



N° 214

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

SEIZIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 24 août 2022.

PROJET DE LOI

autorisant l'approbation de l'accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord relatif à la coopération sur les questions de sûreté maritime et portuaire s'agissant spécifiquement des navires à passagers dans la Manche,

(Procédure accélérée)

(Renvoyé à la commission des affaires étrangères, à défaut de constitution d'une commission spéciale dans les délais prévus par les articles 30 et 31 du Règlement.)

PRÉSENTÉ

AU NOM DE Mme Élisabeth BORNE,
Première ministre,

PAR Mme Catherine COLONNA,
ministre de l'Europe et des affaires étrangères,

EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

L'accord intergouvernemental franco-britannique relatif à la coopération sur les questions de sûreté maritime et portuaire s'agissant spécifiquement des navires à passagers dans la Manche s'inscrit dans la continuité des travaux engagés depuis 2015 dans le cadre de la lutte contre la menace terroriste. Il vise à structurer la coopération bilatérale franco-britannique en matière de sûreté maritime et portuaire.

Dans un contexte de menace terroriste amplifiée par les attentats de 2015, les autorités françaises et britanniques sont convenues de la nécessité de renforcer la sûreté maritime dans la Manche. Un arrangement technique permettant l'embarquement d'équipes de protection de navires à passagers (EPNAP) françaises à bord des navires à passagers battant pavillon français a ainsi été signé dès 2016 entre le ministère des armées et le *Home Office* britannique.

Lors du sommet de Sandhurst en janvier 2018, les autorités politiques française et britannique ont annoncé un projet d'accord intergouvernemental franco-britannique de sûreté maritime et portuaire destiné à renforcer la protection des navires à passagers en Manche. Cet accord a été signé le 26 juillet 2021. Il devra être complété par la rédaction d'un arrangement technique précisant les modalités d'embarquement des EPNAP et par l'élaboration d'une planification conjointe en matière d'opérations de contre-terrorisme maritime.

L'accord intergouvernemental comporte quatre chapitres et dix-huit articles.

Le **chapitre I^{er}** traite des stipulations générales de l'accord : objet, définitions, espaces maritimes couverts par l'accord.

L'**article 1^{er}** précise l'objet de l'accord, lequel vise, d'une part, la poursuite de la coopération en matière de sûreté maritime et portuaire entre les parties et, d'autre part, le renforcement de la sécurité des passagers et de la sûreté des navires à passagers, en prévoyant les mesures destinées à prévenir et à faire cesser tout acte illicite défini à l'article 3 de la convention

dite SUA ⁽¹⁾. Ce dernier prévoit notamment que « 1. *Commet une infraction pénale toute personne qui, illicitement et intentionnellement : / a) s'empare d'un navire ou en exerce le contrôle par violence ou menace de violence, / b) accomplit un acte de violence à l'encontre d'une personne se trouvant à bord d'un navire si cet acte est de nature à compromettre la sécurité de la navigation (...) c) détruit un navire ou cause à un navire ou à sa cargaison des dommages qui sont de nature à compromettre la sécurité de la navigation du navire (...)* ».

L'**article 2** définit les principaux termes utilisés dans l'accord et notamment les expressions « équipes de protection des navires à passagers », désignant les équipes composées d'agents de l'État (gendarmes maritimes pour la France et policiers pour le Royaume-Uni) et « forces d'intervention », désignant des unités spécialisées dans la réponse opérationnelle aux actes illicites.

L'**article 3** précise le champ géographique d'application de l'accord qui porte sur la zone maritime comprise entre la France et le Royaume-Uni dans laquelle s'effectuent les liaisons transmanche.

Le **chapitre II** traite des mesures de coopération visant à prévenir les actes illicites relevant du champ d'application de l'accord, en mer et dans les ports.

L'**article 4** prévoit le partage des informations relatives aux menaces en matière de sûreté maritime et portuaire.

L'**article 5** énonce les dispositions générales de sûreté consistant en l'échange, dans le domaine de la sûreté maritime et portuaire, de toute information sur les bonnes pratiques sur ce sujet.

L'**article 6** stipule que les parties réaliseront des exercices et des actions de formation dans le domaine de la sûreté maritime et portuaire.

L'**article 7** prévoit le déploiement d'agents privés de sécurité sur les navires à passagers et précise que ces agents, qui ne sont pas armés, se conforment au droit de la partie d'envoi, et dans les eaux sous souveraineté de l'autre partie, au droit qui s'y applique.

⁽¹⁾ [Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime](#) et [décret n°2018-782 du 10 septembre 2018](#) portant publication de la convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime.

L'**article 8** porte sur le déploiement d'agents de l'État dont la vocation est de contribuer à assurer la sécurité des passagers et de l'équipage. Dans le cadre de la mission de prévention qui leur incombe en vertu de cet article, ces agents peuvent procéder à des patrouilles durant l'intégralité de la traversée et peuvent exercer des missions qui, pour les agents français, relèvent de la police administrative dans les eaux sous souveraineté française et en haute mer. Ces agents sont armés.

Le **chapitre III** traite des mesures visant à faire cesser les actes illicites relevant du champ d'application de l'accord, en mer et dans les ports.

L'**article 9** prévoit l'intervention des agents privés ou des agents de l'État, en cas d'urgence, afin de faire cesser les actes illicites. Dans cette situation, les agents privés peuvent recourir à la légitime défense, les agents de l'État étant autorisés à mettre en œuvre « toutes les mesures provisoires nécessaires » comprenant au besoin le recours à la force.

L'**article 10** organise une action conjointe des deux parties destinée à faire cesser l'acte illicite, faisant intervenir des unités gouvernementales spécialisées, autres que les agents des équipes de protection des navires à passagers.

Le **chapitre IV** traite des stipulations particulières de l'accord (stipulations financières, coopération en matière d'enquêtes, juridictions compétentes, règlement des dommages, règlement des différends).

L'**article 11** prévoit que chaque Partie supporte les coûts lui incombant.

L'**article 12** énonce les stipulations relatives aux enquêtes diligentées à la suite d'infractions présumées commises par un tiers ou un agent d'une partie à l'accord. Il distingue, d'une part, les enquêtes pénales réalisées dans le cadre d'infractions présumées commises par une tierce partie ou un agent de l'État de l'une ou l'autre des parties et, d'autre part, les enquêtes, pouvant revêtir un caractère administratif, s'agissant de faits qui ne reçoivent pas de qualification pénale.

L'**article 13** a trait aux priorités de juridiction lorsqu'un agent d'un des deux États parties à l'accord a commis une infraction dans l'exercice de la mission prévue au présent accord. Ces stipulations reconnaissent une priorité de juridiction permettant à chaque partie de juger ses propres agents mais organise également la possibilité d'une renonciation et réaffirme le principe « *non bis in idem* ».

L'**article 14** porte sur le règlement des dommages et distingue, d'une part, les dommages causés à une partie par un agent de l'autre partie et, d'autre part, les dommages causés par l'une des parties à un tiers. Dans le premier cas, les parties sont convenues de renoncer à toute demande d'indemnisation pour tout dommage commis par un membre du personnel de l'autre partie dans l'exercice de ses fonctions telles qu'elles sont décrites aux articles 8, 9 et 10. Seuls pourront donner lieu à indemnisation, après accord amiable des parties, les dommages résultant d'une faute intentionnelle ou d'une négligence grave. En cas de dommages causés à des tiers, l'accord prévoit la faculté pour une Partie de demander à être substituée par la partie sur le territoire de laquelle est engagée une action amiable ou contentieuse. L'accord règle la répartition de l'indemnisation du dommage entre les deux parties.

L'**article 15** énonce les stipulations se rapportant, d'une part, à la protection des données à caractère personnel et, d'autre part, à l'échange d'informations classifiées.

L'**article 16** organise le suivi de la coopération et crée, à cette fin, un groupe de coordination et de suivi qui se réunira annuellement ou à la demande de l'une des parties.

L'**article 17** prévoit que le règlement des différends sera réglé par voie de consultation ou de négociation.

L'**article 18** précise les stipulations finales relatives à l'entrée en vigueur de l'accord, à la faculté d'amender, de suspendre temporairement ou de dénoncer l'accord. L'entrée en vigueur est prévue pour le premier jour du deuxième mois suivant la date de réception de la dernière des notifications.

Telles sont les principales observations qu'appelle l'accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord relatif à la coopération sur les questions de sûreté maritime et portuaire s'agissant spécifiquement des navires à passagers dans la Manche.

PROJET DE LOI

La Première ministre,

Sur le rapport de la ministre de l'Europe et des affaires étrangères,

Vu l'article 39 de la Constitution,

Décète :

Le présent projet de loi autorisant l'approbation de l'accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord relatif à la coopération sur les questions de sûreté maritime et portuaire s'agissant spécifiquement des navires à passagers dans la Manche, délibéré en conseil des ministres après avis du Conseil d'État, sera présenté à l'Assemblée nationale par la ministre de l'Europe et des affaires étrangères, qui sera chargée d'en exposer les motifs et d'en soutenir la discussion.

Article unique

Est autorisée l'approbation de l'accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord relatif à la coopération sur les questions de sûreté maritime et portuaire s'agissant spécifiquement des navires à passagers dans la Manche, signé à Paris le 26 juillet 2021, et dont le texte est annexé à la présente loi.

Fait à Paris, le 24 août 2022.

