

MAINTIEN DES RÈGLES DE DROIT PAR LA POLICE EN MER DU NORD DEPUIS UNE PERSPECTIVE BELGE

CLARIFICATION DE QUELQUES
QUESTIONS JURIDIQUES

Cahiers du Comité permanent P

Dirk Van Nespén
Franky Goossens



Comité permanent P

**MAINTIEN
DES RÈGLES DE DROIT
PAR LA POLICE
EN MER DU NORD
DEPUIS UNE
PERSPECTIVE BELGE**

CLARIFICATION DE
QUELQUES QUESTIONS JURIDIQUES

Dirk Van Nespén
Franky Goossens

Au nom du Comité permanent P :

Éditeur responsable :

Comité permanent de contrôle des services de police

rue de la Presse 35/1

1000 Bruxelles

www.comitep.be

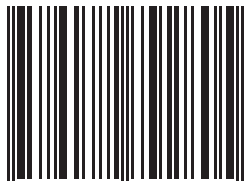
info@comitep.be

Aucun extrait de cet ouvrage ne peut être reproduit sous forme électronique ou autre et/ou être rendu public sans le consentement écrit et préalable de l'éditeur.

Les auteurs et l'éditeur s'efforcent d'assurer la fiabilité de l'information publiée pour laquelle ils ne peuvent toutefois être tenus responsables.

Dépôt légal :

ISBN: 978-9-082-79280-5



9 789082 792805 >

ÉDITORIAL

HISTOIRE D'UN 'COMEBACK'... L'INTÉRÊT DE LA SÉRIE 'CAHIERS DU COMITÉ PERMANENT P'

Par le passé, le Comité permanent P a régulièrement publié des cahiers qui avaient trait à divers thèmes tels que les services spéciaux d'inspection, le suicide au sein de la police, l'approche policière de la violence conjugale, ainsi que les cellules de passage et incarcérations dans des locaux de police. Ce faisant, le Comité permanent P voulait non seulement faire encore mieux connaître ses constatations, conclusions et recommandations, mais également décrire les bonnes pratiques. Les cahiers étaient un complément aux rapports au Parlement en matière d'enquêtes de contrôle et étaient destinés au grand public. En ce qui concerne leur contenu, l'accent était mis sur l'attention constante que le Comité permanent P accorde à la question de savoir si la police fonctionne efficacement et si l'intervention de la police est légitime, intègre et conforme aux normes et attentes d'un État de droit dans une société démocratique.

Le Comité permanent P poursuit à présent la série '*Cahiers du Comité permanent P*' en diffusant régulièrement des publications à propos de sujets d'actualité relatifs au fonctionnement de la police. Via les thèmes traités dans les cahiers, le Comité permanent P souhaite faire connaître à un plus grand public sa propre expertise et les connaissances qu'il a accumulées en veillant à collaborer en permanence au fonctionnement optimal des services de police et des services et fonctionnaires ayant une compétence de police.

Le Comité permanent P reprend ces publications par le présent cahier '*Maintien des règles de droit par la police en mer du Nord depuis une perspective belge. Clarification de quelques questions juridiques*'.

J'adresse mes remerciements à Monsieur Carl Decaluwé, gouverneur de la province de Flandre occidentale, qui organisera avec le Comité permanent P une journée d'études à propos de ce thème, objet de ce cahier et à tous les collaborateurs du Comité permanent P qui œuvrent au nouveau départ de la série '*Cahiers du Comité permanent P*'. Mes remerciements particuliers vont aux commissaires auditeurs Dirk Van Nespen et Franky Goossens qui se sont chargés de la rédaction de ce premier cahier.

Johanna Erard
Présidente du Comité permanent P
Bruxelles, le 1er septembre 2017

AVANT-PROPOS

UN CAHIER 'AU BON MOMENT'

La série 'Cahiers du Comité permanent P' a été relancée par le présent cahier, intitulé 'Maintien des règles de droit par la police en mer du Nord depuis une perspective belge. Clarification de quelques questions juridiques'. Ceci a trait à la publication de l'étude thématique '*Contrôle des frontières maritimes extérieures*' qui a récemment été effectuée sous mes auspices dans le cadre du Comité permanent P.

Par le présent cahier, on comble pour ainsi dire une lacune dans la littérature policière : il faut en effet constater que – hormis un texte descriptif relatif (entre autres) à la police de la navigation en tant que composante de la police fédérale et une annotation sous un jugement brugeois du 26 avril 2010 – depuis ladite 'petite intégration', par laquelle la police de la navigation qui existait alors comme service de police distinct a été intégrée dans la gendarmerie et ensuite dans la police fédérale, aucune publication détaillée ne semble directement consacrée à la thématique en question.

Le cahier remet non seulement à l'honneur le sujet laissé pour compte dans la littérature policière qu'a été la police en mer (au sens large) durant les dernières décennies, mais répond également à un besoin très actuel d'informations et ne peut donc arriver à un meilleur moment. On ne peut en effet ignorer la constatation que, en 2017, les services de police et d'inspection belges sont confrontés, aux frontières maritimes extérieures, à des formes de délits toujours plus inventives telles que le trafic de drogue et le trafic d'êtres humains, un phénomène de criminalité qui en ces temps de crise des réfugiés attire évidemment souvent l'attention. Un maintien des règles de droit correct dans ce domaine nécessite, outre une mise à jour constante des diverses formes et moyens de contrôle, une excellente collaboration entre tous les acteurs de la sécurité sur le terrain concerné. Ce dernier point n'est pas évident, les contrôles aux frontières maritimes extérieures belges étant caractérisés par un écheveau de services, de compétences et de réglementations. Cette situation ne va pas aller en se simplifiant ces prochaines années, puisque le domaine de compétence belge en mer du Nord, pour ainsi dire la onzième province, continue à gagner en importance économique. Songeons seulement à la poursuite de la construction des parcs éoliens et au trafic croissant depuis et vers nos ports maritimes.

Le Comité permanent P estime qu'avec ce cahier – une sorte de voyage de reconnaissance le long des frontières maritimes extérieures belges –, il contribue à démêler l'écheveau de services visé ci-avant, en particulier en ce qui concerne un certain nombre de questions juridiques qui sont apparues dans la pratique, notamment quant au champ d'application de la loi du 5 août 1992 sur la fonction de police. Ce faisant, le Comité permanent P met en exergue sa mission légale de contrôle du fonctionnement global et de l'exercice de la fonction de police par les fonctionnaires compétents de la police intégrée, structurée à deux niveaux (lire : *in casu*, la police fédérale) et par les services d'inspection qui interviennent pour le maintien du droit dans le domaine concerné. Cette description des tâches fait que le Comité permanent P, comme institution parlementaire, est bien placé pour contribuer à l'efficacité, l'efficiency et la coordination des divers services de maintien des règles de droit aux frontières maritimes extérieures et pour veiller à la manière dont ces derniers respectent les droits et libertés fondamentaux.

Enfin, je souhaite, au nom du Comité permanent P et en mon propre nom, remercier toutes les personnes qui ont contribué à l'élaboration de cet ouvrage. Il faut citer ici en particulier le professeur Gwendoline Gonsaels dont la contribution est ici inestimable.

Herman Daens
Membre effectif du Comité permanent P
Bruxelles, le 1er septembre 2017

LISTE DES ABRÉVIATIONS ET DÉNOMINATIONS LES PLUS UTILISÉES

1. Réglementation

Accord de Bonn	Accord concernant la coopération en matière de lutte contre la pollution de la mer du Nord par les hydrocarbures et autres substances dangereuses, établi à Bonn le 13 septembre 1983
C.pén.	Code pénal
C.I.Cr.	Code d'instruction criminelle
C.jud.	Code judiciaire
CMT	Convention de Genève sur la mer territoriale et la zone contiguë (Nations unies, 1958)
Code frontières Schengen	Règlement (UE) 2016/39 du Parlement européen et du Conseil du 9 mars 2016 relatif au Code de l'Union relatif au régime de franchissement des frontières par les personnes
COLREG	Convention sur le règlement international pour prévenir les abordages en mer (1972)
Convention MARPOL	Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (1973)
Convention SOLAS	Convention internationale sur la sauvegarde de la vie humaine en mer (1914)
Convention sur le droit de la mer de 1982 (aussi Convention sur le droit de la mer ou Convention UNCLOS)	Convention du 10 décembre 1982 des Nations unies sur le droit de la mer, faite à Montego Bay
Décret agricole	Décret flamand du 28 juin 2013 relatif à la politique de l'agriculture et de la pêche

Directive suivi 2002/59/CE	Directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 28 juin 2002 relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information et abrogeant la directive 93/75/CEE du Conseil
ISPS	International Ship and Port Facility Security Code
LGDA	Loi générale du 18 juillet 1977 sur les douanes et accises
Loadline and Tonnage Convention	Convention internationale sur les lignes de charge (1966) et Convention internationale sur le jaugeage des navires (1969)
Loi du 18 juillet 1991	Loi du 18 juillet 1991 organique du contrôle des services de police et de renseignement et de l'Organe de coordination pour l'analyse de la menace
Loi du 3 mai 1999	Loi du 3 mai 1999 organisant la répartition des compétences suite à l'intégration de la police maritime, de la police aéronautique et de la police des chemins de fer dans la police fédérale
Loi fonction de police	Loi du 5 août 1992 sur la fonction de police
Loi sur la pêche	Loi du 21 avril 1957 autorisant le Roi à prescrire des mesures en vue de la conservation des ressources biologiques de la mer
Loi sur le milieu marin	Loi du 20 janvier 1999 visant la protection du milieu marin et l'organisation de l'aménagement des espaces marins sous la juridiction de la Belgique
Loi sur les normes de produits	Loi du 21 décembre 1998 relative aux normes de produits ayant pour but la promotion de modes de production et de consommation durables et la protection de l'environnement, de la santé et des travailleurs

Loi service de police intégré	Loi du 7 décembre 1998 organisant un service de police intégré, structuré à deux niveaux
Loi-CITES	Loi du 28 juillet 1981 portant approbation de la convention sur le commerce international des espèces de faune et de flore sauvages menacées d'extinction et des annexes, faites à Washington le 3 mars 1973, ainsi que l'amendement à la convention, adopté à Bonn le 22 juin 1979
Loi-ZEE	Loi du 22 avril 1999 concernant la zone économique exclusive de la Belgique en mer du Nord
MFO-3	Directive commune MFO-3 du 14 juin 2002 des ministres de la Justice et de l'Intérieur relative à la gestion de l'information de police judiciaire et de police administrative
Règlement n° 1224/2009	(CE) Règlement n° 1224/2009 du 20 novembre 2009 instituant un régime communautaire du contrôle afin d'assurer le respect des règles de la politique commune de la pêche
Règlement littoral	AR du 4 août 1981 portant règlement de police et de navigation pour la mer territoriale belge, les ports et les plages du littoral belge
RETD	Règlement européen 1013/2006 du 14 juin 2006 concernant le transfert de déchets
STCW	Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (1978, revue en 1995)
Traité Benelux en matière d'intervention policière transfrontalière	Traité entre le Royaume des Pays-Bas, le Royaume de Belgique et le Grand-Duché de Luxembourg en matière d'intervention policière transfrontalière, fait à Luxembourg le 8 juin 2004

Traité de Prüm	Traité du 27 mai 2005 entre le Royaume de Belgique, la République fédérale d'Allemagne, le Royaume d'Espagne, la République française, le Grand-duché de Luxembourg, le Royaume des Pays-Bas et la République d'Autriche relatif à l'approfondissement de la coopération transfrontalière, notamment en vue de lutter contre le terrorisme, la criminalité transfrontalière et la migration illégale, fait à Prüm le 27 mai 2005
Traité-UNTOC	United Nations Convention against Transnational Organized Crime (2000)

2. Mots et locutions, sources officielles, dénominations et instances

AECP	Agence européenne de contrôle des pêches
AFCN	Agence fédérale de contrôle nucléaire
AFMPS	Agence fédérale des médicaments et des produits de santé
AFSCA	Agence fédérale pour la sécurité de la chaîne alimentaire
AM	Arrêté ministériel
AR	Arrêté royal
Art.	Article
ASTRID	Allround Semi-cellular Trunking Radionetwerk for Integrated Dispatchings
BNG	Banque de données nationale générale
CE	Communauté européenne

CEDH	Cour européenne des droits de l'Homme (Conseil de l'Europe)
CEE	Communauté économique européenne
Cf.	Confer/voir
CIA	Carrefour d'information d'arrondissement
CIC	Centre d'information et de communication
CIM	Carrefour de l'information maritime
CIWES	CIC Flandre occidentale
Comité permanent P	Comité permanent de contrôle des services de police
CP	Capitainerie du port
Décr. fl.	Décret flamand
DG	Direction générale
DGA	Direction générale de la police administrative
DGA/DAO	Direction générale de la police administrative – Direction des opérations de police administrative (police fédérale)
DGCC	Direction générale Centre de crise
DGJ	Direction générale de la police judiciaire
DGJ/DJSOC	Direction générale de la police judiciaire – Direction centrale de lutte contre la criminalité grave et organisée
DGR/Jur	Direction générale de la gestion des ressources et de l'information – Service juridique, contentieux et statuts (police fédérale)

Doc.Parl.	Documents parlementaires
Err.	Erratum
Et al.	Et alii/et autres
Et seq.	Et sequitur/et suivants
Fed comdo	Commando fédéral
HAZMAT	Hazardous Materials
IBPT	Institut belge des postes et télécommunications
J°	Juncto
JOCE.L.	Journal officiel des communautés européennes – législation
Km	Kilomètre
Loi spéc.	Loi spéciale
MB	Moniteur belge
MBMVE	Marée basse moyenne de vives eaux
MRCC	Maritime Rescue and Coordination Centre
MROP	Maintien de l'ordre public, de la tranquillité, de la sécurité et de la santé
N.d.l.r.	Note de la rédaction
OCAM	Organe de coordination pour l'analyse de la menace
OE	Office des Étrangers
Opsplan	Plan opérationnel
PBMN	Partie belge de la mer du Nord

PCB	Plateau continental de la Belgique
PJF	Police judiciaire fédérale
PNS	Plan national de sécurité
Prof. dr.	Professeur docteur
PTW	Politie te water Noordzee (Police des eaux de la mer du Nord)
SA	Société anonyme
SAR	Search and Rescue (recherche et sauvetage)
Service d'enquêtes P	Service d'enquêtes du Comité permanent de contrôle des services de police
SICAD	Service d'information et de communication de l'arrondissement
SOP	Standard Operating Procedures
SPF	Service public fédéral
SPN	Police de la navigation (police fédérale)
SPP	Service public fédéral de programmation
SSI	Service spécial d'inspection
UE	Union européenne
UEBL	Union économique belgo-luxembourgeoise
UGMM	Unité de gestion du modèle mathématique de la mer du Nord
USE	Unité spéciale d'enquête
VHF	Very High Frequency

VLIZ	Vlaams Instituut voor de Zee (Institut flamand pour la mer)
Vol.	Volume/partie
ZEE	Zone économique exclusive

INHOUDSTAFEL

ÉDITORIAL	3
HISTOIRE D'UN 'COMEBACK'... L'INTÉRÊT DE LA SÉRIE 'CAHIERS DU COMITÉ PERMANENT P'	3
AVANT-PROPOS	4
UN CAHIER 'AU BON MOMENT'	4
CHAPITRE I – CONTRÔLE AUX FRONTIÈRES MARITIMES BELGES EXTÉRIEURES : UNE ANALYSE CONTEXTUELLE EXPLORATOIRE	21
SECTION I – EXPLICATION DU CADRE TERMINOLOGIQUE	21
I.1. Les notions de contrôle aux frontières, vérifications aux frontières et surveillance des frontières	21
I.2. La notion de frontière extérieure maritime d'un point de vue géographique	22
I.2.1. Généralités	23
I.2.2. La situation belge	25
I.2.3. La notion de frontières maritimes extérieures d'un point de vue économique	28
I.3. Délimitation de la notion de frontière maritime extérieure, telle qu'utilisée dans la présente étude	29
SECTION II – UN SCHÉMA DES STRUCTURES ET SERVICES CONCERNÉS	30
II.1. La structure de Garde côtière	30
II.2. Les services concernés	33
II.2.1. La police fédérale	34
II.2.2. Le SPF Finances – Service des impôts et perception – Direction générale des douanes et accises	35
II.2.3. Le SPF Santé publique, sécurité de la chaîne alimentaire et environnement – Direction générale de l'environnement – Division inspection	35
II.2.4. La Région flamande – Département environnement, nature et énergie – Inspection de l'environnement	36
II.2.5. Le SPF Intérieur	36
II.2.6. Le SPF Mobilité et transports – Direction générale de la navigation	36

II.2.7. Le SPP Politique scientifique – Unité de gestion du modèle mathématique de la mer du Nord (UGMM)	37
II.2.8. La Région flamande – Département Agriculture et pêche – Division Pêche en mer	37
II.2.9. Le Ministère de la Défense – Composante marine (en matière de surveillance de la pêche)	38
II.2.10. L'Agence fédérale de contrôle nucléaire (AFCN)	38
II.2.11. L'Agence fédérale pour la sécurité de la chaîne alimentaire (AFSCA)	39
II.2.12. L'Agence fédérale des médicaments et produits de santé (AFMPS)	39
II.2.13. L'Organe de coordination pour l'analyse de la menace (OCAM)	39
II.2.14. Le SPF Affaires étrangères	40
II.2.15. Les autorités portuaires (le capitaine ou le commandant du port)	40
CHAPITRE II – CLARIFICATION DE CERTAINES QUESTIONS JURIDIQUES EN MATIÈRE DE MAINTIEN DES RÈGLES DE DROIT POLICIER BELGE EN MER DU NORD	41
À TITRE D'INTRODUCTION	41
SECTION I – UN SCHÉMA DE LA MÉTHODOLOGIE D'ENQUÊTE ET DU CADRE CONCEPTUEL UTILISÉ	43
I.1. Une description de la méthodologie d'enquête utilisée	43
I.1.1. Généralités : la finalité de l'enquête et le concept de l'enquête	43
I.1.2.2. Les questions posées	46
I.2. Le cadre conceptuel utilisé : une brève explication	49
SECTION II – COMPÉTENCE DE MAINTIEN DES RÈGLES DE DROIT EN MER/EN MER DU NORD	54
II.1. Le maintien des règles de droit en mer : le cadre général	55
II.1.1. La compétence de maintien des règles de droit en fonction de la juridiction d'un État sur les diverses zones maritimes	56

II.1.1.1. La situation en haute mer	56
II.1.1.2. La situation dans les eaux intérieures	59
II.1.1.3. La situation en mer territoriale	59
II.1.1.4. La situation dans la zone contiguë et la ZEE	61
II.1.2. Le droit de poursuite	62
II.1.3. Le droit de saisie et de poursuites judiciaires en cas de pollution du milieu marin	63
II.2. La compétence de maintien des règles de droit en mer : la situation en Belgique	65
II.2.1. Les services ayant des officiers ou agents de police judiciaire/administrative qui exercent des activités de contrôle dans les diverses zones de responsabilité de la Belgique en mer du Nord	65
II.2.2. Le contrôle des services comptant des officiers ou agents de police judiciaire/administrative qui exercent des activités de contrôle dans les différentes zones de responsabilité de la Belgique en mer du Nord	66
II.2.3. La portée juridique et le champ d'application de la loi sur la fonction de police dans les différentes zones de responsabilité de la Belgique en mer du Nord	67
II.2.4. La base juridique de l'intervention de la police de la navigation (SPN) dans les différentes zones de responsabilité de la Belgique en mer du Nord	70
II.2.5. La base juridique de l'intervention de l'Administration générale des douanes et accises dans les différentes zones de responsabilité de la Belgique en mer du Nord	70
II.2.6. La base juridique de l'intervention de la composante marine du Ministère de la Défense dans les différentes zones de responsabilité de la Belgique en mer du Nord	73
II.2.7. La base juridique de l'intervention des services spéciaux d'inspection fédéraux (SSI) dans les différentes zones de responsabilité de la Belgique en mer du Nord	73
II.2.8. La base juridique de l'intervention des services spéciaux d'inspection (SSI) régionaux dans les différentes zones de responsabilité de la Belgique en mer du Nord	74

II.2.9. La base légale de l'échange de données au CIM	74
II.2.10. Les rapports entre le CIM et le Centre d'information et de communication (CIC) de Flandre occidentale	79
II.2.11. Les protocoles, accords, conventions et autres régissant la coopération entre les différents acteurs associés au contrôle dans les différentes zones de responsabilité de la Belgique en mer du Nord	81
II.2.12. La possibilité, pour les différents acteurs associés au contrôle des différentes zones de responsabilité de la Belgique en mer du Nord, d'intervenir en-dehors de ces zones	82
CONCLUSION GÉNÉRALE ET RECOMMANDATIONS	84
BIBLIOGRAPHIE	87

INTRODUCTION GÉNÉRALE

1. Conformément à sa mission, reprise dans la loi organique du 18 juillet 1991¹, le Comité permanent de contrôle des services de police (Comité permanent P) a lancé une enquête thématique intitulée '*Contrôle aux frontières extérieures maritimes*'. Cette enquête avait à l'origine pour objectif de décrire la manière dont les divers services de contrôle belges et donc les services de maintien des règles de droit, actifs aux frontières maritimes extérieures belges, interviennent et collaborent. Il a été décidé : 1) que toutes les tâches ou formes de contrôle de phénomènes qui n'avaient rien à voir avec la sortie ou l'entrée sur le territoire belge ne faisaient pas partie de l'enquête² ; 2) que tant le contrôle des personnes que celui du flux de marchandises est pris en compte ; 3) et que l'enquête se limite aux 'vérifications de première ligne'³.

2. Il est apparu de l'analyse contextuelle exploratoire, ici effectuée, que dans le contexte dudit contrôle, il y avait certaines imprécisions, essentiellement de nature juridique. Ces imprécisions concernent principalement l'ensemble des missions et des compétences du service de police intégré, structuré à deux niveaux (la police locale et la police fédérale), d'une part et des services spéciaux d'inspection (SSI) d'autre part dans les diverses zones de la mer du Nord⁴. Pour éclaircir tout cela, un certain nombre d'acteurs pertinents – des experts (entre autres par leur expérience) – ont été interrogés sur le terrain et par écrit sur le cadre légal dans lequel ils exerçaient leurs activités de contrôle aux frontières extérieures maritimes.

3. Vu la complexité et la spécificité de la matière, l'analyse des informations collectées a ensuite été présentée, d'une part, dans son ensemble, au cabinet de Monsieur Bart Tommelein, alors secrétaire d'État de la mer du Nord et d'autre part, sur certains points, au docteur Gwen Gonsaels, professeur à l'École supérieure de navigation et à l'Université d'Anvers (en ce qui concerne l'aspect du champ d'application de la loi du 5 août 1992 sur la fonction de police⁵ (loi fonction de police) et au service enquête

¹ En entier : loi du 18 juillet 1991 organique du contrôle des services de police et de renseignement et de l'Organe de coordination pour l'analyse de la menace, *MB* du 26 juillet 1991.

² Ne sont ainsi pas concernés par l'enquête : les règles de circulation sur l'eau, le contrôle du droit de passage inoffensif, le contrôle par l'Institut belge des postes et télécommunications (IBPT) des permis pour mariphones et le contrôle des rejets illégaux d'hydrocarbures par l'unité de gestion du modèle mathématique de la mer du Nord (UGMM). Par contre, l'enquête porte bien sur : le contrôle de la navigation de plaisance et des rampes de mise à l'eau dans le cadre de la lutte contre l'immigration illégale ou le trafic de drogue.

³ Vérifications de première ligne au sens de constatations de première ligne. Cette distinction est importante car, dans le cadre de la réglementation Schengen, on parle de vérifications de deuxième ligne quand une personne est emmenée dans un bureau pour des investigations plus poussées à l'issue du premier contact avec le contrôleur frontalier. Dans le cadre de notre enquête, ces cas sont toujours considérés comme des vérifications de première ligne. Les investigations plus approfondies réalisées sur la base de ces constatations par d'autres services que les unités elles-mêmes ne seront pas examinées en détail.

⁴ Cf. *infra* point I.2. du chapitre I et point I.2. du chapitre II pour la liste et l'indication de ces zones.

⁵ *MB* du 22 décembre 1992.

et recherche de l'Administration générale des douanes et accises (en ce qui concerne l'aspect échange d'informations).

4. L'ensemble a été regroupé dans le présent cahier qui comprend deux chapitres. Dans un premier chapitre, on ébauche l'analyse contextuelle précitée : un certain nombre de concepts de base de l'étude y sont définis et on indique quels sont la structure de base et les services en la matière. Le second chapitre – qui constitue le noyau du cahier – comporte le cadre juridique en matière de maintien des règles de droit policier belge en mer du Nord et vise entre autres à éclaircir les imprécisions juridiques. Une conclusion générale avec quelques recommandations clôt l'ensemble.

5. Il convient de souligner qu'un projet du rapport, qui est à la base de ce cahier, a été envoyé en pré-lecture aux acteurs, services et personnes dont l'apport a été intégré audit rapport. Dans celui-ci et par extension, dans ce cahier, il a été tenu compte au maximum de leurs éventuelles remarques. Nous souhaitons ici remercier expressément chacun d'entre eux pour leur contribution très appréciée et leur collaboration.

CHAPITRE I – CONTRÔLE AUX FRONTIÈRES MARITIMES BELGES EXTÉRIEURES : UNE ANALYSE CONTEXTUELLE EXPLORATOIRE

SECTION I – EXPLICATION DU CADRE TERMINOLOGIQUE

6. Il convient, pour la clarté, de définir un certain nombre de termes fondamentaux.

7. Le Code frontières Schengen⁶ de l'Union européenne (UE) définit, en son article 2.2., les frontières extérieures comme « *les frontières terrestres des États membres, y compris les frontières fluviales et lacustres, les frontières maritimes, ainsi que leurs aéroports, ports fluviaux, ports maritimes et ports lacustres, pour autant qu'ils ne soient pas des frontières intérieures*⁷ ».

8. Une différence est faite entre le contrôle aux frontières, les vérifications aux frontières et la surveillance des frontières.

I.1. Les notions de contrôle aux frontières, vérifications aux frontières et surveillance des frontières

9. La notion de contrôle aux frontières est seulement définie dans le Code frontières Schengen dans la perspective de la circulation des personnes. L'article 2.10., du code précité dispose qu'il s'agit des activités effectuées conformément au Code frontières Schengen et aux fins de celui-ci en réponse exclusivement à l'intention de franchir effectivement une frontière ou à l'intention d'effectuer un tel franchissement⁸. Le contrôle aux frontières consiste en des vérifications aux frontières et une surveillance des frontières.

10. Les vérifications aux frontières sont décrites dans l'article 2.11., du Code frontières Schengen comme « *les vérifications effectuées aux points de passage frontaliers afin de s'assurer que les personnes, y compris leurs moyens de transport et les objets en leur possession, peuvent être autorisées à entrer sur le territoire des États membres ou à le quitter* ».

⁶ En entier : Règlement (UE) 2016/399 du Parlement européen et du Conseil du 9 mars 2016 concernant un code de l'Union relatif au régime de franchissement des frontières par les personnes (Code frontières Schengen), JOCE.L. 23 mars 2016, n° L77/1.

⁷ L'article 2.1., du Code frontières Schengen définit les frontières intérieures comme suit : « *a) les frontières terrestres communes, y compris fluviales et lacustres, des États membres ; b) les aéroports des États membres pour les vols intérieurs ; c) les ports maritimes, fluviaux et lacustres des États membres pour les liaisons régulières intérieures par transbordeur* ».

⁸ L'article 2.10., du Code frontières Schengen définit la notion de contrôle aux frontières plus précisément comme « *les activités effectuées aux frontières, conformément au présent règlement et aux fins de celui-ci, en réponse exclusivement à l'intention de franchir une frontière ou à son franchissement indépendamment de toute autre considération, consistant en des vérifications aux frontières et en une surveillance des frontières* ».

11. Dans la perspective de l'Union européenne et de la libre circulation des personnes dans la zone Schengen, il y a en Belgique, au total, 13 'points de passage frontaliers'⁹ qui sont spécifiquement déterminés dans le 'Schengen Border Catalogue' et par lesquels les personnes peuvent entrer dans la zone Schengen via la Belgique. Six de ces points de passage frontaliers sont en contact avec le trafic maritime. Les vérifications à ces – disons-le – postes de frontière maritimes sont confiées à la police de la navigation (SPN), faisant partie de la direction générale de la police administrative de la police fédérale. Plus précisément, ceci repose sur la police de la navigation de la Côte avec les postes de Zeebruges, Blankenberge, Ostende et Nieuport, la section d'Anvers et la section de Gand.

