



MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES ET DU DÉVELOPPEMENT INTERNATIONAL

Intervention de l'ambassadeur Véronique ROGER-LACAN, représentante spéciale pour la lutte contre la piraterie maritime Conférence internationale du 8 septembre 2014 sur la sécurisation des espaces maritimes du golfe de Guinée Panel 3 : Retour d'expérience des partenaires Approche française

L'approche française est multi-dimensionnelle. Elle repose avant tout sur le système français de l'action de l'Etat en mer. Elle inclut aussi un volet diplomatique, un volet opérationnel, un volet de coopération structurelle, et un volet juridique.

I- L'action de l'Etat en mer

L'action de l'Etat en mer (AEM) dans sa forme moderne est apparue dans les années 1970 avec l'extension des espaces maritimes de la France et la croissance considérable des activités humaines (transport, pêche, plaisance, exploitation des minéraux).

A l'occasion de la création des zones économiques exclusives en 1976, l'Etat a réfléchi à l'organisation la plus adaptée pour garantir ses intérêts en mer. Plutôt que de créer une garde-côtes spécialisée, la France s'est engagée dans la voie de l'**autorité unique en mer** et de la **polyvalence des moyens** des différentes administrations intervenant en mer, ce qui donne à la France des atouts de sérieux atouts d'efficacité et d'efficacité.

Les principes de l'action de l'Etat en mer

L'action de l'Etat en mer est une organisation administrative et opérationnelle qui confie :

- la représentation de l'Etat à une **autorité administrative unique** (le préfet maritime en métropole, le délégué du gouvernement pour l'AEM assisté du commandant de zone maritime outre-mer) ;
- la réalisation des **45 missions AEM**¹ identifiées aux administrations disposant de moyens d'intervention ;
- une capacité pour toutes les administrations intervenant en mer à constater **les infractions en mer** dans un large spectre de missions.

L'AEM s'exerce dans le cadre de la **zone maritime**², espace de compétence de l'autorité maritime unique. La zone maritime comprend des espaces placés sous la juridiction de la France (eaux intérieures, mer territoriale, zone économique) mais aussi la haute mer sur laquelle la France peut exercer certaines attributions, soit à l'égard de ses propres navires, soit à l'égard des navires étrangers en vertu de Conventions internationales (piraterie, lutte contre le narcotrafic et l'immigration sans besoin...).

L'organisation nationale et régionale

Presque tous les ministères ont des missions et des responsabilités en mer. En raison de ce caractère très interministériel, **l'action de l'Etat en mer est placée sous la responsabilité du Premier ministre**. Pour l'assister dans cette mission il dispose du **secrétaire général de la mer** chargé, notamment, d'animer et de coordonner l'action des représentants de l'Etat en mer (préfets maritimes

¹ Les 45 missions de l'AEM sont fixées par l'arrêté du 22 mars 2007.

² 10 zones maritimes : 3 en métropole, 5 outre-mer et 2 ne comprenant pas d'espaces maritimes français.

en métropole et délégués du gouvernement outre-mer) dans l'exercice de leurs attributions et de leur donner, en tant que de besoin, des directives.

Le préfet maritime (ou le DDG outre-mer) est le représentant de l'Etat en mer. En tant qu'autorité administrative il est responsable du bon accomplissement des missions de l'Etat en mer. Il peut solliciter et coordonner les moyens des autres administrations pour :

- l'exécution d'une mission relevant de ses attributions (défense des droits et des intérêts de la nation, sauvegarde des personnes et des biens, maintien de l'ordre public en mer et coordination de la lutte contre les activités illicites) ;
- la gestion d'une crise majeure nécessitant les moyens de plusieurs administrations (sauvetage en mer, lutte contre la pollution...);
- renforcer les capacités d'une administration ne pouvant pas faire face avec ses moyens propres aux missions qui sont les siennes.

Pour remplir ses missions le préfet maritime s'appuie sur les centres opérationnels existants de chaque administration (COM, CROSS) et sur les moyens mis à disposition par les autres administrations au titre de son pouvoir de coordination. Et en tant qu'autorité administrative il dispose de pouvoirs de police (mise en demeure...) et réglementaires (arrêtés...).

