Renforcement de la stratégie de sûreté maritime
de l'UE pour faire face à l'évolution des menaces dans le domaine
maritime"

Les délégations trouveront ci-joint le document JOIN(2023) 8 final.

p.j.: JOIN(2023) 8 final



LE HAUT REPRÉSENTANT DE
L'UNION POUR LES AFFAIRES
ÉTRANGÈRES ET LA
POLITIQUE DE SÉCURITÉ

Bruxelles, le 10.3.2023
JOIN(2023) 8 final

COMMUNICATION CONJOINTE AU PARLEMENT EUROPÉEN ET AU CONSEIL

**sur la mise à jour de la stratégie de sûreté maritime de l'UE et de son plan d'action
«Renforcement de la stratégie de sûreté maritime de l'UE pour faire face à l'évolution
des menaces dans le domaine maritime»**

I. INTRODUCTION

La sûreté maritime est vitale pour l'Union européenne (UE) et ses États membres. Ensemble, les États membres de l'UE forment la plus grande zone économique exclusive combinée au monde. L'économie de l'UE dépend dans une large mesure de la sécurité et de la sûreté des océans: plus de 80 % des échanges commerciaux dans le monde se font par voie maritime, environ deux tiers de l'approvisionnement mondial en pétrole et en gaz sont soit extraits en mer, soit transportés par voie maritime¹, et jusqu'à 99 % des flux de données mondiaux sont transmis par câbles sous-marins². Pour garantir une gouvernance efficace des océans, assurer leur protection ainsi que celle des fonds marins et libérer tout le potentiel de l'économie bleue durable³, le domaine maritime mondial doit être sûr.

Depuis 2014, la stratégie de sûreté maritime de l'Union européenne (SSMUE) et le plan d'action qui l'accompagne⁴ fournissent le cadre permettant de faire face aux enjeux qui se jouent en matière de sûreté en mer. La stratégie a eu pour effet de resserrer la coopération entre les autorités civiles et militaires, notamment par l'échange d'informations. Elle a contribué à promouvoir une gouvernance en mer fondée sur des règles et a donné un nouvel élan à la coopération internationale. Elle a également renforcé l'autonomie et la capacité de l'UE à réagir aux menaces qui pèsent sur la sûreté maritime⁵.

L'UE joue un rôle de plus en plus important en tant que garant de la sûreté maritime mondiale, en menant ses propres opérations navales, par exemple Atalanta⁶ et Irini⁷, en mettant en œuvre le concept de présences maritimes coordonnées (PMC)⁸, ainsi qu'en renforçant l'appréciation de la situation maritime et en coopérant avec un large éventail de partenaires extérieurs. En outre, les systèmes opérationnels Copernicus de surveillance maritime et de surveillance des frontières, mis en œuvre par l'Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM) et l'Agence européenne de garde-frontières et de garde-côtes (Frontex), fournissent des observations depuis l'espace, en complément des services de navigation des satellites Galileo.

Les changements radicaux qui ont bouleversé l'environnement stratégique global, remodelé par la crise climatique et la dégradation de l'environnement et détérioré par l'agression militaire illégale et injustifiée de la Russie contre l'Ukraine, rendent nécessaire une intensification de l'action de l'UE en tant que garant de la sécurité internationale.

Dans la droite ligne de la boussole stratégique de l'UE en matière de sécurité et de défense⁹, la présente mise à jour de la SSMUE et de son plan d'action entend répondre aux nouvelles problématiques qui se posent. Cette mise à jour constitue une occasion de mettre en avant des solutions durables aux problèmes de sûreté maritime. L'UE doit également en profiter pour renforcer encore son rôle au niveau international et sécuriser davantage son accès à un domaine maritime de plus en plus disputé.

¹ JOIN(2022) 28 final.

² [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/IDAN/2022/702557/EXPO_IDA\(2022\)702557_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/IDAN/2022/702557/EXPO_IDA(2022)702557_EN.pdf)

³ COM(2021) 240 final.

⁴ Document 11205/14 du Conseil et conclusions 10494/18 du Conseil.

⁵ Conclusions 9946/21 du Conseil.

⁶ <https://eunavfor.eu/>

⁷ <https://www.operationirini.eu/>

⁸ Conclusions 06256/22 et 06255/22 du Conseil.

⁹ Document 7371/22 du Conseil.

La SSMUE mise à jour constituera un cadre qui permettra à l'UE d'intensifier son action en vue de préserver ses intérêts en mer et de protéger ses citoyens, ses valeurs et son économie. L'objectif est de promouvoir la paix et la sûreté au niveau international tout en respectant le principe de durabilité et en protégeant la biodiversité. L'UE et ses États membres mettront en œuvre la stratégie mise à jour, conformément à leurs compétences respectives.

II. ÉVOLUTION ET MULTIPLICATION DES MENACES PESANT SUR LA SURETE MARITIME

La scène géopolitique mondiale a connu des bouleversements importants depuis l'adoption de la stratégie européenne de sûreté maritime en 2014, ce qui nécessite de prendre de nouvelles mesures et de renforcer l'action engagée. L'analyse des menaces à l'échelle de l'UE montre que l'Union doit faire face à des menaces et des défis toujours plus nombreux, y compris dans le domaine maritime¹⁰. La concurrence stratégique pour accaparer pouvoir et ressources s'intensifie. Les menaces deviennent de plus en plus complexes et multidimensionnelles, certains États cherchant à redéfinir les principes fondamentaux de l'ordre multilatéral, y compris par des violations de la souveraineté nationale et des frontières d'autres pays. L'agression militaire de la Russie contre l'Ukraine a marqué le retour de la guerre en Europe, faisant surgir de nouveaux dangers et entraînant des retombées négatives sur la sûreté maritime et l'économie européenne, dont les entreprises et citoyens européens subissent les effets.

La sûreté maritime est sous pression dans de nombreuses régions, notamment en raison de différends territoriaux et maritimes, de concurrence pour les ressources naturelles et de menaces pesant sur la liberté de navigation et les droits de passage inoffensif et de transit. Cette situation crée des tensions dans les bassins maritimes autour de l'UE, tels que la Méditerranée, la mer Noire et la mer Baltique, exacerbées par l'agression militaire de la Russie contre l'Ukraine. Les pressions sur la sûreté maritime se sont également accrues hors d'Europe, notamment dans le golfe de Guinée, le golfe d'Aden, le détroit d'Ormuz, le détroit de Malacca, et dans la mer de Chine méridionale. Certains pays tiers renforcent leurs capacités et leur présence en mer et prennent des mesures unilatérales. Ces pays ont recours à la force ou violent la souveraineté nationale d'autres États. Leurs agissements portent atteinte à l'État de droit et à l'ordre international fondé sur la convention des Nations unies sur le droit de la mer (CNUDM).

La région indo-pacifique, où l'UE compte des régions ultrapériphériques (océan Indien) et des pays et territoires d'outre-mer (Pacifique), est devenue une zone de **concurrence géopolitique intense**. Les démonstrations de force et les tensions croissantes dans des régions telles que la mer de Chine méridionale et orientale et le détroit de Taïwan compromettent la sûreté mondiale et ont des répercussions directes sur celle des Européens, ainsi que sur leur prospérité. Pour que les principales routes maritimes telles que le détroit de Malacca et de Singapour, la Corne de l'Afrique et l'océan Indien restent stables et sûres, il est nécessaire que l'Union et ses États membres accroissent leur présence et intensifient leur action dans ces régions, conformément à la stratégie de coopération de l'UE dans la région indo-pacifique.