Signé : Élisabeth BORNE,

Par la Première ministre :

*La ministre de l'Europe
et des affaires étrangères*

Signé : Catherine COLONNA

ACCORD

ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE ET LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE DU NORD RELATIF À LA COOPÉRATION SUR LES QUESTIONS DE SÛRETÉ MARITIME ET PORTUAIRE S'AGISSANT SPÉCIFIQUEMENT DES NAVIRES À PASSAGERS DANS LA MANCHE, SIGNÉ A PARIS LE 26 JUILLET 2021

Le Gouvernement de la République française
et

le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord,
ci-après dénommés « les Parties »,

Considérant la Convention des Nations unies sur le droit de la mer, adoptée à Montego Bay le 10 décembre 1982 (ci-après dénommée « CNUDM »),

Considérant la Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime, adoptée à Rome le 10 mars 1988 (ci-après dénommée « Convention SUA »),

Considérant la Convention internationale sur la recherche et le sauvetage maritimes, adoptée à Hambourg le 27 avril 1979 (ci-après dénommée « Convention SAR »),

Considérant la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, faite à Londres le 1^{er} novembre 1974, ensemble ses amendements, dont le Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (ci-après dénommé « code ISPS »),

Considérant la Convention européenne d'entraide judiciaire en matière pénale, adoptée à Strasbourg le 20 avril 1959, son Protocole additionnel fait à Strasbourg le 17 mars 1978 et son deuxième Protocole additionnel fait à Strasbourg le 8 novembre 2001,

Considérant l'Accord de commerce et de coopération entre l'Union européenne et la Communauté européenne de l'énergie atomique, d'une part, et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, d'autre part, signé le 30 décembre 2020,

Considérant la Convention sur le transfèrement des personnes condamnées faite à Strasbourg le 21 mars 1983 et son Protocole additionnel fait à Strasbourg le 18 décembre 1997,

Considérant le Traité de coopération en matière de défense et de sécurité entre la République française et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, signé à Londres le 2 novembre 2010,

Considérant l'Accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord relatif à la délimitation de la mer territoriale dans le Pas-de-Calais, fait à Paris le 2 novembre 1988,

Considérant l'Accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord relatif à l'établissement d'une ligne de délimitation maritime entre la France et Jersey, signé à Saint-Hélier le 4 juillet 2000,

Considérant l'Accord du 27 mars 2008 entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord concernant la protection réciproque des informations classifiées et l'échange de notes verbales le modifiant signées à Paris le 27 mai 2014 et le 3 septembre 2014 (ci-après dénommé « Accord de sécurité »),

Notant le lien constitutionnel existant entre le Royaume-Uni et les dépendances de la Couronne britannique du Bailliage de Guernesey (y compris les juridictions d'Aurigny et de Sercq) et du Bailliage de Jersey,

Rappelant que leurs politiques de sûreté maritime et portuaire reposent sur des intérêts, des valeurs et des responsabilités communes,

Désireux de renforcer leur coopération afin de lutter plus efficacement contre le terrorisme,

Considérant que des actes illicites peuvent mettre en danger la vie ou l'intégrité physique des personnes, ainsi que la sécurité de la navigation, entraver fortement l'exploitation des services maritimes et porter atteinte à la confiance de la population dans la sécurité de la navigation maritime,

Désireux de contribuer à l'amélioration de la sûreté de la circulation maritime et des activités portuaires entre leurs États,

Sont convenus des dispositions suivantes :

CHAPITRE PREMIER

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article premier

Objet du présent Accord

Afin de renforcer et de préserver la sûreté des navires et la sécurité de leurs passagers et de leur équipage, le présent Accord a pour objet la poursuite de la coopération en matière de sûreté maritime et portuaire entre les Parties, s'agissant en particulier des navires à passagers dans l'espace maritime défini à l'article 3 du présent Accord (ci-après dénommé « l'espace couvert par le présent Accord »), ainsi que de prévenir et, le cas échéant, de

lutter contre tout acte illicite pouvant mettre en danger la vie ou l'intégrité physique des personnes, tel que défini à l'article 3 de la Convention SUA.

Le présent Accord offre un cadre dans lequel les Parties peuvent :

- a) partager des informations et échanger des bonnes pratiques ;
- b) autoriser le déploiement d'équipes de protection à bord de navires à passagers battant leur pavillon et effectuant des liaisons transmanche entre la France et le Royaume-Uni ;
- c) autoriser des interventions conjointes ou coordonnées à bord de navires, y compris de navires ne battant ni pavillon français ni pavillon britannique, faisant l'objet de tout acte illicite pouvant mettre en danger la vie ou l'intégrité physique des personnes ainsi que la sécurité de la navigation durant leur transit dans l'espace couvert par le présent Accord.

Article 2

Définitions

Aux fins du présent Accord :

(1) L'expression « Partie d'envoi » désigne la Partie qui autorise le déploiement d'équipes de protection sur des navires battant son pavillon, conformément aux conditions énoncées à l'article 1(b).

(2) L'expression « navire à passagers » désigne un navire transportant plus de 12 passagers, avec véhicules ou non.

(3) L'expression « agent privé » désigne toute personne destinée à embarquer à bord d'un navire à passagers en vertu d'un contrat conclu (i) avec un armateur ou (ii) avec une Partie au présent Accord, dans le but de dissuader, de détecter et de prévenir tout acte illicite pouvant mettre en danger la vie ou l'intégrité physique des personnes, ainsi que d'alerter le commandant du navire, contribuant ainsi à la sécurité des passagers et de l'équipage, dans le respect du droit des Parties.

(4) L'expression « équipe de protection des navires à passagers » désigne les agents de l'État déployés sur un navire par une Partie au présent Accord dans le but de dissuader, de détecter, de prévenir tout acte illicite pouvant mettre en danger la vie ou l'intégrité physique des personnes, d'alerter le commandant du navire et d'apporter une première réponse en cas d'acte illicite pouvant mettre en danger la vie ou l'intégrité physique des personnes, tel que défini à l'article 3 de la Convention SUA.

(5) L'expression « forces d'intervention » désigne les agents de l'État n'étant pas membres d'une équipe de protection des navires à passagers, qui interviennent en réponse à tout acte illicite pouvant mettre en danger la vie ou l'intégrité physique des personnes à bord d'un navire, conformément à l'article 10 du présent Accord. Elle inclut sans s'y limiter les militaires, les forces de l'ordre, les personnels de recherche et sauvetage et les personnels médicaux de chacune des Parties.

(6) L'expression « membre(s) du personnel » désigne un ou plusieurs membre(s) des équipes de protection des navires à passagers ou des forces d'intervention, ou des deux, selon le cas.

Article 3

Espaces maritimes couverts par l'Accord

(1) Le présent Accord s'applique à l'espace maritime compris dans les limites suivantes fixées selon le système géodésique mondial de 1984 (WGS 84) :

Limite Est - ligne droite (loxodromie) joignant les deux points suivants :

a) Royaume-Uni – 51° 22'5'' N / 01° 26'7'' E (Foreland).

b) France – 51° 5'4'' N / 02° 32'8'' E (frontière entre la France et la Belgique).

Limite Sud – ligne droite (loxodromie) joignant les deux points suivants :

c) 48° 02'25'' N / 06° 26'44'' W (point au large).

d) Et les côtes de la France 48° 02'25'' N / 04° 44'26'' W (Pointe du Raz).

Limite Ouest - ligne droite (loxodromie) joignant les deux points suivants :

e) Royaume-Uni – 49° 52'23'' N / 06° 26'44'' W (phare de Bishop Rock).

f) 48° 02'25'' N / 06° 26'44'' W (point au large).

Limite Nord – côtes du Royaume-Uni, complétées d'une ligne droite (loxodromie) allant du Cap Land's End jusqu'au phare de Bishop Rock.

Cet espace est dénommé espace couvert par le présent Accord.

(2) Les dispositions du présent Accord s'appliquent aux eaux intérieures et aux mers territoriales contiguës au Bailliage de Guernesey (y compris les juridictions d'Aurigny et de Sercq) et au Bailliage de Jersey (ci-après dénommés « les îles anglo-normandes »). À cet égard, les dispositions du présent Accord sont mises en œuvre par l'intermédiaire des arrangements entre le Royaume-Uni et les îles anglo-normandes communiqués à la France.

(3) Les Parties peuvent décider, à la demande de l'une d'entre elles, d'appliquer les articles 4, 15 et 16 au-delà des limites définies au paragraphe (1).

(4) Aucune disposition du présent Accord n'affecte la façon dont les actions de recherche et sauvetage seront menées conformément aux conventions internationales, en particulier la Convention SAR. La Partie chargée de diriger les actions de recherche et sauvetage en vertu de la Convention SAR dirige ces activités, mais chacune des Parties peut demander à l'autre Partie d'appuyer son intervention.

CHAPITRE II

MESURES DE COOPÉRATION VISANT À PRÉVENIR LES ACTES ILLICITES RELEVANT DU CHAMP D'APPLICATION DU PRÉSENT ACCORD EN MER ET DANS LES PORTS

Article 4

Partage des informations relatives à la menace

(1) Les Parties poursuivent leurs échanges d'informations d'intérêt, y compris les évaluations des menaces visant spécifiquement la sûreté maritime et portuaire dans l'espace couvert par le présent Accord.

(2) Les Parties s'informent mutuellement, dans les meilleurs délais possibles, de toute menace imminente pour leur sûreté maritime et portuaire, en utilisant les procédures opérationnelles établies en vigueur.

(3) Les agents des équipes de protection des navires à passagers présents à bord informent (i) le commandant du navire et (ii) les autorités compétentes de l'autre Partie de tout comportement suspect ou acte malveillant lié à la sûreté maritime et portuaire détecté ou constaté durant la traversée. Cette information est délivrée sous le contrôle de l'autorité dont relèvent ces agents.

Article 5

Dispositions générales de sûreté

Les autorités compétentes des Parties échangent des informations et des documents pertinents en matière de sûreté et se réunissent annuellement aux fins :

1. de communiquer tout changement relatif à la sûreté maritime et portuaire adopté par l'une ou l'autre des Parties ;

2. d'échanger des bonnes pratiques dans le domaine de la sûreté maritime et portuaire susceptibles d'être adoptées par les deux Parties ou d'être déployées de façon complémentaire ;

3. d'identifier des possibilités de collaboration future susceptibles d'être mises en œuvre conjointement ou d'être partagées pour l'amélioration des sujets de sûreté maritime et portuaire.