La fonction garde-côtes

Le concept français d'organisation de l'action de l'Etat en mer a été renforcé en 2010 avec la création d'une **fonction garde-côtes** destinée à renforcer la cohérence de cette organisation à l'échelon national. Parmi les déclinaisons de la fonction garde-côtes il faut noter :

- l'institution d'un **comité directeur** des administrations dont les moyens concourent à l'action de l'Etat en mer chargé de proposer les priorités d'action et de se pencher sur la politique des moyens ;
- la création au niveau central (SG Mer) d'un **centre opérationnel de la fonction garde-côtes**, point d'entrée des nouveaux systèmes de surveillance maritime (EUROSUR par exemple) et doté de fonctions de veille et d'analyse des événements maritimes au profit des autorités gouvernementales et des représentants de l'Etat en mer ;
- l'élaboration d'un **format global inter-administrations des moyens** nécessaires à la fonction garde-côtes ainsi qu'à l'identification et à l'animation de démarches **d'optimisation capacitaire**.

Conclusion

L'organisation française de l'action de l'Etat en mer :

- est efficace grâce à son **organisation très coordonnée** (une seule autorité nationale et une seule autorité régionale) et à la capacité pour chaque administration de pouvoir répondre à **l'extrême variété des missions de l'action de l'Etat en mer** une gamme étendue de missions ;
- est économique car en privilégiant la polyvalence des moyens, dont ceux **de la marine nationale, pourvoyeuse majoritaire de l'action de l'Etat en mer**, la France économise le coût de fonctionnement d'une garde-côtes océanique (les besoins de surveillance et d'intervention sont considérables pour couvrir les 11 millions de km² de la ZEE française et nos engagements internationaux (environnement, piraterie, narcotraffic...)) ;
- est adaptée aux nouveaux enjeux de sécurité en mer et de protection de l'environnement en mer. En raison de l'évolution des technologies, **l'espace maritime s'est banalisé**, d'où la forte croissance de la criminalité illustrée par la piraterie, le trafic d'êtres humains et le narcotraffic. **Le caractère très intégré de notre organisation et la possibilité de combiner les moyens de toutes les administrations offre à la France un atout considérable.**

II- L'action diplomatique

Nous avons soutenu dès sa naissance, le mouvement diplomatique et politique qui a conduit à la naissance du processus de Yaoundé.

A la suite des résolutions 2018 (2011) et 2039 (2012), du Conseil de sécurité des Nations Unies soulignant la responsabilité première des Etats de la région pour la sécurisation de leur domaine maritime, et les encourageant à définir ensemble une stratégie régionale globale, les chefs d'Etat et de gouvernement de la CEDEAO, de la CEEAC et de la Commission du golfe de Guinée (CGG), réunis les 25 et 26 juin derniers au sommet de Yaoundé sur la sécurité et la sûreté maritime dans le golfe de Guinée, ont déclaré vouloir renforcer les activités visant à la coopération, la coordination, la mutualisation et l'interopérabilité entre les Etats membres, de leurs moyens de sûreté maritime, en :

- établissant entre elles un cadre intercommunautaire de coopération (centre inter-régional de coordination / CIC) ;
- surveillant le domaine maritime par l'élaboration de procédures opérationnelles conjointes ;
- facilitant l'harmonisation du cadre juridique et institutionnel des Etats membres ;
- établissant un mécanisme commun de partage de l'information et du renseignement ;
- institutionnalisant le lien entre développement et sûreté maritime ;
- mettant en place un mécanisme commun de financement de ces actions.

Sous notre impulsion, et en coopération avec AFRICOM qui a financé les voyages et séjours de chacun de nos interlocuteurs africains, le Cameroun a réuni à plusieurs reprises en 2014, des représentants des trois institutions sous-régionales, CEDEAO, CEEAC et Commission du golfe de Guinée (CGG) afin de créer un centre inter-régional de coordination (CIC) qui puisse mener toutes ces actions.

Les chefs des exécutifs de la CEDEAO, de la CEEAC et de la CGG s'apprêtent à nommer une équipe intérimaire de direction du CIC. Le CIC est inauguré à la mi-septembre à Yaoundé. Les Camerounais viennent d'identifier des locaux et des financements. La CEDEAO a nommé le Directeur exécutif par intérim du CIC, et la CEEAC serait en passe de nommer un Directeur exécutif adjoint.