12. Comme indiqué, le Code frontières Schengen comprend, outre un aspect vérifications aux frontières, un aspect surveillance des frontières. Ceci inclut le contrôle des frontières extérieures qui ne tombe pas sous la définition citée à ce sujet à l'alinéa 10 des vérifications aux frontières et se raccroche au point suivant du présent cahier, à savoir la question de savoir quelles sont les frontières maritimes d'un point de vue géographique (voir point I.2.). L'article 2.12., du Code des frontières Schengen indique que la surveillance des frontières comporte la surveillance des frontières entre les points de passage frontaliers et la surveillance des points de passage frontaliers en-dehors des heures d'ouverture fixées en vue d'empêcher les personnes de se soustraire aux vérifications aux frontières.

13. Comme indiqué à l'alinéa 9, les définitions précitées de contrôle aux frontières, de vérifications aux frontières et de surveillance des frontières s'appliquent à la circulation des personnes. Le contrôle de la circulation des marchandises peut également faire l'objet d'une répartition. Ce contrôle est effectué par divers services, en particulier l'Administration générale des douanes et accises (SPF Finances), la division inspection de la direction générale environnement (SPF Santé publique, sécurité de la chaîne alimentaire et environnement) (*cf. infra*, point II.2.).

I.2. La notion de frontière extérieure maritime d'un point de vue géographique

14. La Belgique dispose d'une ligne côtière d'environ 65 km que nous pouvons considérer comme frontière maritime. De même, certaines zones de la mer du Nord sont sous la responsabilité de la Belgique : les concepts en question doivent également être plus précisément définis pour une bonne compréhension du présent cahier.

⁹ L'article 2.8., du Code frontières Schengen décrit la notion de point de passage frontalier comme « *tout point de passage autorisé par les autorités compétentes pour le franchissement des frontières extérieures* ».

I.2.1. Généralités

15. Sur le plan international, la mer est divisée en diverses zones sur la base de traités internationaux. La figure 1 donne une représentation schématique des zones importantes pour la lecture du présent cahier. Il faut remarquer qu'outre ces zones, il y a encore d'autres territoires (aériens/maritimes) qui ne seront pas traités plus avant (par exemple : la 'Aeronautical Search and Rescue'-zone (ASSR), ladite 'Zone de responsabilité partagée de l'Accord de Bonn' et la directive habitats naturels). Nous indiquons brièvement quelques concepts sur la figure 1.

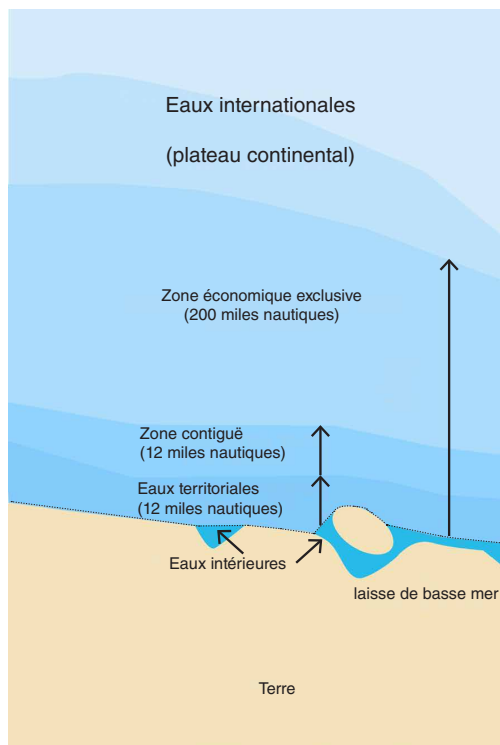


Figure 1 – Schéma des zones maritimes
(Source : https://nl.wikipedia.org/wiki/Maritiem_rechtsgebied)

16. Les zones maritimes partent de la ligne de base¹⁰ (ou ligne zéro ou laisse de basse mer (**MBMVE**)) de l'État côtier.

17. La première zone de maximum 12 milles marins est appelée mer territoriale (aussi zone ou eaux territoriales), dans laquelle l'État côtier exerce sa pleine souveraineté. La mer territoriale comprend la colonne d'eau, le sol et les sous-sols, ainsi que l'espace aérien qui se situe au-dessus.

18. Dans la zone attenante à la zone territoriale – appelée la zone contiguë – d'une largeur maximale de 12 milles marins, l'État côtier exerce un contrôle spécifique, mais limité sur le plan des impôts, de la douane, de l'immigration et de la santé publique.

19. Jusqu'à un maximum de 200 milles marins à partir de la laisse de basse mer, on parle de la zone économique exclusive, en abrégé ZEE. *De facto*, cela signifie que cette zone englobe également la mer territoriale et peut s'étendre, à partir de celle-ci, sur une distance de maximum 188 milles marins vers la mer. Dans cette zone, l'État côtier exerce des droits exclusifs et souverains en matière d'exploitation et d'exploration, de gestion et de conservation de richesses naturelles vivantes et non-vivantes, du fond de la mer et du sous-sol et autres activités de nature économique, comme l'extraction d'énergie. L'État côtier a également la compétence quant à la construction et l'utilisation d'îles artificielles, la recherche scientifique marine et la protection et le maintien du milieu marin¹¹. Bien que le régime juridique soit différent dans les deux zones, la zone contiguë chevauchera par conséquent, sur une distance maximale de 12 milles marins, la ZEE. Tous les droits souverains que l'État côtier peut exercer en ZEE pourront par conséquent également être exercés dans la zone contiguë. Mais pas l'inverse.

20. En Belgique, le fond et le sous-sol de la ZEE correspondent au plateau continental. Cette zone comprend « *les fonds marins et leur sous-sol au-delà de sa mer territoriale, sur toute l'étendue du prolongement naturel du territoire terrestre de cet État jusqu'au rebord externe de la marge continentale, ou jusqu'à 200 milles marins des lignes de base à partir desquelles est mesurée la largeur de la mer territoriale, lorsque le rebord externe de la marge continentale se trouve à une distance inférieure.* »¹² L'État côtier exerce sur le

¹⁰ Cette ligne est la limite qui sépare la mer de la terre et des eaux internes ou intérieures. Il y a deux formes : d'une part, la ligne de base normale, à savoir la ligne entre la mer et la côte à marée basse et d'autre part, la ligne de base droite où les entailles profondes (baies, deltas, îles) dans la côte n'influencent pas la ligne de base. En Belgique, on utilise la ligne de base normale, à défaut de telles entailles et on utilise le **MBMVE**, ce qui est l'abréviation de marée basse moyenne de vives eaux.

¹¹ Voir les articles 55 et 56, de la convention de Montego Bay du 10 décembre 1982 sur le droit de la mer (Nations unies) (*United Nations Treaty Series*, vol. 1833, 3) (abrégée ci-après comme le traité du droit de la mer de 1982, le traité du droit de la mer ou la convention UNCLOS).

¹² Article 76, du traité sur le droit de la mer de 1982.

plateau continental des droits souverains d'exploration et d'exploitation des richesses naturelles du plateau. *Grosso modo*, nous pouvons affirmer que le concept de 'plateau continental' vise les richesses naturelles des fonds marins et le sous-sol¹³. Ce concept diffère en cela de la ZEE, qui comprend également les richesses de la colonne d'eau située au-dessus. Pour les besoins du présent cahier, on ne mentionnera toutefois pas distinctement le plateau continental, bien que celui-ci fasse évidemment partie de la zone de responsabilité de l'État côtier.

21. Après le plateau continental/la ZEE, s'étend la 'haute mer', soit la majeure partie de la mer sur laquelle personne ne peut réclamer de droits. Historiquement, la mer est considérée comme une *res communis*, une zone qui appartient pour ainsi dire à tout le monde et qui peut être utilisée librement¹⁴. Ce principe a été confirmé plus tard à l'article 87, point 1, du Traité sur le droit de la mer de 1982 dans les termes suivants : « *La haute mer est ouverte à tous les États, qu'ils soient côtiers ou sans littoral* »¹⁵.

I.2.2. La situation belge

22. Pour la Belgique, la ligne de base correspond à la laisse de basse mer (MBMVE). La mer territoriale s'étend à 12 miles marins en mer¹⁶. Pour déterminer la mer territoriale, la ZEE et le plateau continental, la Belgique a dû conclure des traités avec le Royaume-Uni, la France et les Pays-Bas. Il faut souligner que puisque la distance entre les zones maritimes des États limitrophes est inférieure à 200 miles marins, les zones maritimes de la Belgique n'ont aucune frontière avec la haute mer. Les limites de la ZEE et du plateau continental de la Belgique, suite aux traités en question¹⁷ correspondent *de facto* l'une à l'autre.

¹³ Article 77, du traité sur le droit de la mer de 1982.

¹⁴ Voir l'avis de Grotius (Hugo de Groot) à la Compagnie des Indes orientales en 1609, ou le concept de '*mare liberum*' est défendu en partant du principe que la liberté de la mer est une conséquence de la nature elle-même et que cela implique dès lors également le libre commerce.

¹⁵ En entier, ce point dispose : « 1. *La haute mer est ouverte à tous les États, qu'ils soient côtiers ou sans littoral. La liberté de la haute mer s'exerce dans les conditions prévues par les dispositions de la convention et les autres règles du droit international. Elle comporte notamment pour les États, qu'ils soient côtiers ou sans littoral : a) la liberté de navigation ; b) la liberté de survol ; c) la liberté de poser des câbles et des pipelines sous-marins, sous réserve de la partie VI ; d) la liberté de construire des îles artificielles et autres installations autorisées par le droit international, sous réserve de la partie VI ; e) la liberté de la pêche, sous réserve des conditions énoncées à la section 2 ; f) la liberté de la recherche scientifique, sous réserve des parties VI et XIII.* »

¹⁶ Voir : loi du 6 octobre 1987 fixant la largeur de la mer territoriale de la Belgique, MB du 22 octobre 1987.

¹⁷ Voir : loi du 22 avril 1999 concernant la zone économique exclusive de la Belgique en mer du Nord, MB du 10 juillet 1990. Les limites de cette loi sont basées sur les accords frontaliers avec la France (8 octobre 1990), avec le Royaume-Uni (29 mai 1991) et avec les Pays-Bas (18 décembre 1996).

23. La figure 2 ci-dessous indique les limites de la ZEE (correspondant au plateau continental) et la zone territoriale de la Belgique.

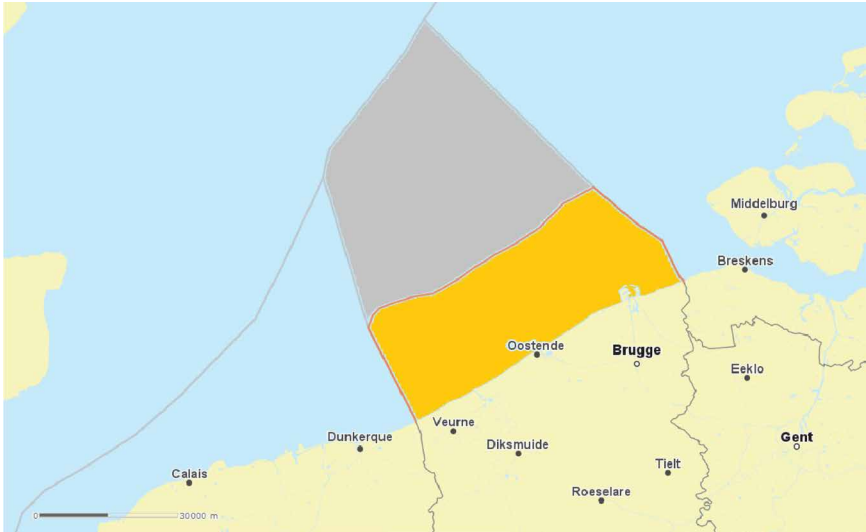


Figure 2 – ZEE (gris) et mer territoriale (jaune) (Source : <http://www.compendiumkustenzee.be/nl/interactieve-grafieken-kaarten>¹⁸)

24. Bien qu'on puisse, en l'espèce, formuler diverses visions, il y a, entre les acteurs qui ont été interrogés dans le cadre de l'enquête qui a abouti au présent cahier, un consensus sur le fait que le domaine de responsabilité maritime de la Belgique comporte la mer territoriale¹⁹ et la ZEE²⁰ ensemble : un territoire d'environ 3.457 km² qui s'étend jusqu'à 60 km en mer du Nord. À titre de comparaison : la province de Flandre occidentale a une superficie de 3.144 km². Dans la littérature, on parle donc souvent, à titre de comparaison, d'une onzième province. Pour l'exercice du contrôle de première ligne des marchandises et des personnes, la zone de responsabilité maritime doit toutefois se limiter – on plaide en ce sens – à la mer territoriale, à la zone contiguë et aux îles artificielles, installations et aménagements (en ce compris

¹⁸ La figure 2 et la figure 3 ont été élaborées par les auteurs de ce cahier via l'outil interactif mis à leur disposition par le Vlaams Instituut voor de Zee (VLIZ) (Institut flamand pour la mer). Pour plus d'informations quant à cet 'outil', voir : H. PIRLET, T. VERLEYE, A. LESCRAUWAET et J. MEES (éd.), Compendium voor kust en zee 2015: een geïntegreerd kennisdocument over de socio-economische, ecologische en institutionele aspecten van de kust en zee in Vlaanderen en België, Ostende, VLIZ, 2015, 256 p.

¹⁹ Environ 1.440 km².

²⁰ Environ 2.017 km².

la zone de sécurité présente autour de ceux-ci) situés dans la ZEE/sur le plateau continental.

25. La ZEE se situe dans une des zones de trafic maritime les plus denses de la mer du Nord. À titre d'illustration, signalons qu'en 2015, environ 27.839 navires de mer sont entrés dans un port belge²¹. La plupart sont également partis d'un port belge, ce qui amène le total des mouvements entrants et sortants de navires de mer à environ 56.000 par an. Ce chiffre ne comprend pas les embarcations de plaisance et les bateaux de pêche, pas plus qu'un grand nombre de navires qui ne font que traverser la ZEE sans passer par un port belge²².

26. Lors d'un tour d'information dans le cadre de l'analyse exploratoire, il est apparu que le choix du territoire de responsabilité maritime entraîne un certain nombre de conséquences importantes. Ainsi, la compétence des services qui surveillent la partie belge de la mer du Nord est très différente selon la zone dans laquelle ils opèrent. Par exemple, les responsables de la SPN nous ont demandés si la loi fonction de police était bien d'application en-dehors de la mer territoriale. Le cas échéant, il y aurait un vide dans une grande partie de la ZEE. La SPN peut, dans de tels cas, se reporter sur quelques traités internationaux ; le cadre dans lequel on travaille n'est toutefois pas clairement défini²³. En l'espèce, on peut se référer en particulier aux parcs éoliens devant la côte belge (voir figure 3) : une grande partie de ceux-ci se situent en-dehors de la mer territoriale. En outre, il y a un certain nombre de problèmes pratiques liés à ce choix du territoire de responsabilité maritime (voir alinéa 24). Ainsi, la portée du système de communication ASTRID et du réseau GSM ne porte que jusqu'à quelques kilomètres en mer. Seule une partie de la mer territoriale est couverte par ceux-ci, ce qui impliquait jusqu'il y a peu qu'en cas de grande action policière ou civile en cas de catastrophe ou de situation d'urgence, on devait par nécessité se rabattre sur des liaisons mariphone ouvertes²⁴ ou sur la téléphonie par satellite. On utilise actuellement une solution intermédiaire où les liaisons mariphone cryptées sont reliées au réseau ASTRID.

²¹ Voir pour ces chiffres, le tableau 5.10. du rapport annuel 2015 de la Vlaamse Havencommissie (Commission portuaire flamande) (VLAAMSE HAVENCOMMISSIE, *De Vlaamse havens. Feiten, statistieken en indicatoren voor 2015*, Bruxelles, Vlaamse Havencommissie, 2016, 154 p.)

²² Cf. le principe du passage inoffensif, un droit usuel généralement reconnu qui autorise la simple traversée des eaux territoriales avec des intentions qui ne constituent pas un danger pour l'État côtier en matière de paix, de bon ordre et de sécurité.

²³ À titre d'illustration, nous pouvons citer la discussion qui aurait cours en Europe quant aux compétences des États membres en-dehors de la mer territoriale dans le cadre de la convention de Schengen. Certains États membres de l'Union européenne penseraient qu'en-dehors de la mer territoriale et de la zone contiguë, on ne pourrait exercer de contrôle au sens du Code frontières Schengen.

²⁴ Les liaisons ouvertes sont des liaisons que quiconque disposant d'un mariphone peut également suivre.

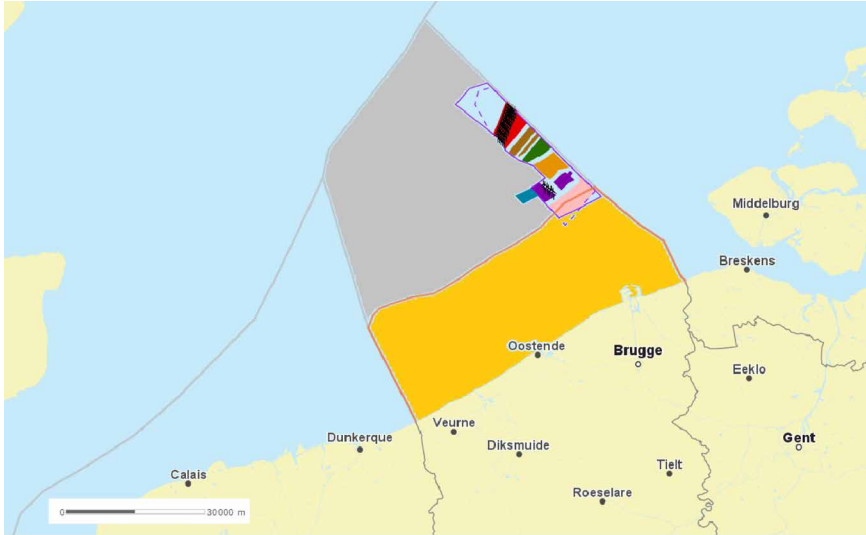


Figure 3 – ZEE (gris) et mer territoriale (jaune) avec les zones de parcs éoliens (Source : <http://www.compendiumkustenzee.be/nl/interactieve-grafieken-kaarten>)

I.2.3. La notion de frontières maritimes extérieures d'un point de vue économique

27. La notion de frontières maritimes extérieures n'est pas uniquement définie dans son rapport avec le contrôle aux frontières dans une approche géographique. Il y a en effet également un aspect économique qui, en tant que tel, est sans rapport avec les paramètres précités. Précisons cela. Dans *De haven als knooppunt van verbindingswegen*²⁵, Dirk Calemyn aborde la question de la position concurrentielle. Des navires géants transportent toujours plus de containers qui doivent tous partir le plus rapidement possible du port. Des contrôles chronophages sont donc difficiles à réaliser et ce n'est pas une option de tout ouvrir et de tout contrôler sur place et ce, en raison non seulement de l'importance du flux de personnes et de marchandises qui passent par les ports belges, mais aussi de l'importance économique du secteur portuaire. D'après les chiffres de la Vlaamse Havencommissie, le secteur assure, directement et indirectement, 226.427 emplois (équivalents temps-plein)²⁶

²⁵ D. CALEMYN, *De haven als knooppunt van verbindingswegen – De haven- en watergebonden politiezorg*, Bruxelles, Police fédérale, 1^{er} février 2008.

²⁶ VLAAMSE HAVENCOMMISSIE, *De Vlaamse havens. Feiten, statistieken en indicatoren voor 2015*, Bruxelles, Vlaamse Havencommissie, 2016, 86.

et la valeur ajoutée directe des quatre grands ports de mer²⁷ est évaluée à environ 14,9 milliards d'euros par an²⁸.

I.3. Délimitation de la notion de frontière maritime extérieure, telle qu'utilisée dans la présente étude

28. Il importe de délimiter clairement comment la notion de frontière maritime extérieure doit être comprise dans la présente étude. Comme indiqué (voir alinéa 24), il y a un consensus pour considérer la ZEE et la mer territoriale ensemble comme domaine de responsabilité maritime de la Belgique. Dans le prolongement, on opte également pour interpréter les 'vérifications aux frontières maritimes extérieures' comme, d'une part, les vérifications aux frontières des six points d'entrée Schengen maritimes et d'autre part, la surveillance aux frontières des mouvements entrants et sortants en ZEE et ceci tant pour la circulation des personnes que pour la circulation des biens. Ce faisant, il faut rappeler que par contrôle aux frontières, on entend tant les vérifications aux frontières que la surveillance des frontières (voir alinéas 9, 10 et 12).

²⁷ À savoir : Anvers, Zeebruges, Gand et Ostende.

²⁸ VLAAMSE HAVENCOMMISSIE, *De Vlaamse havens. Feiten, statistieken en indicatoren voor 2015*, Bruxelles, Vlaamse Havencommissie, 2016, 86.

SECTION II – UN SCHÉMA DES STRUCTURES ET SERVICES CONCERNÉS

II.1. La structure de Garde côtière

29. Lors de vérifications aux frontières maritimes extérieures, on aperçoit d'abord la Garde côtière. Il s'agit ici d'un accord de coopération entre toutes les autorités et services ayant une compétence sur les régions maritimes sous juridiction belge. Au total, la Garde côtière comprend 17 instances publiques²⁹ – tant flamandes que fédérales –, ainsi que le gouverneur de la province de Flandre occidentale.

30. La mission la plus importante de la Garde côtière est de veiller à une bonne collaboration entre les divers services afin que les actions en mer puissent être abordées de manière plus efficace³⁰. Autrement dit, la structure de Garde côtière veille à la coordination et à la concertation entre les administrations compétentes pour la mer du Nord.

31. Dans ce cadre, un accord de coopération a été conclu le 8 juillet 2005 entre l'État fédéral et la Région flamande concernant la création d'une structure de Garde côtière et la coopération au sein de celle-ci³¹. L'accord a été approuvé par la loi du 4 avril 2006 et par le décret flamand du 17 mars 2006³².

Par cet accord, on vise une approche cohérente d'une mer du Nord sûre, au sens le plus large du terme. Dans un communiqué de presse du Conseil des ministres du 20 juillet 2005, on peut lire à ce sujet : « *Les principes de base de cette coopération sont l'équivalence des différentes parties, le respect mutuel des compétences juridiques et l'usage optimal de l'infrastructure et des moyens, afin d'éviter des coûts d'investissement doubles.* »

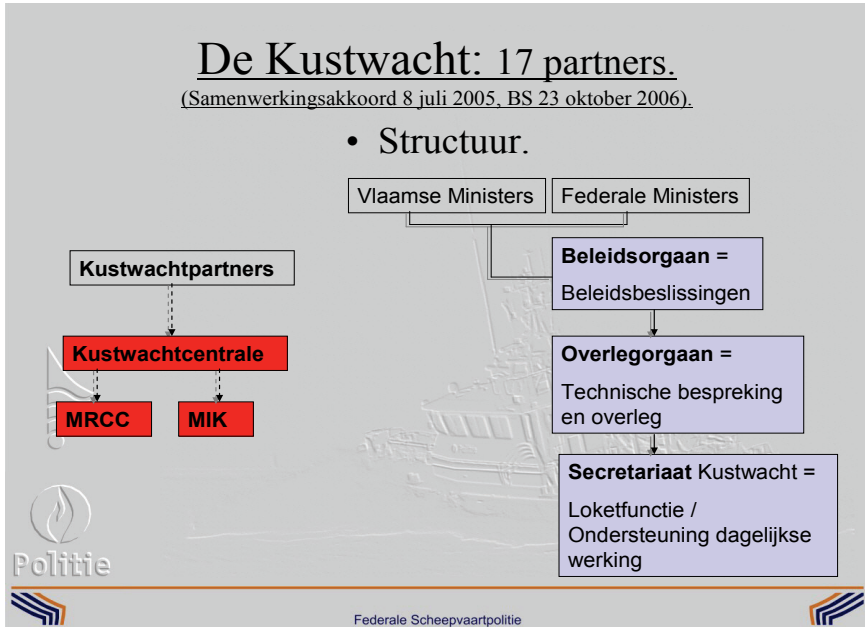
²⁹ Plus précisément : 1) le SPF Intérieur – Centre de crise, Protection civile et police de la navigation ; 2) Vlaamse overheid – Division stratégie (Mobilité et transport public) ; 3) le SPF Affaires étrangères, commerce extérieur et coopération au développement ; 4) Vlaamse overheid – Division politique environnementale internationale du département environnement, nature et énergie ; 5) le Ministère de la Défense ; 6) Vlaamse overheid – Agence des services maritimes et de la Côte – Division Côte ; 7) l'Institut fédéral pour le développement durable ; 8) Vlaamse overheid – Agence des services maritimes et de la Côte – Pilotage ; 9) le SPF Économie, PME, classes moyennes et énergie ; 10) Vlaamse overheid – Section accès maritime ; 11) le SPF Finances – Administration générale des douanes et accises ; 12) Vlaamse overheid – Agence des services maritimes et de la Côte – Division accompagnement de la navigation ; 13) le SPF Mobilité et transports – Direction générale de la navigation ; 14) Vlaamse overheid – Agence des services maritimes et de la Côte – Flotte ; 15) le SPF Santé publique – Direction générale de l'environnement – Service marine environnement ; 16) Vlaamse overheid – Département Agriculture et pêche, Division politique agricole et de la pêche, service pêche en mer d'Ostende ; 17) la Politique scientifique fédérale (Belspo) – Unité de gestion du modèle mathématique de la mer du Nord (UGMM).

³⁰ www.kustwacht.be.

³¹ MB du 23 octobre 2006.

³² Voir respectivement MB du 19 mai 2006 et MB du 27 avril 2006.

Schématiquement, la Garde côtière – sur le plan horizontal et vertical – est structurée comme suit :



La Garde côtière : 17 partenaires (accord de collaboration du 8 juillet 2005, MB du 23 octobre 2006)
Structure / Ministres flamands / Ministres fédéraux / Organe de gestion = décisions de gestion / Organe de concertation = discussions techniques et concertation / Secrétariat de la Garde côtière : fonction de guichet / soutien au fonctionnement journalier / Partenaires de la Garde côtière / Centrale de la Garde côtière / MRCC / CIM] (trad. libre)

Figure 4 – La Garde côtière (Source : présentation interne SPN)

32. Dans la structure verticale, se situent : 1) un organe stratégique de décision comprenant les decision makers des autorités participantes, 2) un secrétariat (permanent) avec un secrétaire fédéral et un secrétaire flamand et 3) un organe de concertation, soit un cadre formel sous la présidence du gouverneur de Flandre occidentale pour les discussions et avis qui ont plutôt trait à une expertise technique.

33. Sur le plan horizontal, il y a une structure opérationnelle avec deux composantes qui, dans les grandes lignes, ont la même répartition réciproque que le service 100 par rapport au 101. D'une part, les services de sécurité maritime flamands ('safety')

sont regroupés au Maritime Rescue and Coördination center (MRCC) à Ostende. D'autre part, le CIM (Carrefour de l'information maritime), situé dans la base marine à Zeebrugges, est le pôle opposé complémentaire du MRCC qui, comprend, pour simplifier, les services fédéraux de maintien des règles de droit ('security')³³.

34. Le MRCC et le CIM collaborent – cet accord de collaboration opérationnel³⁴ est nommé Centrale de Garde côtière – et sont mis en relation. L'objectif sous-jacent est, comme déjà indiqué (voir alinéas 30 et 31), l'efficacité et l'effectivité. Plus précisément, les acteurs concernés veulent atteindre un rendement optimal au sein de leur propre mission en partageant les informations disponibles et les grands investissements. Ce cadre devrait également faciliter le hardware de l'ensemble de sorte qu'une des deux composantes – en cas de défaillance de l'autre – puisse reprendre l'activité principale de cette dernière.

35. Au sein de cette structure de collaboration horizontale, la SPN participe au CIM. Avec la Douane et les collaborateurs de la Défense, la police intégrée est physiquement présente au sein du CIM. Le choix de la dénomination 'CIM' est un rien malheureux car elle crée l'impression que le CIM serait une sorte de 'CIA maritime'. Le CIM se différencie d'un CIA (Carrefour d'information d'arrondissement) en ce que l'information n'est pas analysée en son sein : elle y est récoltée et enrichie avant d'être renvoyée au partenaire du CIM qui pilote la matière concernée.

36. Le CIM soutient les partenaires de la Garde côtière sur le plan de la coordination de la sécurisation et du maintien des règles de droit en mer. Le CIM fournit en cela une vision des choses, principalement en identifiant les bateaux et en suivant les mouvements des navires dans la partie belge³⁵ de la mer du Nord.