Le changement climatique et la pollution marine vont, selon les prévisions, avoir des conséquences considérables et durables sur la sûreté maritime. Parmi ces conséquences, citons

¹⁰ L'analyse des menaces à l'échelle de l'UE est une analyse complète, fondée sur le renseignement, de l'éventail des menaces et des défis auxquels l'UE est confrontée ou pourrait être confrontée à l'avenir. Elle est régulièrement mise à jour et fournit les informations contextuelles contribuant à l'élaboration et à la mise en œuvre de la boussole stratégique de l'UE en matière de sécurité et de défense.

notamment les inondations dans les zones côtières et les îles, la perte de récifs coralliens, de mangroves et d'autres zones humides, ainsi que l'épuisement des stocks halieutiques¹¹. Le changement climatique et la dégradation de l'environnement démultiplient les risques en augmentant l'instabilité et les inégalités, ce qui exacerbe au niveau transnational la criminalité, la piraterie et les tensions sur les ressources marines. Face à cette situation, l'UE doit adopter une nouvelle approche lui permettant de rendre la société plus résiliente au changement climatique, de protéger la nature et d'enrayer la dégradation des écosystèmes¹². À l'inverse, les lacunes en matière de sûreté maritime peuvent causer des dommages à l'environnement, notamment lorsque l'accès à des sites contaminés est entravé ou que des fonds destinés à la protection écologique sont détournés ou encore lorsque des actes de sabotage sont perpétrés contre des infrastructures maritimes. En outre, l'agression militaire de la Russie contre l'Ukraine, en plus d'avoir des conséquences humaines et économiques dévastatrices, a aussi entraîné une perte importante de biodiversité¹³. Il est donc essentiel de gérer les interactions entre le changement climatique, la dégradation environnementale des zones côtières et maritimes et la sûreté maritime, y compris au moyen de recherches ciblées qui sont menées actuellement ou le seront ultérieurement.

En raison des attaques perpétrées en 2022 contre les gazoducs Nord Stream en mer Baltique, de la présence de véhicules sans équipage non autorisés autour d'installations au large en mer du Nord et des **menaces hybrides et cyberattaques récurrentes ciblant les infrastructures maritimes**, l'UE doit renforcer son action et protéger plus efficacement ses infrastructures critiques, notamment en développant des technologies innovantes. Le secteur maritime, du fait de son passage au numérique, s'est complexifié et est devenu potentiellement plus vulnérable. Les acteurs malveillants sont de plus en plus susceptibles d'utiliser des moyens hybrides et informatiques pour cibler les infrastructures maritimes, y compris les conduites et câbles sous-marins, ainsi que les ports et les navires. La recommandation du Conseil relative à une approche coordonnée à l'échelle de l'Union pour renforcer la résilience des infrastructures critiques¹⁴ reconnaît la nécessité d'agir. En outre, la recommandation de la Commission sur les objectifs de l'Union en matière de résilience face aux catastrophes définit des mesures qui peuvent contribuer à améliorer la préparation et la capacité de l'UE et des États membres à faire face aux catastrophes d'origine naturelle ou anthropique, y compris en mer¹⁵.

Les menaces et les activités illicites — telles que la **piraterie et les vols à main armée en mer, la criminalité organisée, y compris le trafic de migrants et la traite des êtres humains, le trafic d'armes et de stupéfiants, le terrorisme, la pêche illicite, non déclarée et non réglementée (INN), d'autres activités illégales, y compris l'exploration non autorisée dans les zones économiques exclusives des États membres de l'UE, et les munitions non explosées (MNE)**¹⁶ en mer — représentent toujours des enjeux majeurs dans de nombreuses régions, certaines zones côtières et territoires éloignés de l'UE étant particulièrement vulnérables. Certaines de ces activités illicites peuvent être facilitées lorsque la sûreté des ports est insuffisante. Des acteurs malveillants peuvent également combiner ces menaces et ces activités pour mener des attaques hybrides contre l'UE et ses États membres.

¹¹ Rapport spécial sur l'océan et la cryosphère dans le contexte du changement climatique du GIEC (2019) et rapport du groupe de travail II, 6^e rapport d'évaluation (2022).

¹² COM(2020) 380 final.

¹³ Notamment une augmentation alarmante de la mortalité des cétacés en mer Noire.

¹⁴ 2023/C 20/01.

¹⁵ COM(2023) 61 final et 2023/C 56/01.

¹⁶ Les munitions non explosées (MNE) désignent les armes explosives (bombes, obus, grenades, mines terrestres, mines navales, armes à sous-munitions et autres munitions) qui n'ont pas explosé et présentent toujours un risque de détonation, parfois plusieurs décennies après leur utilisation ou leur abandon.

III. INTERETS DE L'UE EN MATIERE DE SURETE MARITIME

Face à l'évolution des menaces pesant sur la sûreté maritime, les intérêts fondamentaux de l'UE sont les suivants:

- assurer la sûreté de l'Union européenne, de ses États membres, de ses citoyens et de ses partenaires;
- préserver la paix et la stabilité à l'échelle mondiale et maintenir des routes maritimes libres et ouvertes;
- respecter le droit international, en particulier la CNUDM en tant que cadre juridique global régissant toutes les activités menées dans les océans, et promouvoir une bonne gouvernance internationale des océans, y compris au moyen de conventions maritimes régionales, ainsi que de la mise en œuvre de l'accord de l'OMC sur les subventions à la pêche¹⁷;
- protéger les ressources naturelles et le milieu marin et gérer les effets du changement climatique et de la dégradation de l'environnement sur la sûreté maritime;
- assurer la résilience et la protection des infrastructures maritimes critiques¹⁸ (à terre et en mer), notamment en s'attaquant aux risques et menaces liés au changement climatique, ainsi qu'aux investissements directs étrangers;
- renforcer la résilience et la protection des plateformes logistiques, c'est-à-dire des ports, y compris en réduisant les risques liés à la corruption et aux activités illicites;
- protéger les activités économiques en mer, contribuant ainsi à une économie bleue durable (à terre et en mer);
- protéger les frontières extérieures de l'UE et sa sûreté intérieure afin de lutter contre le trafic de migrants, la traite des êtres humains et d'autres activités illégales, y compris les activités non autorisées d'exploration et de forage d'hydrocarbures;
- garantir la capacité d'agir rapidement et efficacement dans le domaine maritime et dans d'autres domaines opérationnels (par exemple, sur terre, dans les airs, dans le cyberspace et dans l'espace extra-atmosphérique);
- assurer la sécurité et la sûreté des gens de mer conformément aux exigences de la convention du travail maritime et d'autres conventions pertinentes de l'Organisation internationale du travail.
-