En parallèle, la CEDEAO et la CEEAC agissent en faveur de la sûreté régionale dans leur zone de compétence. La CEEAC a approuvé sa stratégie de sûreté maritime en 2013, et le centre de coordination maritime pour l'Afrique centrale, le CRESMAC, qui sera hébergé à Pointe Noire, sera inauguré le 14 octobre. Resterà à savoir quand il sera opérationnel. Quant à la CEDEAO, elle a approuvé sa stratégie de sûreté maritime lors de son sommet de Yamoussoukro le 29 mars, et a enregistré la candidature de la Côte d'Ivoire pour héberger le CRESMAO, centre de coordination maritime pour l'Afrique de l'ouest. Reste à faire approuver cette candidature, que nous soutenons.

Nous agissons par ailleurs au sein de toutes les organisations dont nous sommes membres.

Le Conseil européen a adopté une Stratégie européenne dédiée à la sûreté maritime (sûreté des navires européens naviguant dans la zone, sécurité des approvisionnements énergétiques, lutte contre les trafics de drogue et d'êtres humains vers l'Europe), le 24 juin 2014. Cette stratégie devrait ensuite faire l'objet d'un plan d'action pour faciliter sa mise en œuvre, notamment pour le golfe de Guinée. Parallèlement, l'Union européenne a adopté le 17 mars une stratégie européenne pour le golfe de Guinée. L'UE a enfin lancé en 2013 le projet CRIMGO (*Critical Maritime Routes Gulf of Guinea*) dans le cadre du programme « Routes maritimes critiques » de l'Instrument de Stabilité.

Nous avons inscrit la question de la sûreté maritime à l'ordre du jour du G8 pendant notre présidence en 2011, et les Britanniques ont créé en 2013, le *G8++Friends of the Gulf of Guinea experts group (G8++FOGG)* qui s'est réuni deux fois avec la participation des Etats tiers suivants : Belgique, Brésil, République de Corée, Danemark, Espagne, Norvège, Pays-Bas, Portugal et Suisse. Depuis la transformation du G8 en G7 2014, nous avons repris la présidence de ce groupe, en attendant que la présidence allemande prenne la suite en 2015.

INTERPOL et l'ONUDC mobilisent des financements en faveur de la coopération policière et judiciaire dans la zone. INTERPOL se plaint du manque de coopération des autorités locales, marines, garde-côtes, gendarmeries maritimes, douanes, avec ses bureaux centraux nationaux et régionaux (Abidjan et Yaoundé) dans la zone. Pourtant, l'expertise et le réseau dont dispose cette organisation sont des moyens fiables que nous ayons à notre disposition pour renforcer notre connaissance des réseaux criminels et pirates dans la zone.

L'OMI vient, à l'initiative du Japon, de mettre en place un fond fiduciaire pour le soutien au renforcement des capacités locales de sûreté maritime. Le Japon, la Chine et le Royaume-Uni y versent respectivement 1 million, 100 000 \$ et 100 000 £. Avec ces fonds et ceux de la Norvège notamment, l'OMI organise ce qu'elle appelle des « *table top exercises* », exercices inter-agences de sûreté maritime.

III L'action navale

La France maintient une présence navale dans le golfe de Guinée depuis vingt-quatre ans. Un bâtiment y est régulièrement déployé dans le cadre de l'opération CORYMBE, en sus de frégates passant dans la zone lors de missions d'opportunité et de lutte contre le trafic de drogues

La France est l'unique Etat qui recherche une présence permanente à la mer, dans le golfe de Guinée, depuis le **lancement de l'opération CORYMBE en 1990**. Initialement conçu pour assurer la sécurité des quelques 70 000 ressortissants français présents dans le golfe de Guinée³, ce dispositif mène aujourd'hui trois missions :

- **Soutien aux forces françaises pré-positionnées** à Dakar et à Libreville. C'est désormais la mission principale de l'opération. A partir de 2004 et compte tenu de l'aggravation de la situation sécuritaire en Côte d'Ivoire, le bâtiment déployé dans le golfe de Guinée a à cet égard soutenu le dispositif à terre dans le cadre de l'opération *Licorne* ;
- Pré-positionnement en vue d'opérations d'évacuation de ressortissants français et européens (**Resevac**). Depuis son lancement, CORYMBE a assuré l'évacuation de 1 600 ressortissants de diverses nationalités, et préparé six évacuations qui ne se sont finalement pas réalisées ;
- **Lutte contre la piraterie et le brigandage**. Trois opérations de lutte contre la piraterie ont été lancées à ce jour : *Energy Centurion*, *Anuket Emerald* et *Adour*.