37. Ensuite, au CIM, on a accès à différentes bases de données qui peuvent confirmer les constatations faites indiquant la nature et l'historique d'un navire. Les divers services, présents ou participant au CIM, peuvent, en même temps, combiner les informations obtenues aux connaissances dont elles-mêmes disposent en interne et qui ne concernent pas seulement le navire et sa route, mais qui, par exemple, pourraient aussi concerner son chargement et les passagers. Le résultat de tout ceci

³³ 'Safety' (sécurité) est, à propos du MRCC, lié à la coordination des actions de sauvetage en mer et concerne, entre autres, la limitation des risques d'incidents non intentionnels (par rapport aux personnes, à la nature et aux facteurs environnementaux), les prescriptions de sécurité, le système de séparation du trafic devant la côte, les services de secours, les services de pilotage. 'Security' (sûreté) se réfère au contrôle du respect de la législation en mer (maintien des règles de droit), ce qui comprend l'évitement maximal des risques d'incidents intentionnels/d'actes malveillants des personnes.

³⁴ La SPN a, en novembre 2016, fait la remarque que le processus de collaboration concerné en était encore à ses débuts. Depuis, l'étude 'Kustwachtcentrale' a été lancée et celle-ci doit encore être finalisée.

³⁵ En pratique dans la ZEE.

peut, spontanément ou sur demande – évidemment quand c’est possible – être mis à la disposition du (des) partenaire(s) de la Garde côtière. Comme déjà indiqué, il s’agit simplement de rassembler les informations, lesquelles ne sont pas analysées (voir alinéa 35)³⁶.

38. Le CIM ne se contente pas de rassembler des informations. Il offre aussi une plateforme opérationnelle pour la direction et la coordination d’une série d’actions en mer. Sans vouloir reprendre la mission d’un centre d’information et de communication (CIC), le CIM dispose de moyens techniques pour fixer certains périmètres de sécurité autour d’endroits critiques ou d’incidents sur l’eau et détecter une éventuelle intrusion. Les images radar qui sont fournies au CIM par la Vlaamse overheid sont, quant à cela, semble-t-il un facteur de succès important.

39. Pour l’étude en question, le CIM a son importance car sur le plan des vérifications aux frontières et de la surveillance des frontières au niveau opérationnel, il joue un rôle qui facilite la coordination entre les divers services concernés sur le terrain. Le CIM est – on peut l’affirmer – un résultat tangible de l’accord de collaboration qu’est la Garde côtière.

II.2. Les services concernés³⁷

40. Le contrôle des frontières maritimes extérieures est, à la lumière de ce qui précède, un mélange complexe de réglementations, concepts et phénomènes, mais aussi de services. Nous nous limiterons ici à mentionner et à indiquer brièvement – dans un ordre arbitraire – les services qui sont concernés par la présente étude. Pour qu’un service soit ici considéré, il doit avoir des activités de contrôle ou de surveillance de phénomènes ayant un caractère transfrontalier ou de mouvements entrants ou sortants.

³⁶ Tout ceci a fait l’objet d’une présentation sur le CIM par le commissaire Filip Schamp.

³⁷ Voir, pour un listing partiel, par rapport à l’approche des délits relatifs aux stupéfiants et au trafic d’êtres humains dans les ports, récemment aussi : Questions et réponses Chambre 2016-17, 21 juin 2017. CRABV 54 COM 694 (question n° 19319 A. TOP). Il faut souligner qu’il a récemment été fait état dans la presse d’un service à créer encore en 2017 (l’Organisation fédérale pour la Sécurité maritime), qui lutterait contre la menace terroriste en mer en collaboration avec les services étrangers et la Douane, l’armée et la SPN pour effectuer un screening des navires belges quant au personnel radicalisé, assurer la protection contre les terroristes et détecter les navires les plus suspects (L. BOVÉ, “België gaat terrorisme op zee bestrijden”, *De Tijd* 31 mai 2017). En ce qui concerne les SSI, nous nous référons, pour de plus amples informations, aux cahiers suivants : A. BRÛLS, E. VAN GOETHEM et W. PEETERS, *Vue d’ensemble des services spéciaux d’inspection et de leurs compétences respectives. Le niveau fédéral in Cahiers du Comité permanent P*, Bruxelles, Politeia, 2007, 316 p. (et cd-rom) ; E. VAN GOETHEM, F. GOOSSENS et W. PEETERS, *Overzicht van de bijzondere inspectiediensten en hun bevoegdheden. Vlaanderen. Brussels hoofdstedelijk gewest. Brusselse gemeenschappelijke gemeenschapscommissie in Cahiers Vast Comité P*, Bruxelles, Politeia, 2007, 201 p. (et cd-rom).

II.2.1. La police fédérale

41. Au sein de la police fédérale, il faut tout d'abord nommer la SPN³⁸. Née de l'ancienne police maritime et des brigades portuaires de l'ancienne gendarmerie, la SPN est désignée par la loi comme le service qui veille, entre autres, aux vérifications aux frontières, à la fonction de police de base dans les ports et à la police sur l'eau³⁹. La SPN – qui, dans tout le processus de contrôle, intervient clairement en première ligne – dispose pour ce faire d'unités dans les principaux ports de mer et de navires de mer.

42. En seconde ligne, il faut mentionner, dans le pilier administratif de la police fédérale, le service DGA/DAO-migration⁴⁰ qui soutient et coordonne les divers services de la DGA qui sont chargés du contrôle aux frontières. Au sein de la police judiciaire fédérale, sont concernés, d'une part, les services centraux de DGJ/

³⁸ Comme indiqué dans l'avant-propos du présent cahier, il y a eu, par le passé, beaucoup d'attention accordée à la SPN et à son prédécesseur. En-dehors du texte décrivant le service précité et une annotation, le sujet n'a toutefois plus été traité durant les années récentes. Nous inventorions en l'espèce la doctrine suivante : C. DE BOLLE et L. VAN DOREN, « La gendarmerie sur terre, sur mer et dans les airs. Réforme des polices : l'intégration de la police maritime, de la police aéronautique et de la police des chemins de fer dans la gendarmerie », *Vigiles* 1999, n° 5, 5-18 ; C. FIJNAUT, L. TOBBACK et J. VYNCKIER, *De zeevaartpolitie; voordrachten ter gelegenheid van haar 150-jarig bestaan*, Gand, Mys & Breesch, 1993, 63 p. ; F. GOOSSENS, "De bevoegdheid van de federale politie inzake de scheepvaart scherper gesteld", *TVW* 2005, n° 5, 132-133 ; F. GOOSSENS, "De integratie van de zeevaart-, de luchtvaart- en de spoorwepolitie in de rijkswacht" in C. FIJNAUT, B. DE RUYVER et F. GOOSSENS (éd.), *De reorganisatie van het politiewezen*, Louvain, Universitaire Pers Leuven, 1999, 117-162 ; F. GOOSSENS, « De la compétence de verbalisation de la police de la navigation en matière de circulation routière » (note sous Pol. Bruges 20 avril 2010), *Vigiles* 2013, 68-70 ; M. GUILLEMIN, C. DE BOLLE, J. DE PAEPE et D. ELST, "De spoorwepolitie, de scheepvaartpolitie en de dienst luchtvaartpolitie als onderdelen van de federale politie" in F. GOOSSENS (éd.), *Dragers van de politiefunctie*, Malines, Kluwer, 2012, 127-147. L'étude scientifique en tant que telle à ce sujet date déjà d'un certain temps (voir : P. HEBBERECHT et S. HORVAT, *De zeevaart- en de spoorwepolitie; onderzoek verricht in opdracht van het Ministerie van Binnenlandse Zaken* (rapport d'étude de l'Université de Gand – Groupe d'étude Criminologie), inédit., 1994).

³⁹ Les missions de la SPN sont précisées comme suit à l'article 18, de la loi du 3 mai 1999 (en entier : loi du 3 mai 1999 organisant la répartition des compétences suite à l'intégration de la police maritime, de la police aéronautique et de la police des chemins de fer dans la police fédérale, *MB* du 29 mai 1999) : 1) le contrôle du respect des lois et règlements d'application sur et aux abords de l'eau, en ce compris à bord des navires et bateaux ; 2) le contrôle frontalier ; 3) l'exercice des missions de police judiciaire à bord de navires et bateaux ; 4) l'exécution de la saisie sur les navires et sur les bateaux ; 5) la prise de mesures de police administrative dans le cadre de la police des eaux. Il en découle qu'au sein de la police intégrée, c'est la SPN, faisant partie de la police fédérale, qui se charge de l'ensemble des tâches de police sur et autour de l'eau (en mer du Nord et dans les grands ports (Anvers, Gand, Zeebrugge et Ostende)). Ceci découle logiquement de l'article 16bis, loi fonction de police (« *La police fédérale est chargée d'exercer les missions de police maritime et de police de la navigation sans préjudice des compétences de police attribuées par la loi à certains agents des administrations publiques compétentes.* ») et de l'article 17, de la loi du 3 mai 1999 précitée (« *La police fédérale est chargée de la police des eaux dans les zones maritimes et sur les eaux sous juridiction belge.* ») qui constituent une exception à la répartition des tâches connue reprise à l'article 3, de la loi service de police intégré (en entier : loi du 7 décembre 1998 organisant un service de police intégré, structuré à deux niveaux, *MB* du 5 janvier 1999).

⁴⁰ DGA/DAO vise la Direction générale de la police administrative – Direction des opérations de police administrative.

DJSOC⁴¹ qui opèrent concernant les drogues, le terrorisme, le trafic d'êtres humains et la criminalité en matière de biens et d'autre part, les directions déconcentrées de la PJF d'Anvers, de Flandre occidentale et de Flandre orientale.

II.2.2. Le SPF Finances – Service des impôts et perception – Direction générale des douanes et accises

43. Les services de la Direction générale des douanes et accises ont pour mission « *de protéger la société, de promouvoir le commerce international en se chargeant de la gestion des frontières extérieures et d'assurer la sécurité de la chaîne logistique* ». Pour accomplir ces missions – comme l'indique la Direction générale des douanes et accises – « *nous travaillons au niveau national et international avec d'autres SPF et d'autres services répressifs, principalement dans la lutte contre la fraude, la criminalité organisée et le terrorisme.* »⁴².

II.2.3. Le SPF Santé publique, sécurité de la chaîne alimentaire et environnement – Direction générale de l'environnement – Division inspection

44. La Direction générale (DG) de l'environnement a compétence, au niveau fédéral, pour rechercher et constater les infractions à la législation et aux normes environnementales fédérales. Elle assure le respect des lois suivantes : 1) un aspect, à savoir les espèces invasives, de la loi du 12 juillet 1973 sur la conservation de la nature ; 2) la loi du 28 juillet 1981 portant approbation de la convention sur le commerce international des espèces de faune et de flore sauvages menacées d'extinction et ses annexes, faites à Washington le 3 mars 1973, ainsi que l'amendement à la convention, adopté à Bonn le 22 juin 1979 (loi-CITES) ; 3) la loi du 21 décembre 1998 relative aux normes de produits ayant pour but la promotion de modes de production et de consommation durables et la protection de l'environnement, de la santé et des travailleurs (loi sur les normes de produits) ; 4) la loi du 15 juillet 2016 portant exécution du Règlement (UE) n° 98/2013 du Parlement européen et du Conseil du 15 janvier 2013 sur la commercialisation et l'utilisation de précurseurs d'explosifs⁴³.

⁴¹ DGJ/DJSOC vise la Direction générale de la police judiciaire – Direction centrale de la lutte contre la criminalité grave et organisée.

⁴² www.fiscus.fgov.be.

⁴³ Voir également : www.health.belgium.be. Sur ce site internet, on mentionne également le service 'SANIPORT', qui se situe dans le giron du SPF précité. Ce service, qu'on peut décrire comme la police sanitaire pour le trafic international, n'est pas abordé dans la présente étude.

II.2.4. La Région flamande – Département environnement, nature et énergie – Inspection de l’environnement

45. Cette inspection de l’environnement a des accords avec l’Inspection de l’environnement fédérale, la Douane et la SPN pour effectuer des contrôles communs sur l’exportation de déchets vers des pays du tiers-monde. En Région flamande, l’Inspection de l’environnement est l’autorité compétente pour faire respecter le règlement européen sur le transport des déchets⁴⁴ et est donc le premier point de contact pour signaler les transports de déchets illégaux⁴⁵.

II.2.5. Le SPF Intérieur

46. L’Office des Étrangers (OE) du SPF Intérieur dispose d’une cellule judiciaire qui assiste les services de police et autres services de contrôle sur le terrain. Les membres de l’OE disposent de la compétence d’agent de police judiciaire.

47. Un autre service du SPF Intérieur, la Direction générale Centre de crise/le Centre de crise (DGCC), représentait jusqu’à il y a peu, au sein de la structure de la Garde côtière, la police fédérale. Actuellement, la police fédérale a elle-même un représentant dans la structure de la Garde côtière. La DGCC remplit une fonction importante dans le flux d’informations entre les divers partenaires et services concernés par le contrôle dans le cadre de la sécurité maritime.

II.2.6. Le SPF Mobilité et transports – Direction générale de la navigation

48. La Direction générale de la navigation du SPF Mobilité et transports est divisée en diverses entités opérationnelles. La Direction du Contrôle de la navigation – comprenant le Port State Control (avec la gestion de l’environnement en mer), le service État du pavillon, l’entité HAZMAT (Hazardous Materials) et la cellule ‘navigation de plaisance’ – veille aux contrôles de première ligne. Ses contrôles sur le terrain, à l’exception de ceux concernant le Code ISPS⁴⁶, font plutôt partie de la ‘safety’ que de la ‘security’⁴⁷. Nous ne mentionnons donc cela que pour être complets.

⁴⁴ En entier : Règlement européen 1013/2006 du 14 juin 2006 concernant les transferts de déchets, *JOCE.L.* 12 juillet 2006, n° L190/1. Ce règlement est en vigueur depuis 2007.

⁴⁵ www.lne.be.

⁴⁶ Le Code ISPS signifie International Ship and Port Facility Security Code. En vigueur depuis 2004, il a été rédigé par la International Maritime Organisation U.N.O. (IMO) comme un amendement à la convention SOLAS (en entier : convention internationale sur la sauvegarde de la vie humaine en mer (1914)).

⁴⁷ Voir note en bas n° 33 pour la différence entre les deux concepts. Pour la ‘security’, nous sommes dans le domaine du maintien des règles de droit, objet du présent cahier.

Suite à la sixième réforme de l'État⁴⁸, certaines compétences relatives à la navigation intérieure ont été transférées aux régions. Il faut souligner que les missions qui étaient effectuées auparavant par l'entité River State Control de la DG Navigation ont été reprises depuis le 1^{er} janvier 2015, en ce qui concerne la Flandre, par le Département Mobilité et travaux publics.

II.2.7. Le SPP Politique scientifique – Unité de gestion du modèle mathématique de la mer du Nord (UGMM)

49. Depuis le début des années nonante du siècle passé, l'UGMM effectue régulièrement des vols de surveillance au-dessus de la mer du Nord avec un avion équipé d'instruments de détection à distance qui repère toute anomalie à la surface de l'eau. De cette manière, les pollutions peuvent être détectées et évaluées à distance et d'éventuels pollueurs (*in casu* des navires de mer) peuvent être identifiés depuis les airs. L'UGMM collabore à cette fin avec la Défense et la SPN. Cette surveillance, qui compte chaque année environ 250 heures de vol, a lieu dans le cadre de l'Accord de Bonn de 1983⁴⁹. Tout ceci s'accorde à l'aspect surveillance des frontières de la présente étude, plus précisément le phénomène des déversements illégaux en mer.

II.2.8. La Région flamande – Département Agriculture et pêche – Division Pêche en mer

50. La division Pêche en mer est chargée de la surveillance de la protection des richesses biologiques de la mer⁵⁰. Bien qu'il y ait peu ou pas d'informations à propos de la manière dont cette mission est remplie, la division est toutefois mentionnée comme partenaire des contrôles de première ligne par la composante marine de la Défense, la brigade maritime de la Douane et la SPN. Nous apprenons d'une réponse à une question parlementaire de l'ancien ministre président flamand, Kris Peeters, alors également compétent pour la pêche, que la cellule Inspection de la division Pêche en mer comporte environ six fonctionnaires ayant des compétences de constatation et de recherche. Ils collaboreraient à cette fin sur le plan international⁵¹ avec diverses équipes d'inspection étrangères.

⁴⁸ L'article 23, de la loi spéciale relative à la sixième réforme de l'État du 6 janvier 2014 (MB du 31 janvier 2014).

⁴⁹ En entier : Accord concernant la coopération en matière de lutte contre la pollution de la mer du Nord par les hydrocarbures et autres substances dangereuses, établi à Bonn le 13 septembre 1983, www.bonnagreement.be.

⁵⁰ Voir le programme opérationnel 2007-2013 en exécution du Plan stratégique national pour le secteur belge de la pêche, intitulé « *Investeren in duurzame visserij* ».

⁵¹ Voir VLAAMS INFORMATIECENTRUM LAND- EN TUINBOUW, "Vlaanderen pakt visserijcontrole goed aan", www.vilt.be (15 décembre 2009).

II.2.9. Le Ministère de la Défense – Composante marine (en matière de surveillance de la pêche)

51. La composante marine de la Défense a des pouvoirs de contrôle en mer et peut exercer le droit de poursuite en mer en matière entre autres de piraterie, de trafic d'êtres humains, de terrorisme et de trafic de drogues.

52. Les officiers et sous-officiers mandatés à ce sujet sont compétents pour la surveillance et le contrôle du respect de la loi sur le milieu marin⁵². La Marine est également chargée de la surveillance de la pêche et a donc un pouvoir de contrôle en matière de pêche⁵³.

53. La Marine est, outre la police fédérale et la Douane, le troisième partenaire opérationnel du CIM.

II.2.10. L'Agence fédérale de contrôle nucléaire (AFCN)

54. Les inspecteurs de l'AFCN ont la qualité d'agent de police judiciaire avec toutes les possibilités qui s'ensuivent en ce qui concerne la communication de leurs constatations aux autorités judiciaires. Ils semblent également contrôler l'importation de matériaux radioactifs. Dans les ports, des portillons de mesure sont installés pour contrôler les chargements quant à la présence de matériaux radioactifs. Ces portes d'inspection sont pourvues en personnel par le personnel de l'Administration générale des douanes et accises. Si du matériel radioactif est trouvé, l'AFCN interviendra pour décider ce qui devra être fait par la suite.

⁵² En entier : loi du 20 janvier 1999 visant la protection du milieu marin et l'organisation de l'aménagement des espaces marins sous juridiction de la Belgique, *MB* du 12 mars 1999. L'article 43, alinéa 1^{er}, 5^o *et seq.* octroie à ces militaires diverses compétences dont la rédaction de procès-verbaux ayant une valeur probante particulière, le droit d'accéder librement aux navires et installations en mer, le libre-accès aux endroits pertinents à quai, la prise de déclarations et la consultation et la copie de documents, la prise d'échantillons et un droit de poursuite en-dehors des eaux territoriales.

⁵³ Nous nous référons en l'espèce au discours '*West-Vlaanderen door de zee gedreven*', prononcé par le gouverneur de l'époque Paul Breyne le 2 octobre 2007.

II.2.11. L'Agence fédérale pour la sécurité de la chaîne alimentaire (AFSCA)

55. L'AFSCA collabore tant avec la police fédérale que la Douane et d'autres SSI en matière de contrôle de la sécurité alimentaire et participe, comme service de soutien, à des actions de contrôle sur le terrain⁵⁴.

II.2.12. L'Agence fédérale des médicaments et produits de santé (AFMPS)

56. La DG Inspection de l'AFMPS dispose d'une unité spéciale d'enquête (USE) qui collabore étroitement avec les services des douanes en matière d'importation et d'exportation de médicaments (contrefaçons, précurseurs et autres).

II.2.13. L'Organe de coordination pour l'analyse de la menace (OCAM)

57. L'OCAM effectue des évaluations ponctuelles ou stratégiques des menaces terroristes et extrémistes en et contre la Belgique et évalue sur la base des renseignements obtenus des services d'appui⁵⁵ le niveau de la menace, ce qui peut avoir des conséquences directes sur les divers partenaires de la Garde côtière. Ainsi, par exemple, sur la base de l'analyse de l'OCAM, la DGCC pourra (voir alinéa 47) évaluer les mesures nécessaires. Pour la présente étude, il importe de faire remarquer que la DGCC est, entre autres, chargée de l'exécution des règlements européens⁵⁶ pour la sécurité des facilités portuaires. Plus particulièrement dans le Règlement européen 725/2004, le Code ISPS déjà cité plus haut⁵⁷ a été transposé en droit européen et celui-ci est entré en vigueur et devenu obligatoire en même temps pour tous les États membres de l'Union européenne. Le Code ISPS comporte des exigences et recommandations devant prévenir les formes d'actions illégales intentionnelles et en particulier le terrorisme.

⁵⁴ Voir : AFSCA, *Rapport d'activités 2008*, www.afsca.be, 2008, 215 : « Dans le cadre de la collaboration multidisciplinaire, 70 dossiers ont été réalisés avec d'autres services : la police (locale et fédérale), le parquet, les services communaux de l'environnement, divers services du SPF Finances (douane, inspection spéciale des impôts, ...), le SPF Santé publique, sécurité de la chaîne alimentaire et environnement, l'Inspection de l'environnement, la Banque du lisier, l'IBGE-BIM, l'Agence des médicaments (AFMPS), le SPF Économie, l'Unité anti-braconnage de la Région wallonne ».

⁵⁵ Pour une liste des services d'appui, voir l'article 2, alinéa 1^{er}, 2^o de la loi du 10 juillet 2006 relative à l'analyse de la menace (MB du 20 juillet 2006). Outre les services désignés par le Roi sur la proposition du Conseil national de sécurité, il s'agit plus précisément de : la Sûreté de l'État ; le Service général du renseignement et de la sécurité des Forces armées ; la police fédérale et la police locale ; le SPF Finances, en particulier la Direction générale des douanes et accises ; le SPF Intérieur, en particulier l'Office des Étrangers ; le SPF Mobilité et transports et le SPF Intérieur.

⁵⁶ Voir en particulier : Règlement (CE) n° 725/2004 du Parlement européen et du Conseil du 31 mars 2004 relatif à l'amélioration de la sûreté des navires et des installations portuaires.

⁵⁷ Voir à ce sujet alinéa 48 et note en bas de page n° 46.

II.2.14. Le SPF Affaires étrangères

58. Le SPF Affaires étrangères dispose d'un centre de crise qui peut intervenir en cas d'accident en mer, en-dehors des eaux territoriales, si des belges ou des étrangers sont impliqués. Avec les autres partenaires de la Garde côtière, le SPF Affaires étrangères traite les demandes de navires étrangers qui veulent effectuer des études océanographiques et hydrographiques sur la partie belge de la mer du Nord⁵⁸.

II.2.15. Les autorités portuaires (le capitaine ou le commandant du port)

59. La Capitainerie du port (CP) surveille l'ordre et le bon déroulement de la navigation. L'attention est portée en particulier sur l'organisation des mouvements des navires de mer. Le capitaine ou le commandant du port a une compétence de police en matière de contrôle de la régularité de la navigation et des activités sur les terrains de la société/de l'entreprise portuaire.

60. Le capitaine ou commandant du port peut établir un procès-verbal pour les infractions qu'il constate et veille, avec la cellule d'Appui juridique et administratif de la CP, au traitement juridique de tous les sinistres, tant sur l'eau qu'à quai. Il existe en ce sens une étroite collaboration entre les arrondissements judiciaires, la SPN et la police locale, ainsi qu'avec les divers corps de pompiers. Nous mentionnons la CP parce que l'application de la réglementation ISPS (International Ship Port Security) est de son domaine de compétences⁵⁹.

⁵⁸ www.kustwacht.be.

⁵⁹ www.wenz.be.

CHAPITRE II – CLARIFICATION DE CERTAINES QUESTIONS JURIDIQUES EN MATIÈRE DE MAINTIEN DES RÈGLES DE DROIT POLICIER BELGE EN MER DU NORD

À TITRE D'INTRODUCTION

61. Comme indiqué dans l'introduction générale, l'analyse contextuelle effectuée au chapitre I a montré qu'en matière de contrôle, objet de l'enquête qui a mené au présent cahier, il y a actuellement quelques imprécisions, essentiellement de nature juridique. Ces imprécisions concernent principalement l'ensemble de tâches et de missions de la police intégrée (la police locale et la police fédérale), d'une part et des SSI d'autre part, dans les diverses zones de la mer du Nord⁶⁰. Dans ce cadre se pose également la question de savoir dans quelle mesure la loi fonction de police peut être appliquée par la police intégrée dans les diverses zones. Il est important de clarifier la question précitée. Dès lors, l'accent est mis sur les instances de contrôle, comme le Comité permanent P, compétent pour les services précités⁶¹. Il y a en outre de l'imprécision quant au fondement légal de l'échange des données entre les divers acteurs concernés par le contrôle, entre autres, via le CIM qui rassemble les informations et les met à la disposition des partenaires de la Garde côtière⁶² pour appuyer l'exercice de leurs compétences⁶³. Il est également apparu de la tournée de renseignements – plus précisément d'un contact avec l'organe stratégique de la Garde côtière – dans le cadre de l'analyse contextuelle décrite au chapitre I, qu'il y avait eu par le passé des imprécisions quant à la question de savoir qui était l'autorité administrative en mer du Nord⁶⁴ ou de manière plus large, quelles étaient les autorités

⁶⁰ Cf. *supra* point I.2. du chapitre I et *infra* point I.2. du chapitre II pour la liste et la délimitation de ces zones.

⁶¹ D'après les articles 1^{er} § 3, alinéa 1^{er}, de la loi du 18 juillet 1991, le Comité permanent P est compétent pour le contrôle de la police locale et fédérale et des SSI, plus précisément désignés dans la disposition précitée (« (...) les services relevant d'autorités publiques et d'organismes d'intérêt public, dont les membres sont revêtus de la qualité d'officier de police judiciaire ou d'agent de police judiciaire » – l'alinéa 2 de l'article 3, y ajoute que, pour l'application de la loi du 18 juillet 1991, sont assimilées à des services de police, les personnes qui ont qualité à titre individuel pour rechercher et constater des infractions). Pour apprécier une intervention au sens de la présente étude, il va de soi que des questions comme 'Pouvait-on intervenir dans cette zone ?' et 'Cette compétence pouvait-elle être utilisée ?' sont des points à examiner. En ce qui concerne la compétence du Comité permanent P à propos des interventions policières transfrontalières, nous nous référons à la page 27 du 'Rapport d'observatoire 2009' du Comité permanent P, où ceci est abordé.

⁶² Il s'agit de toutes les autorités et services ayant une compétence sur les régions maritimes sous juridiction belge (art. 1, 5^e, AR du 6 février 2009 relatif à la création et l'organisation du carrefour de l'information maritime, MB du 6 mars 2009).

⁶³ L'article 3, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, AR du 6 février 2009 relatif à la création et l'organisation du carrefour de l'information maritime, MB du 6 mars 2009. Ce paragraphe spécifie la tâche précitée en indiquant dans son alinéa 2 : « Le CIM est notamment chargé de : 1) rassembler et traiter l'information maritime et liée à la navigation ; 2) rassembler et traiter l'information relative à chaque incident ; 3) transmettre l'information comme prévu dans les plans opérationnels ; 4) soutenir la coordination de la protection et du maintien des règles de droit en mer. ».

⁶⁴ Il faut souligner que le service juridique de la police fédérale (DGR/Jur) signale que la mer n'est pas reprise dans les articles de la Constitution relatifs à la répartition du territoire : la mer ne fait donc pas partie du territoire des provinces ou communes belges.

administratives et judiciaires dans les zones en question. Cette question ne semblait toutefois plus actuelle en l’an 2017. Avec l’entrée en vigueur de la loi du 21 avril 2016 portant des dispositions diverses Intérieur – Police intégrée⁶⁵, la discussion a en effet pris fin : le gouverneur de Flandre occidentale a été désigné par la loi comme autorité administrative en mer du Nord⁶⁶. Ce faisant, pour être complet, il faut souligner que le service juridique de la police fédérale (DGR/Jur) signale de manière plus globale que la sécurité maritime est une affaire pluridisciplinaire dans laquelle des autorités et services fédéraux, régionaux, provinciaux et communaux peuvent être impliqués. Chacun de ces autorités et services – comme l’affirme DGR/Jur – intervient pour ce qui concerne ses propres compétences⁶⁷. Quant à la question de savoir qui est alors l’autorité judiciaire, la réforme des arrondissements judiciaires, il y a quelques années, a apporté des éclaircissements : de manière générale, le procureur du Roi de Flandre occidentale est ici compétent.

62. Dans ce chapitre II, les questions juridiques et imprécisions visées ci-avant seront, dans la mesure du possible⁶⁸, clarifiées sur la base du questionnement d’un certain nombre – disons-le – de ‘témoins privilégiés’. Préalablement à cela, la méthodologie d’enquête qui sera utilisée est plus amplement décrite (voir section I du chapitre II).

⁶⁵ MB du 29 avril 2016.