IV. RENFORCER LA REPONSE DE L'UE

La stratégie de sûreté maritime mise à jour contribuera à protéger les intérêts de l'UE énumérés ci-dessus contre les menaces toujours plus nombreuses et en perpétuelle évolution qui pèsent sur la sûreté maritime. Pour ce faire, l'Union intensifiera son action dans le cadre de six objectifs

¹⁷ https://www.wto.org/french/tratop_f/rulesneg_f/fish_f/fish_f.htm

¹⁸ Par exemple, les conduites et câbles sous-marins, les plateformes logistiques (ports), les installations d'énergie renouvelable en mer, les plateformes pétrolières et gazières en mer, etc.

stratégiques:

- 1. intensifier les activités en mer;**
- 2. coopérer avec les partenaires;**
- 3. prendre l’initiative en matière d’appréciation de la situation maritime¹⁹;**
- 4. gérer les risques et les menaces;**
- 5. renforcer les capacités;**
- 6. éduquer et former.**

L’action de l’UE dans le cadre de ces objectifs stratégiques continuera d’être guidée par les principes de la SSMUE de 2014: approche intersectorielle, intégrité fonctionnelle, respect des règles internationales — droit international, droits de l’homme et démocratie et plein respect de la CNUDM — et multilatéralisme maritime. La SSMUE mise à jour sera mise en œuvre au moyen d’un plan d’action (**en annexe**), dans le cadre de l’approche intégrée²⁰. Pour mettre en œuvre la stratégie, l’UE, en coopération avec ses États membres, aura recours à l’ensemble des politiques, outils et instruments civils et militaires pertinents, et coordonnera les politiques et activités de tous les acteurs concernés aux niveaux européen, national et régional, en renforçant leurs synergies et leurs complémentarités. La stratégie favorisera également un engagement plus cohérent de l’UE dans les conflits et crises extérieurs, ce qui permettra d’améliorer la sûreté de l’UE et de ses citoyens.

La stratégie mise à jour comprendra des actions spécifiques à chaque bassin maritime autour de l’UE. L’action devrait tenir compte des stratégies régionales de l’UE²¹ et des programmes de renforcement des capacités, ainsi que de la coopération avec les pays partenaires.

1. Intensifier les activités en mer

La boussole stratégique de l’UE appelle à renforcer encore l’engagement de l’UE en matière de sûreté maritime. Dans le **cadre de la politique de sécurité et de défense commune (PSDC)**,

¹⁹ L’appréciation de la situation maritime consiste en la prise en compte effective des activités associées au domaine maritime susceptibles d’avoir une incidence sur la sûreté, la sécurité, l’économie ou l’environnement de l’Union européenne et de ses États membres. Établie en tenant compte d’un ensemble de besoins et de droits des utilisateurs clairement définis, une telle appréciation de la situation a pour vocation d’aider les autorités chargées des activités de contrôle et de surveillance à prévenir et à gérer de manière globale tout événement, toute situation ou action ayant trait au domaine maritime de l’UE. Par espace maritime de l’Union européenne, il faut entendre les eaux territoriales des États membres de l’UE, les zones économiques exclusives et les plateaux continentaux au sens de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982, ainsi que l’ensemble des activités maritimes qui y sont menées, que ce soit au fond de la mer, en subsurface, en surface et au-dessus de la mer, ou encore les installations, les navires de charge, les bateaux de petite taille et les navires qui sont liés d’une façon ou d’une autre à l’UE, que ce soit par un pavillon, un titre de propriété ou un mandat de gestion.

²⁰ L’«approche intégrée à l’égard des conflits et crises extérieurs» s’inspire de la stratégie globale de l’UE de 2016 (conclusions du Conseil: EUCO 26/16 et 13202/16) et a été approuvée par les conclusions du Conseil de 2018 (doc. 5413/18). L’approche intégrée constitue le cadre d’une démarche plus cohérente et plus exhaustive de l’UE à l’égard des conflits et des crises extérieurs et promeut la sécurité humaine, renforçant ainsi la sécurité de l’UE et de ses citoyens..

²¹ Tels que la stratégie globale avec l’Afrique [JOIN(2020) 4 final], la stratégie de l’UE relative au golfe de Guinée (7671/14), la stratégie de l’UE pour la région indo-pacifique [JOIN(2021) 24 final], la politique arctique de l’UE [JOIN(2021) 27 final] et la stratégie relative aux régions ultrapéripériques COM(2022).

L'opération Atalanta est déployée dans l'ouest de l'océan Indien depuis 2008. Compte tenu de son bilan positif, cette opération a vu son mandat étendu, passant de la lutte contre la piraterie à une opération de sûreté maritime plus large, et vise à renforcer encore les liens et les synergies avec la mission européenne de surveillance maritime dans le détroit d'Ormuz (EMASOH)²². En Méditerranée, l'opération Irini a pour mission première de faire respecter l'embargo sur les armes imposé par les Nations unies à la Libye. L'UE contribue ainsi directement à la paix et à la stabilité en Méditerranée, ce qui renforce la sûreté maritime. Conformément à l'approche intégrée, l'UE contribue également à améliorer la sûreté maritime en assurant la formation et le renforcement des capacités de ses partenaires dans le cadre de missions PSDC civiles, telles que la mission de l'Union européenne visant au renforcement des capacités en Somalie (EUCAP).

En 2021, l'UE a introduit un nouveau concept: les **présences maritimes coordonnées (PMC)**. Ce nouvel outil flexible vise à renforcer l'engagement collectif de l'UE en matière de sûreté maritime en utilisant au mieux les moyens navals des États membres dans des zones présentant un intérêt stratégique pour l'Union. La mise en place des PMC devrait permettre à l'UE d'intensifier la lutte contre les activités illégales et illicites en mer, y compris le trafic de drogue. Sur la base de l'expérience acquise dans le cadre de la mise en œuvre des PMC dans le golfe de Guinée et dans le nord-ouest de l'océan Indien (y compris en mer Rouge), l'UE examinera si ce concept peut être mis en place dans de nouvelles zones maritimes présentant un intérêt. Ainsi, la désignation de nouvelles zones maritimes présentant un intérêt permettrait à l'Union, en tant qu'acteur de la sûreté maritime, d'avoir une meilleure appréciation de la situation, de resserrer ses partenariats et de renforcer la culture stratégique.

La **boussole stratégique de l'UE** souligne également qu'il importe de veiller à l'état de préparation et à l'interopérabilité entre les forces navales des États membres de l'Union et invite cette dernière à mener des exercices réels dans tous les domaines. L'UE devrait donc mettre en place un exercice naval annuel afin de renforcer l'état de préparation, de favoriser l'interopérabilité et de faire face à l'évolution des menaces pesant sur la sûreté maritime.

La Commission, assistée par l'AESM, mène des inspections de sûreté maritime dans les ports, dans les installations portuaires et sur les navires de l'UE et étudie les moyens d'améliorer la sûreté maritime dans des domaines tels que le transport de passagers ou la cybersécurité. Conformément aux orientations stratégiques relatives à la **gestion européenne intégrée des frontières (GEIF)**²³, le système de surveillance des frontières maritimes doit être en mesure de détecter, d'identifier et, si nécessaire, de retrouver et d'intercepter tous les navires entrant dans les eaux territoriales et de contribuer à assurer la protection et la sauvegarde des personnes en mer, quelles que soient les conditions météorologiques. Les États membres devraient tirer le meilleur parti des capacités de surveillance qu'offre Frontex pour renforcer les capacités nationales et l'appréciation générale de la situation.