CORYMBE relève en outre du développement de la coopération navale avec les Etats partenaires. De nombreuses rencontres officielles ont été organisées à bord des bâtiments de l'opération. Des manœuvres conjointes avec certains des Etats du golfe de Guinée ont aussi été planifiées, de même que **5 000 actions de formation dispensées au profit de plus de 25 000 marins africains**.

Sauf urgence opérationnelle sur un autre théâtre, la Marine nationale déploie de manière continue un bâtiment dans le cadre de l'opération CORYMBE, conformément au **Livre blanc de 2013 sur la Défense et la sécurité nationale**.

Notre présence en mer est renforcée par des bâtiments déployés ponctuellement dans la zone.

Des bâtiments de la Marine nationale sont aussi déployés dans le golfe de Guinée :

- Dans le cadre de missions d'opportunité, comme la mission *Jeanne d'Arc* ;
- Dans le cadre de la lutte contre le narcotrafic. L'équipage est alors parfois renforcé par une équipe de douaniers.

Par ailleurs, notre connaissance de la situation maritime dans le golfe de Guinée est renforcée grâce au **contrôle naval volontaire**. Par ce dispositif, fondé sur une base volontaire, les armateurs et les

³ La première mission CORYMBE est déclenchée en mai 1990, suite aux émeutes qui ont eu lieu à Port-Gentil : deux bâtiments (le *Commandant Blaison* et le *TCD Ouragan*) sont déployés au large du Gabon, en soutien de l'opération *Requin* de protection de nos ressortissants.

capitaines de la marine marchande font remonter des informations sécuritaires à la Marine nationale, et bénéficient en retour d'une évaluation sécuritaire globale, d'informations sur les actes de piraterie et de conseils sur les zones à éviter ou les mesures à prendre.

Si le dispositif naval français dans la zone est unique par son envergure, les Etats-Unis assurent aussi depuis 2007 une présence régulière au large de l'Afrique de l'ouest, dans le cadre de l'*African Partnership Station* (APS). Les bâtiments détachés dans le cadre de CORYMBE et de l'APS collaborent activement. De même, quand un pays allié déploie un bâtiment dans la zone, CECLANT propose systématiquement une collaboration entre celui-ci et le bâtiment français.

Dans la perspective d'une rationalisation des engagements des uns et des autres, et à la demande des Etats du golfe de Guinée qui souvent ne parviennent pas à honorer plusieurs propositions d'exercices navals ou de visites à bord à la fois, faute de personnel compétent, **il serait utile d'envisager une coordination, le cas échéant dans un cadre européen, des calendriers d'intervention des diverses marines dans la zone.**

IV- L'action structurelle

Depuis 2011, et plus encore au lendemain du sommet de l'Elysée du 6 décembre 2013 pour la paix et la sécurité en Afrique, l'effort se focalise sur le golfe de Guinée : la Direction de la Coopération de Sécurité et de Défense du ministère français des Affaires étrangères (DCSD) met en œuvre dans le golfe de Guinée un projet d'appui à la sécurité maritime (ASECMAR), doté de 1,2M € pour une période de 4 ans, dont l'objectif principal est de favoriser l'amélioration du **fonctionnement interne des administrations** participant à l'exercice de la souveraineté sur les espaces maritimes, en procédant à la **formation** des agents des services agissant en mer ou dans la frange littorale, tout en promouvant un **renforcement de la coordination régionale**.

Initialement destiné à aider le Bénin, le Togo et le Ghana à garantir la sécurité maritime dans le golfe de Guinée afin de préserver les conditions de leur développement économique et social, le programme a été étendu en avril 2012 au Nigeria, à la Côte d'Ivoire, à la Guinée (Conakry), et en janvier 2014 au Liberia, à la Sierra Leone ainsi qu'à 7 Etats de la CEEAC : le Gabon, le Cameroun, le Congo-Brazzaville, la Guinée Equatoriale, la RDC, Sao-Tomé et Principe et l'Angola. Il réunit désormais **15 Etats du golfe de Guinée** et 2 organisations sous régionales (CEDEAO et CEEAC). Le FSP ASECMAR aura ainsi contribué entre 2013 et 2014 à **former 550 personnes, dont une moitié de civils**, aux problématiques de sécurité maritime et d'action de l'Etat en mer (AEM). Ce programme contribue en outre à la réflexion européenne sur l'insécurité maritime dans le golfe de Guinée.