⁶⁶ Depuis l’entrée en vigueur de cette loi, en effet, l’article 97, de la loi service de police intégré a un alinéa 4 qui dispose ce qui suit : « *Sans préjudice des compétences du ministre ou du secrétaire d’État qui a la mer du Nord dans ses attributions, la police fédérale est placée, pour l’exécution de ses missions de police administrative dans la mer territoriale belge, la zone économique exclusive et sur le plateau continental, sous l’autorité du gouverneur de la province de Flandre occidentale.* ».

⁶⁷ DGR/Jur cite à ce sujet : loi spéc. 8 août 1980 de réformes institutionnelles, MB du 15 août 1980 ; loi du 5 février 2007 relative à la sûreté maritime, MB du 27 avril 2007 ; Décr. Fl. 16 juin 2006 relatif à l’assistance à la navigation sur les voies d’accès maritimes et à l’organisation du Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum (Centre de coordination et de sauvetage maritimes), MB du 26 octobre 2006 ; AM du 26 octobre 2007 concernant les services compétents dans le cadre de l’assistance à la navigation et MRCC (Centre de coordination et de sauvetage maritime) et les dispositions au sujet des compétences de certains membres du personnel, MB du 8 novembre 2007. Cf. aussi le Département Agriculture et pêche de la Vlaamse overheid qui indique ceci : « *Pour la surveillance des richesses vivantes et de la pêche, divers corps sont déclarés compétents en vertu des lois sur la pêche. Outre les services de police, il s’agit aussi des fonctionnaires du Service pêche en mer, désignés par le Ministre de l’Agriculture, les fonctionnaires chargés du contrôle de la navigation, les officiers et sous-officiers de la Marine mandatés à cette fin, les fonctionnaires et l’Administration des douanes et accises. En pratique, la compétence est exercée par le Service pêche maritime, la SPN, la composante marine et la Brigade maritime de la Douane. Le Service pêche en mer est désigné comme autorité de coordination en exécution de l’article 5, 5°, du Règlement (CE) n° 1224/2009 du Conseil du 20 novembre 2009 instituant un régime communautaire de contrôle afin d’assurer le respect des règles de la politique commune de la pêche (...). Il faut noter que la compétence sur la matière de la pêche est une matière régionalisée en vertu de la loi spéciale de Réformes Institutionnelles, article 6, § 1^{er}, V ».*

⁶⁸ Il ne faut pas oublier que le droit maritime international – avec lequel l’objet du présent cahier est indissociablement lié – est une spécialisation de quelques personnes qui peuvent parler en connaissance de cause. Ceci est manifestement apparu des réponses obtenues suite au questionnement discuté au point I.1. de ce chapitre. Si cette expertise particulière fait défaut, il n’est pas évident de trancher l’une ou l’autre chose (voir également alinéa 64) : il faut pour ainsi dire se fier aux réponses obtenues via le questionnement qui ne peuvent qu’être appréciées de manière marginale sur des inexactitudes juridiques manifestes.

SECTION I – UN SCHÉMA DE LA MÉTHODOLOGIE D'ENQUÊTE ET DU CADRE CONCEPTUEL UTILISÉ

I.1. Une description de la méthodologie d'enquête utilisée

I.1.1. Généralités : la finalité de l'enquête et le concept de l'enquête

63. La méthodologie d'enquête précisée de manière plus concrète au point I.1.2. vise à s'attacher à ce qui est décrit en introduction. Plus précisément, tout ceci a pour objectif d'offrir, dans la mesure du possible, un schéma juridique précis – *grosso modo* – des tâches, de l'organisation et des compétences des divers services concernés, dans la surveillance des frontières maritimes extérieures de la mer du Nord. En même temps, les questions suivantes seront abordées dans un sens ou dans l'autre : 1) la collaboration, en particulier, entre les divers services ; 2) la gestion de l'information et 3) le contrôle (interne et/ou externe). Tout ceci est cartographié pour les diverses zones de la mer du Nord, à savoir la mer territoriale, la zone contiguë et la ZEE, alors qu'on tentera aussi de vérifier dans quelle mesure il est possible d'agir dans le cadre d'un contrôle en-dehors de ces zones. Les zones précitées sont plus amplement décrites au point I.2. du chapitre I et au point I.2. du chapitre II de ce cahier.

64. Afin de capter le tout d'une manière qui, d'une part, soit la plus raisonnable en termes de temps et d'autre part, rende justice à l'expertise accumulée à travers les années par les services concernés, on a choisi de demander les informations en question en présentant un questionnaire aux acteurs concernés par le processus de contrôle. Cette méthode de travail est logique, puisque certains acteurs comptent parmi leurs rangs des experts en droit maritime international – il s'agit d'une spécialisation juridique que peu de personnes maîtrisent (voir aussi note en bas de page n° 68). Les réponses obtenues ont été contrôlées quant à leur consistance. En même temps, à l'aide de la littérature pertinente en matière de droit maritime international⁶⁹, on a apprécié de manière marginale s'il n'y avait pas dans tout ceci

⁶⁹ En l'espèce, on s'est appuyé sur la littérature suivante qui traite spécifiquement du droit maritime international : A. CLIQUET, J. LAMBRECHT et F. MAES, *Juridische inventarisatie van de kustzone in België*, Bruges, Vanden Broele, 2005, feuillets mobiles ; F. MAES et A. CLIQUET, *Codex wetgeving kustzone*, Bruges, Vanden Broele, 2004, 4 part., feuillets mobiles ; E. SOMERS, *Inleiding tot het internationaal zeerecht*, Anvers, Kluwer, 1997, 485 p. (voir aussi les autres éditions de ce livre, reprises dans la bibliographie à la fin de ce cahier) ; E. VAN HOOYDONK, *Groenboek nieuwe Belgische Zeewet*, Anvers, Maklu, 2007, 110 p. ; E. VAN HOOYDONK, *Schip van staat met slagzij. Sterkten en zwakten van maritiem recht en beleid in België*, Anvers, Maklu, 2006, 243 p. On a également observé les manuels et sources suivantes en matière de droit international en général : M. BOSSUYT et J. WOUTERS, *Grondlijnen van internationaal recht*, Anvers, Intersentia, 2005, 285-370 ; H. SCHERMERS et H. VAN HOUTTE, *Internationaal en Europees recht*, Anvers, Kluwer, 1987, 129-162 ; J. WOUTERS, *Bronnenboek internationaal recht*, Anvers, Intersentia, 2000, 56-77 et 316-385. Par ailleurs, la bibliothèque du VLIZ a également été explorée (www.vliz.be).

des inexactitudes juridiques manifestes : un contrôle plus approfondi ne peut être effectué puisque la spécialisation en la matière (dont les divers répondants disposent bien de manière pratique et/ou théorique – *cf. supra*), fait défaut, en tant que telle, au Comité permanent P. L'aperçu synoptique des réponses obtenues ne peut être assimilé à une véritable étude exhaustive du droit maritime international orienté vers le processus de contrôle aux frontières maritimes extérieures : en retournant à ce qui est exposé en introduction et d'autre part à la finalité de l'enquête (voir alinéa 63), il est clair que l'enquête s'est concentrée sur un certain nombre de thèmes pertinents pour la tâche de contrôle du Comité permanent P.

I.1.2. La concrétisation de la méthodologie d'enquête

65. Nous avons déjà indiqué à l'alinéa 64 que le schéma du cadre juridique, tel que visé dans ce rapport, serait réalisé en questionnant les acteurs pertinents pour le processus de contrôle. Nous avons indiqué quels acteurs seraient interrogés et nous avons motivé pourquoi ils seraient retenus comme interlocuteurs (voir point I.1.2.1.). Nous avons aussi listé les questions posées (voir point I.1.2.2.).

I.1.2.1. Les acteurs interrogés/interlocuteurs : une liste et une motivation de leur sélection

66. Afin de pouvoir établir la liste des répondants à contacter, on a choisi une méthode de sélection qui permette, dans la mesure du possible, de retenir tous les acteurs pertinents afin qu'ils puissent être interrogés.

67. Plus précisément, on a travaillé d'une manière triple dans ce cadre. Tout d'abord, pour chaque partenaire de la Garde côtière, on a vérifié à travers des sources ouvertes quelles sous-unités étaient actives aux frontières maritimes extérieures et qui parmi elles exerçaient dans leurs activités – tout ceci en se référant aux compétences du Comité permanent P fixées par la loi du 18 juillet 1991⁷⁰ – la compétence d'officier ou d'agent de police judiciaire. En ce qui concerne le service de police intégré, la compétence du Comité permanent P est manifeste⁷¹ et il ne faut donc pas procéder de manière explicite à cet exercice. En outre, dans les informations précitées ainsi que dans celles disponibles dans le giron du service d'enquêtes du Comité permanent de contrôle des services de police (service d'enquêtes P), il a été vérifié quels services – se situant, soit au niveau opérationnel, soit au niveau des autorités – pouvaient être utilement interrogés sur la base de leurs compétences et domaines d'activité. Enfin, un certain nombre d'interlocuteurs ont été choisis, non pas en raison de leur

⁷⁰ Voir à ce sujet la disposition citée en note en bas de page n° 61.

⁷¹ Voir à ce sujet la disposition citée en note en bas de page n° 61.

apport opérationnel dans le processus de contrôle maritime, mais en raison de leur connaissance juridique (spécifique) dans la matière concernée.

68. La sélection est pourvue d'un mécanisme de contrôle permettant d'éviter que des interlocuteurs pertinents soient ignorés : en posant à l'organe stratégique de la Garde côtière qui chapeaute la plupart des services sélectionnés⁷² la question de savoir quels services disposaient, dans la sphère de contrôle concernée, de compétences d'officier ou d'agent de police judiciaire, le risque précité a été fortement réduit ; aussi – dans le même objectif – il a été demandé à chaque service contacté avec quels services il collaborait au sein de ses compétences judiciaires afin que ces services, s'ils ne faisaient pas encore partie de la sélection mentionnée ci-dessous, puissent néanmoins être repêchés pour être interrogés. Il faut remarquer qu'aucun des répondants initialement sélectionnés n'a rapporté un service complémentaire.

69. Sur la base de ce qui précède, les acteurs/interlocuteurs suivants ont été retenus comme unités d'enquête à interroger :

- 1) le service juridique de la police fédérale (DGR/Jur) ;
- 2) le commandement fédéral de la police de la navigation (SPN – Fed comdo) ;
- 3) l'Institut maritime : il s'agit d'un institut d'enquête au sein du groupe Droit international public de l'Université de Gand ;
- 4) Ministère de la Défense – Direction générale Appui juridique et médiation ;
- 5) l'Administration générale des douanes et accises, haute direction ;
- 6) la commission Droit Maritime, chargée de la révision du droit de la mer belge par arrêté royal du 27 avril 2007⁷³ ;
- 7) l'École supérieure de navigation ;
- 8) l'organe stratégique de la structure de la Garde côtière⁷⁴, plus précisément ses deux présidents, à savoir pour le niveau fédéral, le directeur général de la DGCC et pour le niveau flamand, l'administrateur général de l'Agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust (Agence des services maritimes et côtiers) ;

⁷² www.kustwacht.be.

⁷³ En entier : AR du 27 avril 2007 créant une commission chargée de la révision du droit maritime privé et public, MB du 29 mai 2007. Voir, pour la tâche précise de cette commission, récemment : P. DE BAETS, "Herziening van het zeerecht: recht door volle zee" in J. ROZIE, F. DERUYCK, L. HUYBRECHTS et F. VAN VOLSEM (éd.), *Na rijp beraad. Liber amicorum Michel Rozie*, Anvers, Intersentia, 2014, 95-105. On peut déduire de cette contribution que les travaux de la commission Droit maritime se consacrent pour l'instant surtout au droit maritime privé et non au droit maritime public ; les réalisations actuelles de ladite commission sont donc moins pertinentes pour la présente étude.

⁷⁴ Qui a indiqué dans ses réponses aux questions soumises par la Comité permanent P ne pas faire de différence entre la zone contiguë et la ZEE si la législation à citer s'appliquait à la ZEE. La *ratio legis* de cette décision est le fait – c'est ainsi que l'indique l'organe stratégique de la Garde côtière – que d'une part, la zone contiguë constitue la zone de 12 miles qui rejoint la mer territoriale et d'autre part, que cette zone contiguë fait intégralement partie de la ZEE.

- 9) le CIM de Zeebruges ;
- 10) l'UGMM ;
- 11) le SPF Santé publique, sécurité de la chaîne alimentaire et environnement – Division inspection ;
- 12) la Région flamande – Département Environnement, nature et énergie – Inspection de l'environnement ;
- 13) l'OE – Direction Contrôle intérieur et frontières – cellule judiciaire ;
- 14) la Région flamande – Département Agriculture et pêche – Division Pêche en mer ;
- 15) l'AFCN – service sécurité et transport ;
- 16) la Capitainerie du port – Waterwegen en Zeekanaal NV (Voies navigables et canal maritime SA).

I.1.2.2. Les questions posées

70. Comme déjà indiqué à l'alinéa 61, l'analyse contextuelle discutée au chapitre I a indiqué qu'en pratique, il semblait y avoir quelques imprécisions, essentiellement de nature juridique. Ces imprécisions concernent principalement l'ensemble des missions et des compétences de la police intégrée, d'une part et des SSI, d'autre part, dans les différentes zones de la mer du Nord. Dans ce cadre, se pose, entre autres, la question de savoir dans quelle mesure la loi du 5 août 1992 sur la fonction de police (loi fonction de police) peut être appliquée par la police intégrée dans les diverses zones. En outre, il y avait des imprécisions quant au fondement juridique de l'échange d'informations entre les divers acteurs concernés par le contrôle.

71. Tout ceci a abouti au questionnaire suivant qui a été adressé aux répondants énumérés à l'alinéa 69 :

- 1) quels services dont les membres ont la qualité d'officier ou d'agent de police judiciaire ou administrative⁷⁵ exercent des activités de contrôle en cette qualité dans les zones concernées de la mer du Nord ?
- 2) de quelle autorité de contrôle dépendent ces services ? Lesquels de ces services dépendent de la compétence de contrôle du Comité permanent P ?
- 3) quels sont la portée juridique et le champ d'application de la loi fonction de police dans les diverses zones de responsabilité de la Belgique en mer du Nord ?

⁷⁵ On se réfère ici aux services spéciaux d'inspection (SSI) pour lesquels le Comité permanent P, d'après l'article 3, alinéa 1^{er}, 1^o, de la loi du 18 juillet 1991, dispose d'une compétence de contrôle (voir à ce sujet la note n° 61). Voir, à propos de cette compétence de contrôle, *in extenso* : G. BOURDOUX et F. GOOSSENS, "Het Comité P en de BID's: reflecties over de noodzaak dan wel wenselijkheid van scherpstelling van de controlebevoegdheid, onder andere in functie van de Wet tot regeling van de private en bijzondere veiligheid" in W. PEETERS, G. BOURDOUX et P. PONSAERS, (éd.), *Les services spéciaux d'inspection*, Bruxelles, Politeia, 2006, 169-191.

- 4) sur quelle base juridique (nationale ou internationale), la SPN fédérale intervient-elle dans les diverses zones de responsabilité de la Belgique en mer du Nord ? Quelles sont, le cas échéant, les limites des compétences en question ?
- 5) sur quelle base juridique intervient la Brigade maritime de l'Administration générale des douanes et accises dans les diverses zones de responsabilité de la Belgique en mer du Nord ? Quelles sont, le cas échéant, les limites des compétences en question ?
- 6) sur quelle base juridique intervient la composante marine de la Défense dans les diverses zones de responsabilité de la Belgique en mer du Nord ? Quelles sont, le cas échéant, les limites des compétences en question ?
- 7) sur quelle base juridique interviennent les SSI fédéraux (voir aussi question n° 1 où il est fait référence à ces services⁷⁶) dans les diverses zones de responsabilité de la Belgique en mer du Nord ? Quelles sont, le cas échéant, les limites des compétences en question ?
- 8) sur quelle base juridique interviennent les SSI régionaux (en tout cas ceux mentionnés dans le listing de l'alinéa 69 ; voir aussi question n° 1 où il est fait référence à ces services⁷⁷) dans les diverses zones de responsabilité de la Belgique en mer du Nord ? Quelles sont, le cas échéant, les limites des compétences en question ?
- 9) quelle est la base légale de l'échange de données au CIM de la Garde côtière ? Comment la MFO-3⁷⁸ est-elle appliquée dans ce cadre ?
- 10) quelle est la relation entre le CIM et le centre d'information et de communication (CIC) de Flandre occidentale ?
- 11) quels protocoles, accords, traités et autres règlent la collaboration entre les divers acteurs concernés par le contrôle dans les diverses zones de responsabilité de la Belgique en mer du Nord ?

72. Selon le répondant, certaines phrases ont été omises ou reformulées. Cette différenciation était nécessaire parce qu'il est clair qu'un service d'étude n'est pas le même type de répondant qu'un service de police opérationnel ou d'inspection et qu'une réponse pourrait être différente s'il s'agit d'un service où on n'est pas soi-même actif, mais avec lequel on collabore.

73. Il a été jugé souhaitable de présenter aux instances à interroger ayant des compétences de contrôle⁷⁹ – à l'exclusion des services interrogés au sein de la police

⁷⁶ Cf. note en bas de page n° 61 et note en bas de page n° 75.

⁷⁷ Cf. note en bas de page n° 61 et note en bas de page n° 75.

⁷⁸ En entier : Directive commune MFO-3 du 14 juin 2002 des ministres de la Justice et de l'Intérieur relative à la gestion de l'information de police judiciaire et de police administrative, *MB* du 18 juin 2002.

⁷⁹ Comme il apparaît dans la liste de l'alinéa 69, ont également été interrogés des acteurs qui ne disposaient pas de telles compétences, mais qui sont plutôt à qualifier de services d'étude ou d'appui.

fédérale⁸⁰ – non seulement les questions précitées, mais aussi de leur demander – indépendamment de ces questions – de se présenter en se référant au cadre légal concerné, sur le plan de leur mission (*ratione materiae* et *ratione loci*), de leur organisation interne (organigramme), de leur organisation externe (autorités), de leurs compétences (en ce compris la gestion de l'information), de leurs mécanismes de contrôle interne et externe et de leurs liens de collaboration officialisés ou non. Avec leurs réponses aux questions listées à l'alinéa 71, cette présentation globale permet, dans une mesure maximale, d'apporter les éclaircissements juridiques demandés comme indiqué dans l'introduction au chapitre II et à l'alinéa 63. Afin de préserver la consistance de l'exposé juridique qui a été présenté à la section II du chapitre II, les informations ici visées n'ont pas été reprises *in extenso* dans le texte du présent cahier.

74. Il a aussi été jugé utile, avec en arrière-plan la collaboration policière et judiciaire internationale et européenne, d'interroger les divers répondants sur les possibilités qui, le cas échéant, leur donnent le droit d'intervenir en-dehors des limites de la mer territoriale, de la zone contiguë et de la ZEE et ceci en indiquant la base juridique. Les informations obtenues sur ce point, en tout cas dans la mesure où elles ne traitent pas uniquement de la situation belge, sont présentées au point II.1. de ce chapitre ; les réponses qui concrétisent la situation belge sont présentées au point II.2 du chapitre II.

75. Nous signalons encore que les questions, précisées à l'alinéa 71, ont été expliquées de deux manières aux répondants cités à l'alinéa 69. Il y a tout d'abord eu un contact téléphonique préalable avec les divers services afin d'annoncer l'enquête et de l'expliquer brièvement. Ensuite, un entretien a été organisé avec les personnes de contact des divers services, l'enquête ayant été replacée dans son contexte. Durant cet entretien, la liste de questions a été remise et commentée, en demandant de nous fournir les réponses par écrit dans un certain délai. Cet entretien a permis aux divers services de formuler leurs remarques avant leurs réponses proprement dites. Il a été expressément demandé aux répondants d'envoyer en annexe à leur réponse la législation, tant nationale qu'internationale, à laquelle les réponses faisaient référence et également d'indiquer quand elle était entrée en vigueur.

76. Il faut souligner que le questionnaire esquissé ci-avant demandait également qui étaient les autorités administratives et judiciaires dans les diverses zones de responsabilité de la Belgique en mer du Nord (comme la mer territoriale, la zone contiguë et la ZEE). Comme indiqué à l'alinéa 61, il y avait toutefois jadis des

⁸⁰ Dont les tâches, compétences, organisation et autres sont connues.

imprécisions en la matière, qui ont depuis été éclaircies. Tout ceci n'a donc pas été repris dans le présent cahier⁸¹.

I.2. Le cadre conceptuel utilisé : une brève explication

77. À l'alinéa 61, il a été indiqué que la présente étude juridique avait surtout été inspirée par le fait qu'il y avait des imprécisions à propos des missions et de l'ensemble de compétences de la police intégrée, d'une part et des SSI, d'autre part, dans les diverses zones de compétence de la Belgique en mer du Nord. Avant de

⁸¹ L'organe stratégique de la Garde côtière a formulé à ce sujet une réponse détaillée qui avait comme introduction un exposé relatif à l'application des lois pénales belges à bord des navires. Il a été indiqué que les infractions commises à bord de navires qui battaient pavillon belge, même si ces navires ne se situaient pas dans les eaux belges, pouvaient être poursuivies devant les cours et tribunaux belges. Il a également été indiqué que les lois pénales belges s'appliquaient également sur les navires battant pavillon étranger qui se trouvaient dans les eaux intérieures belges ou en mer territoriale, à l'exception des navires publics étrangers sans objectif commercial et des navires en passage inoffensif à travers la mer territoriale. Le fait est toutefois - *dixit* l'organe stratégique de la Garde côtière - que suite à des dispositions de droit international, les juridictions pénales belges n'intervenaient pas, sauf lorsque le délit commis à bord avait des conséquences en-dehors du navire, lorsque le capitaine ou le consul demandaient l'aide des autorités belges, lorsque le délit était en rapport avec le commerce illicite de produits stupéfiants ou lorsque l'ordre public était atteint dans les eaux intérieures ou territoriales (n.d.l.r. la SPN s'est référée à ce sujet à : A. DE NAUW, *Inleiding tot het algemeen strafrecht*, Bruges, die Keure, 2008, 28). L'organe stratégique de la Garde côtière indique qu'il définit le concept précité d'ordre public à l'aide des travaux préparatoires de la loi fonction de police, de sorte que la notion repose sur le triptyque tranquillité, sécurité et santé publique (cf. projet de loi fonction de police, *Doc. Parl. Chambre* 1990-91, n° 1637/1). Par sécurité publique, on entend l'absence de circonstances dangereuses pour les personnes et les biens ; le concept de santé publique implique que la qualité de l'environnement soit sauvegardée, que les conditions d'hygiène soient conformes à la norme et qu'il n'y ait pas de circulation de maladies. Il est généralement admis - comme l'organe stratégique de la Garde côtière le mentionne - que la Garde côtière appréciera elle-même si un délit a des conséquences en-dehors du navire. Dans beaucoup de traités consulaires, il est ici fait explicitement référence à la tranquillité ou la paix dans le port. Les conventions de navigation existantes semblent limiter de plus en plus la compétence juridictionnelle de l'État côtier à des délits graves (n.d.l.r. - la SPN s'est référée dans sa réponse à : E. SOMERS, *Inleiding tot het internationaal zeerecht*, Malines, la Chartre, 2004, 54). Pour l'application de la loi pénale belge dans les diverses zones maritimes belges, l'organe stratégique de la Garde côtière a indiqué ce qui suit. La mer territoriale ressort de la compétence civile et pénale de la Belgique, ce que DGR/Jur entend par souveraineté de l'État côtier. Les autorités judiciaires sont dès lors compétentes, suite à des délits à bord de navires, d'effectuer en mer territoriale des enquêtes, de procéder à des arrestations et de juger les auteurs. Si des navires sont en passage inoffensif (voir alinéa 96), la compétence juridictionnelle de l'État côtier est limitée (voir alinéa 96) ; si un navire étranger n'est pas en passage inoffensif, sa situation peut être assimilée à ce que serait sa situation dans les eaux intérieures. Suite aux dispositions de l'article 33, de la convention sur le droit de la mer de 1982 déjà plusieurs fois citée ci-avant, en ce qui concerne la zone contiguë - comme l'indique l'organe stratégique de la Garde côtière - on peut déduire que dans cette zone maritime, l'État côtier peut exercer un *contrôle* pour prévenir que des infractions ne soient commises aux lois et règlements en matière de douane, d'impôts, d'immigration ou de santé publique qui s'appliquent sur son territoire ou dans sa mer territoriale, mais que celles-ci ne peuvent être *réprimées* que si elles ont lieu sur son territoire ou sa mer territoriale. L'article 56, de la convention sur le droit de la mer de 1982 décrit quant à lui les compétences de l'État côtier dans la ZEE (cet article règle les droits, la juridiction et les devoirs de l'État côtier dans la ZEE. Tout ceci est répertorié à l'alinéa 101. Les compétences ici visées ont été transposées, en ce qui concerne la ZEE belge, dans ladite loi-ZEE (voir note en bas de page n° 17). Tout ceci implique, selon l'organe stratégique de la Garde côtière, que l'État côtier, - dans la présente étude le Royaume de Belgique - peut, dans la ZEE, seulement exercer des droits souverains énumérés de manière limitative et que ses instances ne peuvent être les autorités judiciaires compétentes que pour ces infractions qui tombent dans le domaine de compétence de l'État côtier en ZEE.

rassembler, dans la section II de ce chapitre II, les réponses obtenues des divers acteurs/interlocuteurs (voir alinéa 69), nous précisons ici brièvement ces zones. Ainsi, ce qui est présenté par la section II précitée peut être correctement compris. Tout ceci recouvre en partie ce qui a déjà été exposé à la section I du chapitre I ; dans ces passages répétitifs, les explications sont toutefois orientées davantage sur la finalité explicative de ce chapitre II orienté sur les points juridiques.

78. Du point de vue du droit maritime international, en ce qui concerne la Belgique par rapport à la mer du Nord – pertinente pour notre pays – les zones de responsabilité ci-après doivent être distinguées.

79. La mer territoriale (aussi appelée zone territoriale)⁸² est la partie de la mer sur laquelle l'État côtier (les États côtiers sont – logiquement – les États situés le long d'un littoral) peut exercer sa souveraineté : on peut considérer cela comme un prolongement du territoire d'un État. La mer territoriale s'étend sur une distance maximale de 12 milles marins, ce qui correspond à environ 22 km à partir de la ligne de base⁸³. La délimitation concrète des eaux territoriales entre États côtiers se fait par des accords internationaux. Entre les Pays-Bas et la Belgique, ceci a été réglé par le traité du 18 décembre 1996 délimitant la mer territoriale⁸⁴. Les règles en matière de mer territoriale ont été réalisées à travers la convention déjà citée plus haut, dite 'convention UNCLOS' ou 'convention sur le droit de la mer de 1982'⁸⁵. La compétence de l'État côtier concerne la mer territoriale 'en tant que telle', mais aussi les fonds marins concernés et l'espace aérien au-dessus de cette partie de la mer. L'État

⁸² Voir à ce sujet entre autres : E. SOMERS, *Inleiding tot het internationaal zeerecht*, Anvers, Kluwer, 1997, 63-100. Voir aussi Schermers et Van Houtte, qui indiquent que l'État côtier a la souveraineté sur la mer territoriale, ce qui comprend entre autres la compétence de police (H. SCHERMERS et H. VAN HOUTTE, *Internationaal en Europees recht*, Anvers, Kluwer, 1987, 134).

⁸³ Pour l'explication de ce concept (et pour la différence entre la 'ligne de base normale' et la 'ligne de base droite', voir : E. SOMERS, *Inleiding tot het internationaal zeerecht*, Anvers, Kluwer, 1997, 22-23. Se référant à l'article 3, de la CMT (en entier : convention de Genève sur la mer territoriale et la zone contiguë (Nations unies, 1958)) et à l'article 5, de la convention sur le droit de la mer de 1982, Somers indique entre autres : "De normale basislijn is de laagwaterlijn langs de kust zoals die is aangegeven op officiële, door de Kuststaat erkende, op grote schaal uitgevoerde zeekaarten". (La ligne de base normale est la laisse de basse mer le long de la mer telle qu'indiquée sur les cartes marines officielles à grande échelle reconnues par l'État côtier). Voir en ce qui concerne la Belgique, l'article 1^{er}, de la loi du 6 octobre 1987 fixant la largeur de la mer territoriale de la Belgique (MB du 22 octobre 1987) qui dispose ce qui suit : « La largeur de la mer territoriale de la Belgique est portée à douze milles marins, soit vingt-deux mille deux cent vingt-quatre mètres, mesurée à partir de la laisse de basse mer de la côte ou des hauts fonds découvrants à marée basse pour autant qu'ils se trouvent à moins de douze milles marins de cette laisse de basse mer ou des extrémités des installations portuaires permanentes dépassant ladite laisse de basse mer, comme il est indiqué sur les cartes marines officielles belges à grande échelle. ».