Frontex mène des opérations telles que Indalo, Thémis et Poséidon pour contrôler les frontières de l'UE et combattre la criminalité en Méditerranée, en particulier le trafic illicite de migrants. Frontex, l'Agence européenne de contrôle des pêches (AECF) et l'AESM mènent des opérations maritimes polyvalentes pour lutter contre la criminalité transfrontière, y compris le trafic de migrants et la traite des êtres humains, et pour détecter la pollution marine et la pêche illégale, et effectuent d'autres tâches de surveillance dans plusieurs bassins maritimes autour de l'UE, y

²² <https://www.diplomatie.gouv.fr/en/french-foreign-policy/europe/news/article/european-maritime-awareness-in-the-soh-emasoh-political-statement-by-the>

²³ COM(2022) 303.

compris la mer Noire. Il convient que l'Union intensifie la réalisation de ces opérations polyvalentes particulièrement importantes.

Les actions clés de l'UE²⁴ visant à renforcer la sûreté maritime seront les suivantes:

- organiser un exercice naval annuel de l'UE;
- renforcer des opérations navales existantes de l'UE (Atalanta et Irini) par des moyens navals et aériens;
- envisager de nouvelles zones maritimes présentant un intérêt pour la mise en œuvre du concept des PMC, sur la base de l'expérience et des propositions du Service européen pour l'action extérieure;
- intensifier la lutte contre les activités illégales et illicites en mer, y compris le trafic de drogue, dans le cadre des PMC;
- maintenir et renforcer les inspections de sûreté maritime dans l'UE et traiter la problématique de la cybersécurité et de la sûreté des navires de passagers;
- renforcer la coopération au niveau de l'UE en ce qui concerne les fonctions de garde-côtes en encourageant l'organisation d'opérations maritimes polyvalentes dans plusieurs bassins maritimes autour de l'UE.

2. Coopérer avec les partenaires

L'UE a déjà noué des relations et des synergies en matière de sûreté maritime avec des organisations multilatérales et régionales, tant au niveau mondial qu'au niveau régional (par exemple, avec les Nations unies, l'OMI²⁵, l'OTAN, l'UA²⁶ et l'ASEAN²⁷) et avec plusieurs pays tiers, en particulier dans le golfe de Guinée et la région indo-pacifique.

L'UE et ses États membres ont également mis en place une coopération internationale en organisant des dialogues bilatéraux, des escales et des exercices réels, notamment dans la **région indo-pacifique**, par exemple avec l'Australie, le Japon, l'Inde, l'Indonésie, la République de Corée, Oman et Singapour. Les opérations Atalanta et Irini participent à des mécanismes d'appréciation commune de la situation et d'engagement multilatéral, incluant des conférences SHADE (Shared Awareness and Deconfliction). L'Union européenne apporte également un soutien important à la sûreté maritime dans le cadre de ses actions de coopération au développement, d'aide humanitaire et de soutien à la politique étrangère.

²⁴ Les actions clés de l'UE énumérées dans le cadre de chacun des six objectifs spécifiques résument les principaux éléments des actions présentées en détail dans le plan d'action.

²⁵ Organisation maritime internationale des Nations unies.

²⁶ Union Africaine.

²⁷ La sûreté maritime constitue depuis longtemps une priorité pour l'UE et l'ASEAN. La coopération entre les deux régions a porté principalement sur les actions à engager face aux menaces maritimes transnationales telles que la piraterie, la contrebande, l'immigration clandestine, les risques de catastrophe et les effets de la pollution et du changement climatique. L'Union européenne soutient le processus mené par l'ASEAN en vue de l'établissement d'un code de conduite en mer de Chine méridionale; <https://euinasean.eu/maritime-cooperation/>

De même, dans l'**ouest de l'océan Indien**, l'UE œuvre en faveur de la mise en place d'une architecture maritime régionale reposant sur des centres d'opération et de fusion d'informations à Madagascar et aux Seychelles, ainsi que sur le code de conduite de Djibouti concernant la répression des actes de piraterie et des vols à main armée à l'encontre des navires dans l'océan Indien occidental et le golfe d'Aden²⁸.

Parallèlement, dans le **golfe de Guinée**, l'UE soutient les organisations régionales et les États côtiers qui mettent en œuvre leurs propres stratégies de sûreté maritime, en veillant à l'application du droit maritime et à la justice, en renforçant la sûreté et la sécurité portuaires et en améliorant l'appréciation de la situation maritime et le partage d'informations dans le cadre de l'architecture de Yaoundé²⁹. Dans l'ensemble de l'**océan Atlantique**, l'UE soutient la lutte contre les activités illicites en coopération avec ses partenaires, en particulier la lutte contre le trafic de drogue.

Il est nécessaire, dans un contexte géopolitique difficile, que l'UE intensifie sa coopération avec ses partenaires, tant dans son voisinage que dans d'**autres zones maritimes d'importance stratégique**. Cette coopération apparaît d'autant plus importante depuis l'agression militaire de la Russie contre l'Ukraine. L'UE intensifiera sa coopération avec l'OTAN en matière de sûreté maritime, sur la base des résultats obtenus et conformément à la troisième déclaration commune sur la coopération UE-OTAN de janvier 2023. Dans la région indo-pacifique, il convient que l'UE multiplie les échanges d'expériences avec ses partenaires en matière de sûreté maritime dans le cadre du projet «Renforcer la coopération en matière de sûreté en Asie et avec l'Asie» (ESIWA) et des dialogues bilatéraux, et en cherchant à obtenir le statut d'observateur («partenaire de dialogue») au sein de l'Association des États riverains de l'océan Indien (IORA). L'UE devrait également approfondir sa coopération avec les pays et organisations partageant les mêmes valeurs, y compris avec les enceintes internationales et régionales sur les affaires maritimes.

Les actions clés de l'UE relatives à la coopération internationale seront les suivantes:

- encourager la signature et la ratification des instruments internationaux relatifs à la sûreté maritime, notamment la CNUDM, et promouvoir le respect et le partage des bonnes pratiques avec ses partenaires, dans la mise en œuvre du droit international pertinent en matière de sûreté maritime, dans les enceintes compétentes;
- intensifier la coopération entre les services de l'UE et de l'OTAN en matière de sûreté maritime afin de couvrir toutes les questions d'intérêt mutuel dans ce domaine, y compris les munitions non explosées en mer, en s'appuyant sur les trois déclarations communes de 2016, 2018 et 2023;
- mener des exercices navals conjoints avec ses partenaires afin de renforcer l'interopérabilité, en plus d'effectuer plus fréquemment des escales et des patrouilles dans l'UE, en particulier dans la région indo-pacifique, conformément à la boussole stratégique;
- déployer des officiers de liaison de l'UE dans les centres de fusion d'informations maritimes³⁰ dans des zones maritimes présentant un intérêt afin de promouvoir l'échange d'informations et la coopération, y compris en matière de respect du droit, de justice et

²⁸ Sûreté maritime en Afrique orientale et australe et dans l'océan Indien (MASE), Programme de sûreté des ports et de sécurité de la navigation, Programme régional pour la sûreté maritime dans la zone de la mer Rouge et CRIMARIO.

