

VISION de la DEFENSE EUROPEENNE

EUROPEAN DEFENCE VISION



**Lettre
de
l'Association
des auditeurs
des sessions européennes
de
l'Institut des hautes études
de défense nationale**



« De l'Atlantique à l'Oural »

UNION IHEDN

Europe IHEDN

SEPTEMBRE 2017

N° 17

SOMMAIRE

p.1
Editorial

p. 2 à 6
HAMBOURG

Intervention de Moritz Brake
La lutte contre la piraterie, la criminalité en mer et la nécessité de la coopération internationale pour la sécurité maritime

p. 7 à 18
HAMBOURG
I Interventions de :
Dr Sybille Reinke de Bruitrage
Dr Patricia Schneider

p. 19 à 22
Interventions de :
Maritime security
Europe IHEDN

p. 23 à 33
Le tribunal international
du droit de la mer
Matthias Füracker

Éditorial

Dear Members and Friends of Europe IHEDN,

We are delighted to send you this special version of our Newsletter, "European Defence Vision" devoted to our recent work on various aspects of the Sea - the subject of choice in 2016 at the initiative of the Union-IHEDN, presided over by our President, Mario Faure. This Newsletter coincides with the publication by the Union of the Livre Bleu sur la Mer (*) which draws on the acts and recommendations from the Forum on the Sea brilliantly organised in Aix-en-Provence last December by Jeanine Giraud (AR9/Europe IHEDN) and her colleagues from AR9 - Provence.

Our own Colloquy on the Oceans and the Underwater Heritage, held in UNESCO in June last year under the patronage of its Director General and Member of Europe IHEDN, Irina Bokova, led directly to an invitation from the German Hydrographic Office (BSH) and the UN Law of the Sea Tribunal to meet in Hamburg in June this year.

This Newsletter gives us a taste of the presentations made in Hamburg as a complement to the Livre Bleu sur la Mer. We are extremely grateful to all those who played a vital part in setting up our meetings: Russ Russell-Rivoallan (AA59/Europe IHEDN) in UNESCO, Monika Breuch-Moritz, President of the BSH, Laurent Toulouse, Consul général de la France et le Colonel Philippe Flecksteiner, officier de liaison français au Führungsakademie, in Hamburg and especially to our Rapporteur, Kapitänleutnant Moritz Brake (AR22/Europe IHEDN) whose dedication led to the success of the Hamburg initiative.

Un grand merci à notre responsable pour cette Lettre, "Vision de la défense européenne", Sylvie Sahut d'Izarn, pour le présent travail.

Colin Cameron

Président, Europe IHEDN

(*) voir page 34

La lutte contre la piraterie, la criminalité en mer et la nécessité de la coopération internationale pour la sécurité maritime

Europe IHEDN - Rapporteur : Moritz BRAKE

Parmi les menaces pour la sécurité maritime internationale visibles, la piraterie reste la plus urgente à combattre. A côté du trafic de drogue, de la traite des blanches, du terrorisme maritime et des interférences de souverainetés (p.ex. blocus, zones de conflits, etc.), les actes de piraterie sont, par leur seul nombre au cours d'une année, une menace sérieuse pour la stabilité régionale et le libre passage du commerce international. Afin de garantir la sécurité maritime de la France et de l'Europe au 21^e siècle, il est essentiel de trouver des approches durables pour résoudre - ou du moins pour gérer - le risque de piraterie dans les points chauds les plus importants du moment, à savoir le Nigeria - Golfe de Guinée, l'Asie du Sud-Est - Détroit de Malacca, la Somalie - la partie occidentale de l'Océan Indien.

Le but de ce rapport d'Europe-IHEDN est a) de donner un bref aperçu de la menace actuelle partant de la piraterie, b) mettre la piraterie dans un contexte plus large du crime maritime et c) de terminer sur les expériences récentes de la lutte contre la piraterie, particulièrement celles faites au large de la Somalie, en s'attaquant au crime maritime en général, incluant le trafic humain en Méditerranée.

En ce faisant, les résultats de notre analyse nous amènent aux recommandations politiques suivantes: appliquer le format du Contact Group, couronné de succès, à la crise des réfugiés en Méditerranée; renforcer le cadre légal international pour combattre la piraterie et les autres crimes maritimes en faisant ratifier la *Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation (SUA)* dans son protocole de 2005 par la France et l'Union Européenne; créer une cour internationale, ou du moins européenne, pour les crimes maritimes - piraterie, trafic d'humains, terrorisme maritime - qui sont par leur nature souvent des crimes internationaux et donc difficile à juger en dehors d'une juridiction internationale.

La piraterie contemporaine

De nos jours - la piraterie définie dans le sens large - va du détournement de bateaux au large de la Somalie pour prendre des otages au petit vol des biens personnels de l'équipage dans les ports et mouillages à travers le monde. Les risques pour les équipages et les enjeux économiques variant en conséquence. En conséquence, les réponses politiques nécessaires doivent être adaptées aux particularité de chaque crise.

Afin de se faire une idée de la situation, la statistique ci-dessous montre l'évolution du nombre total de cas de piraterie dans le monde sur les vingt dernière années.

La fréquence annuelle la plus élevée, qui se situe entre 2009 et 2011 - le point culminant de la piraterie en Somalie, a depuis fortement décliné. Néanmoins la piraterie constitue une menace sérieuse, dans la mesure où elle a tendance à se concentrer sur des proies faciles dans des régions à présence policières faibles. Comme cela apparaît généralement dans un environnement politique fragile, la piraterie a tendance à détériorer rapidement la stabilité régionale. Comme la carte de l'International Maritime Bureau (IMB) Piracy Reporting Centre montre pour 2015, l'ancienne menace à l'ouest de l'Océan Indien a été gardée sous contrôle, alors que la situation reste très dangereuse dans le Golfe

l'Océan Indien a été gardée sous contrôle, alors que la situation reste très dangereuse dans le Golfe de Guinée, en Afrique de l'ouest, de même dans le Déroit de Malacca, en Asie du sud-est.

La piraterie et au-delà

Alors que les incidents de piraterie en cours montrent que cette menace doit être combattue, ceci particulièrement dans le Golfe de Guinée et dans le Déroit de Malacca, il est clair que la piraterie n'est pas la seule menace à la sécurité maritime. Après tout, l'évaluation actuelle des capacités de Daech ou d'Al-Qaïda ne permettent pas d'exclure qu'ils s'en prennent à des cibles maritimes. Des terroristes ont par le passé ciblés des navires, les plus spectaculaires étant le navire de croisière ACHILLE LAURO (1985, Palestian Liberation Organisation), le bâtiment de guerre US COLE (2000, Al-Qaïda) et le pétrolier français LIMBURG (2002, Al-Qaïda). En plus, des conflits à terre peuvent facilement constituer un risque pour les navires. Comme le montre le l'incident de la flottille de Gaza en 2010, les nations souveraines ont la capacité et le droit interférer dans le droit de passage des navires de commerce, ceci jusqu'à employer la force létale contre eux en cas de suspicion raisonnable de transport de contrebande. En plus de ce que nous venons de voir, la situation des réfugiés en Méditerranée n'a pas seulement amené beaucoup de missions de sauvetages pour le marines européennes, elle a également alimenté un vaste réseau criminel de trafiquants d'humains, qui vont plus d'argent par passage de réfugiés que par la contrebande de drogues et d'armes.