⁸⁴ Voir : loi du 10 août 1998 portant assentiment à l'Accord entre le Royaume de Belgique et le Royaume des Pays-Bas relatif à la délimitation du plateau continental, et annexe, et échange de lettres et à l'accord entre le Royaume de Belgique et le Royaume des Pays-Bas relatif à la délimitation de la mer territoriale, signés à Bruxelles le 18 décembre 1996, MB du 19 juin 1999 et *err.*, MB du 8 septembre 1999.

⁸⁵ Voir à ce sujet la note en bas de page n° 11.

côtier peut entre autres, en ce qui concerne la mer territoriale⁸⁶, élaborer en matière de sécurité une réglementation complète. La compétence précitée de l'État côtier ne signifie pas que d'autres États ne puissent exercer des droits en mer territoriale. Ainsi, il y a pour tout État ledit 'droit de passage inoffensif' : tout navire peut naviguer dans les eaux territoriales si ceci ne constitue pas un danger pour la paix, le bon ordre et la sécurité de l'État côtier, sans avoir obtenu préalablement l'autorisation de l'État côtier.

80. À côté de la mer territoriale se trouve la zone contiguë⁸⁷, réglementée par l'article 33, de la convention sur le droit de la mer de 1982⁸⁸. D'après cet article, l'État côtier peut, dans une zone de haute mer contiguë à sa mer territoriale (et qui ne peut s'étendre à plus de 24 miles marins de la ligne de base à partir de laquelle est mesurée la mer territoriale) exercer le contrôle afin (il s'agit ici d'une énumération limitative) de prévenir ou réprimer des infractions aux lois et règlements en matière de douane, impôts, immigration et santé publique qui sont en vigueur sur son territoire ou dans sa mer territoriale.⁸⁹ Les compétences qu'exerce l'État côtier dans la zone contiguë visent à préserver ses droits souverains sur son territoire et la mer territoriale : ceci implique donc que le navire se rende vers ou s'éloigne de la mer territoriale de l'État côtier. Il faut souligner qu'un État côtier dispose, au sein de la zone contiguë, de la compétence de réprimer des infractions qui ont été commises sur son territoire ou dans la mer territoriale. Tout ceci ne vaut que si l'État côtier a procédé à une annonce officielle de la zone contiguë : la Belgique en a fait ainsi par l'article 47, de ladite loi-ZEE⁹⁰ déjà mentionnée dans laquelle la zone contiguë est fixée à une largeur de 12 miles marins de la mer territoriale⁹¹.

81. Une troisième zone à distinguer est la ZEE⁹². Il s'agit de la partie de la mer qui s'étend au maximum à 200 miles marins par rapport à la ligne de base ou ligne côtière⁹³ et au sein de laquelle l'État côtier ou la communauté internationale dispose de droits sur l'exploration et l'exploitation de richesses maritimes. Pour la mer du Nord, la délimitation des diverses ZEE a été faite par des traités entre les États côtiers ; la Belgique a finalisé tout ceci par la loi-ZEE citée en note en bas de page n° 17. Vu le

86 Outre, par exemple, la pêche, la défense, l'application d'une législation fiscale propre, la navigation et l'exploitation du sous-sol.

87 Voir à ce sujet entre autres : E. SOMERS, *Inleiding tot het internationaal zeerecht*, Anvers, Kluwer, 1997, 101-106.

88 Voir à ce sujet entre autres : E. FRANCKX en P. GAUTIER (éd.), *The exclusive economic zone and the United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982-2000: a preliminary assessment of State practice*, Bruxelles, Bruylant, 2003, 250 p. ; E. SOMERS, *Inleiding tot het internationaal zeerecht*, Anvers, Kluwer, 1997, 111-128.

89 M. BOSSUYT et J. WOUTERS, *Grondlijnen van internationaal recht*, Anvers, Intersentia, 2005, 352.

90 Voir note en bas de page n° 17 pour la référence complète et la source.

91 Voir pour tout ceci : M. BOSSUYT en J. WOUTERS, *Grondlijnen van internationaal recht*, Anvers, Intersentia, 2005, 352-353.

92 Voir à ce sujet entre autres : E. SOMERS, *Inleiding tot het internationaal zeerecht*, Anvers, Kluwer, 1997, 111-128.

93 Voir à ce sujet entre autres la note en bas de page n° 83.

partage de la mer du Nord par toute une série de traités, aucun État côtier de la mer du Nord et donc la Belgique non plus, ne dispose d'une ZEE de 200 miles marins⁹⁴. En ce qui concerne la Belgique, la ZEE s'étend – après la mer territoriale – jusqu'aux limites du plateau continental belge avec celui du Royaume-Uni, des Pays-Bas et de la France⁹⁵. La Belgique peut déployer certaines activités au sein de sa ZEE⁹⁶, mais en même temps, les autres États bénéficient dans cette zone de la liberté de navigation, de la liberté de survol et de la liberté d'apposer des câbles et pipelines sous-marins⁹⁷. Pour autant qu'il ne s'agisse pas de droits spécifiquement octroyés à l'État côtier, on applique pour le surplus, dans la ZEE, le droit applicable en haute mer (ce qui a, par exemple, son importance pour la juridiction en matière de piraterie)⁹⁸.

82. Dans le bref descriptif de la ZEE ci-avant, on a déjà cité une autre zone sur laquelle la Belgique a une certaine responsabilité, à savoir le plateau continental belge (PCB). Le PCB – qui a les mêmes limites géographiques que la ZEE – a moins d'importance dans la présente étude : il s'agit seulement des richesses non-vivantes de la mer (fonds et sous-sols), alors que la ZEE concerne tant l'eau que les fonds marins et le sous-sol⁹⁹.

83. Il faut souligner que les zones mentionnées ci-avant sont nommées avec la zone de pêche – qui n'intéresse pas directement la présente enquête – la 'partie belge de la mer du Nord' (PBN). Celle-ci est décrite comme l'ensemble de la région maritime dans laquelle la Belgique peut, de quelque manière que ce soit, réclamer des droits souverains et il s'agit plus spécifiquement d'une région d'environ 3.457 km², délimitée par la ligne côtière belge et les frontières maritimes avec les pays limitrophes que sont la France, le Royaume-Uni et les Pays-Bas¹⁰⁰.

84. Vu la structure étatique belge, il y a, pour les zones de responsabilité prédécrites, une répartition des compétences entre l'État fédéral et la Région flamande qui jouxte la mer du Nord. Les compétences régionales en mer sont fixées par l'article 6, § 1, X, de la loi spéciale de réformes institutionnelles du 8 août 1980¹⁰¹. Dans celle-ci, des compétences sont attribuées à la Région flamande, par exemple en matière de ports

⁹⁴ Voir à ce sujet : www.vliz.be.

⁹⁵ Voir à ce sujet : www.vliz.be.

⁹⁶ Entre autres : la pêche, l'extraction de gaz et de pétrole, la production d'énergie, l'aménagement d'îles artificielles et de plateformes et la recherche scientifique (voir à ce sujet l'article 4, de de la loi-ZEE citée en note en bas de page n° 17).

⁹⁷ Voir à ce sujet : www.vliz.be.

⁹⁸ Voir aussi note en bas de page n° 111.

⁹⁹ Voir à ce sujet : www.vliz.be. Voir aussi, en ce qui concerne le plateau continental : loi du 13 juin 1969 sur l'exploration et l'exploitation des ressources non vivantes de la mer territoriale et du plateau continental, *MB* du 8 octobre 1969.

¹⁰⁰ Voir à ce sujet : www.vliz.be.

¹⁰¹ *MB* du 15 août 1980.

et leurs dépendances, de défenses côtières, de digues, de services de pilotage et de services de balisage depuis et vers les ports et de services de sauvetage et de remorquage en mer et ainsi, il est précisé que ces compétences impliquent le droit d'exercer, sur le plateau continental et dans les eaux territoriales, les travaux et activités, en ce compris le dragage, qui sont nécessaires à l'exercice de ces compétences. L'État fédéral est compétent pour les autres aspects. Dans certains cas, on prévoit une procédure d'association.

85. Dans ce qui suit – comme déjà indiqué dans les questions énumérées à l'alinéa 71 – on focalise sur la mer territoriale, la zone contiguë et la ZEE¹⁰².

¹⁰² Pour un recueil des conventions internationales, lois, décrets, arrêtés et règlements communaux les plus importants pour la zone côtière belge, voir : F. MAES en A. CLIQUET, *Codex wetgeving kustzone*, Bruges, Vanden Broele, 4 parties, feuillets mobiles : la matière est – en tout cas pour la version que nous avons consultée – mise à jour jusqu'au *Moniteur belge* du 30 juin 2006.

SECTION II – COMPÉTENCE DE MAINTIEN DES RÈGLES DE DROIT EN MER/EN MER DU NORD

86. Sur les questionnaires envoyés (voir alinéas 71-75) aux répondants (voir alinéa 69), il y a eu au total 10 réactions.

87. Tant pour l'Institut maritime de l'Université de Gand que pour la Commission de droit maritime, il y a eu un contact avec le professeur Eric Van Hooydonk, également président de la Commission Droit de la navigation maritime. Il n'y a pas eu de réponses concrètes à certaines questions, mais nous avons reçu deux livres de sa part¹⁰³. Il y a également eu un contact avec les répondants suivants (voir alinéa 69) : 1) l'Inspection de l'environnement de la Région flamande ; 2) l'OE ; 3) la Défense. Ces contacts n'ont pas abouti à une réponse écrite, étant entendu que la Défense s'est référée, pour les questions soumises, à la note commune établie par les anciens présidents de l'organe stratégique de la Garde côtière. Nous n'avons pas reçu de réaction directe de l'Administration générale des douanes et accises. Vu l'objectif global et informatif du chapitre II de cette étude, orienté sur le plan juridique (voir entre autres l'alinéa 61 de ce cahier), il n'était pas indispensable d'insister auprès des acteurs précités pour obtenir une réponse écrite : l'objectif précité pouvait être atteint par les réponses obtenues.

88. Dans les réponses obtenues, on peut distinguer trois sortes de réactions. Tout d'abord, nous avons reçu une étude générale sur le maintien des règles de droit en mer : ce faisant, on s'est écarté des questions énumérées à l'alinéa 71. Il s'agit de la réponse de l'École supérieure de navigation comprenant le premier avis du professeur Gwen Gonsaelen en sa qualité académique. Ensuite, il y a eu quatre réactions qui (du moins en grande partie) suivaient la structure du questionnaire (voir alinéa 71). Il s'agit ici plus précisément des réponses du CIM, de la SPN, de l'organe stratégique de la Garde côtière et du service juridique de la police fédérale (DGR/Jur). Il est étonnant, mais pas illogique que le CIM, la SPN et la Garde côtière répondent d'une manière presque identique. On peut affirmer qu'il en est de même pour la réponse de la Défense (voir alinéa 87). Les autres réponses sont plutôt liées au service.

89. Dans cette section II, les réponses obtenues, catégorisées à l'alinéa 88, sont rassemblées dans deux sous-sections. Au point II.1, est présenté le cadre général du maintien des règles de droit en mer, tel qu'il apparaît de l'étude du professeur

¹⁰³ À savoir : E. VAN HOOYDONK, *Groenboek nieuwe Belgische Zeewet*, Anvers, Maklu, 2007, 110 p. ; E. VAN HOOYDONK, *Schip van staat met slagzij. Sterkten en zwakten van maritiem recht en beleid in België*, Anvers, Maklu, 2006, 243 p.

Gonsaels : cette étude¹⁰⁴ – comme indiqué dans la lettre d’accompagnement du capitaine Patrick Blondé, directeur général de la Haute école maritime – est rédigée d’un point de vue strictement académique et neutre. Le contenu du point II.1 peut, pour ainsi dire, être considéré comme une longue citation de l’avis du professeur Gonsaels dont – vu son expertise particulière en la matière – l’exactitude ne fait aucun doute. Au point II.2., on décrit la compétence de maintien des règles de droit en mer, appliquée à la situation belge. À cette fin, on se réfère à la réponse de l’organe stratégique de la Garde côtière. Le poids spécifique de cette réponse est manifeste : 1) les réponses de la SPN et du CIM (qui traduit plutôt le tout de manière schématique) sont, pour ainsi dire, identiques ; 2) la Défense s’est référée, par téléphone – en réaction à la communication relative au questionnaire – au point de vue de l’organe stratégique de la Garde côtière (voir alinéa 87) ; 3) dans sa lettre d’accompagnement de l’étude du professeur Gonsaels, le directeur général de la Haute école maritime a indiqué que pour la situation belge, il fallait se référer aux observations de la structure de la Garde côtière. Lorsque ceci était encore souhaitable pour être complets, au point II.2., les réponses de l’organe stratégique de la Garde côtière sont rapprochées des réponses des autres répondants, en particulier du service juridique de la police fédérale (DGR/Jur). Pour des raisons de cohérence, on suivra la structure du questionnaire dans la répartition en rubriques du point II.2.¹⁰⁵

II.1. Le maintien des règles de droit en mer : le cadre général

90. Comme indiqué à l’alinéa 89, le cadre général du maintien des règles de droit en mer est esquissé dans le premier avis du professeur Gonsaels¹⁰⁶ qui se situe dans la réaction globale¹⁰⁷ de la Haute école maritime au questionnaire soumis par le Comité permanent P. Dans ce point II.1, nous présentons cet avis¹⁰⁸ qui met l’accent sur trois questions : 1) la compétence de maintien des règles de droit en fonction de

¹⁰⁴ Qui répond également à la question présentée à l’alinéa 74.

¹⁰⁵ Dont le contenu fait l’objet d’une évaluation marginale quant à des inexactitudes juridiques manifestes. Comme indiqué à l’alinéa 64, il s’agit du check-up maximal que nous puissions fournir, vu le haut degré de spécialisation du sujet de ce cahier, spécialisation dont – comme indiqué – la structure de la Garde côtière semble garantir, également aux yeux des autres acteurs actifs dans le domaine de la navigation/du droit de la mer.

¹⁰⁶ Dans lequel – comme elle l’indique elle-même – on ne se penche pas sur le statut juridique des fonds marins, des eaux archipélagiques (mesurées à partir de la ligne de base autour d’une île) et des détroits internationaux : ceux-ci sont – *dixit* Gonsaels – moins pertinents pour la situation belge. On n’approfondit pas non plus davantage le contrôle de l’État portuaire. L’avis part de la situation générale telle qu’elle vaut pour la marine marchande et les autres navires privés. Il ne commente pas – selon l’auteur – les règles particulières en vigueur pour les navires de guerre et autres navires qui sont la propriété ou sont exploités par un État ou qui sont utilisés exclusivement par cet État pour des objectifs non-commerciaux. Certainement en ce qui concerne cette partie générale consacrée au maintien des règles de droit, ces limites répondent à l’objectif de la présente étude.

¹⁰⁷ Au sens où dans cet avis, le tout n’est pas appliqué à la situation belge.

¹⁰⁸ Les soulignages dans les citations qui suivent indiquent des passages que le professeur Gonsaels souhaitait mettre particulièrement en lumière.

la juridiction d'un État dans les diverses zones maritimes (voir pour ces zones le point I.1. du chapitre I et le point I.2 du chapitre II de ce cahier) (point II.1.1.) ; 2) le droit de poursuite (point II.1.2.) ; 3) le droit d'immobilisation et de poursuite en matière de pollution maritime (point II.1.3.). Le choix de ce triptyque, en particulier en ce qui concerne le premier point, est justifié par le professeur Gonsaels – se rapportant à l'objet de l'enquête thématique, à la base du présent cahier (voir introduction générale) – comme suit : « *Le contrôle aux frontières maritimes extérieures est indissociablement lié aux droits octroyés par le droit international à un État côtier. Pour cela, il est indispensable, pour avoir une bonne vision sur les possibilités de contrôle aux frontières maritimes extérieures offertes par le droit international, d'effectuer une différenciation en fonction de la zone maritime dont la limite constitue la frontière extérieure. Il s'agit de deux grandes zones à distinguer : les zones où l'État côtier est souverain (à savoir les eaux intérieures et la mer territoriale) et les zones où l'État côtier dispose de droits souverains bien définis (le plateau continental, la zone contiguë et la zone économique exclusive (ZEE))¹⁰⁹. Il va toutefois de soi que l'État côtier n'a de pouvoir de maintien des règles de droit que pour les affaires pour lesquelles il s'est vu octroyer, par le droit (maritime) international, le pouvoir de légiférer vis-à-vis des navires étrangers. Dans l'optique du principe déjà exposé au 16^{ème} siècle par H. GROTTIUS de 'Mare Liberum', la juridiction à bord d'un navire en haute mer sera en principe toujours exercée par l'État du pavillon¹¹⁰. Sur les eaux intérieures et les eaux qui se rapprochent immédiatement de la zone côtière, celle-ci est en principe exercée par l'État côtier. Ces principes historiques ne sont – en raison des évolutions en matière de largeur de la mer territoriale et de l'instauration de 'nouvelles' zones maritimes, comme le plateau continental, la zone contiguë et la ZEE – toutefois plus absolus » (trad. libre).*

II.1.1. La compétence de maintien des règles de droit en fonction de la juridiction d'un État sur les diverses zones maritimes

II.1.1.1. La situation en haute mer

91. À propos de la compétence de maintien des règles de droit en haute mer, le professeur Gonsaels indique ce qui suit dans son avis : « *Ce n'est qu'en haute mer que la compétence exclusive de l'État du pavillon est pleinement applicable. On ne connaît qu'un nombre très limité d'exceptions, inscrites dans la convention sur le droit de la mer, étant entendu que c'est seulement en matière de piraterie que chaque État peut se déclarer*

¹⁰⁹ Dans une note en bas de page, le professeur Gonsaels ajoute qu'en ce qui concerne les questions qui ne sont pas considérées comme des droits souverains dans le chef de l'État côtier, c'est le régime de haute mer qui s'applique.

¹¹⁰ À définir comme le pays où le navire est enregistré et dont il arbore le pavillon.

compétent¹¹¹. En effet, sauf dans les cas où l'intervention procède de pouvoirs conférés par traité, un navire de guerre¹¹² qui croise en haute mer un navire étranger ne peut l'arraisonner que s'il a de sérieuses raisons de soupçonner que ce navire, soit : 1) se livre à la piraterie ; 2) se livre au transport d'esclaves ; 3) sert à des émissions non autorisées, l'État du pavillon du navire de guerre ayant juridiction en vertu de l'article 109, de la convention sur le droit de la mer ; 4) est sans nationalité ; 5) a en réalité la même nationalité que le navire de guerre, bien qu'il batte pavillon étranger ou refuse d'arborer son pavillon. » (trad. libre).

92. Faisant un lien entre les situations susmentionnées et les compétences en vigueur en la matière, le professeur Gonsales indique : « Dans ces cas, le navire de guerre peut procéder à la vérification des titres du navire autorisant le port de son pavillon. À cette fin, il peut dépêcher une embarcation, sous le commandement d'un officier, auprès du navire suspect. Si, après vérification des documents, les soupçons subsistent, il peut poursuivre l'examen à bord du navire, en agissant sans causer de désagrément inutile. Si les soupçons se révèlent dénués de fondement, le navire arraisonné est indemnisé de toute perte ou de tout dommage éventuel, à condition qu'il n'ait commis aucun acte le rendant suspect. » (trad. libre).

93. Le professeur Gonsales ajoute, quant à la compétence de maintien des règles de droit en haute mer : « Le maintien des autres dispositions relève exclusivement de l'État du pavillon du navire. En effet, les États du pavillon doivent veiller au respect par les navires battant leur pavillon ou immatriculés par eux des règles et normes internationales en vigueur établies par l'intermédiaire de l'organisation internationale compétente ou par une conférence diplomatique générale, ainsi que des lois et règlements qu'ils ont adoptés conformément à la convention afin de prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin par les navires et adoptent les lois et règlements et prennent les autres mesures pour leur donner effet. Les sanctions prévues par les lois et règlements des États à l'encontre des navires battant leur pavillon doivent être suffisamment rigoureuses pour décourager les infractions en quelque lieu que ce soit. Les États du pavillon veillent donc au maintien efficace des prescriptions des règles, normes, lois et règlements, quel que soit l'endroit où une infraction est commise. Les États prennent les mesures appropriées pour interdire aux navires battant leur pavillon ou immatriculés par eux d'appareiller tant qu'ils ne se sont

¹¹¹ Dans une note en bas de page, le professeur Gonsales signale l'existence de traités distincts réglant la juridiction en matière de répression de la contrebande de stupéfiants et de contrôle de la pêche. Le traité UNTOC de 2000 (UNTOC signifie United Nations Convention against Transnational Organized Crime) et ses protocoles, comme le Smuggling Protocol, prévoient en outre une procédure rapide pour demander l'autorisation d'effectuer un contrôle à l'État du pavillon dans des cas définis de transnational organized crime.

¹¹² Le professeur Gonsales observe dans une note en bas de page que les dispositions visées s'appliquent *mutatis mutandis* aux aéronefs militaires et aux autres navires ou aéronefs dûment autorisés et portant des marques extérieures indiquant clairement qu'ils sont affectés à un service public.

pas conformés aux règles et normes internationales, y compris les dispositions concernant la conception, la construction et l'armement des navires.

Les États veillent aussi à ce que les navires battant leur pavillon ou immatriculés par eux soient munis des certificats requis et délivrés en application des règles et normes internationales visées à l'alinéa 1^{er} et à ce que les navires battant leur pavillon soient inspectés périodiquement pour vérifier que les mentions portées sur les certificats sont conformes à l'état effectif du navire. Les autres États acceptent ces certificats comme preuve de l'état du navire et leur reconnaissent la même force qu'à ceux qu'ils délivrent, à moins qu'il n'y ait de sérieuses raisons de penser que l'état du navire ne correspond pas, dans une mesure importante, aux mentions portées sur les certificats. Si un navire commet une infraction aux règles et normes établies par l'intermédiaire de l'organisation internationale compétente ou d'une conférence diplomatique générale, l'État du pavillon fait immédiatement procéder à une enquête et le cas échéant, intente une action pour l'infraction présumée, quel que soit le lieu de cette infraction ou l'endroit où la pollution en résultant s'est produite ou a été constatée. Lorsqu'il enquête sur l'infraction, l'État du pavillon peut cependant demander l'assistance de tout autre État dont la coopération pourrait être utile pour élucider les circonstances de l'affaire. Ces États s'efforcent de répondre aux demandes appropriées de l'État du pavillon. Les États du pavillon, sur demande écrite d'un État, enquêtent sur toute infraction qui aurait été commise par les navires battant leur pavillon. L'État du pavillon engage sans retard, conformément à son droit interne, des poursuites du chef de l'infraction présumée s'il est convaincu de disposer de preuves suffisantes pour ce faire. L'État du pavillon informe sans délai l'État demandeur et l'organisation internationale compétente de l'action engagée et de ses résultats. Tous les États ont accès aux renseignements ainsi communiqués » (trad. libre).

94. Le professeur Gonsales conclut son avis relatif à la compétence de maintien des règles de droit en haute mer comme suit : « *Tout État qui a des motifs sérieux de penser que la juridiction et le contrôle appropriés sur un navire n'ont pas été exercés peut signaler les faits à l'État du pavillon. Une fois avisé, celui-ci procède à une enquête et prend, s'il y a lieu, les mesures nécessaires pour remédier à la situation. Chaque État ordonne l'ouverture d'une enquête, menée par ou devant une ou plusieurs personnes dûment qualifiées, sur tout accident de mer ou incident de navigation survenu en haute mer dans lequel est impliqué un navire battant son pavillon et qui a coûté la vie ou occasionné de graves blessures à des ressortissants d'un autre État ou des dommages importants à des navires ou installations d'un autre État ou au milieu marin. L'État du pavillon et l'autre État coopèrent dans la conduite de toute enquête menée par ce dernier au sujet d'un accident de mer ou incident en rapport avec la navigation.* » (trad. libre).

II.1.1.2. La situation dans les eaux intérieures

95. En ce qui concerne la compétence de maintien des règles de droit dans les eaux intérieures, le professeur Gonsales est succincte : « *Dans les eaux intérieures, situées en-deçà de la ligne de base¹¹³, l'État côtier est exclusivement compétent, étant entendu que, selon la coutume internationale, il n'exercera sa juridiction que si les conséquences d'un fait punissable troublent l'ordre et la tranquillité publics dans le port¹¹⁴ ou si l'aide des autorités locales est réclamée ('ordre externe' du navire).* » (trad. libre).

II.1.1.3. La situation en mer territoriale

96. Le professeur Gonsales propose comme règle générale concernant la compétence de maintien des règles de droit en mer territoriale que la plénitude de compétence de l'État côtier soit en principe également applicable dans cette zone marine. Mais, dans une telle perspective, elle formule d'emblée une exception portant sur le droit de passage inoffensif. À cet égard, nous lisons dans son avis ce qui suit : « *Afin de protéger efficacement les intérêts de la navigation, le droit international prévoit toutefois une limitation importante, à savoir le respect du droit de passage inoffensif. Pour assurer ce droit de passage inoffensif en faveur des navires battant pavillon étranger, on a inscrit dans la convention sur le droit de la mer une série de limitations générales et spécifiques. Celles-ci visent à éviter que la juridiction d'un État côtier s'exerce au point d'entraver le droit de passage inoffensif. L'État côtier peut adopter, en conformité avec les dispositions de la convention sur le droit de la mer et d'autres règles du droit international, des lois et règlements relatifs au passage inoffensif dans la mer territoriale, qui peuvent porter sur les questions suivantes : 1) sécurité de la navigation et régulation du trafic maritime ; 2) protection des équipements et systèmes d'aide à la navigation et d'autres équipements ou installations ; 3) protection des câbles et des pipelines ; 4) conservation des ressources biologiques de la mer ; 5) prévention des infractions aux lois et règlements de l'État côtier relatifs à la pêche ; 6) préservation de l'environnement de l'État côtier et prévention, réduction et maîtrise de sa pollution ; 7) recherche scientifique marine et relevés hydrographiques ; 8) prévention des infractions aux lois et règlements douaniers, fiscaux, sanitaires ou d'immigration de l'État côtier. Ces lois et règlements ne s'appliquent toutefois pas à la conception, à la construction ou à l'armement des navires étrangers, à moins qu'ils ne donnent effet à des règles ou des normes internationales généralement acceptées*

¹¹³ Cf. *supra* alinéa 79 et entre autres note n° 83.

¹¹⁴ Pour d'autres critères, le professeur Gonsales se réfère, à titre illustratif, aux conventions de navigation de l'Union économique belgo-luxembourgeoise (UEBL).

(comme la convention MARPOL 73/78¹¹⁵, la 'Loadline en Tonnage Convention'¹¹⁶, la COLREG¹¹⁷, la SOLAS¹¹⁸ et la STCW¹¹⁹). En outre, des conditions spécifiques sont posées en matière d'indication de routes de navigation et de prescription de dispositifs de séparation du trafic. » (trad. libre).

97. Concernant la compétence de maintien des règles de droit de l'État côtier en mer territoriale lorsque le droit de passage inoffensif n'est pas en jeu, le professeur Gonsales écrit dans son avis : « *Le maintien des compétences de l'État côtier est en tous cas admis si un navire n'est plus en passage inoffensif. Le passage¹²⁰ d'un navire étranger est considéré comme portant atteinte à la paix, au bon ordre ou à la sécurité de l'État côtier si, dans la mer territoriale, ce navire se livre à l'une quelconque des activités suivantes : 1) menace ou emploi de la force contre la souveraineté, l'intégrité territoriale ou l'indépendance politique de l'État côtier ou de toute autre manière contraire aux principes du droit international énoncés dans la Charte des Nations unies ; 2) exercice ou manœuvre avec armes de tout type ; 3) collecte de renseignements au détriment de la défense ou de la sécurité de l'État côtier ; 4) propagande visant à nuire à la défense ou à la sécurité de l'État côtier ; 5) lancement, appontage ou embarquement d'aéronefs ; 6) lancement, appontage ou embarquement d'engins militaires ; 7) embarquement ou débarquement de marchandises, de fonds ou de personnes en contravention aux lois et règlements douaniers, fiscaux, sanitaires ou d'immigration de l'État côtier ; 8) pollution délibérée et grave, en violation de la convention sur le droit de la mer ; 9) pêche ; 10) recherches ou relevés cartographiques ; 11) perturbation du fonctionnement de tout système de communication ou de tout autre équipement ou installation de l'État côtier ; 12) toute autre activité sans rapport direct avec le passage.* » (trad. libre).

98. Le professeur Gonsales conclut de ce qui a été avancé à l'alinéa 96 que : « *De cette manière, on concrétise les conditions auxquelles l'État côtier peut exercer sa juridiction pénale à bord d'un navire étranger passant dans la mer territoriale pour y procéder à une arrestation ou à l'exécution d'actes d'instruction à la suite d'une infraction pénale commise à bord pendant le passage. Cette juridiction pénale peut être exercée uniquement*

¹¹⁵ Ce qui signifie : convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (1973).