Article 6

Exercices et actions de formation

Les Parties réalisent, de façon conjointe, des exercices et des actions de formation portant sur la sûreté maritime et portuaire. Ces actions font l'objet d'échanges dans le cadre du suivi de la coopération établi à l'article 16.

Article 7

Déploiement d'agents privés

(1) Chaque Partie peut autoriser des agents privés à embarquer à bord de navires à passagers réalisant des traversées dans les conditions énoncées à l'article 1(b), dans le but de contribuer à la sécurité des passagers et de l'équipage, conformément aux dispositions du présent article, y compris à l'embarquement et au débarquement.

(2) a) Les agents privés exercent leurs fonctions à bord des navires dans l'espace couvert par le présent Accord dans le respect du droit de la Partie d'envoi.

b) Lorsqu'ils se trouvent dans la mer territoriale ou les eaux intérieures d'un État côtier, les agents privés se conforment au droit qui s'y applique.

(3) Les agents privés exercent les fonctions qui leur sont confiées conformément aux dispositions mentionnées aux paragraphes (1) et (2), sous réserve de l'autorisation préalable des autorités compétentes de chacune des Parties. Les Parties veillent à ce que les agents privés embarqués sur un navire soient placés sous l'autorité du commandant de ce navire et à ce que l'armateur ou son représentant informe les autorités compétentes des deux Parties au présent Accord de la présence d'agents privés à bord de chaque navire et transmette toute autre information utile demandée par lesdites autorités.

(4) Les agents privés portent un uniforme qui ne doit pas pouvoir être confondu avec celui des équipes de protection des navires à passagers ou des forces d'intervention des Parties. Les agents privés sont en mesure à tout moment de produire un justificatif délivré par l'armateur ou son représentant, attestant qu'ils sont à bord en qualité d'agents privés.

(5) Les agents privés ne peuvent porter ou utiliser d'armes, qu'elles soient létales ou non. Ils peuvent porter et utiliser dans l'exercice de leurs fonctions des moyens d'entrave, comme des menottes, conformément au droit des Parties.

Article 8

Déploiement d'équipes de protection des navires à passagers

(1) Chaque Partie peut autoriser le déploiement d'équipes de protection embarquées à bord de navires à passagers réalisant des traversées dans les conditions énoncées à l'article 1(b), afin de contribuer à la sécurité des passagers et de l'équipage, conformément aux dispositions du présent article.

(2) *a)* Les équipes de protection des navires à passagers exercent leurs fonctions à bord du navire dans l'espace couvert par le présent Accord, comme la conduite d'inspections ou de fouilles et l'obtention d'informations, dans le respect du droit de la Partie d'envoi. Ces missions cessent à l'entrée du navire dans la mer territoriale ou les eaux intérieures de l'autre Partie et jusqu'à la sortie du navire desdites eaux, sous réserve de l'alinéa (b) ci-dessous.

b) Les équipes de protection des navires à passagers peuvent, pendant la totalité du trajet, y compris lors de l'embarquement et du débarquement, patrouiller afin de dissuader et de détecter des actes illicites pouvant mettre en danger la vie ou l'intégrité physique des personnes, tels que définis à l'article premier du présent Accord.

c) Lorsqu'elles se trouvent dans la mer territoriale ou les eaux intérieures de l'État côtier, les équipes de protection des navires à passagers se conforment au droit qui s'y applique.

(3) Les équipes de protection des navires à passagers doivent être autorisées par les Parties à détenir de manière légale les armes à feu, munitions et équipements individuels indispensables à leur mission. Les équipes de protection des navires à passagers peuvent porter les armes de service, munitions et équipements individuels indispensables à leur mission pendant toute la durée du trajet dans l'espace couvert par le présent Accord.

(4) Les équipes de protection des navires à passagers exercent leurs fonctions en uniforme ou, de manière exceptionnelle, en tenue civile dans des conditions conformes au droit et à la réglementation de la Partie d'envoi. Tout agent d'une équipe de protection des navires à passagers se distingue d'un agent privé par la détention d'un document d'identification de l'Etat. Les agents d'équipes de protection des navires à passagers déployés en tenue civile ont également à leur disposition un signe distinctif qui peut être porté de manière visible pour l'exécution de certaines missions.

(5) *a)* Hormis l'exception mentionnée au paragraphe 5(b), lorsqu'un navire de l'une des Parties est à quai dans un port situé hors du territoire de la Partie d'envoi, les agents de l'équipe de protection de navire à passagers restent à bord du navire et leurs armes à feu, munitions et équipements individuels sont en permanence placés à bord en lieu sûr ou sous le contrôle d'au moins un membre de l'équipe.

b) À titre exceptionnel, les agents d'une équipe de protection des navires à passagers sont autorisés à débarquer avec leur arme à feu hors du territoire de la Partie d'envoi pour des raisons opérationnelles, après accord des autorités de police compétentes à terre.

(6) Le déploiement d'équipes de protection des navires à passagers fait l'objet d'une information préalable par la Partie d'envoi à l'autre Partie.

(7) Les modalités pratiques de déploiement desdites équipes de protection des navires à passagers sont définies entre les Parties dans un arrangement séparé au titre du présent Accord.

CHAPITRE III

MESURES VISANT À FAIRE CESSER LES ACTES ILLICITES RELEVANT DU CHAMP D'APPLICATION DU PRÉSENT ACCORD EN MER ET DANS LES PORTS

Article 9

Intervention en situation d'urgence des agents privés et des équipes de protection des navires à passagers de la Partie d'envoi lorsqu'ils se trouvent dans la mer territoriale ou les eaux intérieures de l'autre Partie, regardé comme l'État côtier

(1) Il y a situation d'urgence :

a) lorsque le fait d'attendre l'intervention des autorités compétentes de l'État côtier peut mettre en danger la vie ou l'intégrité physique des personnes ou,

b) lorsque la perpétration d'un acte mettant en danger la vie ou l'intégrité physique des personnes ne permet pas d'attendre l'intervention des autorités compétentes de l'État côtier.

(2) Dans les situations d'urgence définies au paragraphe 1(b) du présent article, les agents privés déployés sur un navire conformément à l'article 7 du présent Accord peuvent agir en légitime défense dans les limites fixées par le droit de la Partie d'envoi et de l'État côtier. Dans une telle situation, les personnes maîtrisées par les agents privés sont placées sous l'autorité du commandant du navire, qui informe les autorités compétentes de l'État côtier dans les meilleurs délais possibles.

(3) Dans les situations d'urgence définies aux paragraphes 1(a) et (b) du présent article, les équipes de protection des navires à passagers déployées conformément à l'article 8 du présent Accord peuvent prendre les mesures provisoires nécessaires pour écarter un danger imminent pesant sur la vie ou l'intégrité physique des personnes, en faisant un emploi raisonnable de la force, y compris de leur arme de service, dans les limites fixées par le droit de la Partie d'envoi et de l'État côtier. Dans une telle situation, les équipes de protection des navires à passagers ne peuvent plus intervenir dès lors que les autorités compétentes de l'État côtier sont en capacité de prendre les mesures nécessaires.

(4) L'État côtier est informé dans les meilleurs délais possibles par le commandant du navire de l'intervention des équipes de protection des navires à passagers. Il prend les mesures qui s'imposent pour écarter le danger et reprendre le contrôle de la situation. Dans une telle situation, l'État côtier peut formuler des demandes aux équipes de protection des navires à passagers de la Partie d'envoi.

(5) L'ensemble des mesures prises par les équipes de protection des navires à passagers en vertu de l'article 9 sont exécutées dans le respect du droit de l'État côtier. Les mesures prises par les équipes de protection des navires à passagers conformément à tout cadre opérationnel convenu antérieurement ou aux demandes visées au paragraphe 4 relèvent de la responsabilité de l'État côtier.

(6) Les équipes de protection des navires à passagers se voient dispenser une formation sur le droit applicable à leurs fonctions, y compris sur le droit relatif à l'emploi de la force applicable dans chaque Partie au sein de l'espace couvert par le présent Accord.

(7) Toute personne appréhendée par une équipe de protection des navires à passagers est placée sous l'autorité du commandant du navire.

Article 10

Action des forces d'intervention

(1) En cas d'acte illicite pouvant mettre en danger la vie ou l'intégrité physique des personnes, tel que défini à l'article 3 de la Convention SUA, qui nécessite une réponse des forces d'intervention, la gestion de crise aux niveaux gouvernemental et opérationnel est mise en œuvre de la façon suivante :

a) lorsque l'acte est commis dans la mer territoriale ou les eaux intérieures au sein de l'espace couvert par le présent Accord, à bord d'un navire battant pavillon d'un État, quel qu'il soit, l'État côtier assure la gestion de crise aux niveaux gouvernemental et opérationnel. Si nécessaire, cette Partie peut demander le concours de l'autre Partie.

b) Lorsque l'acte est commis dans l'espace couvert par le présent Accord mais à l'extérieur de la mer territoriale ou des eaux intérieures de l'une ou l'autre des Parties, à bord d'un navire battant pavillon de l'une des Parties, l'État du pavillon assure la gestion de crise aux niveaux gouvernemental et opérationnel. Toutefois, en fonction de l'évaluation de la situation, cette Partie peut demander le concours de l'autre Partie ou proposer que l'autre Partie assure la responsabilité de la gestion de crise.

c) Les Parties au présent Accord peuvent convenir d'une intervention conjointe lorsque l'acte est commis à l'intérieur de l'espace couvert par le présent Accord mais à l'extérieur de la mer territoriale ou des eaux intérieures de l'une ou l'autre des Parties, à bord d'un navire ne battant pavillon d'aucune des Parties. Les autorités compétentes des Parties se coordonnent sur les modalités de consultation de l'État du pavillon et, le cas échéant, sur toute intervention à mener après accord de l'État du pavillon.