²⁹ Actions SWAIMS, PASSMAR et GOGIN.

³⁰ Les centres de fusion d'informations maritimes sont des entités nationales ou régionales qui collectent des informations afin d'améliorer l'appréciation de la situation maritime dans une zone géographique donnée. En 2022, l'UE a déployé son premier officier de liaison au centre de fusion d'informations à Singapour, qui couvre la majeure partie de la région indo-pacifique.

d'affaires intérieures, entre l'UE et ses partenaires et, le cas échéant, évaluer la faisabilité d'une connexion directe de ces centres de fusion avec les systèmes de surveillance maritime de l'UE concernés;

- chercher à obtenir le statut de «partenaire de dialogue» pour l'UE au sein de l'Association des États riverains de l'océan Indien afin de renforcer le rôle de l'Union en tant que partenaire en matière de sûreté maritime dans la région;
- promouvoir la coopération internationale en matière d'échange d'informations et de surveillance des infrastructures maritimes critiques, y compris les câbles sous-marins³¹, ainsi qu'en matière de sûreté des navires et des installations portuaires³².

3. Prendre l'initiative en matière d'appréciation de la situation maritime

Une bonne appréciation de la situation maritime est essentielle pour permettre aux autorités compétentes de détecter rapidement les menaces changeantes et de plus en plus nombreuses qui pèsent sur l'UE et d'y répondre efficacement. L'UE jouera un rôle moteur dans le domaine de l'appréciation de la situation maritime en améliorant la collecte et l'échange d'informations entre les différents secteurs maritimes³³ et en facilitant le partage d'informations entre les États membres. Au niveau international, l'UE poursuivra ses travaux visant à améliorer l'appréciation de la situation maritime des pays partenaires par le partage d'informations et le renforcement des capacités, en particulier dans le golfe de Guinée et dans la région indo-pacifique.

Depuis 2014, l'UE et ses États membres ont réalisé des progrès significatifs dans l'acquisition et l'échange d'informations dans le domaine maritime en développant et en connectant les systèmes sectoriels utilisés par les différentes autorités chargées de la surveillance maritime³⁴. En particulier, l'UE a mis au point l'environnement commun de partage de l'information (CISE)³⁵. Sur la base d'une participation volontaire, le CISE facilitera le partage d'informations en temps réel entre les différentes autorités chargées des fonctions de garde-côtes, y compris les autorités militaires, en les mettant en relation au sein des États membres et entre les États membres. Sur la base du projet de recherche CISE2020 de l'UE, la Commission a lancé en avril 2019 la phase transitoire du CISE, en confiant sa coordination à l'AESM, en étroite coopération avec les États membres³⁶. La Commission, en s'appuyant sur cette phase transitoire, a l'intention de lancer la phase opérationnelle en 2024 avec le soutien de l'AESM, sous réserve de l'accord de son conseil d'administration.

En matière de défense, le projet de surveillance maritime (MARSUR) soutenu par l'Agence européenne de défense (AED) a été conçu pour permettre aux forces navales des États membres contributeurs d'échanger des informations et des services maritimes opérationnels. Le projet MARSUR apporte une valeur ajoutée opérationnelle et la preuve en est que les États membres de

³¹ Conformément à la recommandation 2023/C 20/01 du Conseil relative à une approche coordonnée à l'échelle de l'Union pour renforcer la résilience des infrastructures critiques.

³² Conformément au code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires;
<https://www.imo.org/fr/OurWork/Security/Pages/SOLAS-XI-2%20ISPS%20Code.aspx>

³³ Les secteurs maritimes comprennent la sécurité et la sûreté du transport maritime, le contrôle de la pêche, la préparation et les interventions en cas de pollution marine, la protection du milieu marin, les douanes, le contrôle aux frontières, l'application générale de la loi et la défense.

³⁴ Par exemple Eurosur et SafeSeaNet (systèmes opérationnels au niveau de l'UE).

³⁵ Document 9946/2021 du Conseil.

³⁶ SWD(2019) 322 final.

L'UE ont choisi de l'utiliser pour mettre en œuvre le concept des PMC dans le golfe de Guinée et dans le nord-ouest de l'océan Indien. L'AED et les États membres participants travaillent actuellement au renforcement de MARSUR au moyen d'un programme spécifique. Il convient que l'Union, conformément à la boussole stratégique, qui l'invite à renforcer son appréciation de la situation fondée sur le renseignement et ses capacités, tire pleinement parti de toutes les capacités de surveillance maritime (par exemple, les drones, les aéronefs de patrouille et les technologies spatiales). Le programme spatial de l'UE, par l'intermédiaire de ses composantes telles que Copernicus, Galileo et IRIS² ³⁷, peut contribuer directement à améliorer l'appréciation de la situation maritime. Le Centre satellitaire de l'UE (CSUE) participe également à l'appréciation de la situation maritime dans le cadre de ses travaux avec la capacité unique d'analyse du renseignement de l'UE et avec la Commission sur Galileo/Copernicus. À cet égard, la résilience et la sûreté des moyens spatiaux pertinents sont essentielles pour assurer la continuité des services.

L'UE a mis en place une coopération interservices entre l'AECF, l'AESM et Frontex afin de soutenir les autorités nationales de garde-côtes, y compris dans le domaine de l'appréciation de la situation maritime. Le Forum européen des fonctions de garde-côtes et le Forum des fonctions de garde-côtes de la Méditerranée peuvent contribuer à renforcer l'appréciation de la situation maritime et la coopération opérationnelle grâce à l'échange de bonnes pratiques.

En cas de catastrophe ou d'accident et lorsque les capacités nationales sont dépassées, les États membres de l'UE et les pays tiers peuvent activer le mécanisme de protection civile de l'Union³⁸. Par l'intermédiaire du centre de coordination de la réaction d'urgence³⁹, ils peuvent demander à bénéficier d'une aide, d'une expertise ou d'une analyse de la situation.

L'UE contribue également à renforcer l'appréciation de la situation maritime au niveau international en menant des initiatives spécifiques de renforcement des capacités dans le domaine de la coopération au développement. Dans le cadre du projet «Routes maritimes critiques dans la région indo-pacifique» (CRIMARIO)⁴⁰, des outils spécifiques⁴¹ ont été mis au point pour améliorer l'appréciation de la situation maritime et renforcer la coopération avec et entre les partenaires régionaux. Cette démarche est dans le droit fil de l'engagement plus large de l'UE en matière de sûreté et de défense dans la région indo-pacifique. De même, le projet «Réseau interrégional du golfe de Guinée» (GoGIN)⁴² a permis la création de la plateforme YARIS, un outil de partage d'informations à l'appui de l'«architecture de Yaoundé».