Au même titre que l'Europe doit faire tout ce qu'elle peut pour remédier à la plaie des réfugiés et pour sauver des vies en mer, elle doit trouver une solution afin de mettre fin au crime organisé dans les Etats déstabilisés d'Afrique du nord. De cette manière, il existe des parallèles entre d'un côté la lutte contre la piraterie en Somalie – qui a son effet le plus dévastateur sur la société somalienne elle-même et sur l'environnement immédiat – et de l'autre côté l'objectif de briser le modèle de commerce profitable des trafiquants d'humains: Dans l'intérêt de la stabilité de la Libye, de la Tunisie, de l'Egypte et du Maroc, on ne peut tolérer que le crime organisé s'épanouisse sur la crise des réfugiés se déroulant sur les côtes de l'Europe du sud et du sud-est.

Les leçons apprises des opérations anti-pirateries récentes

L'expérience des efforts européens et internationaux de lutte contre la piraterie le long des côtes de Somalie offre de nombreux enseignements à la sécurité maritime en particulier et à la sécurité internationale en général. Bien que les conditions au large du Nigeria ou dans le Déroit de Malacca soient très différentes de celles de Somalie, quelques expériences restent pourtant utiles:

1. Créer un forum ouvert à la coopération multinationale public-privé, sans l'attacher à une institution internationale établie – un tel *Contact Group* – a été très efficace en canalisant volontairement le efforts et en multipliant le levier de force et de l'efficacité (c.à-d. le secteur de la navigation a introduit des 'best management practices' largement acceptées afin d'améliorer la sécurité en coopération avec des acteurs étatiques, ceci dans un domaine où la conformité forcée est difficile à faire accepter).
2. Beaucoup d'obstacles à une action internationale réussie existent dans le législations internationales: même beaucoup d'Etats européens n'ont pas - et continuent de ne pas adopter – des instruments légaux adaptés à poursuivre les pirates en justice ou à utiliser efficacement leurs force navales pour combattre la piraterie dans le cadre des droit international existant (p.ex. l'Allemagne avait initialement des difficultés de résoudre le problème interne de la différenciation entre les opérations de police civile et l'emploi de la force militaire

dans le cas de la lutte contre la piraterie somalienne). Il est crucial de souligner que nombre d'Etats de l'UE n'ont pas encore ratifié le protocole de la 2015 SUA, dont la France, la Pologne et le Royaume Uni. En plus, le Libéria étant qu'Etat mondial majeur de pavillon commercial, ne fait pas non plus partie audit protocole.

3. En plus des failles dans les fondements des forces de l'ordre et des lois des Etats pour poursuivre les actes de piraterie et autres crimes maritimes, il n'existe aucune cour internationale qui s'occupe des crimes maritimes qui par nature sont souvent des crimes internationaux: les victimes, les biens volés ou perdus et les délinquants venant souvent de pays différents, alors que le crime en soi est souvent perpétré en dehors de toute juridiction nationale. Cette compétence juridique confuse mène souvent à des poursuites insuffisantes des crimes maritimes.

Conclusion

L'expérience des succès récents dans la lutte contre la piraterie nous permettent de conclure que les *Contact Groups* sont des instruments très utiles pour accroître les moyens limités dans le but d'atteindre un objectif commun à chaque fois que de multiples acteurs sont impliqués. Par sa nature même, il est évident que la sécurité maritime, avec des gouvernements travaillant côte à côte avec des entreprises privées dont ils veulent protéger les biens, rend l'utilisation de ces *Contact Groups* encore plus bénéfiques que dans d'autres circonstances. Ce serait par exemple un forum taillé sur mesure pour s'attaquer à la crise des réfugiés en Méditerranée. Des navires de commerce sont impliqués dans les opérations de sauvetages comme ils croisent les routes des réfugiés, de nombreux acteurs étatiques et non étatiques contribuent à la situation en Méditerranée et y ont un intérêt. Un *Mediterranean Contact Group* pourrait fournir un noyau pour la coopération de sécurité et de gouvernance à long terme entre Etats littoraux sur les deux rives de la Méditerranée et les acteurs privés utilisant l'espace maritime intermédiaire.

En plus, s'attaquer à l'insuffisance des instruments légaux pour contrer le crime maritime doit commencer en Europe même: les Etats de pavillons maritimes majeurs (par le nombre de navires enregistrés) comme le Panama, permettent les abordages accordés à l'avance de leurs navires par d'autres navires de guerre ou des pouvoirs publics en haute mer sous le régime du protocole de la SUA-convention 2005 (p.ex. en cas de suspicion de terrorisme ou de trafic de drogues), alors que la France, le Royaume-Uni ou la Pologne ne le permettent pas. Ceci devrait nous inciter à renouveler notre engagement européen envers la sécurité maritime. Comme l'UE est déjà signataire d'au moins une convention internationale maritime, pourquoi ne pas ratifier la SUA, incluant son protocole 2005, au niveau de l'UE, liant ainsi légalement tous ses Etats membres?

Enfin, si les affaires de crimes maritimes en haute mer étaient jugées devant une cour internationale spéciale, cela amènerait un traitement rapide, efficace et juste des suspects. Le *International Tribunal for the Law of the Sea* (ITLOS) à Hambourg n'a pas la compétence juridique de condamner des crimes individuels violents et elle manque de moyens de recours en appel. Alors que la *International Criminal Court* (ICC) de La Haye ne remplit pas les conditions juridiques requises pour traduire en justice des délinquants auteurs de crimes individuels, elle ne peut poursuivre que des crimes de guerre. Il est pour cela recommandé, soit d'étendre la compétence de la ITLOS ou de la ICC aux crimes maritimes en général, ou de créer une cour qui aurait cette compétence. La première prison financée par le NU pour pirates somaliens au Puntland pourrait être un premier pas.

Malgré le fait que la création d'une véritable cour maritime pénale internationale soit peu probable dans un avenir proche, il serait tout à fait possible, de créer dans le cadre du droit international

appliqué à la piraterie – et par extension à d'autres crimes comme le terrorisme – (signifiant que n'importe quelle nation puisse, indépendamment de son lien ou non avec une affaire, juger un pirate,) une *European Court for Maritime Crimes* capable de traiter les affaires de piraterie, de trafic d'humains ou de terrorisme, indépendamment de la nationalité des victimes ou des auteurs de crimes. Ceci pourrait accroître la détermination de poursuivre des crimes qui actuellement restent souvent impunis étant donné que peu d'Etats sont enclins à poursuivre des crimes et des criminels qui ne les concernent pas directement.

Recommandations politiques

1. Installer un *Contact Group for the Mediterranean Sea* – offrant un forum pour une multitude de concernés publics et privés, avec pour objectif de gérer la crise des réfugiés dans le court terme et donner une gouvernance maritime à la méditerranée à long terme.
2. Ratifier le 2005 Protocol de la SUA-Convention par l'UE, liant ainsi tous les Etats membres par la convention. A défaut de cela, poursuivre la France et encourager d'autres Etats membres à ratifier. Au delà de l'Europe, une ratification de SUA 2005 par tous les Etats de pavillon maritimes majeurs devrait être l'objectif de la diplomatie française et européenne.
3. Renouveler les efforts internationaux pour établir une cour internationale traitant les crimes maritimes. A défaut de cela: installer une *European Court for Maritime Crimes* englobant la piraterie, le trafic d'êtres humains et le terrorisme maritime. Ceci devrait inclure les installations pénitentiaires correspondantes.