¹¹⁶ Ce qui se réfère aux deux conventions suivantes : convention internationale sur les lignes de charge des navires (convention sur les lignes de charge) ; 'The International Convention on Tonnage Measurement of Ships', 1969.

¹¹⁷ COLREG signifie : Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea (COLREGs) (1972). [en français, aussi connu sous le nom de RIPAM – Règlement international sur la prévention des abordages en mer].

¹¹⁸ La convention SOLAS est la convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (1914).

¹¹⁹ Ce qui signifie : convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (1978 revue en 1995).

¹²⁰ Le professeur Gonsales définit le passage comme suit : « *l'arrêt et le mouillage, mais seulement s'ils constituent des incidents ordinaires de navigation ou s'imposent par suite d'un cas de force majeure ou de détresse ou dans le but de porter secours à des personnes, des navires ou des aéronefs en danger ou en détresse.* » (trad. libre).

dans les cas suivants¹²¹ : 1) si les conséquences de l'infraction s'étendent à l'État côtier ; 2) si l'infraction est de nature à troubler la paix du pays ou l'ordre dans la mer territoriale ; 3) si l'assistance des autorités locales a été demandée par le capitaine du navire ou par un agent diplomatique ou un fonctionnaire consulaire de l'État du pavillon ; 4) si ces mesures sont nécessaires pour la répression du trafic illicite de stupéfiants ou de substances psychotropes. L'État côtier doit, si le capitaine le demande, notifier préalablement toute mesure à un agent diplomatique ou à un fonctionnaire consulaire de l'État du pavillon et doit faciliter le contact entre cet agent ou ce fonctionnaire et l'équipage du navire. Toutefois, en cas d'urgence, cette notification peut être faite alors que les mesures sont en cours d'exécution. Lorsqu'elle examine les considérations de la demande et le cas échéant, les modalités de l'arrestation, l'autorité locale tient dûment compte des intérêts de la navigation. ». (trad. libre).

II.1.1.4. La situation dans la zone contiguë et la ZEE

99. Sur le plateau continental, ainsi que dans la zone contiguë et la ZEE, la compétence de maintien des règles de droit de l'État côtier – d'après le professeur Gonsaels – dépend des droits souverains dont ledit État dispose dans cette zone.

100. Dans la zone contiguë, l'État côtier peut – comme le précise le professeur Gonsaels – exercer un contrôle en vue : 1) de prévenir les infractions aux lois et règlements douaniers, fiscaux, sanitaires ou d'immigration qui sont en vigueur sur son territoire ou dans sa mer territoriale ; 2) de réprimer les infractions à ces mêmes lois et règlements commises sur son territoire ou dans sa mer territoriale.

101. Selon le professeur Gonsaels, l'État côtier dispose dans la ZEE : 1) des droits souverains aux fins d'exploration et d'exploitation, de conservation et de gestion des ressources naturelles, biologiques ou non biologiques [lire : vivantes ou non vivantes], des eaux surjacentes aux fonds marins, des fonds marins et de leur sous-sol, ainsi qu'en ce qui concerne d'autres activités tendant à l'exploration et à l'exploitation de la zone à des fins économiques, telles que la production d'énergie à partir de l'eau, des courants et des vents ; 2) juridiction, conformément aux dispositions pertinentes

¹²¹ Le professeur Gonsaels précise ce qui suit à ce sujet dans une note de bas de page : « Ces dispositions ne portent pas atteinte au droit de l'État côtier de prendre toutes mesures autorisées par sa législation en vue de procéder à une arrestation ou à des actes d'instruction à bord d'un navire étranger qui passe dans la mer territoriale en provenance des eaux intérieures. Sauf en ce qui concerne des infractions à des lois et règlements adoptés conformément aux dispositions maritimes légales en matière de protection du milieu marin ou du statut de la ZEE, l'État côtier ne peut prendre aucune mesure à bord d'un navire étranger qui passe dans la mer territoriale en vue de procéder à une arrestation ou à des actes d'instruction à la suite d'une infraction pénale commise avant l'entrée du navire dans la mer territoriale si le navire, en provenance d'un port étranger, ne fait que passer dans la mer territoriale sans entrer dans les eaux intérieures » (trad. libre).

de la convention sur le droit de la mer, en ce qui concerne : a) la mise en place et l'utilisation d'îles artificielles, d'installations et d'ouvrages (y compris les zones de sécurité) ; b) la recherche scientifique marine ; c) la protection et la préservation du milieu marin ; 3) des autres droits et obligations prévus par ladite convention, comme par exemple ceux relatifs au tracé de câbles et de pipelines sous-marins.

102. Enfin, sur le plateau continental, des droits économiques souverains similaires sont – selon le professeur Gonsaeles¹²² – d'application.

II.1.2. Le droit de poursuite

103. Dans l'avis du professeur Gonsaeles, on peut lire au sujet du droit de poursuite : « *La poursuite d'un navire étranger peut être engagée si les autorités compétentes de l'État côtier ont de sérieuses raisons de penser que ce navire a contrevenu aux lois et règlements de cet État. Cette poursuite doit commencer lorsque le navire étranger ou une de ses embarcations se trouve dans les eaux intérieures, dans les eaux archipélagiques¹²³, dans la mer territoriale ou dans la zone contiguë de l'État poursuivant et ne peut être continuée au-delà des limites de la mer territoriale ou de la zone contiguë qu'à la condition de ne pas avoir été interrompue. Il n'est pas nécessaire que le navire qui ordonne de stopper au navire étranger naviguant dans la mer territoriale ou dans la zone contiguë s'y trouve également au moment de la réception de l'ordre par le navire visé. Si le navire étranger se trouve dans la zone contiguë, la poursuite ne peut être engagée que s'il a violé des droits que l'institution de cette zone a pour objet de protéger.* » (trad. libre). En outre : « *Le droit de poursuite s'applique mutatis mutandis aux infractions aux lois et règlements de l'État côtier applicables, conformément à la convention sur le droit de la mer, à la zone économique exclusive¹²⁴ ou au plateau continental, y compris les zones de sécurité entourant les installations situées sur le plateau continental, si ces infractions ont été commises dans les zones mentionnées.* » (trad. libre).

¹²² Qui renvoie pour une description détaillée à : R. CHURCHILL et A. LOWE, *The law of the sea*, Manchester, Manchester University Press, 1999, 494 p. ; E. SOMERS, *Inleiding tot het internationaal zeerecht*, Malines, Kluwer, 2010, 491 p.

¹²³ Zone qui entoure des archipels (îles) mesurée à partir de la ligne de base de ces îles.

¹²⁴ Au sujet de la ZEE, le professeur Gonsaeles précise ce qui suit : « *Afin de faire respecter ses droits et règlements relatifs à ses droits souverains d'exploration, d'exploitation, de conservation et de gestion des ressources biologiques de la ZEE, l'État côtier peut prendre toutes mesures, y compris l'arraisonnement, l'inspection, la saisie et l'introduction d'une instance judiciaire, qui peuvent être nécessaires pour assurer le respect des lois et règlements qu'il a adoptés conformément à la convention sur le droit de la mer. Lorsqu'une caution ou autre garantie suffisante a été fournie, il est procédé sans délai à la mainlevée de la saisie dont un navire aurait fait l'objet et à la libération de son équipage. En outre, les sanctions prévues par l'État côtier pour les infractions aux lois et règlements en matière de pêche dans la ZEE ne peuvent comprendre l'emprisonnement, à moins que les États concernés n'en conviennent autrement, ni aucune autre forme de châtiement corporel. Dans les cas de saisie ou d'immobilisation d'un navire étranger, l'État côtier notifie sans délai à l'État du pavillon, par les voies appropriées, les mesures prises, ainsi que les sanctions qui seraient prononcées par la suite.* » (trad. libre).

104. Le professeur Gonsales clarifie ensuite un certain nombre d'éléments comme suit : « *La poursuite n'est pas considérée comme commencée avant que le navire poursuivant se soit assuré, par tous les moyens utilisables dont il dispose, que le navire poursuivi ou l'une de ses embarcations ou d'autres embarcations fonctionnant en équipe et utilisant le navire poursuivi comme bateau mère se trouvent à l'intérieur des limites de la mer territoriale ou, distinctement, dans la zone contiguë, dans la zone économique exclusive ou au-dessus du plateau continental. La poursuite ne peut commencer qu'après l'émission d'un signal de stopper, visuel ou sonore, donné à une distance permettant au navire visé de le percevoir. Le droit de poursuite ne peut être exercé que par des navires de guerre ou des aéronefs militaires ou d'autres navires ou aéronefs¹²⁵ qui portent des marques extérieures indiquant clairement qu'ils sont affectés à un service public et qui sont autorisés à cet effet. Le droit de poursuite cesse dès que le navire poursuivi entre dans la mer territoriale de l'État dont il relève ou d'un autre État (sauf si cet État donne son accord pour que la poursuite continue). La mainlevée de l'immobilisation d'un navire arrêté en un lieu relevant de la juridiction d'un État et escorté vers un port de cet État en vue d'une enquête par les autorités compétentes ne peut être exigée pour le seul motif que le navire a traversé sous escorte, parce que les circonstances l'imposaient, une partie de la zone économique exclusive ou de la haute mer. Un navire qui a été stoppé ou arrêté en-dehors de la mer territoriale dans des circonstances ne justifiant pas l'exercice du droit de poursuite est indemnisé de toute perte ou de tout dommage éventuels* ». (trad. libre).

II.1.3. Le droit de saisie et de poursuites judiciaires en cas de pollution du milieu marin

105. Le professeur Gonsales indique dans son texte que le droit maritime moderne accorde à l'État côtier un pouvoir étendu pour prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin, mais elle précise d'emblée¹²⁶ que le droit de saisie et de poursuites judiciaires de l'État côtier est soumis à des conditions et diffère selon : 1) l'endroit où le navire suspect se trouve au moment de la constatation des faits ; 2) l'endroit où la pollution du milieu marin s'est produite ; 3) l'ampleur de la pollution.

¹²⁵ S'agissant de la poursuite effectuée par des aéronefs, le professeur Gonsales précise en note de bas de page ce qui suit : « *Dans le cas où le navire est poursuivi par un aéronef, l'aéronef qui donne l'ordre de stopper doit lui-même poursuivre le navire jusqu'à ce qu'un navire ou un autre aéronef de l'État côtier, alerté par le premier aéronef, arrive sur les lieux pour continuer la poursuite, à moins que l'aéronef puisse lui-même arrêter le navire. Pour justifier l'arrêt d'un navire en-dehors de la mer territoriale, il ne suffit pas que celui-ci ait été simplement repéré par l'aéronef comme ayant commis une infraction ou comme étant suspect d'infraction; il faut encore qu'il ait été à la fois requis de stopper et poursuivi par l'aéronef qui l'a repéré ou par d'autres aéronefs ou navires sans que la poursuite ait été interrompue.* » (trad. libre).

¹²⁶ Pour plus de précisions, elle renvoie à la référence suivante : G. GONSAELES, *EU competence in decision-making, implementation and enforcement of international maritime regulations* (thèse de doctorat présentée pour l'obtention du grade de docteur en droit), Gand, Université de Gand, 2009, 504 p.

106. Plus concrètement, le professeur Gonsaels précise ce qui suit à cet égard : « *Lorsqu'un navire se trouve volontairement dans un port ou à une installation extérieure de chargement ou de déchargement¹²⁷, l'État du port peut intenter une action pour toute infraction aux lois et règlements qu'il a adoptés conformément à la convention sur le droit de la mer ou aux règles et normes internationales applicables visant à prévenir, réduire et maîtriser la pollution par les navires, si l'infraction a été commise dans sa mer territoriale ou sa ZEE. Lorsqu'un État a de sérieuses raisons de penser qu'un navire naviguant dans sa mer territoriale a enfreint, lors de son passage, des lois et règlements qu'il a adoptés en conformité avec la convention sur le droit de la mer ou des règles et normes internationales applicables visant à prévenir, réduire et maîtriser la pollution par les navires, il peut procéder à l'inspection matérielle du navire pour établir l'infraction et, lorsque les éléments de preuve le justifient, intenter une action et notamment ordonner l'immobilisation du navire conformément à son droit interne. Lorsqu'un État a de sérieuses raisons de penser qu'un navire naviguant dans sa ZEE ou sa mer territoriale a commis, dans la ZEE, une infraction aux règles et normes internationales applicables visant à prévenir, réduire et maîtriser la pollution par les navires ou aux lois et règlements qu'il a adoptés conformément à ces règles et normes internationales et leur donnant effet, cet État peut demander au navire de fournir des renseignements concernant son identité et son port d'immatriculation, son dernier et son prochain port d'escale et autres renseignements pertinents requis pour établir si une infraction a été commise. Lorsqu'un État a de sérieuses raisons de penser qu'un navire naviguant dans sa ZEE ou sa mer territoriale a commis, dans la ZEE, une infraction entraînant des rejets importants dans le milieu marin qui ont causé ou risquent d'y causer une pollution notable, il peut procéder à l'inspection matérielle du navire pour déterminer s'il y a eu infraction, si le navire a refusé de donner des renseignements ou si les renseignements fournis sont en contradiction flagrante avec les faits et si les circonstances de l'affaire justifient cette inspection. Lorsqu'il y a preuve manifeste qu'un navire naviguant dans la ZEE ou la mer territoriale d'un État a commis, dans la ZEE, une infraction ayant entraîné des rejets qui ont causé ou risquent de causer des dommages importants au littoral ou aux intérêts connexes de l'État côtier ou à toutes ressources de sa mer territoriale ou de sa ZEE, cet État peut, si les éléments de preuve le justifient, intenter une action, notamment ordonner l'immobilisation du navire conformément à son droit interne* ». (trad. libre).

107. Enfin, le professeur Gonsaels indique qu'en revanche, dans l'exercice de sa compétence de maintien des règles de droit relative à la pollution du milieu marin,

¹²⁷ En mer, en-dehors du port.

l'État côtier est tenu de respecter les garanties inscrites aux articles 223-233¹²⁸, de la convention sur le droit de la mer.

II.2. La compétence de maintien des règles de droit en mer : la situation en Belgique

108. Après la présentation générale de la compétence de maintien des règles de droit en mer (basée sur l'avis du professeur Gonsaeles) esquissée au point II.1., le point II.2. s'intéresse plus avant à la situation spécifique de la Belgique. Comme souligné à l'alinéa 89, la présente section s'appuie essentiellement sur la réponse fournie par l'organe stratégique de la Garde côtière. Par souci d'exhaustivité, les réponses présentées ci-dessous sont parfois complétées par des réactions émanant des autres répondants, notamment le service juridique de la police fédérale. (DGR/Jur). La structure du questionnaire (voir l'alinéa 71) a été respectée, comme l'indiquent les sous-titres du point II.2.

II.2.1. Les services ayant des officiers ou agents de police judiciaire/ administrative qui exercent des activités de contrôle dans les diverses zones de responsabilité de la Belgique en mer du Nord

109. En réponse à la question relative aux services dont les membres ont la qualité d'officier ou d'agent de police judiciaire ou administrative et exercent en cette qualité des activités de contrôle dans les différentes zones de responsabilité de la Belgique en mer du Nord, l'organe stratégique de la Garde côtière cite uniquement la police fédérale qui assure, sur l'ensemble du territoire belge, les missions spécialisées et supralocales de police administrative et judiciaire dans le respect des principes de spécialité et de subsidiarité, ainsi que certaines missions d'appui pour les services de police locaux et pour les autorités de police. Le département Agriculture et pêche de la Vlaamse overheid souligne que les membres du personnel de la cellule d'inspection de sa division Pêche maritime sont des fonctionnaires de recherche spéciaux qui n'ont cependant pas la qualité d'officier de police judiciaire. La SA « Waterwegen en

¹²⁸ Ces articles concernent respectivement : 1) les mesures visant à faciliter le déroulement d'une action (article 223) ; 2) l'exercice des pouvoirs de police (article 224) ; 3) l'obligation d'éviter les conséquences néfastes que peut avoir l'exercice des pouvoirs de police (article 225) ; 4) les enquêtes dont peuvent faire l'objet les navires étrangers (article 226) ; 5) l'obligation de non-discrimination à l'encontre des navires étrangers (article 227) ; 6) la suspension des poursuites et les restrictions à l'institution de poursuites (article 228) ; 7) l'action en responsabilité civile (article 229) ; 8) les peines pécuniaires et le respect des droits reconnus de l'accusé (article 230) ; 9) la notification à l'État du pavillon et aux autres États concernés (article 231) ; 10) la responsabilité des États du fait des mesures de mise en application (article 232) ; 11) les garanties concernant les détroits servant à la navigation internationale (article 233).

Zeekanaal » précise dans sa réaction que son capitaine de port est officier de police judiciaire : celui-ci n'aurait cependant aucune compétence dans les différentes zones de responsabilité de la Belgique en mer du Nord¹²⁹. L'AFCN souligne enfin que ses inspecteurs nucléaires peuvent, entre autres, dresser un procès-verbal. Comme souligné à l'alinéa 87, il est à noter qu'un certain nombre d'acteurs/interlocuteurs contactés dans le cadre de la présente enquête (voir l'alinéa 69), qui auraient pu apporter une contribution utile concernant la question précitée, n'ont pas réagi. Il est dès lors impossible d'exposer dans le présent rapport leur point de vue en la matière.

II.2.2. Le contrôle des services comptant des officiers ou agents de police judiciaire/administrative qui exercent des activités de contrôle dans les différentes zones de responsabilité de la Belgique en mer du Nord

110. Comme indiqué à l'alinéa 109, l'organe stratégique de la Garde côtière a mentionné, dans sa réponse à la question qui y est traitée, uniquement la police fédérale, en visant bien entendu concrètement la police de la navigation (SPN). La Garde côtière précise que celle-ci relève de la compétence de contrôle du Comité permanent P. Par ailleurs, l'organe stratégique de la Garde côtière souligne que le ministre de l'Intérieur a une compétence de contrôle¹³⁰. Pour sa part, le service juridique de la police fédérale (DGR/jur.) renvoie, en ce qui concerne la compétence de contrôle du Comité permanent P, à l'article 3, de la loi du 18 juillet 1991. En vertu de cet article, le Comité permanent P est non seulement compétent pour la police locale et la police fédérale, mais également pour les services relevant d'autorités publiques et d'organismes d'intérêt public dont les membres sont revêtus de la qualité d'officier de police judiciaire ou d'agent de police judiciaire. Le service juridique (DGR/Jur) de la police fédérale indique à ce sujet qu'il faudra déterminer au cas par cas et donc *in concreto*, quels sont les services visés par ce membre de phrase dès lors que certains éléments ne sont pas définis en tant que tels dans la loi. Le département Agriculture et pêche de la Vlaamse overheid souligne que les membres du personnel de la cellule d'inspection de son service Pêche maritime sont soumis au contrôle interne de leur hiérarchie, mais que le fonctionnement de cette cellule ne fait l'objet d'aucun « *contrôle externe régulier* ». Cela nous semble en contradiction avec l'affirmation

¹²⁹ Il est fait référence à la loi du 5 mai 1936 fixant le statut des capitaines de port (MB du 8 juin 1936) et à l'arrêté du gouvernement flamand du 4 juin 2004 portant description de la compétence territoriale des « Waterwegen en Zeekanaal ». (MB du 14 juillet 2004).

¹³⁰ Il est à noter que si l'on donne en l'espèce au terme « contrôle » la signification « d'avoir son mot à dire », cette réponse doit être nuancée en ce sens que le ministre de la Justice en particulier joue dès lors un rôle de gestion et (en cas d'action judiciaire) un rôle d'autorité (articles 97 et 98, de la loi service de police intégré).

selon laquelle les personnes en question sont des fonctionnaires de recherche spéciaux (voir l'alinéa 109), ce qui confère d'emblée au Comité permanent P une compétence de contrôle. Comparativement à la position du département Agriculture et pêche de la Vlaamse overheid, le point de vue de l'AFCN est beaucoup plus logique : « *Le ministre de l'Intérieur est le ministre de tutelle de l'AFCN. Dans le cadre de leur compétence de police judiciaire, les inspecteurs nucléaires sont sous l'autorité directe du ministère public et sous le contrôle direct du Comité permanent P.* » (trad. libre).

II.2.3. La portée juridique et le champ d'application de la loi sur la fonction de police dans les différentes zones de responsabilité de la Belgique en mer du Nord

111. L'organe stratégique de la Garde côtière renvoie à ce sujet à l'article 16*bis*, loi fonction de police qui dispose que la police fédérale est chargée d'exercer les missions de police maritime et de police de la navigation sans préjudice des compétences de police attribuées par la loi à certains agents des administrations publiques compétentes. Il est à noter que l'article précité connaît dans son application certaines limitations liées à la nationalité du bateau concerné et/ou à la partie de la zone de compétence maritime dans laquelle a lieu l'intervention (voir alinéa 76 et note n° 81). Le service juridique de la police fédérale (DGR/jur.) souligne : « *La loi sur la fonction de police s'applique à la police fédérale et à la police locale quel que soit l'endroit où celles-ci interviennent. Qu'elles interviennent en mer ou à terre, en Belgique ou à l'étranger, cela ne fait donc aucune différence.* » (trad. libre). Il nous semble que cette formulation générale n'est pas tout à fait correcte. En cas d'intervention transfrontalière, il se peut en effet qu'un droit étranger trouve à s'appliquer¹³¹. Il nous semble néanmoins – notamment compte tenu de ce qui est précisé à l'alinéa 109 – que la loi fonction de police s'applique lorsque la police locale ou fédérale belge intervient dans les eaux intérieures, dans la mer territoriale, la zone contiguë ou la ZEE, bien entendu lorsque cette intervention s'inscrit dans le cadre juridique relatif aux zones précitées¹³². En haute mer, on ne peut en principe pas intervenir vis-à-vis de bateaux étrangers (c'est l'État du pavillon qui est en principe compétent en l'espèce), sauf si les droits de poursuite, de saisie et de poursuites judiciaires en cas de pollution marine, évoqués respectivement aux points II.1.2. et II.1.3., trouvent à

¹³¹ Voir par exemple : F. GOOSSENS, « De Europese Unie als harmonisator voor het politierecht van haar Lidstaten: enkele reflecties gecentreerd (onder meer) rond de Routekaart », in F. DERUYCK, L. HUYBRECHTS, J. ROZIE, M. ROZIE, P. TRAEST, F. VAN VOLSEM et R. VERSTRAETEN (éd.), *Liber amicorum Marc De Smaef*, Anvers, Intersentia, 2013, 175-195.

¹³² À ce sujet, mais de manière plus globale, voir M. Bossuyt et J. Wouters qui font remarquer, concernant la mer territoriale, que les lois et la réglementation de l'État côtier s'appliquent en principe dans la zone précitée (M. BOSSUYT & J. WOUTERS, *Gronddijnen van internationaal recht*, Anvers, Intersentia, 2005, 345).

s'appliquer (voir aussi l'alinéa 91 et la note n° 111). Cela risque de poser problème en ce qui concerne l'application de la loi fonction de police. Le problème potentiel est lié au fait qu'un navire qui bat pavillon d'un pays déterminé en haute mer est un territoire virtuel de ce pays, quel que soit l'endroit où le navire se trouve (voir aussi *infra* l'alinéa 134)¹³³. La question se pose par exemple de savoir si, dans le cadre de la saisie d'un navire étranger poursuivi en haute mer, la fouille mise en œuvre ne doit pas respecter le droit du pays du navire plutôt que la loi fonction de police. Il nous semble que cette question est restée sans réponse dans les réactions transmises par les répondants cités à l'alinéa 69. C'est pourquoi, afin de disposer d'une prise de position étayée en la matière, il a été décidé de soumettre à nouveau explicitement la question précitée au professeur Gonsaeles.

112. Le 2 décembre 2013, le professeur Gonsaeles a été contactée par courrier en ce sens. Voici la thèse qui lui a été soumise : « *Sur la base des réponses obtenues à notre questionnaire, d'une part et de la description des zones mentionnées ci-après, d'autre part, il peut être défendu, nous semble-t-il, que la loi sur la fonction de police s'applique lorsque la police locale ou fédérale belge intervient dans les eaux intérieures, la mer territoriale, la zone contiguë ou la ZEE, bien entendu lorsque cette intervention s'inscrit dans le cadre juridique relatif aux zones précitées. Par ailleurs, la police locale et la police fédérale belges ne peuvent, selon nous, en principe pas intervenir en haute mer vis-à-vis de navires étrangers (c'est l'État du pavillon qui est en principe compétent en l'espèce), sauf si le droit de poursuite, le droit de saisie et de poursuites judiciaires en cas de pollution marine (commenté dans votre étude du 25 mai 2011) peuvent être appliqués. Cela risque, nous semble-t-il, de poser problème quant à l'application de la loi fonction de police. Le problème potentiel est lié au fait qu'un navire qui bat pavillon d'un pays déterminé en haute mer est un territoire virtuel de ce pays, quel que soit l'endroit où le bateau se trouve. La question se pose par exemple de savoir si, dans le cadre de la saisie d'un navire étranger poursuivi en haute mer, la fouille mise en œuvre ne doit pas respecter le droit du pays du navire plutôt que la loi fonction de police. Nous vous serions très reconnaissants de nous communiquer votre*

¹³³ Voir M. Bossuyt et J. Wouters : « *En cas d'application du principe de territorialité, le territoire d'un État est le critère de rattachement de l'infraction. Pour l'application de la loi pénale, le territoire se compose du territoire réel et du territoire fictif. Par « territoire réel », on entend le territoire national (c'est-à-dire le territoire qui se trouve à l'intérieur des frontières du pays), la mer territoriale, l'espace aérien national et le plateau continental. Le territoire fictif comprend les navires de commerce et de guerre belges ainsi que les aéronefs en vol immatriculés en Belgique.* » (trad. libre) (M. BOSSUYT et J. WOUTERS, *Grondlijnen van internationaal recht*, Anvers, Intersentia, 2005, 313). Cf. aussi CEDH 29 mars 2010, Medvedyev et al. c/ FRANCE, tel que commenté dans : A. D'ESPALLIER, commentaire de l'arrêt de la CEDH du 29 mars 2010, *RW* 2012-13, p. 273-275.

point de vue concernant le point précité. » (trad. libre). Dans une première réponse transmise par courriel – en sa qualité d’experte académique et non à titre de conseillère juridique auprès de l’Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust (division de la Côte) de la Vlaamse overheid, le professeur Gonsaeles a réagi comme suit concernant les questions évoquées : « *Je peux en tout cas d’ores et déjà vous confirmer que je ne vois aucun problème à l’application de la loi fonction de police, pour autant que l’intervention en mer porte sur un cas dans lequel l’État belge peut exercer un pouvoir juridictionnel conformément au droit international de la mer (que les navires concernés battent pavillon belge ou étranger)* » (trad. libre). Ceci signifierait, par rapport au questionnement précité et évidemment sous la condition citée de juridiction, que si la police belge, après une poursuite régulière, intervient sur un navire étranger en haute mer, la police belge peut par conséquent fouiller conformément à l’article 28, de la loi fonction de police et peut procéder à une arrestation judiciaire conformément à la loi du 20 juillet 1990 relative à la détention préventive¹³⁴. Les conclusions de synthèse de l’avis complémentaire du professeur Gonsaeles, formulées comme le courriel précité en sa qualité d’experte académique, sont formulées comme suit : « *En résumé, on peut soutenir que dans les cas où l’État belge peut exercer un pouvoir juridictionnel, les actions de nature policière y afférentes peuvent être mises en œuvre conformément à la loi belge fonction de police. En effet, toute interprétation contraire imposerait d’importantes restrictions à l’exercice de compétences juridictionnelles par l’État côtier conformément au droit international de la mer et irait à l’encontre de l’esprit de la convention. Pour le bon ordre, on peut encore préciser que ce qui précède s’applique bien évidemment à l’égard des navires battant pavillon étranger ou belge qui ne bénéficient pas de l’immunité des navires de guerre, ainsi qu’aux navires d’un autre État utilisés à des fins de service public non commerciales (autrement dit, des navires qui sont la propriété d’un État ou exploités par un État et qui sont utilisés par celui-ci exclusivement à des fins de service public non commerciales.* » (trad. libre). Ceci semble impliquer que l’État côtier (en l’espèce, la Belgique) n’a de toute manière pas de juridiction à l’égard de navires de guerre ni de navires étrangers, utilisés à des fins non-commerciales, peu importe dans quelle partie de la mer (en l’espèce, la mer du Nord) ceux-ci se trouvent¹³⁵.

¹³⁴ MB du 14 août 1990.