Les actions clés de l'UE relatives à l'appréciation de la situation maritime seront les suivantes:

- veiller à ce que l'environnement commun de partage de l'information devienne opérationnel d'ici la mi-2024, ce qui permettra un échange sécurisé et structuré d'informations classifiées et non classifiées entre les autorités des différents secteurs de la surveillance maritime (civiles et militaires);
- renforcer le réseau d'échange d'informations de surveillance maritime dans le domaine de la

³⁷ https://defence-industry-space.ec.europa.eu/welcome-iris2-infrastructure-resilience-interconnectivity-and-security-satellite-2022-11-17_en

³⁸ [Mécanisme européen de protection civile \(europa.eu\)](https://europa.eu/mecanismes-protection-civile)

³⁹ [Centre de coordination de la réaction d'urgence \(ERCC\) \(europa.eu\)](https://europa.eu/ercc)

⁴⁰ La Commission européenne finance CRIMARIO à hauteur de 23 millions d'EUR entre 2015 et 2025.

⁴¹ Les plateformes IORIS et SHARE.IT.

⁴² La Commission européenne finance les projets GOGIN à hauteur de 11,5 millions d'EUR (2016-2023) et GOGIN II à hauteur de 5 millions d'EUR (2023-2025).

défense (MARSUR) en lançant un programme spécifique par l'intermédiaire de l'AED et en renforçant les liens entre MARSUR et CISE;

- tirer parti des investissements réalisés dans le cadre de la politique spatiale de l'UE et continuer à exploiter les capacités disponibles dans le cadre de Copernicus en matière de surveillance maritime, de surveillance du milieu marin et de changement climatique;
- intégrer les technologies spatiales, les systèmes d'aéronefs télépilotes et les stations radar, les aéronefs de patrouille maritime et les moyens en mer avec ou sans équipage grâce à des outils innovants et cyberrésilients pour améliorer l'appréciation de la situation maritime;
- renforcer la surveillance des patrouilleurs côtiers et de haute mer et la compléter par des plateformes navales de pointe mises en réseau numériquement, y compris des plateformes navales sans équipage afin de renforcer les capacités de prévention et de réaction;
- renforcer les capacités en matière d'appréciation de la situation maritime des pays partenaires grâce aux projets GoGIN et CRIMARIO, y compris en poursuivant la mise en œuvre des outils d'appréciation de la situation maritime (YARIS, IORIS et SHARE.IT) en coordination avec les services satellitaires Copernicus.

4. Gérer les risques et les menaces

Conformément à la boussole stratégique, l'UE et ses États membres amélioreront leur capacité collective pour défendre leur sûreté et renforcer leur résilience et leur préparation face aux enjeux qui se posent en matière de sûreté maritime, y compris les menaces hybrides et les cybermenaces. Il est nécessaire que l'UE et ses États membres soient en mesure de réagir rapidement, avec des capacités civiles et militaires coordonnées.

La lutte contre le changement climatique et la dégradation de l'environnement figure parmi les principales priorités politiques de l'UE, lesquelles sont intégrées dans son action extérieure au moyen de nombreuses stratégies thématiques ou géographiques telles que la stratégie «Global Gateway» ou la stratégie pour la coopération dans la région indo-pacifique, ainsi que d'actions de sensibilisation et de diplomatie climatique de l'UE.

L'UE a déjà pris des mesures importantes pour parvenir à la neutralité climatique d'ici à 2050, et elle prendra de nouvelles mesures pour résoudre les problèmes liés au changement climatique, à la dégradation de l'environnement et à la sûreté. Le haut représentant et la Commission présenteront une communication conjointe sur le lien entre le changement climatique, la dégradation de l'environnement et la sûreté et la défense à la mi-2023. Cette communication comprendra, entre autres, des propositions d'outils d'évaluation des causes et des conséquences du changement climatique et de la dégradation de l'environnement sur le secteur maritime, sur les infrastructures maritimes, ainsi que sur les caractéristiques naturelles et anthropiques des zones côtières, y compris en ce qui concerne l'alerte rapide, la recherche fondée sur des données probantes et l'imagerie satellitaire (par exemple dans le cadre du programme Copernicus).

Dans l'Arctique, les calottes glaciaires sont en train de fondre et la glace de mer est en diminution. En outre, avec l'ouverture graduelle de nouvelles routes maritimes, l'intensification des activités humaines qui va en découler devrait engendrer de nouvelles menaces pour l'environnement et les communautés locales ou aggraver celles existantes. À cet égard, la communication conjointe intitulée «Un engagement renforcé de l'UE en faveur d'une région arctique plus verte, pacifique et

prospère»⁴³ doit être mise en œuvre dès que possible, notamment en ce qui concerne le transport maritime à émissions nulles dans l’océan Arctique, l’exploitation minière durable de matières premières critiques et le développement durable des régions arctiques.

La protection des infrastructures critiques dans le domaine maritime reste également une priorité essentielle. Il convient que l’UE agisse en complément des États membres dans le renforcement de la résilience des infrastructures maritimes critiques telles que les conduites ou les câbles sous-marins traversant les frontières maritimes nationales. L’UE devrait améliorer les évaluations actuelles des risques liés aux câbles sous-marins et proposer, en sus de ces évaluations, des options d’intervention et des mesures d’atténuation fondées sur l’expertise et les capacités transsectorielles. Il est impératif de fournir un soutien sans faille aux États membres pour mettre au point des moyens de protection sous-marins et des solutions antidrones. En outre, l’UE devrait continuer à faciliter la coexistence⁴⁴ des énergies renouvelables en mer avec les activités de défense⁴⁵, comme le préconise la stratégie en faveur des énergies renouvelables en mer⁴⁶.

Avec la directive sur la résilience des entités critiques⁴⁷ et la directive révisée sur la sécurité des réseaux et des systèmes d’information (directive SRI 2)⁴⁸, l’UE est à la pointe du progrès, avec un cadre juridique complet lui permettant d’améliorer à la fois la résilience physique et la cyber-résilience des entités et des infrastructures critiques. Il y a lieu pour l’UE d’intensifier sa coopération avec ses principaux partenaires et les pays tiers concernés dans ce domaine, en particulier dans le cadre du dialogue structuré UE-OTAN sur la résilience et de la task force sur la résilience des infrastructures critiques.

L’UE doit également faire face à la problématique posée par l’existence au fond des bassins maritimes autour de l’UE de grandes quantités de munitions non explosées (MNE) et d’armes chimiques datant de la première et de la deuxième guerre mondiale. Ce problème est encore exacerbé par l’agression militaire de la Russie contre l’Ukraine, qui a entraîné la pose d’un grand nombre de mines en mer Noire. Le type, la localisation et la quantité de ces munitions sont mal documentés, ce qui représente un risque pour la sécurité et la sûreté maritimes, pour l’environnement (en raison d’éventuels rejets de substances chimiques) et pour les activités de l’économie bleue (par exemple, la construction de sites d’énergie renouvelable en mer). Il est nécessaire que l’UE, en s’appuyant sur des projets existants qui ont fait leurs preuves⁴⁹, résolve ce problème de toute urgence et de manière globale, en atténuant les risques environnementaux associés aux MNE et à leur élimination. Il sera également primordial d’éliminer en toute sécurité les MNE et les mines immergées en mer Noire, dès que les conditions de sûreté et le contexte politique le permettront.

⁴³ JOIN(2021) 27 final.

⁴⁴ Conformément à la directive PEM 2014/89/UE.