L'extension géographique du programme ASECMAR s'accompagne d'une extension de son spectre thématique afin de promouvoir chez les partenaires africains **l'approche et la pratique interministérielles** des questions de sécurité maritime. Pour en favoriser l'appropriation, la DCSD a décidé de pérenniser cette action de longue haleine par la création d'un « *Collège de l'Action de l'Etat en mer* » qui devrait être mis en place à Abidjan à l'été 2015.

Ce collège sera tourné vers les missions interministérielles à promouvoir pour assurer la sécurité maritime, accueillant tout aussi bien des militaires que des civils (justice, transports, douanes, police, affaires maritimes, protection civile...). Outre ses enseignements de haut niveau, il développera une compétence d'audit et de conseil vers les acteurs africains de la sécurité maritime et a vocation à accueillir, à terme, des stagiaires de l'ensemble du continent.

Si la DCSD entend contribuer à ce projet à hauteur d'un à deux coopérants, sa viabilité repose sur la contribution des acteurs internationaux impliqués dans la lutte contre l'insécurité maritime, au premier rang desquels **l'Union européenne**.

En outre, la DCSD poursuivra cette année, et comme demandé par nos partenaires africains, son soutien à la mise en œuvre de l'architecture de sécurité maritime pour le golfe de Guinée, élaborée en juin 2013 à l'occasion du sommet de Yaoundé (fourniture d'expertise).

Par ailleurs, au titre de la coopération bilatérale, la DSCD dispose dans le Golfe de Guinée d'un **réseau d'une quinzaine de coopérants** « Marine/AEM » chargés de soutenir la mise en place d'outils de régulation des activités maritimes et de promouvoir le concept d'action de l'Etat en mer. Ce réseau s'étend de la Mauritanie au Congo. Il est renforcé depuis cet été par la mise en place d'un conseiller AEM au sein de la CEEAC, positionné auprès du Secrétaire général adjoint, chargé de renforcer la cellule de sécurité maritime de l'organisation sous régionale. Un dispositif similaire a été proposé à l'Union africaine et à la CEDEAO mais n'a pas, à ce stade, été validé par ces organisations.

V- L'action législative

L'engagement de l'Etat dans la lutte contre la piraterie s'est jusqu'à présent traduit principalement par l'engagement de forces navales dans l'opération EUNAVFOR ou sous l'égide de l'OTAN, ainsi que par la mise à disposition d'équipes de protection embarquées de la Marine nationale pour assurer la protection des intérêts français dans ces zones. Le déploiement de ces équipes présente toutefois des contraintes d'ordre logistique ou diplomatique qui ne sont pas toujours compatibles avec les délais commerciaux contraints.

La loi n° 2014-742 du 1^{er} juillet 2014 relative aux activités privées de protection des navires, publiée le 1^{er} juillet 2014 a pour objectif de compléter ce dispositif, en autorisant les activités privées de protection des navires battant pavillon français dans les zones où le risque de piraterie est élevé. Bien que la France soit un des derniers Etats européens à adopter ce type de législation, l'emploi de gardes armés privés à bord des navires reste un objet de débat dans les enceintes internationales. Encadrer de façon rigoureuse l'activité, tout en répondant aux exigences d'efficacité, a été la préoccupation essentielle du gouvernement lors de l'élaboration des projets de textes.

L'activité privée de protection des navires ne peut être exercée que par une entreprise à qui une **autorisation** a été délivrée par le Conseil national des activités privées de sécurité (CNAPS). Il s'agit donc d'une nouvelle activité soumise à autorisation, au même titre que les activités de surveillance et de gardiennage, de transport de fonds et de protection physique des personnes.

L'autorisation d'exercer est délivrée aux entreprises justifiant de l'obtention d'une **certification**. Les prescriptions de cette certification, fixées par décret, s'inspirent des normes préconisées dans le cadre de l'Organisation maritime internationale (OMI). Elles portent notamment sur l'évaluation des risques et des besoins du navire en matière de sûreté, la détermination d'une ligne de conduite concernant le recours approprié à la force et décrivant la relation de commandement et de contrôle entre les agents de l'entreprise de protection et le capitaine du navire, le signalement des incidents, la sélection des agents.