¹³⁵ L’article 30, du traité sur le droit de la mer de 1982 ne semble donner à l’État côtier, dans le cas de navires de guerre (définis à l’article 30, du traité précité) qui ne respectent pas les prescriptions de l’État côtier, qu’un droit limité de sommer le navire concerné de quitter la mer territoriale. Pour l’immunité des navires de guerre et autres navires d’état qui sont utilisés à des fins autres que des fins commerciales (par exemple, des navires de douane, des bateaux-pilotes, des unités de Search and Rescue et de navires de balisage), on peut se référer à l’article 33, du traité sur le droit de la mer de 1982. Il faut souligner que l’article 31, du traité précité prévoit, dans le chef de l’État du pavillon, une obligation d’indemnisation en cas d’utilisation d’un navire de guerre ou autre navire d’État à des fins autres que des fins commerciales.

II.2.4. La base juridique de l'intervention de la police de la navigation (SPN) dans les différentes zones de responsabilité de la Belgique en mer du Nord

113. Comme base juridique de droit international applicable à l'intervention de la police de la navigation dans les différentes zones de responsabilité de la Belgique en mer du Nord, l'organe stratégique de la Garde côtière a cité la convention des Nations unies sur le droit de la mer de 1982, ainsi que la convention sur le droit de la mer de 1982 ou traité UNCLOS (voir aussi l'alinéa 79 et la note n° 11), qui fixe les principes de base en la matière, notamment en opérant une subdivision entre, d'une part, les eaux intérieures et d'autre part, la mer territoriale, la zone contiguë, la ZEE, le plateau continental et la haute mer. Pour une brève explication de ces concepts, nous renvoyons au point I.2. du chapitre II du présent cahier. Pour une analyse approfondie de la portée de la compétence de maintien des règles de droit des États côtiers, d'une part et des États du pavillon, d'autre part, dans les différentes zones précitées, nous nous référons au point II.1. de la présente étude et à l'avis du professeur Gonsaeles qui y est présenté.

114. Comme source juridique du droit national applicable en la matière, la Garde côtière renvoie, outre à la « *législation spécifique* » non précisée plus avant, à l'article 16*bis*, loi fonction de police cité à l'alinéa 111 et aux articles 17 à 19, de la loi du 3 mai 1999 citée en note n° 39 organisant la répartition des compétences suite à l'intégration de la police maritime, de la police aéronautique et de la police des chemins de fer dans la police fédérale. La SPN indique que les définitions de compétences découlant des articles précités connaissent certaines limitations liées, soit à la nationalité du navire concerné, soit à la partie de la zone de compétence maritime dans laquelle a lieu l'intervention (voir l'alinéa 76 et la note n° 81).

II.2.5. La base juridique de l'intervention de l'Administration générale des douanes et accises dans les différentes zones de responsabilité de la Belgique en mer du Nord

115. Comme indiqué à l'alinéa 87, il n'y a eu aucune réaction directe de l'Administration générale des douanes et accises, dans le contexte de l'enquête effectuée aux questions énumérées à l'alinéa 71.

116. De son côté, l'organe stratégique de la Garde côtière a répondu à la question de savoir quelle est la base juridique de l'intervention de l'Administration générale des douanes et accises dans les différentes zones de responsabilité de la Belgique en

mer du Nord. Il a tout d'abord cité à ce propos – dans une perspective nationale – les articles 167, 168, 169, 182 et 210, § 1^{er}, de la loi générale sur les douanes et accises du 18 juillet 1977 (LGDA)¹³⁶ qui règlent les compétences de la brigade maritime de l'Administration générale des douanes et accises en mer et à la côte. L'article 167, de la LGDA dispose : « *Le rayon des douanes occupe : 1° le long de la côte maritime, une zone qui s'étend vers l'intérieur du pays sur une largeur de 5 kilomètres à partir de la ligne marée basse ; 2° le territoire des ports maritimes douaniers et des aérodromes douaniers ainsi qu'une zone en-dehors de ce territoire sur une largeur de 250 m à partir des limites de ce territoire.* ». L'article 168, de la LGDA, lui, dispose ce qui suit : « *Les agents exercent, dans l'espace visé à l'article 47, de la loi du 22 avril 1999 concernant la zone économique exclusive de la Belgique en mer du Nord, tout contrôle en vue de : 1° prévenir les infractions aux lois et règlements que la douane est chargée de faire respecter sur le territoire belge ou dans sa mer territoriale ; 2° réprimer les infractions à ces mêmes lois et règlements commises sur le territoire belge ou dans sa mer territoriale* », alors que l'article 169, de la LGDA prévoit que « *§ 1^{er}. Sans préjudice des dispositions relatives au droit de passage inoffensif, les agents peuvent, dans la mer territoriale de la Belgique, visiter les navires et se faire présenter les connaissements¹³⁷ et autres papiers de bord relatifs au chargement en vue de vérifier si les marchandises se trouvant à bord y sont en situation régulière au point de vue de la réglementation douanière et accisienne ou des mesures de prohibition, de restriction ou de contrôle à l'importation, exportation ou transit et de constater les infractions aux dispositions précitées.*

§ 2. Pour l'application du présent article, on entend par navire : tout engin ou tout appareil de quelque nature que ce soit, y compris les engins sans tirant d'eau et les hydravions, utilisé ou susceptible d'être utilisé comme moyen de transport sur l'eau, ainsi que les plates-formes fixes ou flottantes ». L'article 182, de la LGDA dispose ensuite ce qui suit :

« § 1^{er}. Les agents, munis de leur commission, sont autorisés à faire, en tout temps et lieux, c'est-à-dire aussi bien la nuit que le jour et tant dans leur résidence qu'en-dehors de celle-ci, la visite de tout moyen de transport, qu'ils trouveront ou présumeront être chargés de marchandises, ainsi que de toute marchandise transportée par des individus et en outre, de toutes personnes qu'ils soupçonneront être porteurs de marchandises, afin de s'assurer s'il ne se fait point d'importation, d'exportation, de transit ou de transport en contravention aux lois.

§ 2. Les navires ou bâtiments clos et amarrés ou à l'ancre ne sont pas soumis à la visite pendant la nuit.

¹³⁶ MB du 21 septembre 1977.

¹³⁷ Lettre de voiture, un contrat de transport maritime d'une cargaison.

§ 3. *Si la visite des navires ou bâtiments sous voiles ne peut se faire pendant la course ou navigation, elle sera effectuée au lieu de la destination ou en cas de soupçon de fraude, au premier lieu de déchargement, aux frais de la partie succombante et sous la responsabilité des agents. »* Enfin, à l'article 210, § 1^{er}, on lit ce qui suit : « *Les services administratifs de l'État, y compris les parquets et les greffes des cours et tribunaux, les administrations des provinces et des communes, ainsi que les organismes et établissements publics, sont tenus, lorsqu'ils en sont requis par un fonctionnaire de l'une des administrations de l'État chargées de l'établissement ou du recouvrement des impôts, de lui fournir tous renseignements en leur possession, de lui communiquer, sans déplacement, tous actes, pièces, registres et documents quelconques qu'ils détiennent et de lui laisser prendre tous renseignements, copies ou extraits, que ledit fonctionnaire juge nécessaires pour assurer l'établissement ou la perception des impôts perçus par l'État.*

Par organismes publics, il faut entendre, au vœu de la présente loi, les institutions, sociétés, associations, établissements et offices à l'administration desquels l'État participe, auxquels l'État fournit une garantie, sur l'activité desquels l'État exerce une surveillance ou dont le personnel de direction est désigné par le gouvernement, sur sa proposition ou moyennant son approbation. Toutefois, les actes, pièces, registres et documents ou renseignements relatifs à des procédures judiciaires ne peuvent être communiqués ou copiés sans l'autorisation expresse du ministère public.

L'alinéa 1^{er}, n'est pas applicable à l'Office des chèques postaux, à l'Institut national de statistiques, ni aux établissements de crédit. D'autres dérogations à cette disposition peuvent être apportées par des arrêtés royaux contresignés par le Ministre des Finances ».

117. L'organe stratégique de la Garde côtière cite encore une autre base juridique pour l'intervention douanière précitée, à savoir l'article 3.3., du Code des douanes communautaire, établi par le règlement (CEE) n° 2913/92 du 12 octobre 1992, qui s'énonce comme suit : « *Le territoire douanier de la Communauté comprend : (...). 3. Sont inclus dans le territoire douanier de la Communauté, la mer territoriale, les eaux intérieures maritimes et l'espace aérien des États membres et des territoires visés au § 2, à l'exception de la mer territoriale, des eaux intérieures maritimes et de l'espace aérien afférents à des territoires qui ne font pas partie du territoire douanier de la Communauté conformément au § 1^{er} ».*

II.2.6. La base juridique de l'intervention de la composante marine du Ministère de la Défense dans les différentes zones de responsabilité de la Belgique en mer du Nord

118. En réponse à la question de savoir quelle est la base juridique de l'intervention de la composante marine du Ministère de la Défense dans les différentes zones de responsabilité de la Belgique en mer du Nord, l'organe stratégique de la Garde côtière renvoie à six actes (cités dans l'ordre chronologique) : 1) l'arrêté du Régent du 30 mars 1946 portant constitution de la Force navale (*MB* du 12 avril 1946) ; 2) la loi du 20 janvier 1999 visant la protection du milieu marin dans les espaces marins sous la juridiction de la Belgique (*MB* du 12 mars 1999) ; 3) la loi du 22 avril 1999 concernant la zone économique exclusive de la Belgique en mer du Nord (*MB* du 10 juillet 1999) ; 4) l'arrêté ministériel du 19 avril 2005 établissant le « *Plan d'urgence et d'intervention (PUI) mer du Nord* » (*MB* du 25 mai 2005) ; 5) l'accord de coopération du 8 juillet 2005 entre l'État fédéral et la Région flamande concernant la création d'une structure de Garde côtière et la coopération au sein de celle-ci ; 6) la loi du 4 avril 2006 portant assentiment à l'accord de coopération du 8 juillet 2005 entre l'État fédéral et la Région flamande concernant la création d'une structure de Garde côtière et la coopération au sein de celle-ci (*MB* du 19 mai 2006).

119. L'organe stratégique de la Garde côtière indique à cet égard qu'aucune limite n'a été mise, à ce jour, aux compétences visées dans cette législation, étant entendu qu'il a néanmoins été convenu de laisser autant que possible la rédaction des procès-verbaux aux soins de la SPN (la Défense ne dresse encore des procès-verbaux en toute autonomie qu'en matière de contrôle de la pêche).

II.2.7. La base juridique de l'intervention des services spéciaux d'inspection fédéraux (SSI) dans les différentes zones de responsabilité de la Belgique en mer du Nord

120. L'AFCN mentionne expressément¹³⁸ comme base juridique d'intervention de ses inspecteurs nucléaires : « *la loi du 15 avril 1994 relative à la protection de la population et de l'environnement contre les dangers résultant des rayonnements ionisants et ses arrêtés d'exécution, la loi du 1^{er} juin 2005 relative à l'application du protocole additionnel du 22 septembre 1998 à l'accord international du 5 avril 1973 pris en application de l'article III, §§ 1^{er} et 4, du traité du 1^{er} juillet 1968 sur la non-prolifération des armes nucléaires et la loi fonction de police* ». Signalons également que le SPF Santé publique,

¹³⁸ Pour la législation pertinente, l'AFCN renvoie également au site www.jurion.fanc.fgov.be.

sécurité de la chaîne alimentaire et environnement indique qu'aucune des questions qui lui ont été soumises (voir alinéa 71) ne concerne ses activités exercées. Enfin, il faut savoir que l'Administration générale des douanes et accises relève également des SSI, si bien que le contenu du point II.2.5. est aussi pertinent pour le point II.2.7.

II.2.8. La base juridique de l'intervention des services spéciaux d'inspection (SSI) régionaux dans les différentes zones de responsabilité de la Belgique en mer du Nord

121. Le département Agriculture et pêche de la Vlaamse overheid indique que les fonctionnaires de la cellule d'inspection de la division Pêche en mer sont compétents en vertu du décret sur l'agriculture¹³⁹ et des lois sur la pêche¹⁴⁰. Le répondant précité indique en outre que cinq des fonctionnaires concernés (à savoir ceux qui participent également à des missions en mer) sont désignés comme inspecteurs-UE en vertu de la décision d'exécution de la Commission du 3 mai 2016 établissant la liste des inspecteurs UE qui, conformément au règlement (CE) n° 1224/2009 du Conseil¹⁴¹, peuvent effectuer des inspections. Le département précise également que les personnes concernées, en leur qualité d'inspecteur UE ont également compétence – toutefois pas compétence de police – en-dehors des zones maritimes nationales (mer territoriale et ZEE) : il se réfère se faisant à l'article 79, du règlement du Conseil précité n° 1224/2009.

II.2.9. La base légale de l'échange de données au CIM

122. La réponse à la question portant sur la base légale de l'échange de données au CIM diffère selon le partenaire actif dans cette organisation qui est visé par la

¹³⁹ En entier : Décr. Fl. relatif à la politique de l'agriculture et de la pêche, *MB* du 12 septembre 2013. Le département signale que ce décret sur l'agriculture a été déclaré applicable aux activités qui étaient effectuées entre autres dans les secteurs de l'aquaculture et de la pêche en mer, pour autant que la pêche en mer soit exercée par des bateaux de pêche belges dans les eaux communautaires et en pleine mer, les autres bateaux de pêche en mer territoriale et en ZEE.

¹⁴⁰ Voir plus précisément : l'article 64-68, du décret sur l'agriculture ; l'article 3, de loi du 19 août 1891 sur la pêche en mer territoriale, *MB* du 19 août 1891 ; l'article 4 de la loi du 10 octobre 1978 portant établissement d'une zone de pêche de la Belgique, *MB* du 28 décembre 1978.

¹⁴¹ En entier : règlement (CE) n° 1224/2009 du Conseil du 20 novembre 2009 instituant un régime communautaire de contrôle afin d'assurer le respect des règles de la politique commune de la pêche, *JOCE.L.* 22 décembre 2009, n° L343/1.

question¹⁴². La police fédérale (SPN) et l'Administration générale des douanes et accises sont les deux partenaires qui sont les plus actifs aux frontières maritimes extérieures et qui contribuent, de manière complémentaire – dans le cadre de leurs missions et compétences légales – à la réalisation de la fonction de police. Dans ce point II.2.9., l'échange d'informations entre ces deux partenaires est donc examiné en détail.

123. La DGR/Jur renvoie à l'article 44/11/9, de la loi fonction de police comme base légale pour l'échange de données avec le CIM. Cet article impose une série de conditions. Il faut, d'une part, recueillir l'avis préalable de l'organe de contrôle de l'information policière (article 44/11/9, § 2, loi fonction de police) et d'autre part, fixer les modalités d'échange de données dans un protocole d'accord spécifique, signé par tous les ministres compétents, en l'occurrence les ministres de l'Intérieur, de la Justice, de la Défense (composante marine) et des Finances (Douanes). Un tel protocole est actuellement en cours d'élaboration entre les différents partenaires du CIM. L'arrêté royal du 6 février 2009 relatif à la création et l'organisation du carrefour de l'information maritime n'est pas pertinent dans le cadre de l'échange d'informations visé par cet alinéa¹⁴³. Ceci n'empêche pas – d'après la Garde côtière – que chaque opérateur CIM dispose en principe d'une habilitation de sécurité comportant des garanties supplémentaires en matière de protection des données.

124. Lors d'un entretien avec Monsieur James Bastiaense, conseiller général *ad interim* au sein de l'Administration générale des douanes et accises du SPF Finances (enquêtes et recherches – composante centrale), il est apparu que l'article 320, de la LGDA, donne à l'Administration générale des douanes et accises une base légale pour communiquer des informations à la police et à d'autres instances publiques. La LGDA prévoit aussi une base légale, à savoir l'article 210 de la LGDA, qui permet à l'Administration générale des douanes et accises de recevoir des informations de la part – en résumé – des services publics et institutions financières visées dans cet article, ainsi que des documents ou renseignements relatifs à des procédures judiciaires. Il faut souligner que l'article 210, de la LGDA nécessite l'accomplissement de

¹⁴² Le CIM indique que les services suivants sont actifs au CIM : la SPN, la composante marine de la Défense et la Direction générale des douanes et accises. En outre, il y a des liens entre le CIM et, par exemple, le département Agriculture et pêche de la Vlaamse overheid : ce département indique que l'échange de données entre son service Pêche en mer et le CIM est réglé par les chapitres 6 et 7, du contrat du 1^{er} décembre 2007 entre le département Agriculture et pêche et la composante marine quant à la surveillance de la pêche dans les zones maritimes belges.

¹⁴³ Cf. DGR/Jur qui indique : « L'arrêté royal mentionné dans la référence 3 (il s'agit de l'AR visé à l'alinéa 123) prévoit la possibilité pour le CIM de mettre ses données à la disposition des partenaires de la Garde côtière, lesquels incluent la police. Par contre, aucune disposition explicite de ce genre ne prévoit la possibilité pour la police de communiquer ses données à la Garde côtière. La directive commune MFO-3 n'est d'aucun secours dans ce cadre étant donné que, n'étant pas publiée et ne constituant pas non plus une base juridique suffisante, elle ne peut tolérer aucune dérogation à la loi fonction de police » (trad. libre).

certaines formalités (autorisation de l'administrateur général) pour pouvoir recevoir des informations financières et (autorisation expresse du ministère public) pour pouvoir recevoir des informations judiciaires. Depuis 1977, l'année de la LGDA, jusqu'à l'entrée en vigueur de la loi fonction de police, les articles précités ont offert aux services intégrés de police et à l'Administration générale des douanes et accises la possibilité légale d'échanger des informations. Avec l'entrée en vigueur, le 1^{er} janvier 1993, de la loi fonction de police, la gestion de l'information par la police a toutefois été soumise à un régime légal explicite, d'abord par le très succinct article 39, de la loi fonction de police, mais, depuis l'entrée en vigueur – par phases – de la nouvelle structure de police intégrée¹⁴⁴ à une série de règles plus détaillées. Le problème est que dans ce nouveau régime, l'Administration générale des douanes et accises n'est plus citée comme destinataire potentiel d'informations/renseignements de police. Il ressort de l'entretien précité avec Monsieur Bastiaense – et tout ceci n'est pas contredit par les autres données de l'enquête qui ont mené au présent cahier – que depuis le 1^{er} janvier 1993, l'article 210, de la LGDA ne peut plus être considéré comme une *lex specialis* qui complète le régime de gestion de l'information par la police au sens où l'Administration générale des douanes et accises pourrait, sur la base de cet article, encore recevoir des informations/renseignements policiers pour accomplir ses missions (de taxation). Il en découle – *dixit* Monsieur Bastiaense – que suite à l'arrivée des règles de gestion de l'information par la police de la loi fonction de police, il est devenu plus simple, pour les services belges de la Douane, d'obtenir des informations de services de police étrangers que d'obtenir de telles informations de leurs pendants belges ; divers traités (par exemple, Naples II, Schengen, Prüm) permettent en effet à l'Administration générale belge des douanes et accises d'échanger des données avec d'autres États dans un contexte européen.

125. Le législateur n'a pas perdu cette situation particulière de vue lorsqu'en 2014, il a tenté une première fois d'y remédier par la loi du 18 mars 2014¹⁴⁵. Cette loi a inscrit dans la loi fonction de police la possibilité pour l'Administration générale des douanes et accises de consulter directement la banque de données nationale générale (BNG) (article 44/11/12 j° article 44/11/9, § 1^{er}, loi fonction de police) ; aussi, l'article 44/11/9, § 1^{er}, de la loi fonction de police prévoit une possibilité – modalisée – pour la police intégrée de communiquer certaines données personnelles et de police à l'administration concernée (en la lisant avec l'article 320, de la LGDA précitée, on peut ici parler d'échange d'informations). Il importe toutefois que les règles qui ont ainsi vu le jour en 2014 ont limité le tout à des services d'enquête ou de recherche

¹⁴⁴ Voir la loi service de police intégrée et la réglementation qui a concrétisé tout cela.

¹⁴⁵ En entier : loi du 18 mars 2014 relative à la gestion de l'information policière et modifiant la loi du 5 août 1992 sur la fonction de police, la loi du 8 décembre 1992 relative à la protection de la vie privée à l'égard des traitements de données à caractère personnel et le Code d'instruction criminelle, *MB* du 28 mars 2014.

déterminés (l'administration recherche et enquêtes) de l'Administration générale des douanes et accises. Ceci implique que les règles précitées ne sont pas utiles pour les membres du personnel de l'Administration générale des douanes et accises qui travaillent au CIM, puisqu'ils relèvent de l'Administration de la surveillance du contrôle et des constatations : donc, même avec les règles en question, ils ne pouvaient pas avoir accès aux informations visées à l'article 44/1, § 1^{er}, loi fonction de police. La législation précitée était donc, d'un autre point de vue, jusqu'à présent de peu d'utilité pour résoudre la problématique à laquelle était confrontée l'Administration générale des douanes et accises (voir alinéa 124). Comme indiqué plus haut (alinéa 123), un protocole est requis pour que l'échange d'informations mentionné ci-avant puisse avoir lieu. En outre, l'article 44/11/12, de la loi fonction de police nécessite des arrêtés royaux d'exécution pour permettre l'interrogation directe de la BNG par l'Administration générale des douanes et accises, mais aussi par d'autres services comme l'OE. Ces actes se sont toutefois fait attendre et ceci pour diverses raisons, ce qui illustre la complexité de la matière. Ce faisant, on peut prêter une attention particulière : 1) à l'absence de base de données générale, comparable à la BNG, au sein de l'Administration générale des douanes et accises ; 2) à la finalité différente pour laquelle les données sont enregistrées (taxation (douane) *versus* lutte contre la criminalité (police)) ; 3) aux diverses autorités qui ont la tutelle sur l'une ou l'autre (Justice, Intérieur, Finances, Défense) ; 4) aux différences quant au cadre légal dans lequel fonctionnent les services concernés. Il faut souligner qu'en raison de l'absence d'un protocole d'accord, la SPN – comme l'indique la Garde côtière – ne transmet pas d'informations de police/judiciaire au CIM à des partenaires qui n'appartiennent pas à la police intégrée, comme l'Administration générale des douanes et accises¹⁴⁶ : d'après ce même répondant, il semble en être de même inversement (malgré ce qui a été dit plus haut à propos de l'article 320, de la LGDA), puisque par exemple des informations (douces ou dures) disponibles auprès de ladite administration n'aboutissent pas dans la BNG. La Garde côtière indique à ce sujet – et nous la citons : « *Ceci a comme inconvénient que dans certains domaines de la criminalité (par exemple le trafic de drogues), il manque une image globale et l'efficacité tant de la gestion de l'information que des interventions sur le terrain est morcelée. L'absence de cadre juridique rend le fonctionnement quotidien précaire, le sentiment de concurrence plus important et la confiance réciproque vulnérable.* » (trad. libre).

¹⁴⁶ Pour être complets, la Garde côtière indique que les informations dont dispose la police de la navigation au CIM est systématiquement transmise au SICAD. Le SICAD est le service d'information et de communication organisé par arrondissement sous l'autorité du directeur coordinateur administratif. Depuis la récente optimisation de la police, le CIA et le CIC ont été regroupés dans le SICAD : ces derniers continuent toutefois à exister comme entités distinctes.

126. Lors de l'entrée en vigueur de la loi du 21 avril 2016¹⁴⁷, il a été remédié à la situation dans laquelle l'article 44/11/9, § 1^{er}, loi fonction de police limitait la possibilité de recevoir des informations personnelles et de police de la part de la police intégrée et d'interroger la BNG se limitait au personnel d'enquête et de recherche de l'Administration générale des douanes et accises. Actuellement, ce paragraphe dispose : « § 1^{er}. Selon les modalités déterminées par les directives des ministres de l'Intérieur et de la Justice, chacun dans le cadre de ses compétences, les données à caractère personnel et les informations peuvent également être communiquées aux organes et services suivants pour leur permettre d'exercer leurs missions légales : (...) 4^o les services d'enquête et recherche et l'administration surveillance, contrôle et constatation de l'Administration générale des douanes et accises. ». Suite à cela, au sens strict, on dispose d'une base juridique qui permette à la police intégrée de partager des informations avec les membres de l'Administration surveillance, contrôle et constatations qui sont actuellement présents au CIM. Demeure bien sûr encore la question de savoir si le flux d'informations de la police intégrée vers ces membres et l'interrogation directe de la BNG par ces derniers nécessite encore toujours le protocole et les arrêtés royaux visés plus haut (article 44/11/9, § 3, et resp. article 44/11/12, de la loi fonction de police) pour que tout ceci puisse être mis en pratique¹⁴⁸.

127. Pour être complets, il faut faire remarquer – et ce faisant, nous quittons momentanément les stricts contours juridiques – que – *dixit* Monsieur Bastiaense – il y a chez divers acteurs concernés la volonté de résoudre les aspects problématiques sur le plan des flux d'informations réciproques entre la police intégrée et l'Administration générale des douanes et accises. Ainsi, sur le plan stratégique, on tente d'impliquer davantage l'Administration générale des douanes et accises dans des domaines de la stratégie qui, au sens strict, est sous la tutelle du ministre de l'Intérieur et du ministre de la Justice, mais qui en même temps touchent au domaine d'action de l'Administration générale des douanes et accises. Ensuite, l'Administration générale des douanes et accises travaille à une base de données dans laquelle sont repris tous les contrevenants à la réglementation dont ils surveillent l'exécution. Le budget à cette fin est affecté par le comité de direction du SPF Finances. Cette base de données peut

¹⁴⁷ Loi du 21 avril 2016 portant des dispositions diverses Intérieur – Police intégrée ; *MB* du 29 avril 2016.

¹⁴⁸ L'avenir nous dira si le flux d'informations concerné pourra également servir à l'accomplissement de la mission de taxation de l'Administration générale des douanes et accises. Dans son avis n° 13/2015 du 13 mai 2015 relatif à l'avant-projet de loi qui a conduit à ladite loi du 21 avril 2016, la Commission pour la protection de la vie privée était très critique à ce sujet (voir : www.privacycommission.be). Cette position a été réitérée par ladite commission dans un avis ultérieur (Avis n° 25/2015 du 1^{er} juillet 2015, www.privacycommission.be) dans lequel on a par ailleurs souligné l'intérêt de la législation d'exécution à adopter, signalée plus haut. Il ne semble pas, *prima facie*, qu'il ait été directement fait référence à ces avis dans les travaux préparatoires de la loi concernée (voir : avant-projet de loi portant des dispositions diverses Intérieur – Police intégrée, *Doc. Parl.* Chambre 2015-2016, n° 54/1644) et aussi, le texte de l'article 44/11/9, § 1^{er}, de la loi fonction de police ne formule pas de réserve à ce sujet (il parle de manière globale de « pour leur permettre d'exercer leurs missions légales »). Il n'entre pas dans les limites de la présente étude de prendre position en la matière.

satisfaire à la demande de la police intégrée d'aboutir à une 'base de données douane' qui soit comparable à la BNG : tout ceci a son importance du point de vue de la réciprocité du besoin d'interroger les bases de données respectives.

II.2.10. Les rapports entre le CIM et le Centre d'information et de communication (CIC) de Flandre occidentale

128. D'après l'organe stratégique de la Garde côtière, le CIC de Flandre occidentale veille au dispatching des équipes. Les missions de CIM sont donc décrites dans l'arrêté royal déjà cité (voir entre autres l'alinéa 123) du 6 février 2009 relatif à la création et l'organisation du Carrefour de l'information maritime¹⁴⁹.

129. L'organe stratégique de la Garde côtière signale deux projets qui sur le plan de la relation entre le CIM et le CIC de Flandre occidentale ont leur importance : 1) la matrice de signalement de la Garde côtière ; 2) le 'full dispatching' de toutes les entités de la SPN Côte, en ce compris la PTW (police des eaux de la mer du Nord). Vu le caractère technique de tout ceci, nous citons pour de plus amples informations la réponse de l'organe stratégique de la Garde côtière¹⁵⁰ :

« 1. La matrice de signalement :

le principe général est le suivant. Un signalement entrant émanant d'un citoyen, d'un service ou d'une instance doit être traité rapidement et de manière professionnelle. Un signalement peut être effectué par le MRCC¹⁵¹, le CIM, le CIC de Flandre occidentale ou le service 100. Quelle que soit la source du signalement, le service qui le reçoit en informera immédiatement les trois autres partenaires concernés si l'information est pertinente afin que l'on puisse y donner suite de manière adéquate sur le terrain. Après le signalement entrant, chaque partenaire (le MRCC, le CIM, le CIC et le service 100) informera un certain nombre d'autorités, de services et d'instances qui pourront y donner suite sur le plan opérationnel. La centrale de Garde côtière, telle que prévue dans l'accord de coopération du 8 juillet 2005, est une association entre le MRCC (« Maritime Rescue and Coordination Centre ») d'Ostende et le CIM de Zeebrugge. Le MRCC est principalement responsable en matière de « safety » dans la partie belge de la mer du Nord (SAR¹⁵², assistance aux navires et personnes en détresse, lutte contre la pollution, etc.). Le CIM s'occupe principalement de la gestion de l'information en matière de « security » en mer du Nord (information maritime et liée à la navigation concernant un certain

¹⁴⁹ Voir note n° 63 pour ces missions.