⁴⁵ Le projet «Symbiosis», en cours sous la coordination de l’Agence européenne de défense, avec des fonds d’Horizon 2020; <https://eda.europa.eu/symbiosis>

⁴⁶ COM(2020) 741 final.

⁴⁷ Directive (UE) 2022/2557.

⁴⁸ Directive (UE) 2022/2555.

⁴⁹ Projets de nettoyage de la mer Baltique pour éliminer les armes chimiques et les munitions conventionnelles soutenus par le programme Interreg financé par le Fonds européen de développement régional (FEDER) — [10 ans de coopération Interreg pour nettoyer la mer Baltique des munitions immergées — Interreg mer Baltique \(interreg-baltic.eu\)](#)

La sûreté maritime est également mise en danger par des acteurs étrangers, en raison tant des risques liés aux investissements directs étrangers dans les infrastructures critiques que de la manipulation de l'information et de l'ingérence de ces acteurs. Ces questions seront traitées au moyen d'instruments et de cadres pertinents; par exemple, les investissements directs étrangers seront filtrés conformément au règlement applicable⁵⁰.

La Commission et les États membres procèdent actuellement à une évaluation des risques en vue d'élaborer des orientations visant à renforcer la sûreté des navires de passagers dans l'UE.

Les actions clés de l'UE relatives à la gestion des risques et des menaces seront les suivantes:

- réaliser régulièrement, à grande échelle, des exercices réels au niveau de l'UE, axés sur la protection des ports et sur la lutte contre les menaces telles que les cybermenaces et les menaces hybrides, en plus de l'exercice naval annuel susmentionné;
- déployer des moyens et des outils de surveillance (p. ex. RPAS) et veiller à l'utilisation optimale des services spatiaux actuels et futurs (tels que l'observation de la Terre) pour patrouiller et protéger les infrastructures maritimes critiques;
- élaborer des plans de coopération régionale de l'UE pour assurer la surveillance des infrastructures sous-marines et au large;
- établir un cadre cohérent pour faire face aux menaces que représentent les MNE, les armes actives et les armes chimiques en mer, en les surveillant et en les éliminant au moyen de technologies innovantes et avec un effet minimal sur l'environnement;
- améliorer l'alerte rapide et la prospective stratégique, notamment par l'utilisation de services spatiaux, concernant les effets du changement climatique, en particulier l'élévation du niveau de la mer, les tempêtes et la dégradation de l'environnement;
- élaborer de nouvelles évaluations des risques, de nouveaux plans d'urgence et de nouveaux plans de rétablissement après sinistre (au niveau de l'UE et au niveau national), ou renforcer ceux déjà existants, pour les ports et les infrastructures côtières, ainsi que pour la sûreté des navires de passagers et les chaînes de transport et d'approvisionnement;
- encourager l'échange de bonnes pratiques entre les acteurs maritimes en ce qui concerne les cybermenaces et poursuivre le renforcement de la cybersécurité au niveau de l'Organisation maritime internationale (OMI);
- améliorer l'appréciation de la situation maritime dans l'Arctique, y compris l'observation spatiale; poursuivre le dialogue avec les États côtiers de l'Arctique au niveau bilatéral et dans les enceintes multilatérales compétentes, le cas échéant, afin de soutenir la mise en œuvre de la politique arctique⁵¹;
- évaluer la possibilité de déployer des projets d'énergies renouvelables en mer et d'autres utilisations durables dans les zones maritimes réservées ou utilisées pour des activités militaires;
- évaluer les investissements dans les infrastructures maritimes réalisés par des pays et entités non membres de l'UE dans le cadre du mécanisme de coopération mis en place par le règlement relatif au filtrage des investissements directs étrangers.

⁵⁰ Règlement (UE) 2019/452.

⁵¹ JOIN(2021) 27 final.

5. Renforcer les capacités

Afin de promouvoir ses intérêts en matière de sûreté maritime, il convient que l'UE accélère le développement des capacités tant civiles que militaires, en y associant le secteur le cas échéant. La recherche et développement (R&D) sur les aspects civils de la sûreté maritime européenne est incluse dans le pôle «Sécurité civile pour la société» du programme Horizon Europe de l'UE. La R&D, actuelle et à venir, soutiendra le développement des capacités au niveau de l'UE, y compris la protection des infrastructures maritimes critiques, la gestion des menaces sous-marines, la préparation et les interventions en cas de catastrophes anthropiques et naturelles, la sûreté du transport maritime de passagers et la gestion des MNE, avec la participation du secteur, le cas échéant.

Dans le domaine de la défense, il convient que les États membres développent un éventail complet de capacités maritimes, en exploitant pleinement les possibilités de coopération dans le cadre des initiatives connexes de l'UE⁵². En particulier, ils devraient se concentrer sur le renforcement des capacités afin de garantir la supériorité en surface de l'UE, d'assurer la projection de puissance en mer, de permettre le contrôle sous-marin et de contribuer à la défense aérienne.

La prochaine révision du plan de développement des capacités⁵³ bénéficiera des enseignements tirés de l'agression militaire de la Russie contre l'Ukraine. Par exemple, l'AED étudiera les technologies clés nécessaires à la gestion des essaims de drones maritimes sans équipage et à la protection des infrastructures critiques sur les fonds marins.

Comme le préconise la boussole stratégique et conformément à l'examen annuel coordonné en matière de défense (EACD)⁵⁴, les projets nationaux et multinationaux devraient viser à la fois à surmonter la fragmentation des moyens critiques tels que les navires de taille corvette et les systèmes embarqués et à améliorer l'efficacité opérationnelle des différentes plateformes. Plusieurs possibilités de coopération recensées dans le cycle 2020 de l'EACD ont donné lieu à des projets de coopération structurée permanente (CSP) dans des systèmes maritimes sans équipage, par exemple l'engin de surface semi-autonome de taille moyenne. Le Fonds européen de la défense⁵⁵ évaluera les projets de recherche et de développement, par exemple en ce qui concerne l'appréciation de la situation maritime, les capacités de surveillance maritime, la protection des infrastructures maritimes critiques et les capacités sous-marines.

Les actions clés de l'UE visant à renforcer les capacités seront les suivantes:

- élaborer des exigences et des concepts communs en matière de technologie dans le domaine de la défense, y compris en ce qui concerne l'appréciation de la situation maritime, tant à la surface que sous l'eau;
- mettre en place des systèmes interopérables sans équipage pour surveiller les infrastructures maritimes critiques, lutter contre les essaims de drones hostiles, etc.;
- renforcer les capacités de lutte contre les mines modernes, par exemple en élaborant un concept européen d'opérations;

⁵² Le plan de développement des capacités, les possibilités de collaboration recensées dans le cadre de l'examen annuel coordonné en matière de défense, la coopération structurée permanente et le Fonds européen de la défense.

⁵³ Le comité directeur de l'AED de juin 2022 a officiellement lancé la révision du plan de développement des capacités.

⁵⁴ Domaine prioritaire «Engins de surface européen de catégorie patrouille».

⁵⁵ L'objectif du FED est de renforcer la compétitivité et la capacité d'innovation de l'industrie de la défense dans l'UE. Il contribue donc au développement des capacités militaires des États membres.