(2) La décision d'apporter à l'autre Partie un concours impliquant l'emploi de la force, ou de céder la gestion de crise aux niveaux gouvernemental et opérationnel en cas d'intervention, est prise par les autorités gouvernementales.

(3) Les forces d'intervention engagées dans des actions dans le cadre du présent article restent sous l'autorité de la chaîne hiérarchique de l'État dont elles relèvent. Ces forces d'intervention peuvent être chargées de la neutralisation de la menace et de la gestion des conséquences de l'acte illicite, notamment de la protection des vies et de la prise en charge des victimes.

(4) Lorsque les agents des forces d'intervention d'une des Parties agissent dans la mer territoriale ou les eaux intérieures de l'autre Partie, ou à bord d'un navire ou d'un aéronef de l'autre Partie, ils respectent le droit de cette dernière.

(5) À bord d'un navire en mer, toute mesure restreignant la liberté individuelle des personnes prise au cours d'une intervention par les forces d'intervention est exécutée dans le respect du droit de l'État dont elles relèvent ainsi que :

a) du droit en vigueur dans l'État côtier, tant que le navire se trouve dans la mer territoriale ou les eaux intérieures de celui-ci ;

b) du droit de l'État du pavillon lorsque le navire se trouve à l'extérieur de la mer territoriale ou des eaux intérieures ;

conformément à la CNUDM.

(6) Afin de se préparer à d'éventuelles situations de menaces à la sûreté maritime, les Parties élaborent un plan conjoint qui précise les modalités de déploiement de leurs forces, y compris de leurs forces d'intervention. Ce plan est régulièrement mis à jour par les autorités compétentes des Parties.

(7) À la suite d'un incident :

a) les Parties coordonnent leurs communications gouvernementales respectives pour faire des déclarations publiques, notamment en ce qui concerne les informations relatives à l'emploi de la force et à la prise en charge des victimes ;

b) les Parties se coordonnent pour la mise en place de mesures visant à réduire le risque de voir se produire à nouveau des actes illicites, conformément à la réglementation applicable.

CHAPITRE IV
DISPOSITIONS PARTICULIÈRES

Article 11

Dispositions financières

Chaque Partie supporte les coûts qui lui incombent conformément au présent Accord, sans préjudice de son article 14.

Article 12

Coopération en matière d'enquêtes

12A : coopération en matière d'enquêtes pénales faisant suite à des infractions présumées commises par une tierce partie ou un membre du personnel

(1) Les Parties se prêtent mutuellement assistance dans toute la mesure du possible dans les enquêtes concernant :

a) des infractions présumées commises par des auteurs soupçonnés de tout acte illicite pouvant mettre en danger la vie ou l'intégrité physique des personnes, tel que défini à l'article 3 de la Convention SUA ; et

b) des infractions présumées commises par un membre du personnel dans l'exercice de ses fonctions en vertu du présent Accord.

(2) Les enquêtes sont menées conformément aux accords de coopération judiciaire en vigueur entre les Parties et de manière conforme au droit de chaque Partie. Les Parties peuvent convenir de la mise en place d'équipes conjointes d'enquête en tant que de besoin.

12B : coopération dans d'autres domaines concernant des faits commis par un membre du personnel

Les Parties se prêtent mutuellement assistance dans toute la mesure du possible dans les enquêtes concernant tout autre fait commis par un membre du personnel ne constituant pas une infraction présumée, mais nécessitant une enquête conformément au droit des Parties. Cette coopération est mise en œuvre dans le respect du droit de chacune des Parties.

Article 13

Juridiction compétente pour les infractions commises par un ou plusieurs membre(s) du personnel

(1) Chaque Partie conserve le droit d'exercer par priorité sa juridiction sur les membres de son personnel s'agissant de toute infraction présumée avoir été commise dans l'exercice de leurs fonctions, conformément aux dispositions du présent Accord.

Les Parties s'informent mutuellement des décisions finales prises par leurs juridictions dans le cadre des procédures juridictionnelles engagées.

(2) Dans la mesure où son droit le permet, la Partie ayant le droit d'exercer par priorité sa juridiction examine avec bienveillance les demandes de renonciation à l'exercice de sa juridiction présentées par l'autre Partie, lorsque ces demandes sont fondées sur des motifs raisonnables.

(3) La Partie qui a le droit d'exercer par priorité sa juridiction informe l'autre Partie dans les meilleurs délais possibles de toute décision d'exercer sa juridiction ou d'y renoncer.

(4) Les Parties coopèrent, si nécessaire et dans le respect de leur droit national, conformément aux dispositions existantes, pour arrêter un membre du personnel suspecté d'avoir commis une infraction dans l'exercice de ses fonctions en vertu du présent Accord et, le cas échéant, pour l'extrader vers la Partie qui exerce sa compétence juridictionnelle en matière d'infractions présumées.

(5) Si une juridiction de l'une des Parties condamne un membre du personnel de l'autre Partie dans le cadre de toute infraction commise dans l'exercice de ses fonctions en vertu du présent Accord, toute demande présentée par la Partie dont relève ledit membre du personnel en vertu de toute disposition relative au transfèrement des personnes condamnées en vigueur entre la France et le Royaume-Uni est dûment prise en considération.

(6) Lorsqu'un membre du personnel a été jugé conformément aux dispositions du présent article et a été acquitté ou condamné, il ne peut être jugé une nouvelle fois pour la même infraction par une juridiction de l'autre Partie.

Article 14

Règlement des dommages

14A : dommages causés à une Partie, à un membre de son personnel ou à ses biens par l'autre Partie ou son personnel

(1) Chaque Partie renonce à toute demande d'indemnisation à l'encontre de l'autre Partie ainsi qu'à l'encontre des membres du personnel de cette autre Partie pour les dommages causés à son personnel ou à ses biens dans l'exercice de leurs fonctions ou en lien avec l'exercice de leurs fonctions en vertu du présent Accord. Nonobstant

ce qui précède, lorsqu'un dommage a été causé par le personnel de l'autre Partie à la suite d'une faute intentionnelle, par exemple dans les cas impliquant une intention délibérée de provoquer un dommage, ou d'une négligence grave, les Parties décident à l'amiable d'un commun accord :

- (i) s'il y a eu faute intentionnelle ou négligence grave,
- (ii) si ladite faute intentionnelle ou négligence grave a provoqué le dommage, et
- (iii) de la somme à payer par l'une des Parties pour indemniser l'autre des dommages subis.

14B : dommages causés à une tierce partie ou à ses biens par l'une des Parties ou son personnel

(1) Si nécessaire et dans le respect du droit de la Partie sur le territoire de laquelle l'action est introduite, l'autre Partie peut demander à ladite Partie de prendre sa place dans toute procédure amiable de règlement des différends ou procédure judiciaire, sans préjudice des règles d'indemnisation des dommages définies au paragraphe suivant. Chaque Partie prend dûment en considération une telle demande de l'autre Partie.

(2) Sous réserve des dispositions de toute décision finale d'une juridiction ou faisant suite à une procédure de règlement du différend à l'amiable, l'indemnisation du dommage causé à une tierce partie est répartie d'un commun accord entre les Parties conformément aux principes suivants :

- a) si le dommage est imputable à une seule des Parties, ladite Partie paie le montant total de l'indemnisation ;
- b) si le dommage est imputable aux deux Parties, ou s'il n'est pas possible d'imputer la responsabilité à l'une ou l'autre des Parties, le montant de l'indemnisation est partagé entre les Parties.

Article 15

Protection des informations

(1) Les échanges par les Parties d'informations comprenant des données à caractère personnel se font conformément au droit international, aux obligations des Parties en vertu d'autres accords et au droit de chaque Partie.

(2) L'échange d'informations classifiées dans le cadre du présent Accord se fait conformément à l'Accord de sécurité.

Article 16

Suivi de la coopération

Un groupe de coordination et de suivi, composé de représentants des Parties chargés de la mise en œuvre du présent Accord, se réunit annuellement ou à la demande de l'une des Parties afin d'examiner le fonctionnement du présent Accord et ses procédures de mise en œuvre.

Article 17

Règlement des différends

Tout différend entre les Parties concernant l'application ou l'interprétation du présent Accord est réglé par voie de consultation et/ou de négociation.

Article 18

Dispositions finales

(1) Chaque Partie notifie par écrit à l'autre Partie, par la voie diplomatique, l'accomplissement des procédures internes requises en ce qui la concerne pour l'entrée en vigueur du présent Accord. L'Accord entre en vigueur le premier jour du deuxième mois suivant la date de réception de la dernière de ces notifications.

(2) Le présent Accord peut être amendé par écrit à tout moment d'un commun accord entre les Parties. Les amendements entrent en vigueur selon les modalités prévues au paragraphe 1.

(3) Chaque Partie peut suspendre temporairement tout ou partie du présent Accord si cette suspension est nécessaire pour des raisons de sécurité nationale. Une telle suspension ne prend effet qu'à compter de la date de réception de sa notification par l'autre Partie par la voie diplomatique.

(4) Chaque Partie peut dénoncer à tout moment le présent Accord par notification écrite adressée à l'autre Partie. Cette dénonciation prend effet six mois après la date de sa notification.

(5) La dénonciation du présent Accord n'affecte pas les droits ou obligations nés ou contractés préalablement à cette dénonciation.

En foi de quoi, les représentants des deux Parties, dûment autorisés à cet effet, ont signé le présent Accord.

Fait à Paris, le 26 juillet 2021, en deux exemplaires originaux, en langues française et anglaise, les deux versions faisant également foi.