Bibliographie

Sources

Horseed Media, 03.04.2013, 'Somalia: New Pirate Prison opened in Puntland', accédé 30.05.2016 par: <https://horseedmedia.net/2014/04/03/somalia-new-pirate-prison-opened-puntland/>

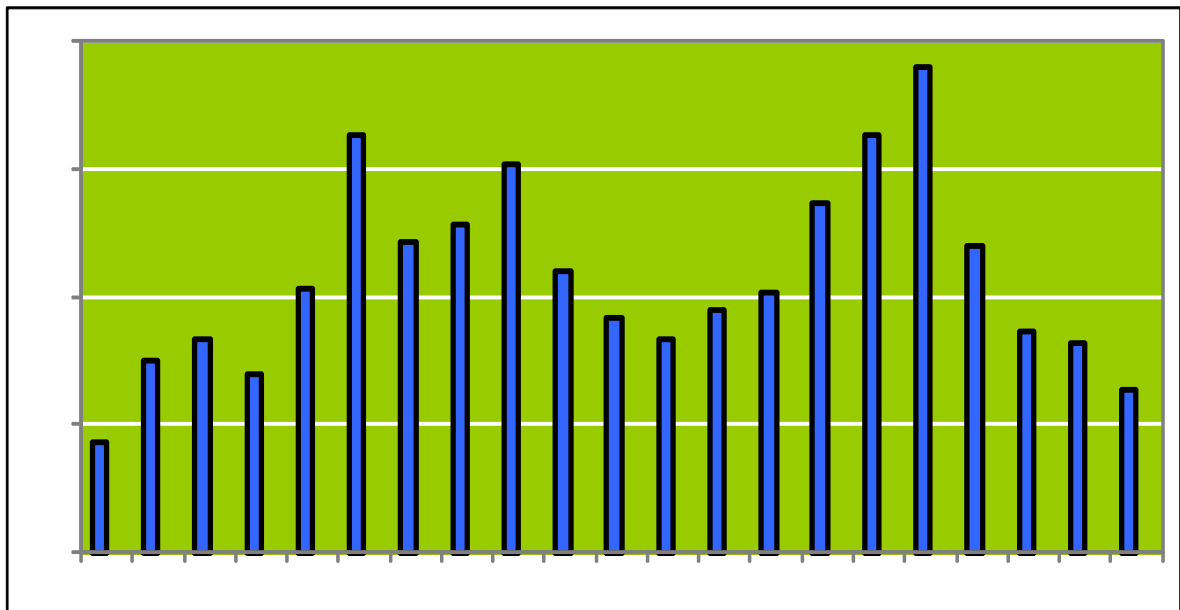
IMO Resolution A.1025(26) (2009), CODE OF PRACTICE FOR THE INVESTIGATION OF CRIMES OF PIRACY AND ARMED ROBBERY AGAINST SHIPS accédé 30.05.2016 par : <http://www.imo.org/en/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Guidance/Documents/A.1025.pdf>

IMB (2014), "Piracy and Armed Robbery Against Ships: Report for the Period 1st January – 31st December 2014", accédé 31.05.2016 par: <http://www.hellenicshippingnews.com/wp-content/uploads/2015/01/2014-Annual-IMB-Piracy-Report-ABRIDGED.pdf>

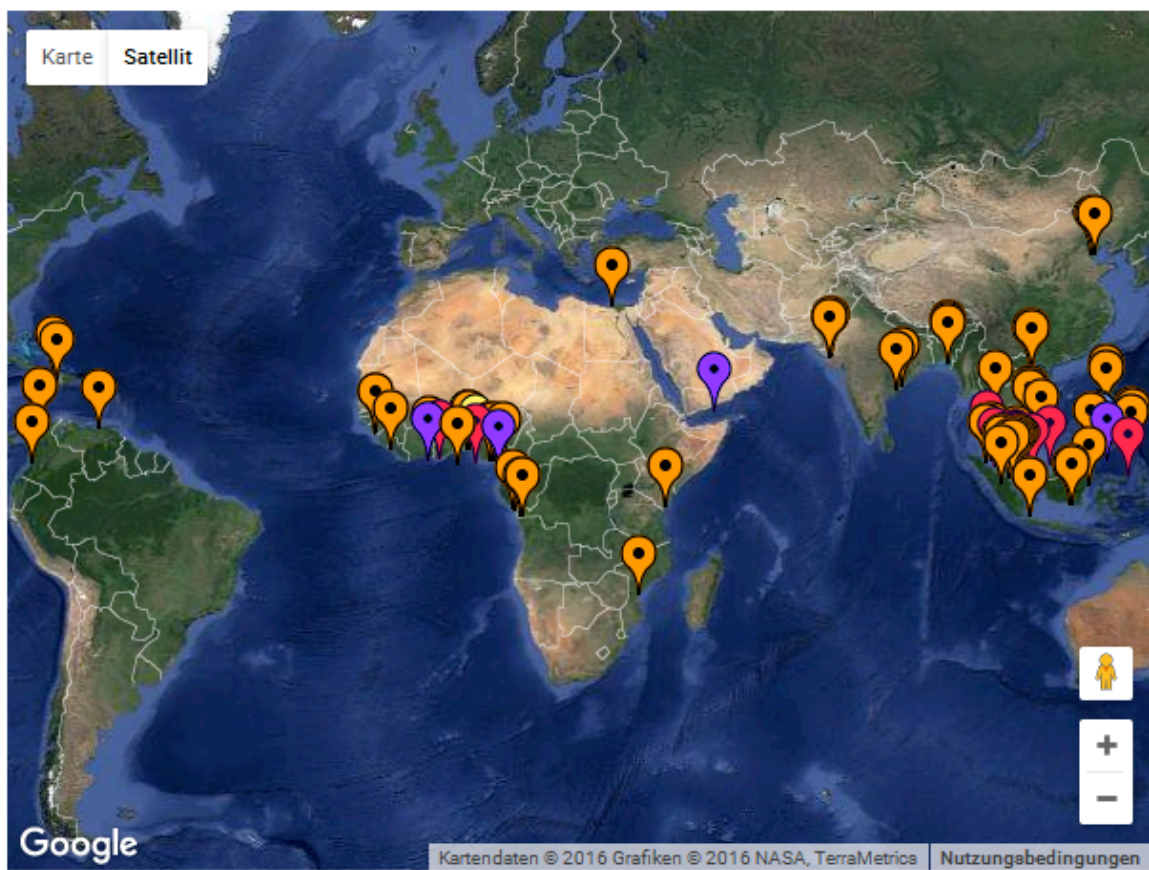
IMB (2015), "Piracy and Armed Robbery Against Ships: Report for the Period 1st January – 31st December 2015", accédé 31.05.2016 par: <http://www.hellenicshippingnews.com/wp-content/uploads/2016/02/2015-Annual-IMB-Piracy-Report-ABRIDGED.pdf>

IMB Live Piracy Map 2015, accédé 30.05.2016 par : <https://www.icc-ccs.org/piracy-reporting-centre/live-piracy-map/piracy-map-2015>

IMO Briefing 25.04.2013 ; '2002 Passenger ship liability and compensation treaty set to enter into force in 2014' accédé 30.05.2016 par <http://www.imo.org/en/MediaCentre/PressBriefings/Pages/13-athens-2002-.aspx>



 = Attempted Attack
  = Boarded
  = Fired upon
  = Hijacked
  = Suspicious vessel





May 9, 2017, for Europe IHEDN
Ocean Governance and the European Union OR

Norms, Orders, and Hybridity: Ocean Governance in the Arctic, the Indian Ocean and Mediterranean.