- soutenir le développement de capacités communes renforcées d'aéronefs de patrouille maritime;
- mettre en place des exercices conjoints d'essai et d'expérimentation en vue de développer les futures capacités maritimes de pointe.

6. Éduquer et former

Un niveau élevé d'éducation, de compétences et de formation spécialisées est indispensable pour que l'UE soit en mesure de résoudre les problématiques actuelles et futures en matière de sûreté maritime. Pour lutter contre les nouvelles menaces hybrides et cybermenaces, il est nécessaire que les opérateurs disposent de solides compétences numériques et bénéficient de programmes spécifiques de reconversion et de perfectionnement professionnels. Des solutions sous la forme d'échanges entre programmes de formation militaire et de programmes de formation communs entre les marines des États membres de l'UE et entre les différentes institutions renforceront l'interopérabilité et aideront l'Union à réagir aux nouvelles menaces de manière plus efficace, coordonnée et inclusive.

Dans le cadre du *manuel pratique sur la coopération européenne relative aux fonctions de garde-côtes*, un catalogue de formation a été créé, couvrant tous les cours organisés par les agences de l'UE dans tous les domaines maritimes. Le manuel sera régulièrement mis à jour en fonction des besoins et des évolutions. Le projet, couronné de succès, du réseau européen de formation des fonctions de garde-côtes (ECGFA NET) et la formation harmonisée sur la fonction de garde-côtes devraient se poursuivre, en particulier le programme d'échange, qui associe les pays voisins et la coopération régionale, dans le cadre d'un projet spécifique mis en œuvre par l'AECF en étroite coopération avec l'AESM et Frontex. L'AESM élabore également un cours sur la cybersécurité maritime. Le centre d'excellence hybride d'Helsinki (Hybrid CoE) organise des cours et des conférences sur les menaces hybrides qui pèsent sur le domaine maritime. Il convient de soutenir l'égalité entre les hommes et les femmes et le renforcement de l'autonomie des femmes dans le secteur de la sûreté maritime de l'UE en favorisant l'accès de ces dernières à un enseignement et à une formation techniques de haut niveau.

Le Collège européen de sécurité et de défense (CESD)⁵⁶ dispense un enseignement et des formations au niveau de l'UE pour le personnel tant civil que militaire afin de promouvoir une compréhension commune des problématiques en matière de sûreté maritime et de sensibiliser au rôle croissant de l'UE dans ce domaine. Avec le soutien du CESD, six écoles navales européennes travaillent actuellement sur le contenu d'une formation navale internationale commune d'une durée d'un semestre.

Les actions clés de l'UE relatives à l'enseignement et à la formation⁵⁷ seront les suivantes:

- renforcer les compétences en matière de cybersécurité, de lutte contre les menaces hybrides

⁵⁶ Dans le cadre de la politique étrangère et de sécurité commune (PESC), le CESD dispense au niveau de l'UE une formation et un enseignement dans le domaine de la politique de sécurité et de défense commune (PSDC) de l'Union. Le but est de développer et de promouvoir une compréhension commune de la PSDC parmi le personnel civil et militaire, et de recenser et diffuser, par ses activités de formation, les bonnes pratiques en rapport avec les diverses questions relevant de la PSDC. Ce faisant, le CESD complète les efforts nationaux dans le domaine de la formation et de l'enseignement.

⁵⁷ Y compris dans le cadre de l'Année des compétences.

et de sûreté spatiale, en soutenant les formations nouvelles et existantes proposées par diverses institutions universitaires et organes nationaux ou de l'UE compétents, dans le domaine tant civil que militaire;

- mettre en œuvre des programmes de formation spécifiques ouverts aux partenaires de pays tiers pour faire face aux menaces existantes et émergentes qui pèsent sur la sûreté maritime;
- mettre en place un «semestre naval international» dans le cadre de l'initiative européenne relative à l'échange de jeunes officiers (Emilyo)⁵⁸;
- mener des exercices civils/militaires sur la base de scénarios impliquant une compétence partagée ou une utilisation partagée des capacités.

V. OUTILS ET INSTRUMENTS A L'APPUI DE L'ACTION DE L'UE EN MATIERE DE SURETE MARITIME

La stratégie mise à jour devrait être mise en œuvre dans l'esprit de l'approche intégrée pour maximiser les synergies et fournir des outils et instruments complémentaires de l'UE. On compte parmi ces outils et instruments:

- les projets de R&D en matière de défense du Fonds européen de la défense visant à renforcer les capacités des forces armées des États membres de l'UE;
- la facilité européenne pour la paix en tant que mécanisme de financement hors budget de l'action de l'Union dans le cadre de la politique étrangère et de sécurité commune ayant des implications militaires et dans le domaine de la défense;
- les projets de recherche et d'innovation de l'UE en matière de capacités civiles de sûreté maritime, en particulier dans le cadre du pôle 3 «Sécurité civile pour la société» du programme Horizon Europe de l'UE;
- les possibilités offertes par le Fonds pour la sécurité intérieure et l'instrument de soutien financier à la gestion des frontières et à la politique des visas pour renforcer les capacités des autorités des États membres chargées des tâches de maintien de l'ordre et de contrôle aux frontières en mer;
- le mécanisme de protection civile de l'Union, notamment en tirant parti des capacités d'analyse et de réaction et en mettant en œuvre la recommandation de la Commission sur les objectifs en matière de résilience face aux catastrophes;
- le programme de l'instrument de voisinage, de coopération au développement et de coopération internationale soutenant les partenariats internationaux visant à renforcer la sûreté maritime, en particulier l'appréciation de la situation maritime;
- l'instrument d'aide de préadhésion (2021-2017), l'IAP III, compte tenu de son champ d'application et de l'accent mis sur les pays candidats;
- le budget de la politique étrangère et de sécurité commune destiné à financer des missions PSDC civiles;

⁵⁸ <http://www.emilyo.eu/>; Emilyo n'est pas lié au programme Erasmus+.

- le Fonds européen pour les affaires maritimes, la pêche et l'aquaculture (Feampa) pour financer la surveillance maritime et la coopération en ce qui concerne la fonction de garde-côtes;
- les programmes du Fonds européen de développement régional (FEDER) et Interreg soutenant les investissements dans les régions et territoires côtiers et ultrapériphériques et dans les pays partageant des frontières maritimes avec l'UE;
- le Fonds pour la sécurité intérieure qui finance le Centre d'opération et d'analyse maritime de lutte contre le trafic de drogue (MAOC-N) et ses capacités spécifiques d'échange d'informations pour lutter contre le trafic de drogue en mer.

VI. PROCHAINES ETAPES

La Commission et le haut représentant coopéreront avec le Conseil pour mettre en œuvre cette stratégie mise à jour dans les domaines d'action recensés ci-dessus et détaillés dans le plan d'action, en s'appuyant sur les réalisations de la SSMUE depuis 2014, en utilisant les instruments et politiques existants et en suivant les orientations générales de la boussole stratégique.

La Commission et le haut représentant invitent les États membres à approuver la stratégie et son plan d'action. Trois ans après l'approbation de la stratégie par le Conseil, la Commission et le haut représentant soumettront au Conseil un rapport conjoint sur l'état d'avancement des travaux, accompagné des contributions des États membres.