Pour le Gouvernement
de la République française :
JEAN-YVES LE DRIAN
*ministre de l'Europe
et des Affaires étrangères*

Pour le Gouvernement
du Royaume-uni de Grande-Bretagne
et d'Irlande du nord :
DOMINIC RAAB
*ministre des Affaires étrangères,
du Commonwealth
et du Développement international,
ministre d'État*

**Projet de loi
autorisant l'approbation de l'accord entre le Gouvernement de la République française
et le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord
relatif à la coopération sur les questions de sûreté maritime et portuaire
s'agissant spécifiquement des navires à passagers dans la Manche**

NOR : EAEJ2217771L/Bleue-1

ÉTUDE D'IMPACT

I. Situation de référence

L'accord intergouvernemental franco-britannique relatif à la coopération sur les questions de sûreté maritime et portuaire s'agissant spécifiquement des navires à passagers dans la Manche s'inscrit dans la continuité des travaux engagés depuis 2015 dans le cadre de la lutte contre la menace terroriste et vise à structurer la coopération bilatérale franco-britannique en matière de sûreté maritime et portuaire.

Dans un contexte de menace terroriste amplifiée par les attentats de 2015, les autorités françaises et britanniques sont convenues de la nécessité de renforcer la sûreté maritime dans la Manche. Afin de réduire la vulnérabilité des navires à passagers assurant les liaisons maritimes entre la France et le Royaume-Uni, le Premier ministre a autorisé, le 14 avril 2016, le déploiement d'agents armés de l'État à bord des navires à passagers battant pavillon français. En l'absence de tout accord avec les autorités du Royaume-Uni, ces agents devaient cependant cesser leur mission lors de l'entrée des navires dans les eaux sous souveraineté britannique. Afin de leur permettre de poursuivre leur mission durant la totalité du transit, un arrangement technique permettant l'embarquement d'équipes de protection de navires à passagers (EPNAP)¹ françaises à bord des navires à passagers battant pavillon français² a été conclu entre la ministre des armées française et le secrétaire d'État pour l'intérieur du Royaume-Uni en décembre 2016³. Dans la continuité de cet arrangement technique, des négociations ont visé, au cours de l'été 2017, à convaincre les autorités britanniques du bien fondé d'un accord intergouvernemental établissant une coopération bilatérale structurée en la matière.

¹ Ces équipes sont composées de gendarmes maritimes, pouvant être renforcés par des fusiliers marins.

² Arrangement entre la ministre des Armées de la République française et le secrétaire d'État pour l'Intérieur du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord relatif au déploiement d'agents de l'État français embarqués sur des lignes de ferries, signé le 9 décembre 2016 (non publié). Cet arrangement est reconduit annuellement dans l'attente de l'établissement d'un accord intergouvernemental.

³ Prorogé à plusieurs reprises, cet arrangement technique expirera le 31 septembre 2022.

Le principe de cet accord a été validé par les deux États en décembre 2017, à l'occasion de la réunion du *High Level Group* (HLG) et annoncé lors du sommet de Sandhurst en janvier 2018.

Inspiré pour partie des dispositions pertinentes du traité de Prüm relatif à l'approfondissement de la coopération transfrontalière en vue de lutter contre le terrorisme, la criminalité transfrontalière et la migration illégale (traité auquel le Royaume-Uni n'est pas partie)⁴, cet accord s'articule autour de quatre chapitres, dont les deux principaux portent sur les mesures de coopération visant à prévenir et à faire cesser les actes illicites en mer et dans les ports. Ainsi, le présent accord encadre, notamment, le déploiement d'agents privés ou d'agents des États français ou britannique à bord des navires battant pavillon respectivement français ou britannique ainsi que les modalités d'une intervention conjointe visant à apporter une première réponse en cas d'acte illicite pouvant mettre en danger la vie ou l'intégrité physique des personnes, tel que défini à l'article 3 de la Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime, adoptée à Rome le 10 mars 1988, dénommée « convention SUA »⁵, à bord d'un navire à passagers en transit dans la zone géographique de l'accord située entre les rives des deux États en Atlantique, Manche et en mer du Nord, y compris les îles anglo-normandes et dont les coordonnées sont précisées dans l'article 3 de l'accord.

II. Historique des négociations

Les négociations avec les Britanniques ont été conduites par le secrétariat général de la défense et de la sécurité nationale (SGDSN) et le ministère de l'Europe et des affaires étrangères (MEAE), avec le soutien des ministères concernés (ministères des armées, de l'intérieur, de la justice et chargé des transports). À la suite de plusieurs mois de concertation interministérielle et de négociations bilatérales, et dans la continuité des travaux engagés avec les Britanniques depuis 2015, notamment au sein de la comitologie mise en place par les accords de Lancaster House⁶, les Parties ont abouti à un texte permettant de structurer la coopération franco-britannique en matière de sûreté du trafic de navires à passagers dans la Manche.

Ce groupe de travail interministériel, mené sous l'égide du SGDSN, a ainsi abouti à un projet d'accord susceptible d'être soumis au Royaume-Uni à l'été 2019, date à laquelle les négociations ont débuté après une présentation, à Londres, du projet de texte aux autorités britanniques, très soucieuses de comprendre la genèse et les objectifs recherchés. Freinées par la crise sanitaire en 2020, les négociations ont pu reprendre sous l'impulsion du SGDSN sur un rythme soutenu au premier semestre 2021.

La prise en considération des îles anglo-normandes dans le champ d'application de l'accord a fait l'objet de nombreuses discussions, afin que, sans remettre en question le caractère strictement

⁴ [Traité relatif à l'approfondissement de la coopération transfrontalière en vue de lutter contre le terrorisme, la criminalité transfrontalière et la migration illégale](#), fait à Prüm le 27 mai 2005.

⁵ [Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime](#) et [décret n°2018-782 du 10 septembre 2018](#) portant publication de la convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime.

⁶ Les accords de Lancaster House signés le 2 novembre 2010 désignent deux traités, une lettre d'intention signée par les deux ministres de la Défense et une déclaration au sommet. [Le premier traité](#) concerne notamment la coopération en matière de défense et de sécurité. Le Président de la République français et le Premier ministre britannique restent à la tête de la relation bilatérale, les conseillers en matière de sécurité et de diplomatie formant le *Senior Level Group*.

bilatéral de l'accord, une attention particulière soit portée au statut des îles de Jersey et Guernesey⁷. Il a finalement été décidé que ces dernières feraient partie du champ d'application territorial étant donné que leurs eaux sont traversées par certaines liaisons maritimes transmanche. A cet égard, les dispositions de l'accord seront mises en œuvre par l'intermédiaire d'arrangements entre le Royaume-Uni et les îles anglo-normandes. Ces arrangements, auxquels la France ne sera pas partie mais qui lui seront communiqués, auront pour seul objet de décider la mise en œuvre de l'accord dans les eaux des îles anglo-normandes sans en altérer aucunement le contenu.

Au cours des négociations, la Partie britannique a plus particulièrement sollicité la Partie française sur l'interprétation des stipulations de la convention de Montego Bay relatives au droit applicable à bord des navires privés battant pavillon d'un État dans les eaux sous souveraineté d'un autre État, sur la référence à l'article 3 de la « convention SUA » ainsi que sur les compétences du capitaine du navire, sur les stipulations portant sur les enquêtes, diligentées ou non dans un cadre pénal, et sur les priorités de juridiction. Les particularités des systèmes juridictionnels respectifs ont suscité des échanges nourris. Les Parties se sont attachées, dans ce cadre, à ne pas remettre en cause les mécanismes usuels applicables dans le domaine de l'entraide judiciaire en matière pénale.

Les négociations ont abouti au cours du mois de juin 2021. En l'absence de perspective à court terme de sommet franco-britannique, la rencontre du 26 juillet 2021 réunissant à Paris les ministres britanniques des Affaires étrangères et de la Défense et leurs homologues français au format « 2+2 » initié par le traité de coopération militaire de Lancaster House (2010), est apparue comme une opportunité à saisir pour procéder à la signature de cet accord.

La signature de ce texte devra être complétée par la rédaction d'un arrangement technique précisant, dans ce nouveau cadre, les modalités d'embarquement des EPNAP et par l'élaboration d'une planification conjointe en matière d'opérations de contre-terrorisme maritime⁸. Ce nouvel arrangement devrait être préparé courant 2022 puis signé à l'issue du processus d'autorisation parlementaire d'approbation du présent accord.

III. Objectifs de l'accord

L'objectif général de l'accord est de structurer la coopération bilatérale franco-britannique en matière de sûreté maritime et portuaire. Il constitue une réelle avancée opérationnelle, diplomatique et juridique et vise à partager les informations relatives aux menaces dans le domaine maritime dans la Manche, déployer des agents privés ou des équipes d'agents des États français ou britannique à bord des navires battant pavillon français ou britannique et être en mesure de conduire une intervention conjointe franco-britannique de contre-terrorisme maritime, en cas d'évènement survenant sur un navire d'intérêt dans la zone de l'accord. L'accord vise enfin à organiser les priorités de juridiction et le règlement des dommages.

⁷ Chacune de ces îles est une possession de la couronne britannique. Les îles et leurs dépendances sont partagées entre deux bailliages (nom donné à la subdivision administrative propre aux îles anglo-normandes) :

- le bailliage de Jersey (l'île de Jersey avec ses écueils inhabités) ;
- le bailliage de Guernesey (les îles de Guernesey, Sercq, Aurigny et leurs dépendances).

Dans le cadre du bailliage de Guernesey, Sercq et Aurigny sont elles-mêmes autonomes, chacune ayant son propre parlement et son administration locale. Les deux bailliages jouissent d'une autonomie interne, sauf pour la défense et la diplomatie. Une loi du Royaume-Uni ne s'applique à un bailliage que sur la demande d'un gouvernement insulaire.

⁸ Voir *infra*, partie IV A) sur les conséquences administratives.

1 Sur le partage des informations

Le partage d'informations d'intérêt tel que prévu par les articles 4 et 5 de l'accord comprend essentiellement :

- le partage de l'évaluation de la menace visant la sûreté maritime et portuaire dans la zone de l'accord ;
- le recueil d'informations par les dispositifs déployés de protection des navires ;
- les échanges de bonnes pratiques dans le domaine de la sûreté maritime et portuaire.