Dr. Sybille Reinke de Buitrago & Dr. Patricia Schneider

*Institute for Peace Research and Security Policy at the University of Hamburg
(IFSH), reinkedebuitrago@ifsh.de and schneider@ifsh.de*

Introduction



- maritime space less regulated areas, distinct spatial conditions shape behavior
- conflicts often contest concepts of orders and statehood (e.g. maritime border disputes, exploitation rights, geopolitical interests...)
- How may we (more) effectively deal with international norm-breaking behavior by state and non-state actors?
- coordinated efforts are needed to find solutions for global challenges and transnational crimes
- Important principle: global commons exist to serve mankind

***Do hybrid approaches help to overcome the challenges towards norms and
order in Ocean Governance in the Arctic, the Indian Ocean and the
Mediterranean?***

Hybrid Warfare

- “used to analyse ... conflicts involving regular and irregular forces, engaged in both symmetric and asymmetric conflicts” (Peter Mansoor , 2012)
- “blurring of borders between war and peace” (Wassermann 2016, translated)
- “orchestration of the different concepts, means and methods as part of a hybrid overall strategy” (Schmid 2016, translated)
- “combination of open and concealed, military and non-military means, which often remain below the threshold of an open military attack, but which can have a massive destabilizing effect” (Varwick & Matlé 2016, translated)

- Is pursuing the (geopolitical) interests/alternative approaches of some states instead of supporting ocean governance part of such a hybrid overall strategy?
- Could hybrid approaches also help to overcome the challenges towards norms and order in Ocean Governance in the Arctic, the Indian Ocean and the Mediterranean?

Conceptual Issues

Hybridity

- Working definition: mélange or mixture, a variety of elements bound or appearing together interlinked and co-constitutive
- originally: from postcolonialism (Homi Bhabha 1994), related to identity and power
- hybridity more present or more visible today

Hybrid trends

- also as “multiple modernities” (Eisenstadt 2000)
- or to a variety in political orders, spheres and processes
- and multiple understandings of what is a common good
- as product of some mixture, not something homogenized (Zapf 1999)
- leads to ambivalence (Abdennebi Ben Beya 2012):
 - norms for behavior may become subverted and ambivalent, diluted and less rigid
 - actors may see less need to abide by them



Source: <https://www.britannica.com/place/Arctic-Ocean/images-videos/World-map/69323>.
Last accessed: 9 December. 2017.

The Indian Ocean

- largest size and coastline of case studies, high diversity of coastal states, playing field for various non-littoral powers/strategic importance
- Size: 68,5million square km (third largest of the world's five oceans)
- Average depth: 3,741 m
- lowest point: Java Trench -7,258 m
- coast-line: 66,526 km

(source:
<https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/xo.html>. Last accessed: 9 January, 2017)



Source: http://www.deepseawaters.com/images/indian-ocean_2.jpg. Last accessed: 9 January, 2017.



The Mediterranean Sea

- smallest size and coastline, highly populated, proximity, low distance, high impact/strategic importance

- Size: 2,5 Million square km
- west-east extent: 4.000 km
- average north-south extent: 800 km
- Connected to the Atlantic Ocean through the Strait of Gibraltar and with the Black Sea through the Dardanelles
- average water temperature: 20°C

(source: <http://www.watertemperature.org/Mediterranean-Sea--Geo.html> and <https://www.britannica.com/place/Mediterranean-Sea>)



Source: <http://www.geo.de/reisen/reise-inspiration/772-rtkl-spanien-frankreich-italien-oasen-am-mittelmeer>. Last accessed 9 January, 2017.



The Arctic Ocean

- medium large, most hostile environment, special equipment/technologies needed, potential for strategic importance
- Size: 14 Million square km
- mean depth: 987 metres
- Deepest sounding: 5,502 metres
- Coast line: 45,389 km
- surface temperature and salinity vary
→ uniquely complex system of water flow

(Source: <https://www.britannica.com/place/Arctic-Ocean> and <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/xq.html>. Last accessed: 9 January, 2017).



(Source: http://ichef-1.bbci.co.uk/news/624/media/images/82749000/jpg/_82749945_82749944.jpg. Last accessed: 9 January, 2017).

Empirical Discussion: The Arctic, the Indian Ocean, and the Mediterranean

The Case of the Arctic

The Lingering Force of National Interests and Geopolitics

Special Focus on:

- Climate change effects
- New challenges to security – greater security capacities
- New shipping routes
- Energy-related investments
- Mixed success in governance



9

Hybridity in the Arctic

- cooperation as well as limited conflict, and further conflict potential
- Arctic states with territorial rights, but also indigenous groups, and a number of wanted resources and interests by non-Arctic states, such as China
- diversity in cultures, orders and norms applied
- increased interest in Arctic and its resources
- external events (Ukraine crisis) have halted some cooperation



- Increased human activity: affect the region's development
- In addition: some unresolved territorial claims and new claims regarding continental shelf lines
- **Lead to barriers for regional ocean governance**

Together with a lack of institutionalized effective structures:

- Arctic Council cannot decide on questions of security
- only a fragmentized governance system with weak coordination and no enforcement powers
- some conflict between some bi- and multi-lateral interstate agreements and international law provisions
- UNCLOS has some deficits on ocean governance or disputes based on continental shelf claims

Outlook



Is the EU suited to promote institutionalization and governance there?

- EU could expand institutional activities, build and promote links to all Arctic stakeholders, and foster regional conflict solution

For the future:

- building a joint vision by Arctic states and stakeholders
- useful to minimize any overlapping competences and diverging governance practices
- flexible and anticipatory mechanisms seem helpful, and early warning indicators and response capacities
- greater institutionalization needed?
- concept of hybridity is useful to grasp and understand the partly diverging interests and dynamics in the Arctic
- to see divisions and commonalities, joint interests, underlying motivations

Empirical Discussion: The Arctic, the Indian Ocean, and the Mediterranean

The Case of the Indian Ocean

Countering Somali piracy



Special focus on:

- Piracy and armed robbery as a crime against humankind
- International cooperation based on this shared norm
- Reasons for continuous Ocean Governance after the decrease of attacks (no major incident after 2012 in IOR)
- Measures for more legitimacy of joint Ocean Governance
- positive example of cooperation with high level of participation

13

Pirate Attacks

Pirate attacks over the course of time

- Increase after 2008, peak in 2011, decrease from 2012 on
- Attacks in Somali waters: 2011: 160, 2015: 0, 2016: 1, First Quarter 2017: 2.
- Attacks by Somali pirates (IOR: GoA, Red Sea...): 2011: 237, 2015: 0
- March 2017: Hijacking of Aris 13 (chemical tanker) for three days.

-Vienna, 4 April 2017 - Somali pirates are still a force to be reckoned with, the head of UNODC, Yury Fedotov, warned :

*"After **three attacks, following a lull of five years**, it is clear that Somali pirates are resurgent and intent on continuing attacks on commercial shipping. I urge the international community to be vigilant, to work in close partnership and to hold the Somali pirates accountable," [...] "The threat of **Somali piracy has never gone away**: it has been suppressed by the good work of the shipping industry and their security teams, navies, and UNODC's support to the trial and imprisonment of 1,300 pirates."*

Single Country Navy Engagement

- China, Russia, India, Japan, Saudi Arabia, Yemen, Malaysia,

Cooperation

- > protection of WFP->UNSCR, ITRC, SHADE, BMPs (private sector)...
- EU NAVFOR Operation "Atalanta" (since 2008)
- NATO Operation "Ocean Shield" (2009 until 12/2016)
- EUCAP NESTOR (s.2012)/ EUCAP Somalia (3/2017 planned until December 2018, broadened civilian maritime security mandate) and UNODC -> empowerment
- Contract Group on Piracy off the Coast of Somalia (since 2009)
- IPOA-IUU by FAO/UN (since 2001), SmartFish (2011), FISH-i-Africa (Dec2012) (ownership/ empowerment)

15

Empirical Discussion:

The Arctic, the Indian Ocean, and the Mediterranean

The Case of the Mediterranean

Reacting to the refugee crisis



Special focus on:

- Large number of Refugees who chose the sea route to Italy and Greece, of whom many drown or go missing
- Ocean Governance as a necessity for European security and stability and to keep up European norms (protection of human life and dignity, solidarity with member states)
- Positive example for cooperation

16



Refugees choosing the sea route

- Refugees who reached Europe over sea: 2015: >1 million, 2016: 363,401, First Quarter of 2017: 43.500.
- Refugees drowned or missing: 2015: 3,770, 2016: 5,098, First Quarter 2017: 1,100.