Les agents employés par les entreprises de protection se voient délivrer une **carte professionnelle** par le CNAPS, une fois vérifié qu'ils remplissent les conditions d'aptitude professionnelle. Les modalités de la reconnaissance des titres de formation professionnelle requis (sécurité maritime et portuaire, environnement maritime, usage des armes à feu...) sont fixés par la voie réglementaire.

L'activité privée de protection des navires consiste, à la demande et pour le compte d'un armateur, à protéger, contre les menaces extérieures, des **navires battant pavillon français**. Cette activité ne peut s'exercer qu'à bord du navire qu'elle a pour but de protéger (pas de navire d'escorte). Elle a pour fin de garantir la sécurité des personnes embarquées sur le navire, équipage et passagers. Elle pourvoit également à la protection des biens transportés.

L'activité de protection est exercée **au-delà de la mer territoriale des Etats, dans certaines zones** fixées par arrêté en raison des menaces encourues. Un comité réunissant des représentants des armateurs, du ministre de la défense, du ministre chargé des transports et du ministre des affaires étrangères peut recommander au Premier ministre de redéfinir ces zones au regard de l'évolution des menaces identifiées. Les zones envisagées à ce stade sont les suivantes : dans l'océan Indien, la « zone à haut risque » définie par l'industrie maritime sous l'égide de l'OMI (limitée approximativement par

le sud de la Tanzanie, l'archipel des Chagos et la pointe sud de l'Inde) ; en Afrique de l'Ouest, le golfe de Guinée compris depuis le sud du Sénégal jusqu'au nord de l'Angola.

Les navires de plaisance et les navires à passager ne sont pas éligibles à l'activité de protection, sauf lorsque les seules personnes à bord sont l'équipage professionnel.

Les agents présents à bord du navire, y compris le chef de l'équipe, sont placés **sous l'autorité du capitaine du navire**.

Le nombre d'agents de protection embarqués ne peut être inférieur à trois. Ils peuvent être armés (armes à feu d'épaule, armes à feu de poing, armes à impulsion électrique, aérosols lacrymogènes) et sont dotés d'équipement de protection balistique. En dehors des zones où l'activité de protection est autorisée, les armes sont conservées à bord dans des locaux séparés fermés à clé dont la garde incombe au chef de l'équipe de protection.

Chaque embarquement et débarquement d'une équipe de protection fait l'objet d'une déclaration de l'armateur aux autorités françaises, où sont également précisées les conditions de chargement et de déchargement des armes (un registre doit être tenu).

L'emploi de la force n'est autorisé pour assurer la protection des personnes et des biens que dans les cas explicitement prévus par le code pénal (notamment la légitime défense). Chaque incident ayant entraîné l'usage de la force fait l'objet d'un rapport circonstancié.

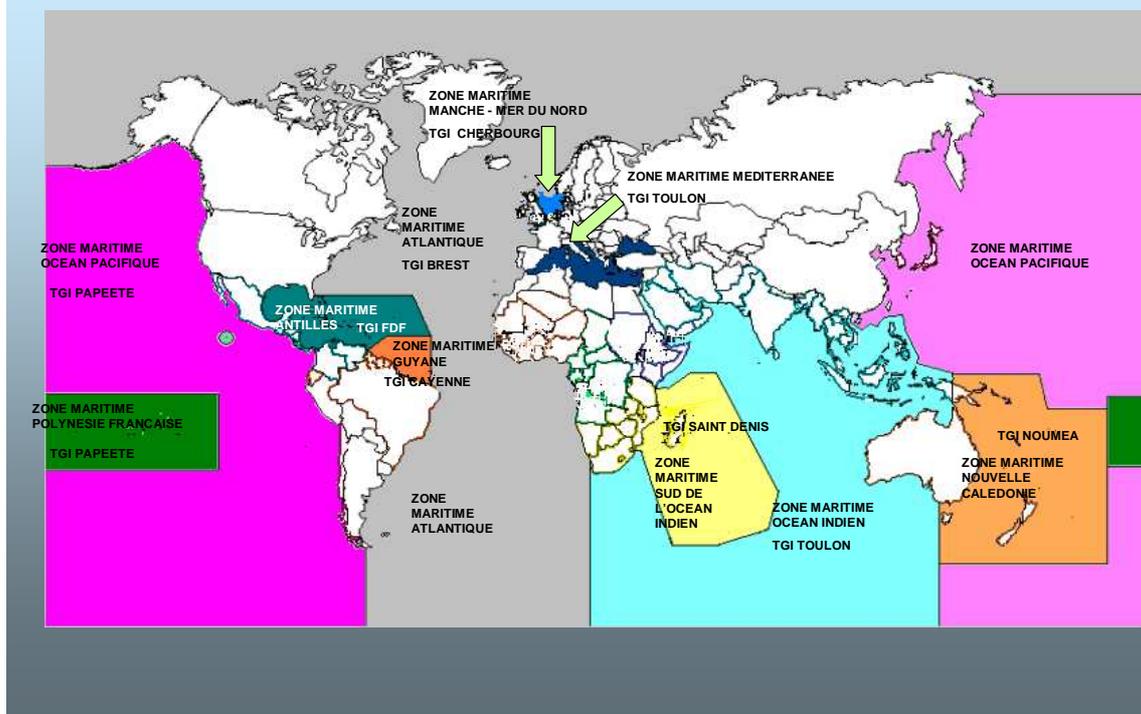
Enfin, la loi prévoit les modalités selon lesquelles ses dispositions et les dispositions réglementaires prises pour son application peuvent être contrôlées par l'autorité administrative sur le territoire national et à bord des navires, ainsi que les sanctions disciplinaires et pénales prévues en cas d'infraction./.