Ce partage d'informations est notamment encadré par l'accord général de sécurité entre la France et le Royaume-Uni, signé à Londres le 27 mars 2008⁹ pour ce qui concerne l'échange de données classifiées, et s'appuie par ailleurs sur les procédures opérationnelles déjà en vigueur¹⁰.

2 Sur le déploiement des agents privés et des agents de l'État sur les navires à passagers

2.1 Le déploiement aux fins de prévention des actes illicites

a) Le déploiement des agents privés de protection des navires

La mise en place d'agents privés de sécurité sur des navires battant pavillon français, telle qu'elle est prévue par l'article 7 de l'accord est autorisée, au regard du droit français, par les dispositions de l'article L. 5441-1 du code des transports¹¹, dans sa rédaction résultant de l'article 61 de la loi n° 2016-816 du 20 juin 2016 pour l'économie bleue, dite loi « Leroy » et du 4° de l'article L. 611-1 du code de la sécurité intérieure¹². Ces dispositions permettent de confier à des agents privés une mission de protection -sans autre précision- contre des menaces d'actes définis aux articles 224-6 à 224-8 du code pénal¹³ ou d'actes de terrorisme tels que définis au titre II du livre IV du code pénal. Toutefois, dans le cadre du présent accord, cette mission de protection est limitée aux actes illicites pouvant mettre en danger la vie ou l'intégrité physique des personnes. En effet, les infractions visées aux articles 224-6 à 224-8 du code pénal portent sur le détournement de navires et visent en réalité les actes de piraterie. Or, la mission de protection à ce titre ne peut être exercée qu'au-delà de la mer territoriale, dans des zones fixées par arrêté du Premier ministre, lesquelles n'incluent pas la zone géographique couverte par l'accord.

Depuis la loi n° 2017-258 du 28 février 2017 relative à la sécurité publique¹⁴, l'activité de protection mentionnée à l'article L. 5441-1 du code des transports¹⁵ peut être exercée dans les eaux territoriales et les eaux intérieures maritimes françaises, après autorisation du préfet maritime ou du délégué du

⁹ [Décret n° 2008-1333 du 16 décembre 2008](#) portant publication de l'accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord concernant la protection réciproque des informations classifiées, signé à Londres le 27 mars 2008.

¹⁰ Notamment au travers d'un protocole de coopération institutionnelle judiciaire et policière en matière de lutte contre les formes graves de criminalité du 7 septembre 2015, d'un arrangement technique concernant l'échange d'informations sur le White Shipping dans la Manche et le Pas de Calais du 20 novembre 2017 et du réseau AQUAPOL de coopération policière européenne liée au milieu maritime et fluvial.

¹¹ [Article L.5441-1 du code des transports.](#)

¹² [Article L. 611-1, 4° du code de la sécurité intérieure.](#)

¹³ [Articles 224-6 à 224-8 du code pénal.](#)

¹⁴ [Loi n° 2017-258 du 28 février 2017 relative à la sécurité publique.](#)

¹⁵ Voir *supra*.

Gouvernement pour l'action de l'État en mer lorsqu'il existe un risque exceptionnel d'atteinte à la vie des personnes embarquées sur le navire.

En application des dispositions de l'article L. 5442-3 du code des transports¹⁶, les agents privés français peuvent être armés. Toutefois, au regard de l'interdiction légale faite aux agents privés britanniques d'être armés et des difficultés pour les autorités du Royaume-Uni d'admettre dans leurs eaux sous souveraineté des agents privés étrangers armés, il a été convenu que les agents privés déployés à bord des navires battant pavillon de l'un ou l'autre État, durant les liaisons transmanche, ne seraient pas armés.

b) Le déploiement des équipes de protection des navires à passagers (EPNAP)

Le déploiement des agents de l'État se fonde pour la partie française sur les dispositions des articles L. 3211-3 du code de la défense¹⁷ et L. 421-1 du code de la sécurité intérieure¹⁸, dans leur rédaction résultant de la loi du 13 juillet 2018 relative à la programmation militaire pour les années 2019-2025 et portant diverses dispositions intéressant la défense¹⁹. Ces dispositions autorisent en effet les gendarmes à exercer leur mission en haute mer à bord des navires à passagers.

Dans le cadre de la prévention des actes illicites, les stipulations de l'article 8 de l'accord précisent que les compétences des agents de l'État s'exercent conformément à la législation de l'État dont ils sont ressortissants²⁰. Pour ce qui concerne les agents français, l'accord organise les compétences telles qu'elles sont reconnues aux gendarmes maritimes en matière de police administrative. En premier lieu, les agents, dans le cadre de leurs prérogatives en matière de police administrative, peuvent patrouiller afin de dissuader et de détecter des actes illicites tels que définis à l'article premier de l'accord. Les autres prérogatives sont exercées, en second lieu, sur le fondement du I de l'article 78-2-4 du code de procédure pénale²¹. Par ailleurs, l'article 8 (3) de l'accord prévoit que les agents des EPNAP doivent être autorisés à détenir et porter les armes à feu, munitions et équipements individuels indispensables à leur mission.

2.2. Le déploiement aux fins de cessation des actes illicites

Les stipulations de l'article 9 prévoient, aux fins de cessation d'un danger pour la vie et l'intégrité physique des personnes embarquées, qu'il s'agisse de l'équipage ou des passagers, l'intervention des agents privés et des agents de l'État. Ces agents ne peuvent intervenir que lorsque se présente une « situation d'urgence ». Cette notion est définie par le paragraphe 1 de l'article 9 de l'accord, inspiré de l'article 25 du traité de Prüm. Dans ce cadre, il y a situation d'urgence :

- lorsque le fait d'attendre l'intervention des autorités compétentes de l'État côtier peut mettre en danger la vie ou l'intégrité physique des personnes ou,
- lorsque la perpétration d'un acte mettant en danger la vie ou l'intégrité physique des personnes ne permet pas d'attendre l'intervention des autorités compétentes de l'État côtier.

a) L'intervention des agents privés

¹⁶ [Article L. 5442-3 du code des transports.](#)

¹⁷ [Article L. 3211-3 du code de la défense.](#)

¹⁸ [Article L. 421-1 du code de la sécurité intérieure.](#)

¹⁹ [Loi n° 2018-607 du 13 juillet 2018 relative à la programmation militaire pour les années 2019 à 2025 et portant diverses dispositions intéressant la défense.](#)

²⁰ Les compétences des agents britanniques en matière de police administrative prévues par cet accord sont conformes à la législation britannique (*Policing and Crime Act 2017*, Chapitres 5, 6 et 7). Ces compétences cessent à l'entrée du navire dans la mer territoriale ou les eaux intérieures françaises et jusqu'à leur sortie.

²¹ [Article 78-2-4 du code de procédure pénale.](#)

Quelles que soient les eaux dans lesquelles survient une situation d'urgence (haute mer, eaux sous souveraineté de l'une ou l'autre des Parties), ces agents ne sont autorisés à faire usage que de la seule légitime défense telle qu'elle est définie par les législations de la Partie d'envoi et de l'État côtier²². S'agissant du droit français, l'exercice de la légitime défense est régi par les dispositions des articles 122-5 et 122-7 du code pénal²³.

b) L'intervention des agents de l'État

L'accord permet à ces agents de mettre en œuvre les « mesures provisoires nécessaires » visées à l'article 9 (3) ayant pour finalité la cessation des actes illicites y compris en recourant à la force. Le concept de « mesures provisoires nécessaires » est analogue aux stipulations du traité de Prüm. Elles impliquent que les personnes faisant l'objet de mesures de coercition soient remises au capitaine du navire à charge pour ce dernier de les remettre aux autorités judiciaires. Aucune mesure de police judiciaire, telle que le placement en garde à vue, l'interrogatoire ou la perquisition, n'est prévue.

S'agissant de l'usage des armes, les règles s'appliquant aux gendarmes français dans l'exercice de cette mission résultent des articles L. 2338-3 du code de la défense²⁴ et L. 435-1 du code de la sécurité intérieure²⁵ lorsque la commission d'un acte illicite survient dans les eaux sous souveraineté de l'État français et en haute mer. Dans l'hypothèse d'un acte illicite se produisant alors que le navire battant pavillon français se trouve dans les eaux sous souveraineté britannique, les règles résultant de la législation du Royaume-Uni s'appliqueront²⁶, en application des stipulations de l'article 9 (5) qui prévoient que toute mesure prise par les agents des EPNAP en vertu de l'article 9 sont exécutées dans le respect du droit de l'État côtier.

Enfin, s'agissant de l'intervention des agents britanniques dans les eaux sous souveraineté française, son articulation avec l'ordre juridique interne est plus précisément développée dans le paragraphe IV.B.c) *infra*.

3 Sur la conduite d'une action conjointe franco-britannique

L'article 10 organise la répartition des responsabilités de gestion de crise entre les Parties aux niveaux gouvernemental et opérationnel et les possibilités de concours qu'elles peuvent s'apporter mutuellement selon l'espace dans lequel la crise se déroule. Cet article fixe par ailleurs le cadre d'intervention des forces autres que les EPNAP par les deux États. Il appelle, enfin, la rédaction d'une planification conjointe précisant les modalités de déploiement de l'ensemble des forces de chaque Partie²⁷.

²² S'agissant du droit britannique, l'exercice de la légitime défense est régi par les dispositions de la Section 3 (1) du *Criminal Law Act 1967* et la *Common Law (self defence)*.

²³ [Articles 122-5 et 122-7 du code pénal.](#)

²⁴ [Article L. 2338-3 du code de la défense.](#)

²⁵ [Article L. 435-1 du code de la sécurité intérieure.](#)

²⁶ Voir notamment la Section 3 (1) du *Criminal Law Act 1967*, la *Common Law (self defence)* et la Section 117 *Police and Criminal Evidence Act (PACE)* 1984.