Single Country Engagement

- Italy: “Mare Nostrum” (2013-2014)
- Germany (since 2015)

Cooperation

- EU “Eurosur” monitoring system (since 2013), MARSUR
- EU FRONTEX naval operation “Triton” (since 2014)
- EU MED EUNAVFOR (since 2015) – Operation Sophia -> dilemma: S&R by police and navies part of people smugglers calculation
- NATO deployment in the Aegean Sea (since 2016)
- actions affect routes but cannot stop the flow

17



→ NATO continues to contribute in **Indian Ocean Region:**

The Shipping Centre will continue its work in institutionalizing the dialogue with the shipping community and the organization will continue to participate in counter-piracy meetings such as SHADE.

→Mediterranean:

evolving architecture that takes core lessons from counter-piracy on board for countering human trafficking; mechanism similar to SHADE was created.

Three lessons for global common security governance:

- 1) advance its goals through informal mechanisms,
- 2) collaborate better with the industry/private actors.
- 3) support international coalition beyond immediate alliance members-> only possible for single issues? But Ocean governance claims to get more and more comprehensive even though regimes and level of institutionalization are very different

18

EU-Security Strategies

European Security Strategies (ESS), 2003/2008, new in June 2016:

EU Global Strategy

- 2003: „regional conflicts (...) could cause extremism, terrorism“ => Maritime Security is not mentioned explicitly
- For the first time 2008: „Sea robbery (...) restrains our security“

- **European Maritime Security Strategy (EUMSS)** – June 2014

- Definition of maritime Security risks, -interests
- Concretisation (Vc):

*„transnational **and organised crime, including piracy and armed robbery on the sea**, human trafficking, organised criminal networks, (...), illegal weapon and drug trade, Smuggling“*

- Coordination national/europ. authorities

=> **Purpose:** coherent maritime Governance, pan-european approach

EUMSS

Purpose: „With the efficient use of all EU instruments embedded in a comprehensive approach, the EU can deal with all risks and threats to its maritime Security, remove the causes and to restore "Good Governance"
EUUMSS, S. 9

=> **Action-Plan to implement the EUMSS, December 2014**

Measures:

-  **(1) Foreign policy** – Coordination and standardization of maritime Governance, especially EU-NATO Coordination
-  **(2) surveillance + Information-exchange,**
-  **(3) Create new abilities,** assess special needs, Cyber-Security
-  **(4) Risk-management** – joint Risk-analysis, standardization of emergency plans
-  **(5) Research,** joint Education, cooperation of research institutions and agencies, public-private-partnership

→ Review of the Implementation, deadlines to incrementally realization (after 2015)

Source: *Strategie der Europäischen Union für maritime Sicherheit (EUMSS) - Entwurf eines Aktionsplans*, <http://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-15658-2014-INIT/de/pdf>

“The purpose, even existence, of our Union is being questioned. Yet, our citizens and the **world need a strong European Union like never before**. Our wider region has become more unstable and more insecure. The crises within and beyond our borders are affecting directly our citizens’ lives. In challenging times, a strong Union is one that thinks strategically, shares a vision and acts together. This is even more true after the British referendum. We will have to rethink the way our Union works, but we perfectly know what to work for. We know what our principles, our interests and our priorities are. This is no time for uncertainty: **our Union needs a Strategy. We need a shared vision, and common action.**”

(Federica Mogherini, High Representative of the Union for Foreign Affairs and Security Policy / Vice-President of the Commission)

Purpose:

- Make Europe stronger
- Make the EU more effective in confronting challenges such as energy security, migration, climate change, violent extremism, and hybrid warfare

Strategic priorities:

-Security and Defence, Building Resilience and taking an Integrated Approach to conflicts and crises, addressing the Internal/External Nexus, updating existing strategies and preparing new ones, enhancing Public Diplomacy (Council Conclusions, November 2016)

-<https://europa.eu/globalstrategy/en/global-strategy-foreign-and-security-policy-european-union> (Letzter Zugriff: 18.01.2017)

Increasing political relevance

Maritime security governance and ocean governance become increasingly politically relevant reflected in security strategies and statements by GER, EU, G7, UN, maritime industry and others

• **EU Commission and Federica Mogherini (High Representative for Foreign Affairs and Security Policy):** “Joint Communication to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions **on the International ocean governance: An Agenda for the future of our oceans** (10 November 2016)

→Fourteen priority areas

→Goals: safe, clean and sustainably managed oceans; work with partner countries to reduce maritime security threats and risks (cooperation with European Border and Coastguard Agency, the EU Maritime Safety Agency (EMSA) and Fisheries Control Agency (EFCA)) and CSDP missions (Eunavfor Med, Eunavfor Atalanta)

Example of ongoing/planned actions:

→April 2017: **EMSA** hosted the first meeting of the Secretariat of the Mediterranean Coast Guard Functions Forum (MCGFF) → for better cooperation between EU and non-EU Mediterranean countries concerning international maritime conventions.

→**EUNAVFOR MED** : until February 2017: Training of Libyan coast guards (e.g. navigation, international law, human rights,...)

→**EFCA**: Pilot project for modernizing fisheries controls and optimizing vessel monitoring through the use of innovative European systems.



*“Our oceans are under threat from **over-exploitation, climate change, acidification, pollution and declining biodiversity**. Marine and coastal economies are developing across the globe, but their success depends on improved **sustainability**. **Access to maritime routes** is sometimes impaired by illegal behaviour, increasing levels of piracy, armed robbery and other forms of **maritime crime at sea**. Attempts to assert **territorial or maritime claims** outside the frame established by the United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS), through intimidation, coercion or force **may affect not only regional stability, but also the global economy**. Awareness of illegal activities within the maritime domain is a crucial enabling factor for sustainable, **rules-based governance**. (...) A **global consensus** is emerging that the marine environment and maritime human activities, including land-based activities with an impact on the oceans, **must be managed more effectively** to address the increasing pressures on the oceans. (...)The EU should build on existing arrangements to improve ocean governance and **strengthen coordination** with international and regional fora.”*

Conclusions



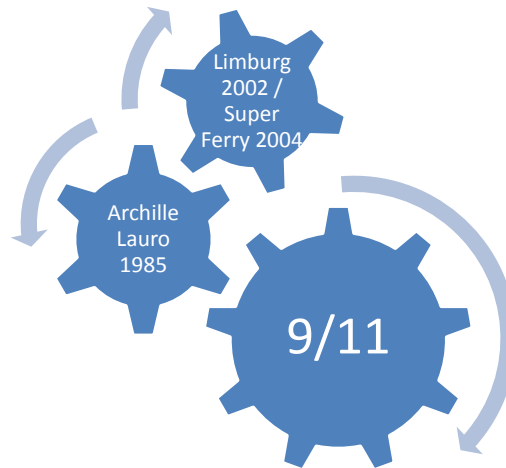
- The case studies showed that the spatial conditions affect the modes of cooperation and response capacities are also limited
- the more limited the cause of cooperation is and the less pursuing of national interests are restricted by this cooperation but instead protect common goals and shared norms, the more successful the cooperation is
- unpredictable dynamics suggest that a system to deal with norm collisions is required, however usually no enforcement mechanisms are provided (e.g. Arctic)
- Concept of **hybridity** might help to explain obstacles for optimized ocean governance and help to find improved courses of action for example by using flexible, inclusive mechanisms that are compatible with different concepts of order and perceptions of reality. However, agreement on shared norms/goals and their priority seems to be a precondition and can be affected by conflicts in other areas. **[the end]**