Annexe 1 Les attributions du représentant de l'Etat en mer

Les attributions du préfet maritime

Pouvoir de coordination des administrations	
Coordination des missions Conférence maritime régionale	
Pouvoir de police administrative générale	
ACTION	REGLEMENTATION
Sauvegarde des personnes et des biens	
Protection de l'environnement	
Maintien de l'ordre	
Lutte contre les activités illicites	
Défense des droits souverains et des intérêts de la nation	

Zones de responsabilité des préfets maritimes et des délégués du gouvernement et tribunaux répressifs compétents



Annexe 3 Les missions relevant de l'action de l'Etat en mer

Les missions couvertes par l'action de l'Etat en mer sont définies par l'arrêté du 22 mars 2007. Il existe 45 missions couvertes par 10 domaines d'intervention.

1.- SOUVERAINETE ET PROTECTION DES INTERETS NATIONAUX :

- Surveillance des approches maritimes, protection du trafic maritime, police du passage inoffensif, police du pavillon, contrôle du pavillon, police des stations radioélectriques.

2.- SAUVEGARDE DES PERSONNES :

- Sauvetage, assistance médicale, protection des épaves maritimes.

3.- SECURITE MARITIME ET SAUVEGARDE DES BIENS

- **Intervention sur les navires en difficulté, information nautique, surveillance et police de la navigation, signalisation maritime, police de la sécurité des navires, inspection de la sécurité des navires en mer, déminage.**

4.- PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT :

- **Lutte contre la pollution accidentelle, lutte contre les rejets volontaires des navires, lutte contre la pollution liée à l'exploitation du fond de la mer, lutte contre la pollution par les opérations d'immersion.**

5.-GESTION DES ESPACES PROTEGES :

- **Protection des aires marines protégées, protection des zones maritimes particulièrement vulnérables, protection des espaces marines.**

6.- SURETE MARITIME :

- **Lutte anti-terrorisme en mer, sureté des navires, maintien de l'ordre public en mer.**

7.- CONTROLE SANITAIRE ET CONDITIONS DE TRAVAIL EN MER :

- **Contrôle sanitaire, police sanitaire, inspection du travail maritime, lutte contre le travail illégal.**

8.- GESTION DU PATRIMOINE MARIN ET DES RESSOURCES PUBLIQUES MARINES

- **Gestion du domaine public maritime, gestion des autres espaces sous juridiction, gestion des ressources vivantes de lamer, police des pêches maritimes, police de la chasse en mer, gestion des exploitations de cultures marines, gestion des ressources énergétiques et minérales, contrôle et surveillance des travaux dans les**

fonds marins, protection des biens culturels maritimes, missions scientifiques en mer.

9.- POLICE DOUANIÈRE, FISCALE ET ÉCONOMIQUE.

10.- LUTTE CONTRE LES ACTIVITÉS MARITIMES ILLICITES.

- **Lutte contre la contrebande maritime, lutte contre le trafic des produits stupéfiants, lutte contre les trafics d'armes, lutte contre l'immigration illégale.**