²⁷ Voir *infra*, partie IV B) sur les conséquences administratives.

Le fondement juridique de cette intervention est, pour partie, déterminé par les articles L. 1521-1 et suivants du code de la défense²⁸ relatifs à l'exercice par l'État de ses pouvoirs de police en mer (articles L. 1521-1 à L. 1521-18) et aux modalités de recours à la coercition et de l'emploi de la force en mer²⁹.

4 Sur les priorités de juridiction et le règlement des dommages

Les articles 12 et 13 ont été rédigés à l'aune des dispositions relatives à l'entraide judiciaire figurant dans l'accord de commerce et de coopération entre l'Union européenne et le Royaume-Uni du 30 décembre 2020.

S'agissant de l'article 12 A, la faculté de la mise en place d'équipes conjointes d'enquêtes résulte d'une demande de la France, laquelle ne souhaitait pas en faire une obligation, susceptible de remettre en cause la coopération judiciaire existante entre les deux États.

La rédaction de l'article 12 B est le fruit d'un compromis entre les deux Parties visant à prendre en compte les spécificités du droit britannique en matière d'enquête (tout fait ou difficulté, quels qu'ils soient, alors même qu'aucune infraction n'est constatée, appellent une enquête) et celles du droit français sur la dichotomie entre police administrative et police judiciaire.

L'article 13 porte sur les priorités de juridiction s'agissant des infractions présumées commises par les agents de l'État, dans l'exercice de leurs fonctions. Les agents privés ne sont pas concernés par ces stipulations. Cet article comprend des stipulations qui ont été reprises de celles contenues assez classiquement dans les accords de statut des forces (« *Status of Forces Agreement* », SOFA) conclus par la France. En l'espèce, la Partie française s'est inspirée du SOFA OTAN afin d'obtenir l'aval de la Partie britannique.

Le paragraphe 1 de l'article 13 prévoit les règles de partage de la compétence de juridiction en cas d'infraction commise par un des membres du personnel. Ainsi, les autorités compétentes de chaque Partie exercent par priorité leur droit de juridiction en cas d'infraction commise, dans l'exercice de leurs fonctions, par les membres du personnel de leur Partie. La Partie ayant le droit d'exercer par priorité sa juridiction peut y renoncer.

Le paragraphe 5 de l'article 13 prévoit que, dans le cas d'une condamnation d'un agent d'une Partie par une autre Partie, la Partie dont relève l'agent pourra demander le transfèrement de celui-ci. Le cadre juridique en la matière est défini par la Convention du Conseil de l'Europe sur le transfèrement des personnes condamnées de 1983³⁰ et son protocole additionnel de 1997³¹, ainsi que par l'accord de commerce et de coopération entre l'UE et la communauté européenne de l'énergie atomique, d'une part, et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord d'autre part de décembre 2020, dont l'article 633 précise qu'il vise à compléter les dispositions et faciliter l'application entre les États membres, d'une part, et le Royaume-Uni d'autre part, de la convention de Strasbourg. Ces deux textes sont visés dans le présent accord.

²⁸ [Articles L. 1521-1 et suivants du code de la défense.](#)

²⁹ S'agissant des fondements juridiques britanniques, ils sont prévus par le [Policing and Crime Act 2017](#), Chapitres 5, 6 et 7, dont le contenu est explicité par une [Factsheet on Border Security](#) et par un [Code of Practice](#).

³⁰ [Convention sur le transfèrement des personnes condamnées](#) et [décret portant publication](#) de la Convention sur le transfèrement des personnes condamnées.

³¹ [Protocole additionnel à la Convention sur le transfèrement des personnes condamnées](#) et [décret portant publication](#) du protocole additionnel à la Convention sur le transfèrement des personnes condamnées.

Le paragraphe 6 de l'article 13 réaffirme le principe « *non bis in idem* », qui constitue une règle classique de la procédure pénale, déjà connu du droit romain, d'après lequel « *nul ne peut être poursuivi ou puni pénalement à raison des mêmes faits* ». Cette règle, qui répond à une double exigence d'équité et de sécurité juridique, est reconnue et appliquée dans l'ordre juridique interne par l'ensemble des pays respectueux de l'État de droit. En France, elle figure notamment à l'article 368 du code de procédure pénale. Le principe « *non bis in idem* » est également consacré dans plusieurs instruments internationaux de protection des droits fondamentaux, tels que le pacte international relatif aux droits civils et politiques (article 14 § 7)³², le protocole n° 7 à la Convention européenne de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales (article 4)³³ et la charte des droits fondamentaux de l'Union européenne (article 50)³⁴. Le principe « *non bis in idem* » n'a pas seulement pour vocation de s'appliquer au niveau national, mais également dans les relations entre les États. Il a été repris dans l'accord de commerce et de coopération conclu entre l'UE et le Royaume-Uni du 30 décembre 2020³⁵.

L'article 14 relatif au règlement des dommages distingue les dommages causés par une Partie aux personnels ou aux biens de l'autre Partie, dans le cadre de l'application des stipulations de l'accord, des dommages causés à une partie tierce par l'une ou l'autre des Parties :

- dans le premier cas, chaque Partie renonce à toute demande d'indemnisation à l'encontre de l'autre Partie à l'exception du cas où le dommage a été causé à la suite d'une faute intentionnelle (intention délibérée de provoquer le dommage ou négligence grave par exemple). La nature intentionnelle de la faute, la réalité des dommages ainsi que le montant de la somme à payer pour indemniser ces dommages sont alors déterminés par accord amiable entre les Parties. ;
- Dans le second cas, l'indemnisation des dommages à la tierce Partie est supportée d'un commun accord soit totalement par la Partie à qui le dommage est entièrement imputable soit partagé entre les Parties si ce dommage est imputable aux deux Parties ou qu'il est impossible de l'imputer à une seule Partie. Par ailleurs, la Partie sur le territoire de laquelle l'action est introduite peut, si nécessaire, se voir demander par l'autre Partie de prendre sa place dans les procédures de règlement des différends (amiable ou judiciaire) sans préjudice de ces règles d'indemnisations.

³² [Pacte international relatif aux droits civils et politiques](#) et [décret portant publication](#) du Pacte international relatif aux droits civils et politiques.

³³ [Protocole n°7 à la Convention européenne de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales](#) et [décret portant publication](#) du Protocole n°7 à la Convention européenne de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales.

³⁴ [Charte des droits fondamentaux de l'Union européenne](#) et décret portant publication de la Charte des droits fondamentaux de l'Union européenne.

³⁵ Articles 601 et 639 de [l'accord de commerce et de coopération conclu entre l'UE et le Royaume-Uni du 30 décembre 2020](#).

IV. Conséquences estimées de la mise en œuvre de l'accord

Cet accord est susceptible d'emporter des conséquences dans les domaines juridique et administratif.

A) Conséquences juridiques

a. Articulation avec les accords ou conventions internationales existantes

Le présent accord s'articule avec les dispositions de l'ensemble des conventions suivantes, citées dans les visas de l'accord, pour lesquelles la France et le Royaume-Uni sont Parties :

- Convention des Nations-Unies sur le droit de la mer, adoptée à Montego Bay le 10 décembre 1982³⁶ ;
- Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime, adoptée à Rome le 10 mars 1988, dénommée « convention SUA »³⁷ ;
- Convention internationale sur la recherche et le sauvetage maritime, adoptée à Hambourg, le 27 avril 1979, dénommée « convention SAR »³⁸ ;
- Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, faite à Londres le 1er novembre 1974, ensemble ses amendements dont le Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires, dénommé « code ISPS »³⁹ ;
- Convention européenne d'entraide judiciaire en matière pénale, adoptée à Strasbourg le 20 avril 1959, son protocole additionnel du 17 mars 1978 et son deuxième protocole du 8 novembre 2001⁴⁰ ;
- Convention sur le transfèrement des personnes condamnées faite à Strasbourg le 21 mars 1983 et son protocole additionnel du 18 décembre 1997⁴¹.

b. Articulation avec le droit de l'Union européenne

S'agissant, en premier lieu, de la compétence de la France pour conclure l'accord envisagé, il y a lieu de relever que celui-ci vise essentiellement à permettre l'intervention d'agents missionnés par les Parties sur les navires à passagers dans la Manche, à des fins de sûreté maritime. Le champ couvert par l'accord ne se rattache donc pas à l'un des domaines dans lesquels l'Union dispose, au

³⁶ [Convention des Nations-Unies sur le droit de la mer](#) et [décret n° 96-774 du 30 août 1996](#) portant publication de la Convention des Nations unies sur le droit de la mer.

³⁷ [Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime](#) et [décret n°2018-782 du 10 septembre 2018](#) portant publication de la convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime

³⁸ [Convention internationale sur la recherche et le sauvetage maritime](#) et [décret n°85-580 du 5 juin 1985](#) portant publication de la convention internationale sur la recherche et le sauvetage maritime

³⁹ [Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer](#) et [décret n°80-369 du 14 mai 1980](#) portant publication de la convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer

⁴⁰ [Convention européenne d'entraide judiciaire en matière pénale](#) et [décret n°67-636 du 23 juillet 1967](#) portant publication de la convention européenne d'entraide judiciaire en matière pénale

⁴¹ [Convention sur le transfèrement des personnes condamnées](#) et [décret n°85-1053 du 30 septembre 1985](#) portant publication de la convention sur le transfèrement des personnes condamnées

titre de l'article 3, paragraphe 1 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne⁴², d'une compétence exclusive.