Maritime Security

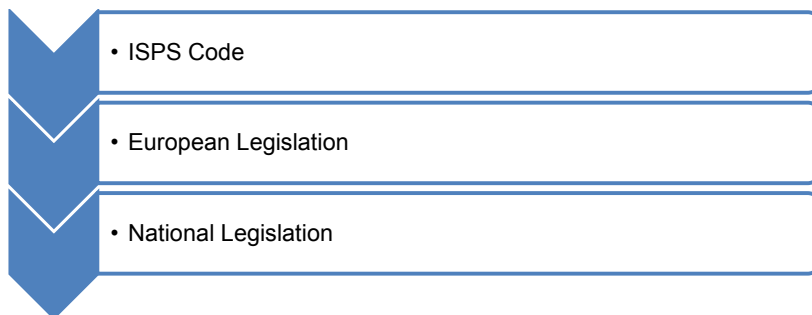
Extract of the presentation for Europe IHEDN 9th May 2017



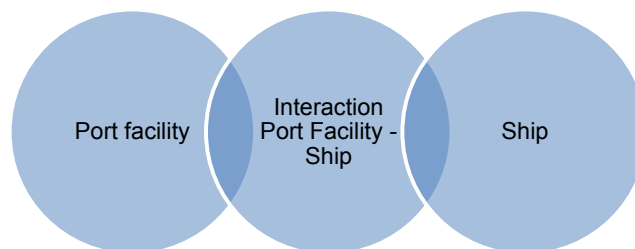
1) Maritime Security – Background:



2) Maritime Security – Security Regime:



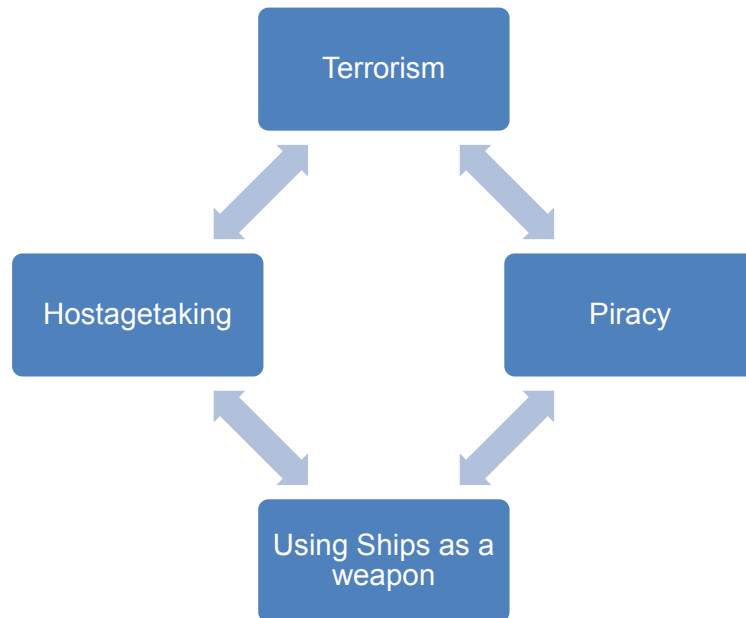
3) Maritime Security – Protecting the „transport chain“:



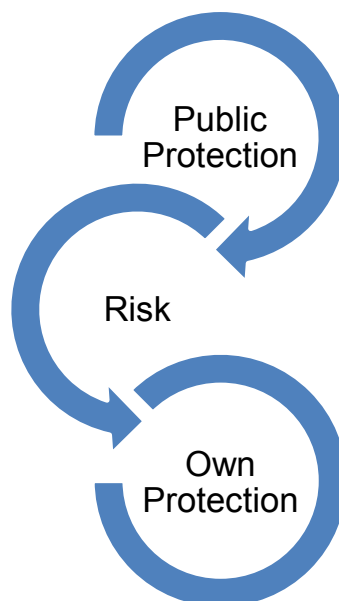
Maritime Security

Extract of the presentation for Europe IHEDN 9th May 2017

4) Maritime Security – Threats:



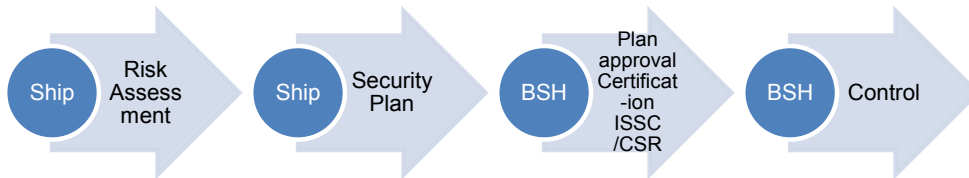
5) Maritime Security – Response:



Maritime Security

Extract of the presentation for Europe IHEDN 9th May 2017

6) Maritime Security – Duties:



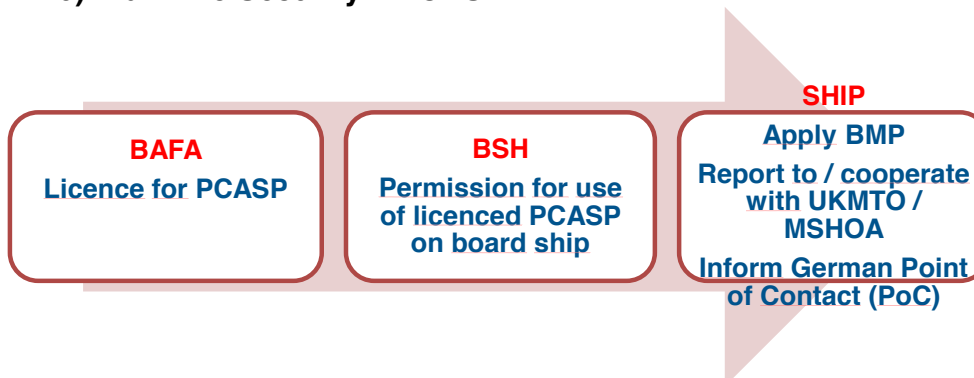
7) Maritime Security – Current Challenges:



8) Maritime Security – Piracy Counter Measures:



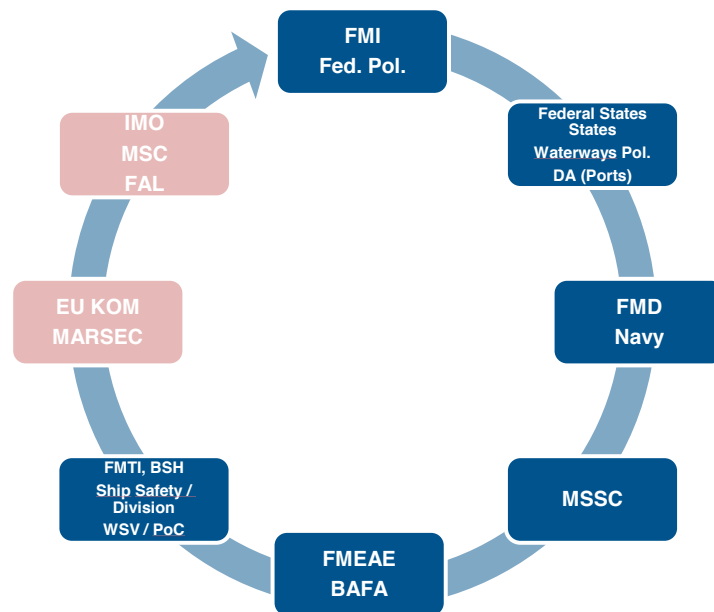
9) Maritime Security – PCASP:



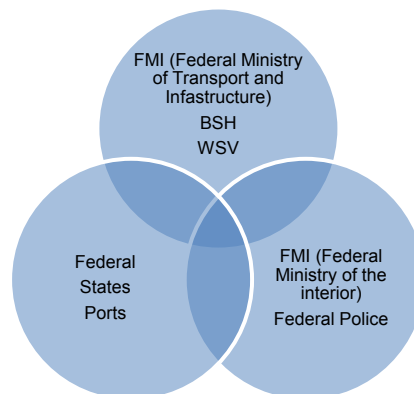
Maritime Security

Extract of the presentation for Europe IHEDN 9th May 2017

10) Maritime Security – Relevant authorities and international/EU institutions:



11) Maritime Security – Joint exercises:



Le Tribunal international du droit de la mer

Matthias Füracker
Juriste

PLAN

- **Organisation et compétence du Tribunal**
- **Convention des Nations Unies sur le droit de la mer**
- **Jurisprudence du Tribunal**

ORGANISATION DU TRIBUNAL

- **Organe judiciaire indépendant**
- **Créé par la Convention (de Montego Bay)**
- **Annexe VI de la Convention = Statut du Tribunal**

ORGANISATION DU TRIBUNAL

- **21 Membres**
- **Afrique: 5**
- **Asie: 5**
- **Europe orientale: 3**
- **Amérique latine et Caraïbes: 4**
- **Europe occidentale et autres Etats: 4**

COMPÉTENCE CONTENTIEUSE

- **Caractère obligatoire**
- **Choix entre TIDM, CIJ, arbitrage**
- **Défaut de choix → arbitrage**

COMPÉTENCE CONSULTATIVE

- **Compétence non-contraignante**
- **Pêche illicite**
- **Responsabilités des Etats dans l'exploration et l'exploitation des ressources des fonds marins**

FONCTIONS DU RÈGLEMENT DES DIFFERENDS

- **Décision finale d'une dispute: réduire les tensions entre Etats et le risque de durcissement d'un conflit**
- **Développement du droit international: adapter le droit aux changements sociaux**

CONVENTION DES NATIONS UNIES SUR LE DROIT DE LA MER

- **Mer territoriale**
- **Zone économique exclusive (ZEE)**
- **Plateau continental**
- **Haute mer**
- **La Zone**

SECURITÉ MARITIME

- **Liberté des voies de communication**
- **Accès et gestion des ressources naturelles**
- **Conflits frontaliers**

MER TERRITORIALE: PASSAGE INOFFENSIF

Art 19 de la Convention:

(1) Le passage est inoffensif aussi longtemps qu'il ne porte pas atteinte à la paix, au bon ordre ou à la sécurité de l'Etat côtier. Il doit s'effectuer en conformité avec les dispositions de la Convention et les autres règles du droit international.

(2) Le passage d'un navire étranger est considéré comme portant atteinte à la paix, au bon ordre ou à la sécurité de l'Etat côtier si, dans la mer territoriale, ce navire se livre à l'une quelconque des activités suivantes:

MER TERRITORIALE: PASSAGE INOFFENSIF

- a) menace ou emploi de la force contre la souveraineté, l'intégrité territoriale ou l'indépendance politique de l'Etat côtier ou de toute autre manière contraire aux principes du droit international énoncés dans la Charte des Nations Unies;
- b) exercice ou manœuvre avec armes de tout type;
- c) collecte de renseignements au détriment de la défense ou de la sécurité de l'Etat côtier;
- d) propagande visant à nuire à la défense ou à la sécurité de l'Etat côtier;
- e) lancement, appontage ou embarquement d'aéronefs;
- f) lancement, appontage ou embarquement d'engins militaires;

MER TERRITORIALE: PASSAGE INOFFENSIF

- g) embarquement ou débarquement de marchandises, de fonds ou de personnes en contravention aux lois et règlements douaniers, fiscaux, sanitaires ou d'immigration de l'Etat côtier;
- h) pollution délibérée et grave, en violation de la Convention;
- i) pêche;
- j) recherches ou levés;
- k) perturbation du fonctionnement de tout système de communication ou de
- l) tout autre équipement ou installation de l'Etat côtier;
- m) toute autre activité sans rapport direct avec le passage.

ZEE: PÊCHE ILLICITE

- **Sur-exploitation**

→ Sécurité d'approvisionnement

- **Avis consultatif du Tribunal (2015)**

→ Obligations des États de pavillon quant à la pêche illicite

HAUTE MER

- **Liberté de navigation → navires: principe de juridiction exclusive de l'Etat de pavillon**
- **Piraterie: exception à ce principe -> arraisonnement et arrêt par d'autres Etats**

PLATEAU CONTINENTAL: PLATEAU AU-DELÀ DE 200 MM

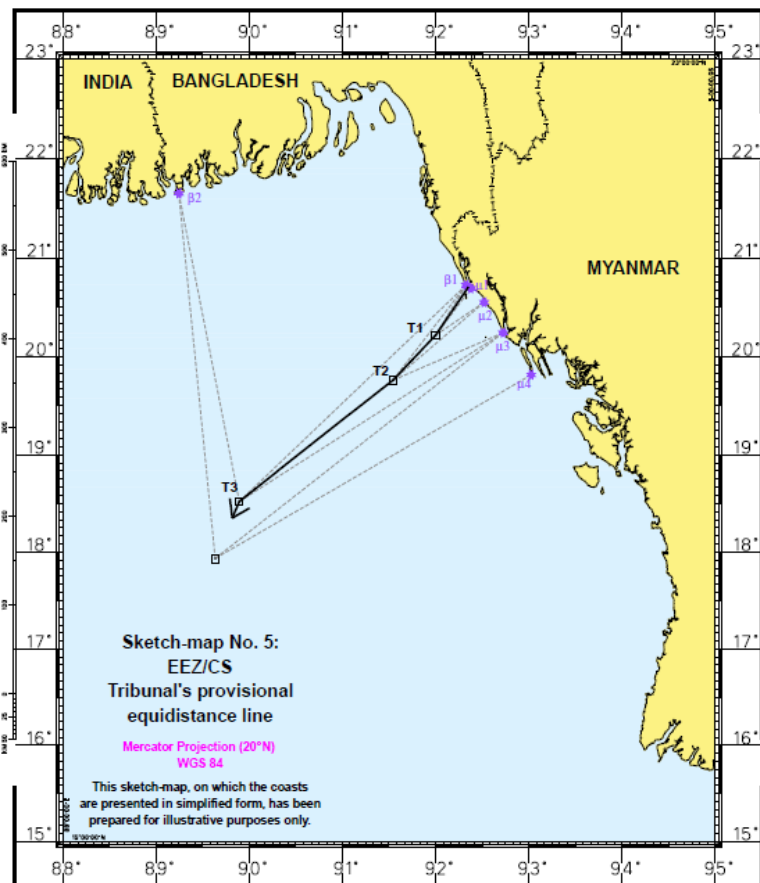
- **Fixation des limites extérieures définitives et obligatoires du plateau continental**
- **Rôle de la Commission des limites du plateau continental**

