

SURETE, ORDRE PUBLIC ET LUTTE CONTRE LES TRAFICS ILLICITES EN MER

La mer est un espace de liberté, d'échanges culturels et économiques mais c'est également un espace d'enjeux stratégiques voire de conflits. Les activités humaines, les comportements des acteurs maritimes dans l'espace maritime ont été historiquement codifiés par un droit coutumier puis par des conventions internationales comme la convention de Genève du 29 avril 1958 et celle de Montego Bay du 10 décembre 1982. Les différentes règles internationales ont été transposées dans le droit national français.

Le décret n° 2004-112 du 6 février 2004 relatif à l'organisation de l'action de l'État en mer désigne le préfet maritime comme le représentant de l'Etat en mer pour la façade maritime dont il a la responsabilité. Délégué du Gouvernement, il est le représentant direct du Premier ministre et de chacun des membres du Gouvernement.

Le préfet maritime a autorité dans tous les domaines où s'exerce l'action de l'Etat en mer, notamment en ce qui concerne :

- la défense des droits souverains et des intérêts de la Nation ;
- le maintien de l'ordre public ;
- la sauvegarde des personnes et des biens ;
- la protection de l'environnement ;
- la coordination de la lutte contre les activités illicites (piraterie, trafics illicites de stupéfiants par voie maritime, immigration illicite par mer).

Il bénéficie du concours des services et administrations de l'Etat. Il peut donner des directives aux chefs de ces services qui lui rendent compte de leur exécution.

La lutte contre les activités illicites

S'il n'est pas directement responsable de la lutte contre les activités illicites, le préfet maritime est chargé de coordonner l'action des administrations de la fonction garde-côtes dans ce domaine (essentiellement marine nationale, douane, gendarmerie nationale, police nationale).

Les règles internationales, législatives et réglementaires françaises permettent au préfet maritime d'autoriser le recours si le besoin s'en fait ressentir à la force en mer mais également l'arraisonnement, le contrôler des navires en haute mer suspectés de se livrer à des activités illicites et, en cas de confirmation, de ramener ces navires et leur équipage aux autorités judiciaires compétentes (françaises ou étrangères) dans le strict respect des principes fixés : accord de l'Etat du pavillon en haute mer ou en zone économique exclusive, proportionnalité de l'usage de la force,...

Les principaux textes sont :

- la convention des Nations unies sur le droit de la mer signée à Montego Bay le 10 décembre 1982 ;
- la convention des Nations unies contre le trafic illicite des stupéfiants et des substances psychotropes signée à Vienne le 20 décembre 1988 (notamment son article 17) ;
- le code de la défense (notamment les articles L1521-1 et suivants) ;
- la loi n°94-589 du 15 juillet 1994 modifiée relative à la lutte contre la piraterie et aux modalités de l'exercice par l'Etat de ses pouvoirs de police en mer ;
- le décret n°95-411 du 19 avril 1995 relatif aux modalités de recours à la coercition et de l'emploi de la force en mer.

La sûreté maritime et portuaire

La contribution du préfet maritime à la sûreté maritime et portuaire du préfet maritime dans la façade dont il a la responsabilité s'inscrit dans deux cadres réglementaires complémentaires, le plan VIGIPIRATE et le code ISPS.

Le plan VIGIPIRATE

Pour faire face à la menace terroriste sur le territoire national, le gouvernement a adopté le plan Vigipirate. Elaboré sous l'autorité du Premier ministre (SGDSN), ce plan implique tous les ministères mais également l'ensemble de la population. Sa dernière version a été éditée en décembre 2016 (renvoyer sur lien www.gouvernement.fr/risques/comprendre-le-plan-vigipirate).

Pour sa façade maritime de responsabilité, le préfet maritime décline et précise les mesures nationales du plan gouvernemental en adoptant un plan Vigipirate de zone maritime.

Le code ISPS et la sûreté portuaire

En complément des mesures prévues par le plan Vigipirate, des règles de sûreté applicables aux ports et aux navires découlant du code ISPS – ou *International Ship and Port facility Security* – adopté par l'Organisation Maritime Internationale (OMI) le 12 décembre 2002 à la suite de la vague des attentats du début des années 2000 (destroyer USS Cole, World Trade Center, pétrolier Limburg...).

Les règles adoptées par l'OMI ont été également transposées en droit communautaire. Le code est ainsi repris dans le corpus juridique européen par le règlement CE n°725/2004 du 31 mars 2004. La directive 2005/65/CE du 26 octobre 2005 précise et complète les règles communautaires.

En France, ce code a été publié par le décret n°2004-290 du 26 mars 2004 ; les mesures associées ont été prévues dans le code des transports et plusieurs textes réglementaires dont le décret n° 2007-937 du 15 mai 2007 relatif à la sûreté des navires.

Le code ISPS s'applique :

- aux navires à passagers ou de charge de jauge égale ou supérieure à 500 effectuant des voyages internationaux, et aux navires à passagers effectuant une navigation nationale de plus de 20 milles nautiques,
- aux installations portuaires les accueillant.

Dans le cadre de la sûreté portuaire, le préfet maritime participe:

- aux évaluations de sûreté portuaires (ESP) pour le chapitre des menaces venant de la mer, qu'il cosigne avec le préfet de département du port concerné l'évaluation de sûreté portuaire ;
- à la rédaction des plans de sûreté portuaire (PSP – validité 5 ans) ;
- aux comités de liaison de sûreté portuaire (CLSP) de tous les ports soumis aux règles de l'ISPS de sa façade maritime.

Ordre public en mer

Le préfet maritime est responsable du maintien de l'ordre public en mer ; il assure donc un suivi des troubles à l'ordre public à caractère sociaux-professionnels ou des différents conflits sur l'ensemble de la façade grâce aux gendarmes maritimes et aux services déconcentrés de l'Etat.

Dans le cadre de l'article D1321-3 du code de la défense et de l'instruction interministérielle 500, le préfet maritime peut employer les moyens de la gendarmerie maritime (vedettes exceptées), ou requérir les autres moyens militaires afin de faire face à des situations de maintien de l'ordre.

Manifestations nautiques

Dans le cadre des manifestations nautiques d'importance nécessitant un arrêté et des moyens dépassant les délégations mer et littoral, le préfet maritime prend ses dispositions pour encadrer ces événements nautiques ou maritime en se reposant sur les moyens de l'organisateur et des services de l'Etat. Cette dernière mission est préparée avec les moyens déconcentrés de l'Etat dans les préfectures de département que sont les délégations mer et littoral.

Répression des pollutions maritimes

Le préfet maritime conduit également la répression des pollutions maritimes volontaires dans le cadre de la convention MARPOL 73/78.

Encadré par une instruction permanente, il coordonne les actions de constatations des pollutions grâce à ses agents habilités à constater la pollution (OPJ et APJ, commandant de navire ou d'aéronef...) et les présente au procureur de la république du tribunal littoral maritime spécialisé de Brest.

En cas de flagrant délit de pollution volontaire commise par un navire dans les eaux sous juridiction française en Atlantique, ce procureur peut demander que le navire soupçonné de pollution soit dérouté vers un port français pour les besoins de l'enquête judiciaire. L'armateur devra alors verser une caution de l'ordre de 500.000 euros s'il souhaite faire repartir son navire.