Cependant, il importe de souligner que, en vertu du paragraphe 2 de ce même article, l'Union dispose d'une compétence exclusive pour la conclusion d'un accord international dans la mesure où elle est susceptible d'affecter des règles internes ou d'en altérer la portée. En conséquence, l'ajout de la mention « *Les Parties se coordonnent pour la mise en place de mesures visant à réduire le risque de voir se produire à nouveau des actes illicites, conformément à la réglementation applicable* » dans l'article 10(7)b vise à assurer une application cohérente des mesures ISPS qui font déjà l'objet d'une mise en œuvre harmonisée au niveau de l'UE (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)⁴³. Cette précision a donc été jugée indispensable afin que l'engagement de coordination au niveau bilatéral ne soit pas de nature à avoir un impact sur l'application des règles européennes en vigueur.

L'article 9 de la décision (UE) 2021/689 du Conseil du 29 avril 2021 relative à la conclusion de l'accord de commerce et de coopération entre l'Union européenne et le Royaume-Uni⁴⁴ dispose que les États membres qui entendent négocier et conclure des accords bilatéraux avec le Royaume-Uni dans des domaines qui ne sont pas couverts par l'accord de commerce et de coopération informent la Commission européenne, en temps utile et dans le plein respect du principe de coopération loyale, de leurs intentions et de l'état d'avancement des négociations.

Enfin, s'agissant de la protection des données à caractère personnel, l'article 15 stipule que « *les échanges par les Parties comprenant des données à caractère personnel se font conformément au droit international, aux obligations des Parties en vertu d'autres accords et au droit de chaque partie* ». Ainsi, le renvoi au droit de chaque partie couvre, en ce qui concerne la France, le Règlement général sur la protection des données (RGPD)⁴⁵ et la directive dite « police – justice » (DPJ)⁴⁶. Le Royaume-Uni ayant fait l'objet d'une reconnaissance par la Commission européenne d'un niveau de protection équivalent aux exigences du droit de l'UE en matière de protection des données, tant au titre du RGPD (règlement d'exécution (UE) 2021/1772 de la Commission du

⁴² [Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne](#) et [Décret n° 2009-1466 du 1er décembre 2009](#) portant publication du traité de Lisbonne modifiant le traité sur l'Union européenne et le traité instituant la Communauté européenne.

⁴³ [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.

⁴⁴ [Décision \(UE\) 2021/689 du Conseil du 29 avril 2021](#) relative à la conclusion de l'accord de commerce et de coopération entre l'Union européenne et la Communauté européenne de l'énergie atomique, d'une part, et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, d'autre part, et de l'accord entre l'Union européenne et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord relatif aux procédures de sécurité pour l'échange d'informations classifiées et leur protection.

⁴⁵ [Règlement \(UE\) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016](#) relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel.

⁴⁶ [Directive \(UE\) 2016/680 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016](#) relative à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel par les autorités compétentes à des fins de prévention et de détection des infractions pénales, d'enquêtes et de poursuites en la matière ou d'exécution de sanctions pénales, et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la décision-cadre 2008/977/JAI du Conseil. Cette directive a été transposée en droit interne par la loi n° 2018-493 du 20 juin 2018 relative à la protection des données personnelles et l'ordonnance n° 2018-1125 du 12 décembre 2018 a depuis lors consolidé la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 modifiée relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés.

28 juin 2021⁴⁷) que de la directive dite « police-justice » (décision d'exécution (UE) 2021/1773 de la Commission du 28 juin 2021)⁴⁸, les transferts de données vers cet État, quelle que soit leur finalité, sont conformes au droit de l'Union européenne.

c. Articulation avec l'ordre juridique interne

Sur la question plus particulière de l'intervention des agents britanniques dans les eaux sous souveraineté française, la solution prônée par l'accord représente une véritable novation sur le plan juridique.

L'intervention d'agents étrangers sur le territoire français, destinée à faire cesser les actes illicites visés à l'article 1^{er}⁴⁹ et qui peut inclure le recours à la force, soulevait une question de constitutionnalité relative à l'exercice des conditions essentielles de la souveraineté nationale.

Par plusieurs avis, notamment celui du 25 novembre 2004⁵⁰, le Conseil d'État a considéré qu'en application du principe de valeur constitutionnelle selon lequel la défense de l'ordre public et la protection des libertés relèvent des seules autorités nationales, un acte de police, qu'il relève de la police administrative ou judiciaire, dès lors qu'il implique l'usage de la contrainte et qu'il est susceptible de conduire à une privation de liberté, ressortit à l'exercice des conditions essentielles de la souveraineté nationale et ne peut donc en principe être exécuté que par une autorité publique française ou sous son contrôle. Dans un avis du 28 septembre 2006⁵¹, le Conseil d'État a estimé que le pouvoir d'interpellation à la suite d'une infraction commise et constatée sur le territoire français ne pouvait être accordé à un agent relevant d'une autorité étrangère, même s'il a admis quelques aménagements en raison de la situation particulière de l'ouvrage transfrontalier dans lequel se déroule l'interpellation. Il a de nouveau confirmé qu'un tel acte ne peut être exécuté que par une autorité française ou sous son contrôle.

Dès lors, les stipulations de l'accord reconnaissant aux agents britanniques la faculté de recourir à des mesures provisoires, sans être sous le commandement ou le contrôle des autorités françaises, afin de faire cesser une situation d'urgence étant susceptibles de mettre en cause les conditions essentielles de la souveraineté, le Conseil d'État a été saisi de cette question.

Par un avis du 3 septembre 2019⁵², le Conseil d'État, saisi lors des négociations de cet accord, a souligné que les stipulations de l'article 9 de l'accord n'étaient pas de nature à porter atteinte aux conditions essentielles d'exercice de la souveraineté nationale compte tenu des circonstances particulières d'intervention des agents britanniques. Il a en effet admis qu'un tel pouvoir de police *« puisse être délégué à des agents publics étrangers intervenant sur le territoire national, y compris sans l'autorisation préalable et hors la présence des autorités françaises, dans des situations particulières ne permettant pas que ces agents puissent être placés sous le contrôle des autorités françaises. Et ce, sous réserve que cette délégation s'exerce, comme c'est le cas ici, sur une zone*

⁴⁷ [Règlement d'exécution de la commission du 28 juin 2021 constatant, conformément au règlement \(UE\) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil, le niveau de protection adéquat des données à caractère personnel assuré par le Royaume-Uni.](#)

⁴⁸ Décision d'exécution (UE) 2021/1773 de la Commission du 28 juin 2021 constatant, conformément à la directive (UE) 2016/680 du Parlement européen et du Conseil, le caractère adéquat du niveau de protection des données à caractère personnel assuré par le Royaume-Uni.

⁴⁹ Pour mémoire, actes pouvant mettre en danger la vie ou l'intégrité physique des personnes, tels que définis à l'article 3 de la Convention SUA.

⁵⁰ [Avis du Conseil d'État n°370.452 du 25 novembre 2004.](#)

⁵¹ Avis du Conseil d'État n°373.331 du 28 septembre 2008.

⁵² Avis du Conseil d'État n°398.129 du 3 septembre 2019 (sur le présent accord).

restreinte et pour une durée limitée et que les mesures coercitives susceptibles d'être prises ne soient pas de nature à porter une atteinte durable à un droit fondamental ou à la privation de liberté ». Pour aboutir à cette conclusion, le Conseil d'État a pris en considération les spécificités du cadre de l'intervention et notamment :

- *« le contexte particulier de la sécurité des personnes à l'intérieur d'un navire face à des actes de violence terroriste d'une exceptionnelle gravité qui justifie l'intervention en urgence des agents étrangers sans pouvoir attendre l'intervention des autorités françaises, en l'absence de solution alternative satisfaisante »* ;
- la circonstance que les agents britanniques ne seront soustraits au contrôle des autorités françaises, que dans un espace et pour une période de temps limités, compte tenu du franchissement rapide des eaux territoriales dans cette zone maritime, qui *« rend inconcevable toute discontinuité des actions visant à faire cesser les actes illicites »* ;
- les dispositions permettant aux autorités françaises de reprendre dès que possible le contrôle de la situation :
 - l'information préalable des autorités françaises et la faculté d'adresser des instructions au capitaine du navire,
 - l'intervention se limitera, dans les situations d'urgence définies par l'accord, aux *« mesures provisoires nécessaires »*, au nombre desquelles figure nécessairement l'interpellation des auteurs des actes illicites en vue de leur remise aux autorités compétentes,
 - l'obligation pour les agents étrangers d'agir en toutes circonstances, *« dans le respect (...) du droit de la Partie d'accueil »*, dès lors qu'ils se trouvent dans ses eaux territoriales » ;
 - *« l'absence d'irréversibilité de l'accord, qui peut être amendé, suspendu ou dénoncé, dans un domaine inhérent à la sauvegarde de l'ordre public et des droits fondamentaux »*.

B) Conséquences administratives

L'accord devrait être complété par la rédaction d'un arrangement administratif précisant, dans ce nouveau cadre, les modalités pratiques de déploiement des EPNAP (article 8(7)) et par l'élaboration d'une planification conjointe en cas de situation nécessitant une réponse des forces d'intervention (article 10(6)) précisant les modalités de leur déploiement.

L'arrangement administratif EPNAP précisera notamment les dispositions générales concernant leur mise en œuvre : fréquence de déploiement, composition des équipes, modalités de notification des déploiements entre les Parties, rappel du cadre juridique applicable.

Le plan conjoint, qui prendra la forme également d'un arrangement administratif, précisera notamment les chaînes de commandement et de coordination de chaque Partie, les modalités de déclenchement et de transmission de l'alerte, de détermination de la Partie en charge de la direction de la crise et de celle en soutien, le descriptif des moyens pouvant être sollicités en soutien par chaque Partie et les modalités techniques d'interopérabilité de ces moyens (forces spéciales, aéronefs, moyens de secours à personnes, lutte contre les incendies, déminage etc.).

V. État des signatures et ratifications

Le Royaume-Uni s'est engagé à procéder, dès la signature de l'accord, au processus de ratification en droit interne et envisage une ratification après approbation du Parlement britannique dans le courant de l'été 2022.