¹⁵⁰ Sur ce point, clairement inspiré de la réponse du CIM.

¹⁵¹ MRCC signifie Maritime Rescue and Coordination Centre (Centre de sauvetage et de coordination maritime).

¹⁵² SAR est l'abréviation de Search and Rescue.

nombre de phénomènes de criminalité). À la demande du secrétariat de la Garde côtière, des efforts sont déployés en vue de l'intégration du plan opérationnel¹⁵³ du MRCC et de celui du CIM afin d'harmoniser et d'optimiser la communication réciproque entre le MRCC et le CIM. Une première étape dans ce processus est l'établissement d'une liste non limitative de cas/événements/incidents pouvant survenir dans la partie belge de la mer du Nord. Dans le cadre de l'établissement de cette liste, nous devons chaque fois nous demander s'il s'agit en l'espèce d'un incident purement « safety » ou d'un incident purement « security ». Une délimitation claire et nette des sujets « safety », d'une part et « security », d'autre part, n'est évidemment pas toujours possible. Dans certains cas, il existe souvent une zone grise entre les deux. Le MRCC est considéré historiquement comme le premier point de contact à quai pour signaler des incidents survenant en mer et sur des navires, que ce soit dans le domaine de la « safety » ou de la « security ». En outre, un grand nombre de sujets « safety » (MRCC) relèvent, sur le plan opérationnel, également de la compétence de la police fédérale. En effet, la SPN est responsable du maintien de l'ordre public, c'est-à-dire de la tranquillité, de la sécurité et de la salubrité publiques sur les eaux sous juridiction belge. Le plan opérationnel MRCC/CIM doit donc plutôt être considéré comme un schéma de signalement auquel chaque service peut, dans une phase ultérieure, associer des procédures opérationnelles standards, lorsque cela est nécessaire et opportun. Après l'établissement de la liste précitée, on a vérifié quels autres services et instances devaient être avertis. Afin d'éviter les hiatus et les doubles signalements, on a déterminé qui serait en charge de quels signalements.

2. Full dispatching des entités SPN par le CIWES¹⁵⁴ :

le CIWES insiste pour que l'on dispatche toutes les entités SPN à la côte, en ce compris les unités navigantes de la SPN (PTW¹⁵⁵ mer du Nord). Ce dernier point soulève une série de problèmes pratiques en raison de la couverture du réseau ASTRID dans la partie belge de la mer du Nord. Le CIWES se chargera également du dispatching en mer dans le cadre des plans catastrophe (par ex. le plan d'urgence et d'intervention (PUI) mer du Nord). Le CIM, plus précisément la SPN via le CIM, ne joue aucun rôle en la matière : la SPN/CIM n'envoie aucune équipe SPN, mais s'occupe uniquement de gestion et de diffusion de l'information. L'objectif poursuivi actuellement est que la SPN soit entièrement dispatchée à partir du 1^{er} mars 2011 » (trad. libre).

130. Les étapes nécessaires ont entre-temps été entreprises et le CIWES dispatche actuellement toutes les équipes terrestres de la SPN, ainsi que les équipes de la PTW. Bien que tous les bateaux disposent de l'équipement radio ASTRID nécessaire,

¹⁵³ Abréviation de Plan opérationnel, un plan de gestion des incidents.

¹⁵⁴ Abréviation désignant le CIC Flandre occidentale.

¹⁵⁵ Abréviation de Politie te water (police des eaux).

la couverture du réseau ASTRID ne s'étend pas à plus de quelques kilomètres du littoral. Au-delà, on est obligé, en cas d'urgence, d'utiliser un mariphone VHF (Very High Frequency). En collaboration avec la composante marine de la Défense, une solution technique a été élaborée pour crypter les signaux VHF et les associer au réseau ASTRID. Cette solution technique est actuellement opérationnelle.

II.2.11. Les protocoles, accords, conventions et autres régissant la coopération entre les différents acteurs associés au contrôle dans les différentes zones de responsabilité de la Belgique en mer du Nord¹⁵⁶

131. La principale base légale de la coopération entre les partenaires belges de la Garde côtière est, selon l'organe stratégique de cette dernière, l'accord de coopération relatif à la Garde côtière. Il existe, en outre, d'autres accords de coopération structurés ou moins structurés entre des partenaires belges de la Garde côtière ou entre des partenaires belges de la Garde côtière, d'une part et des instances étrangères, d'autre part. La police de la navigation souligne à ce sujet que le secrétariat de la Garde côtière a récemment interrogé tous les partenaires de la Garde côtière afin de dresser l'inventaire de tous les protocoles existants entre eux¹⁵⁷.

132. En ce qui concerne les compétences des services de police néerlandais dans les eaux belges, l'organe stratégique de la Garde côtière cite, comme bases juridiques pertinentes, les articles 18, c et 19, c, du traité Benelux en matière d'intervention policière transfrontalière¹⁵⁸ : ces articles autorisent les services de police néerlandais à effectuer, dans le respect du droit belge, des poursuites et des observations

¹⁵⁶ Ce qui est mentionné aux alinéas 131-133 concerne surtout la SPN. Dans sa réponse, l'organe stratégique de la Garde côtière propose aussi une liste de textes pertinents sous l'angle de la Défense.

¹⁵⁷ La SPN ne disposait toutefois pas de cet inventaire et n'était dès lors pas en mesure de le communiquer. Elle a souligné qu'il devait être possible de se le procurer. Le CIM a mentionné dans sa réponse l'existence d'un protocole conclu entre le SPF Intérieur/la police fédérale et le SPF Mobilité et de quelques protocoles plus spécifiques, tels qu'un protocole entre la Défense et la Direction générale environnement en ce qui concerne l'utilisation de véhicules aériens non habités dans la lutte contre la pollution du milieu marin. Dans sa réponse, le département Agriculture et pêche évoque une convention conclue le 1^{er} décembre 2007 entre le département Agriculture et pêche et la composante marine concernant le contrôle de la pêche maritime dans les zones maritimes belges (voir également l'alinéa 159). L'AFCN fait état d'accords de coopération conclus avec divers services spéciaux d'inspection (« les Douanes, le SPF Emploi, travail et concertation sociale, l'AFMPS, l'AFSCA, le SPF Santé publique ») et d'un accord à conclure entre la police fédérale et l'AFCN (lequel a entre-temps vu le jour le 5 mai 2011). Ces accords ne contiennent pas de dispositions spécifiques concernant les différentes zones de responsabilité de la Belgique en mer du Nord. La SA « Waterwegen en Zeekanaal » affirme ne pas avoir connaissance de protocoles ou d'accords tels que ceux visés en l'espèce. Elle souligne toutefois que la coopération dans le cadre des comités locaux de sûreté se déroule conformément à l'article 9, § 1^{er}, de la loi du 5 février 2007 relative à la sûreté maritime et à l'article 7, § 1^{er}, de l'arrêté royal du 21 avril 2007 relatif à la sûreté maritime. (les deux actes sont publiés au *Moniteur belge* du 27 avril 2007).

¹⁵⁸ Voir : loi du 13 février 2005 portant assentiment au traité entre le Royaume des Pays-Bas, le Royaume de Belgique et le Grand-duché de Luxembourg en matière d'intervention policière transfrontalière et aux annexes, faits à Luxembourg le 8 juin 2004, *MB* du 15 mars 2005, *add.*, *MB* du 6 décembre 2005 et *add.*, *MB* du 31 mai 2006.

transfrontalières en mer. Selon le répondant précité, les travaux préparatoires de ce traité ne précisent pas si ces dispositions sont applicables uniquement dans la mer territoriale ou si elles le sont également dans la zone contiguë ou la ZEE. L'organe stratégique de la Garde côtière souligne que l'on peut supposer que les dispositions en question concernent exclusivement la mer territoriale¹⁵⁹.

133. Le traité de Prüm relatif à la coopération transfrontalière¹⁶⁰ ne comporte – comme l'organe stratégique de la Garde côtière l'indique à juste titre – pas de dispositions spécifiques en matière d'intervention policière dans les zones maritimes.

II.2.12. La possibilité, pour les différents acteurs associés au contrôle des différentes zones de responsabilité de la Belgique en mer du Nord, d'intervenir en-dehors de ces zones

134. Au point II.1. du chapitre II, le droit de poursuite (voir point II.1.2.) et d'autre part, le droit de saisie et de poursuites judiciaires en cas de pollution en milieu marin (voir point II.1.3.) ont déjà été commentés *in extenso* sur la base des informations que le professeur Gonsaele a communiquées à ce sujet dans son avis. Les deux sections précitées portent sur les règles du droit international en vigueur, sans s'intéresser aux services belges en particulier. La présente section passe en revue les réponses fournies par les répondants (voir l'alinéa 69) à la question de savoir quelles sont les possibilités, pour les différents acteurs associés au contrôle des différentes zones de responsabilité de la Belgique en mer du Nord, d'intervenir en-dehors de ces zones. Le titre II.2.12. concrétise en quelque sorte les considérations développées dans les points précités en passant en revue la situation spécifique des services belges.

135. L'organe stratégique de la Garde côtière indique que la police de la navigation peut intervenir dans deux cas en-dehors de la mer territoriale, de la zone contiguë et de la ZEE¹⁶¹. Selon le répondant précité qui peut être suivi en l'espèce, c'est le cas, premièrement, lorsqu'une infraction aux lois et règlements belges est commise à bord d'un navire battant pavillon belge. Un tel bateau fait en effet partie du territoire

¹⁵⁹ Cette évaluation n'est pas contredite et est donc implicitement confirmée par les travaux préparatoires de la loi belge par laquelle le traité précité a été approuvé (voir note n° 158).

¹⁶⁰ En entier : traité du 27 mai 2005 entre le Royaume de Belgique, la République fédérale d'Allemagne, le Royaume d'Espagne, la République française, le Grand-duché de Luxembourg, le Royaume des Pays-Bas et la République d'Autriche relatif à l'approfondissement de la coopération transfrontalière, notamment en vue de lutter contre le terrorisme, la criminalité transfrontalière et la migration illégale, fait à Prüm le 27 mai 2005, *MB* du 30 mars 2007.

¹⁶¹ L'AFCN indique ne pas pouvoir intervenir en-dehors de ces zones.

belge virtuel, quel que soit l'endroit où il se trouve¹⁶². Deuxièmement, la police de la navigation peut, selon la Garde côtière, intervenir en dehors des zones précitées lorsque la Belgique dispose d'un droit de poursuite en tant qu'État côtier (voir point II.1.2.). Concernant ce deuxième cas de figure, la police de la navigation ajoute que lorsqu'il existe de sérieuses raisons de penser qu'un navire étranger a contrevenu aux lois et règlements de la Belgique, alors qu'il se trouvait dans les eaux intérieures, la mer territoriale ou la zone contiguë et que la poursuite en question est immédiate et ininterrompue, l'autorité judiciaire peut intervenir à l'égard de ce navire sur la base de l'article 111, de la convention sur le droit de la mer de 1982¹⁶³. Pour un synopsis de cette disposition, nous renvoyons au point II.1.2. du chapitre II de la présente étude. Dans son avis, le service juridique de la police fédérale (DGR/Jur) se réfère non seulement à l'article 111, de la convention sur le droit de la mer, mais également à l'article 110, de la même convention, qui prévoit le droit de monter à bord d'un navire d'un autre État en haute mer et d'entreprendre certaines actions. Ce droit est cependant limité à cinq cas (piraterie, transport d'esclaves, émissions non autorisées, absence de nationalité et absence ou utilisation frauduleuse du pavillon). Par ailleurs, le service précité attire l'attention, dans son avis, sur deux législations de droit interne qui concrétisent ces dispositions : 1) la loi du 30 décembre 2009 relative à la lutte contre la piraterie¹⁶⁴ ; 2) l'article 48 de la loi du 20 janvier 1999 visant la protection du milieu marin et l'organisation de l'aménagement des espaces marins sous juridiction de la Belgique, déjà évoquée (entre autres) à l'alinéa 118.

136. Enfin, il convient de mentionner une spécificité relative à la pêche maritime, soulignée par le département Agriculture et pêche de la Vlaamse overheid : « *La base légale pour intervenir en-dehors des zones maritimes belges est fournie par le règlement (CE) n° 1224/2009 du Conseil, plus particulièrement par les articles 80 et 81, du titre VII, chapitre II. Ce règlement est immédiatement applicable dans les États membres. (...) Pour l'exécution de contrôles en mer, la Commission européenne promeut les interventions organisées à l'échelle internationale. L'Agence européenne de contrôle des pêches (AECP)*

¹⁶² Voir également la note du service juridique de la police fédérale (DGR/Jur) où nous pouvons lire à ce sujet ce qui suit : « *En principe, les personnes qui se trouvent en haute mer ainsi que les événements qui s'y déroulent sont soumis à la juridiction de l'État du pavillon (article 6, § 1^{er}, de la convention sur la haute mer et article 92, § 1^{er}, de la convention sur le droit de la mer). Le pouvoir juridictionnel de l'État du pavillon est en grande partie délégué au capitaine (loi du 5 juin 1928 portant révision du Code disciplinaire et pénal pour la marine marchande et la pêche maritime, MB du 26 juillet 1928). Cependant, si le capitaine demande, en haute mer, l'aide de la police de l'État du pavillon, celle-ci pourrait intervenir légitimement sur le bateau.* » (trad. libre).

¹⁶³ L'organe stratégique de la Garde côtière apporte encore la précision suivante en ce qui concerne le droit de poursuite de la Défense : « *La Défense peut exercer cette prérogative dans le cadre de la convention UNCLOS III, cf. la notion de « droit de poursuite » dans la ZEE d'un autre État. Pour la mer territoriale, nous avons toutefois besoin de l'autorisation de l'État côtier. En ce qui concerne la piraterie, la Marine est compétente en haute mer. La base juridique à cet égard est la convention UNCLOS III et la loi du 30 décembre 2009 relative à la lutte contre la piraterie maritime (MB du 14 janvier 2010)* » (trad. libre).

¹⁶⁴ MB du 14 janvier 2010.

assure à cet égard un rôle de coordination. Elle veille à garantir des conditions égales afin d'assurer la préservation des ressources vivantes¹⁶⁵ de manière adéquate et uniforme dans les eaux communautaires » (trad. libre).

CONCLUSION GÉNÉRALE ET RECOMMANDATIONS

137. L'analyse contextuelle, effectuée dans le cadre de l'enquête '*Contrôle aux frontières maritimes extérieures*', qui a servi de base au présent cahier, nous enseigne que la zone maritime dans laquelle la Belgique exerce une compétence ou une responsabilité est une zone qui, d'une part, a la taille d'une province, mais qui, d'autre part, n'est pas à désigner sous un seul vocable. Des dispositions nationales et internationales spécifiques s'appliquent aux différentes composantes : mer territoriale, zone contiguë, ZEE, plateau continental ; par conséquent, le contrôle aux frontières extérieures maritimes est une question complexe, qui demande une spécialisation des services concernés.

138. La structure de la Garde côtière regroupe 17 services qui assument une responsabilité dans la zone maritime de la Belgique, avec une division opérationnelle, d'une part, entre les services qui sont axés sur la '*safety*', avec le MRCC comme point de contact et d'autre part, les services qui sont axés sur la '*security*', avec le CIM pour point de contact. La structure de la Garde côtière rassemble tant des services de la Région flamande que des services de l'autorité fédérale ; certains s'occupent plutôt du contrôle des marchandises, d'autres du contrôle des personnes. La diversité des autorités, des compétences et des réglementations rend une telle structure indispensable. Le fait que différents services chapeautés par la Garde côtière ont rendu une réponse commune aux questions soumises par le Comité permanent P dans le cadre de ladite enquête montre qu'il existe une certaine collaboration.

139. Il ressort également de l'analyse contextuelle que, dans la sphère du contrôle frontalier, il y a quelques imprécisions, essentiellement de nature juridique. Dans ce cadre, la question s'est notamment posée de savoir dans quelle mesure la loi fonction de police peut être appliquée par la police intégrée (en l'espèce, la SPN), dans les zones maritimes précitées. La décision de clarifier certaines choses, autant que faire se pouvait, dans l'optique de réduire un certain nombre de pierres d'achoppement juridiques ne peut être que bénéfique en ce qui concerne le degré d'efficacité des contrôles aux frontières maritimes extérieures. En raison du degré particulier de spécialisation du thème (où le droit (maritime) international joue un rôle fondamental), il a été opté d'affiner la représentation en la matière à l'aide d'un

¹⁶⁵ Terme utilisé en matière de conservation et gestion des ressources naturelles, plus particulièrement de conservation et de gestion des ressources halieutiques.

questionnaire ciblé adressé à un certain nombre d'acteurs pertinents (sur le plan de leur bagage pratique et/ou théorique), les réponses obtenues – vu leur degré de spécialisation – n'étant contrôlées que quant à des inexactitudes juridiques manifestes. Le cahier est le résultat de cette enquête.

140. Lorsque le Comité permanent P apprécie l'intervention policière belge en mer du Nord, les deux questions suivantes peuvent avoir leur importance : 1) la police pouvait-elle intervenir là où elle est intervenue ? ; 2) la police pouvait-elle utiliser les compétences qu'elle a déployées et l'ont-elles été de manière correcte ? Il nous semble que la première question a reçu quelques éclaircissements grâce au fait que nous sommes concentrés régulièrement sur la situation des diverses zones de responsabilité (qui ont également été plus amplement précisées) de la Belgique en mer du Nord. En ce qui concerne la seconde question, se pose en particulier la problématique de l'application de la loi fonction de police. À ce sujet, nous aboutissons, sur la base des réponses obtenues, aux points de vue/conclusions à défendre suivants : 1) la loi fonction de police s'applique lorsque la police locale ou fédérale belge intervient dans les eaux intérieures, la mer territoriale, la zone contiguë et la ZEE, bien sûr lorsque cette intervention s'inscrit dans le cadre juridique des zones précitées ; 2) la police fédérale et locale belge ne peut en principe pas intervenir en haute mer à l'égard de navires étrangers (l'État du pavillon est alors en principe compétent), sauf si on peut appliquer le droit de poursuite et le droit de poursuite et de saisie respectivement abordés aux points II.1.2. et II.1.3. du chapitre II ; 3) en cas d'intervention de police en haute mer – sous les conditions précitées – un problème peut se poser quant à l'application de la loi fonction de police, dans la mesure où un navire qui bat un certain pavillon en haute mer relève virtuellement du territoire de l'État de ce pavillon, indépendamment du lieu où le navire se trouve : la question se pose de savoir si, lorsque l'on retient un navire étranger poursuivi en haute mer, on ne doit pas, par exemple, fouiller selon le droit du pays de ce navire et non conformément à la loi fonction de police. Le professeur Gonsaeles, experte en droit maritime, soutient ce point de vue et affirme en sa qualité académique – en résumé – que dans les cas où l'État belge, conformément au droit maritime international, peut avoir juridiction, les actions de nature policière qui en découlent peuvent se faire conformément (entre autres) à la loi belge sur la fonction de police (voir alinéa 112, pour d'autres précisions).

141. Le flux d'informations de la police intégrée vers le CIM trouve actuellement un fondement légal dans l'article 44/11/9, de la loi fonction de police, étant entendu que cet article nécessite encore la rédaction d'un protocole, tel que visé à l'alinéa 123, afin que tout ceci puisse être rendu opérationnel dans la pratique. Un tel protocole serait actuellement en cours d'élaboration. Sachant qu'il s'agit d'une matière complexe

quant au terrain, à la réglementation, aux compétences, aux phénomènes et aux services concernés, il importe que ce protocole et par extension, un cadre juridique cohérent soient rapidement mis en place. Outre la rédaction d'un tel protocole, il est nécessaire de promulguer la réglementation d'exécution visée à l'article 44/11/12, de la loi fonction de police pour donner une base juridique concluante à l'échange d'informations entre les divers services concernés. Le principe de réciprocité de l'échange d'informations est souhaitable pour permettre à chaque partenaire de bénéficier de toutes les informations nécessaires à l'exercice de ses tâches de base. Dans la présente étude, cette nécessité a été illustrée sur le plan de la collaboration entre la police intégrée (SPN) et l'Administration générale des douanes et accises dans le contexte du CIM.

142. L'objectif du présent cahier est, d'une part, de répertorier les services concernés par le contrôle aux frontières maritimes extérieures et d'autre part, – rappelons-le – d'éclaircir un certain nombre de questions juridiques. Le caractère descriptif de cette étude se prête moins à la formulation d'un grand nombre de recommandations. Nous en formulons néanmoins deux.

143. Tout d'abord, il nous semble, là où la présente étude a apporté certains éclaircissements à propos du champ d'application de la loi fonction de police en mer, que le même exercice soit souhaitable à propos des fondements légaux de l'intervention des autres services que la police intégrée (lire la SPN). Actuellement, en effet, la manière dont ces services, qui sont en-dehors du champ d'application de la loi fonction de police, exercent leurs compétences de contrôle dans les zones maritimes n'est pas claire.

144. Il nous semble par ailleurs que la conclusion d'un protocole (voir article 44/11/9, § 3, loi fonction de police), entre les partenaires du CIM – en particulier la SPN (police fédérale), la composante maritime de la Défense et l'Administration générale des douanes et accises – ainsi que la promulgation de la réglementation d'exécution visée à l'article 44/11/12, de la loi fonction de police s'imposent afin de donner une base juridique probante à l'échange d'informations entre les divers services concernés. Ce processus encore en cours durant l'été 2017 n'est pas encore terminé.

BIBLIOGRAPHIE

- AFSCA, *Rapports d'activités 2008*, www.afsca.be, 2008.
- BOSSUYT, M. et WOUTERS, J., *Grondlijnen van internationaal recht*, Anvers, Intersentia, 2005, 285-370.
- BOURDOUX, G. et GOOSSENS, F., “Het Comité P en de BID’s: reflecties over de noodzaak dan wel wenselijkheid van scherpstelling van de controlebevoegdheid, onder andere in functie van de wet tot regeling van de private en bijzondere veiligheid” in PEETERS, W., BOURDOUX, G. et PONSAERS, P. (éd.), *Les services spéciaux d’inspection*, Bruxelles, Politeia, 2006, 169-191.
- BOVÉ, L., “België gaat terrorisme op zee bestrijden”, *De Tijd* 31 mai 2017.
- BRÛLS, A., VAN GOETHEM, E. et PEETERS, W., *Vue d’ensemble des services spéciaux d’inspection et de leurs compétences respectives. Le niveau fédéral* in *Cahiers du Comité permanent P*, Bruxelles, Politeia, 2007, 316 p. (et cd-rom).
- CALEMYN, D., *De haven als knooppunt van verbindingswegen – De haven- en watergebonden politiezorg*, Bruxelles, Police fédérale, 1^{er} février 2008.
- CHURCHILL, R. et LOWE, A., *The law of the sea*, Manchester, Manchester University Press, 1999, 494 p.
- CLIQUET, A., LAMBRECHT, J. et MAES, F., *Juridische inventarisatie van de kustzone in België*, Bruges, Vanden Broele, 2005, feuillets mobiles.
- COMITÉ PERMANENT P, *Rapport d’observatoire 2009*, www.comitep.be.
- DE BAETS, P., “Herziening van het zeerecht: recht door volle zee” in ROZIE, J., DERUYCK, F., HUYBRECHTS, L. et VAN VOLSEM, F. (éd.), *Na rijp beraad. Liber amicorum Michel Rozie*, Anvers, Intersentia, 2014, 95-105.
- DE BOLLE, C. et VAN DOREN, L., « La gendarmerie sur terre, sur mer et dans les airs. Réforme des polices : l’intégration de la police maritime, de la police aéronautique et de la police des chemins de fer dans la gendarmerie », *Vigiles* 1999, n° 5, 5-18.
- DE NAUW, A., *Inleiding tot het algemeen strafrecht*, Bruges, la Chartre, 2008, 221 p.

- D’ESPALLIER, A., commentaire sous CEDH 29 mars 2010, *RW* 2012-13, 273-275.
- FIJNAUT, C., TOBBACK, L. et VYNCKIER, J., *De zeevaartpolitie; voordrachten ter gelegenheid van haar 150-jarig bestaan*, Gand, Mys & Breesch, 1993, 63 p.
- FRANCKX, E. et GAUTIER, P. (éd.), *The exclusive economic zone and the United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982-2000: a preliminary assessment of State practice*, Bruxelles, Bruylant, 2003, 250 p.
- GONSAELES, G., *EU competence in decision-making, implementation and enforcement of international maritime regulations* (thèse pour l’obtention du doctorat en droit), Gand, Université de Gand, 2009, 504 p.
- GOOSSENS, F., “De bevoegdheid van de federale politie inzake de scheepvaart scherper gesteld”, *TVW* 2005, n° 5, 132-133.
- GOOSSENS, F., “De Europese Unie als harmonisator voor het politierecht van haar Lidstaten: enkele reflecties gecentreerd (onder meer) rond de Routekaart” in DERUYCK, F., GOETHALS, E., HUYBRECHTS, L., LECLERCQ, J., ROZIE, J., ROZIE, M., TRAEST, P. et VERSTRAETEN, R. (éd.), *Amicus curiae. Liber amicorum Marc De Swaef*, Anvers, Intersentia, 2013, 175-195.
- GOOSSENS, F., “De integratie van de zeevaart-, de luchtvaart- en de spoorwegpolitie in de rijkswacht” in FIJNAUT, C., DE RUYVER, B. et GOOSSENS, F. (éd.), *De reorganisatie van het politiewezen*, Louvain, Universitaire Pers Leuven, 1999, 117-162.
- GOOSSENS, F., « De la compétence de verbalisation de la police de la navigation en matière de circulation routière » (note sous Pol. Bruges 20 avril 2010), *Vigiles* 2013, 68-70.
- GUILLEMIN, M., DE BOLLE, C., DE PAEPE, J. et ELST, D., “De spoorwegpolitie, de scheepvaartpolitie en de dienst luchtvaartpolitie als onderdelen van de federale politie” in GOOSSENS, F. (éd.), *Dragers van de politiefunctie*, Malines, Kluwer, 2012, 127-147.
- HEBBERECHT, P. et HORVAT, S., *De zeevaart- en de spoorwegpolitie; onderzoek verricht in opdracht van het Ministerie van Binnenlandse Zaken* (rapport d’étude Université de Gand – Unité de recherche de criminologie), inédit., 1994.

- https://nl.wikipedia.org/wiki/Maritiem_rechtsgebied.
- MAES, F. et CLIQUET, A., *Codex wetgeving kustzone*, Bruges, Vanden Broele, 4 parties, feuillets mobiles.
- PIRLET, H., VERLEYE, T., LESCRAUWAET, A. et MEES, J. (éd.), *Compendium voor kust en zee 2015: een geïntegreerd kennisdocument over de socio-economische, ecologische en institutionele aspecten van de kust en zee in Vlaanderen en België*, Ostende, VLIZ, 2015, 256 p.
- SCHERMERS, H. et VAN HOUTTE, H., *Internationaal en Europees recht*, Anvers, Kluwer, 1987, 129-162.
- SOMERS, E., *Inleiding tot het internationaal zeerecht*, Anvers, Kluwer, 1997, 485 p.
- SOMERS, E., *Inleiding tot het internationaal zeerecht*, Malines, Kluwer, 2004, 478 p.
- SOMERS, E., *Inleiding tot het internationaal zeerecht*, Malines, Kluwer, 2010, 491 p.
- VAN GOETHEM, E., GOOSSENS, F. et PEETERS, W., *Overzicht van de bijzondere inspectiediensten en hun bevoegdheden. Vlaanderen. Brussels hoofdstedelijk gewest. Brusselse gemeenschappelijke gemeenschapscommissie in Cahiers Vast Comité P*, Bruxelles, Politeia, 2007, 201 p. (et cd-rom).
- VAN HOOYDONK, E., *Groenboek nieuwe Belgische Zeewet*, Anvers, Maklu, 2007, 110 p.
- VAN HOOYDONK, E., *Schip van staat van slagzij. Sterkten en zwakten van maritiem recht en beleid in België*, Anvers, Maklu, 2006, 243 p.
- VLAAMSE HAVENCOMMISSIE, *De Vlaamse havens. Feiten, statistieken en indicatoren voor 2015*, Bruxelles, Vlaamse Havencommissie, 2016, 154 p.
- VLAAMS INFORMATIECENTRUM LAND- EN TUINBOUW, “Vlaanderen pakt visserijcontrole goed aan”, www.vilt.be (15 décembre 2009).
- WOUTERS, J., *Bronnenboek internationaal recht*, Anvers, Intersentia, 2000, 56-77 et 316-385.

- www.compendiumkustenzee.be.
- www.fiscus.be.
- www.health.belgium.be.
- www.kustwacht.be.
- www.lne.be.
- www.privacycommission.be.
- www.vliz.be.
- www.wenz.be.