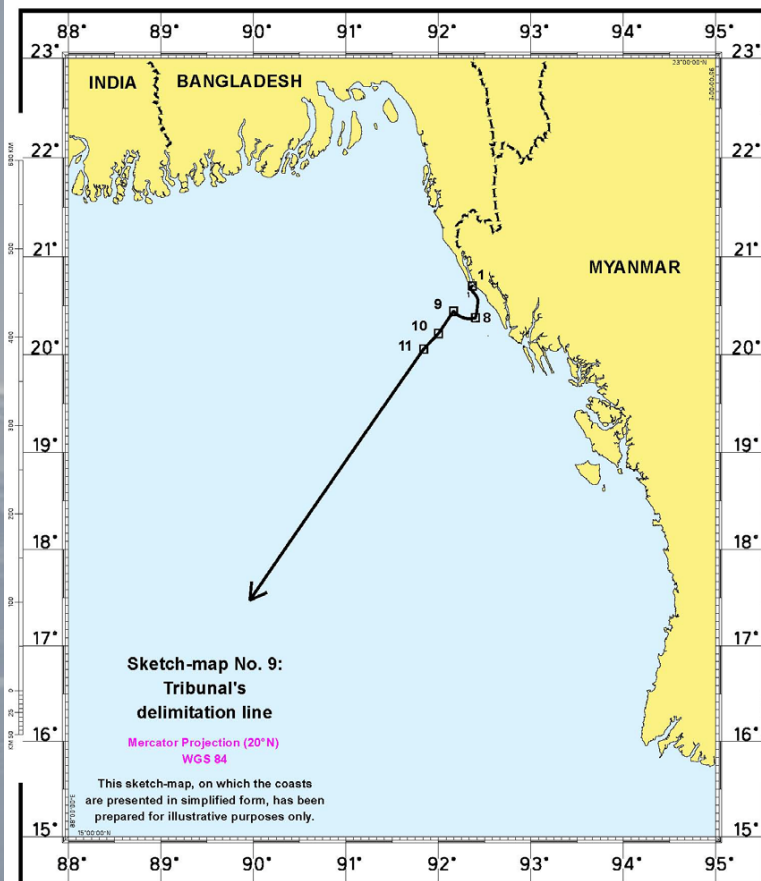
LA ZONE: PATRIMOINE COMMUN

- **La notion du « patrimoine commun » et les ressources de la Zone**
- **Le rôle de l'Autorité des Fonds Marins**
- **Avis consultatif du Tribunal (2011): Responsabilités et obligations des États qui patronnent des personnes et des entités dans le cadre d'activités menées dans la Zone**

JURISPRUDENCE DU TRIBUNAL: L'AFFAIRE DU GOLFE DU BENGALE

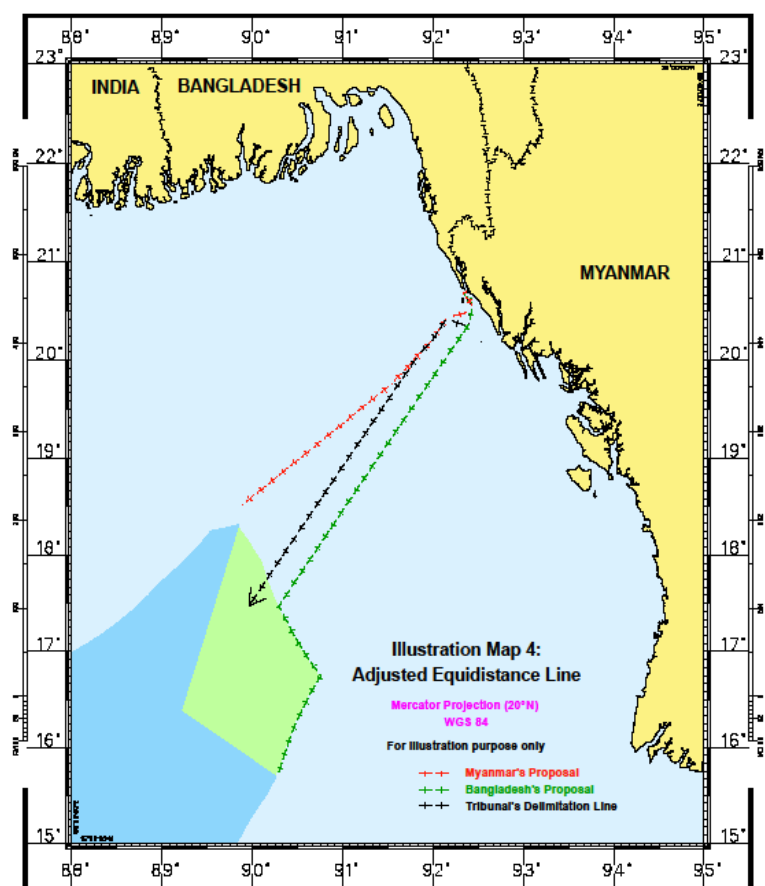
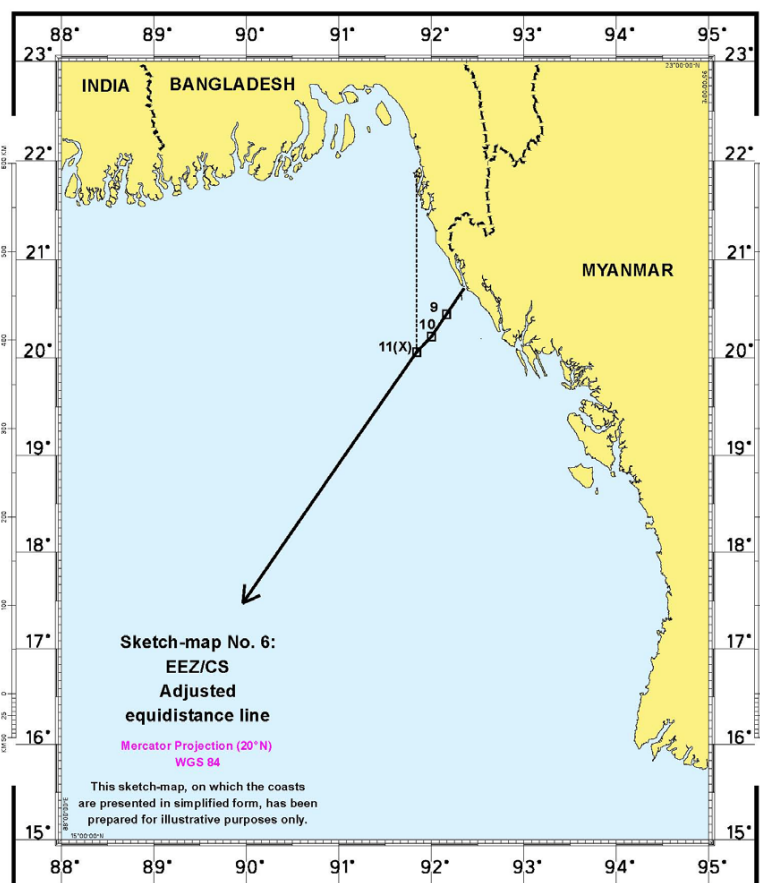
- Les parties: Bangladesh et Myanmar
- Introduction de l'instance: décembre 2009; arrêt du TIDM: 14 mars 2012
- Délimitation des espaces maritimes entre les parties, y inclus le plateau continental au-delà des 200 mm





JURISPRUDENCE DU TRIBUNAL: ARA LIBERTAD

- Les parties: Argentine et Ghana
- Introduction de l'instance: novembre 2012; ordonnance du TIDM: 15 décembre 2012
- Immobilisation du navire, demande de mesures conservatoires et question de l'immunité des navires de guerre





Le Livre Bleu sur la Mer est à se procurer :
sur le site web de l'Union-IHEDN www.union-ihedn.org
ou en écrivant à Géraldine de Lanouvelle
delegue-adj@union-ihedn.org

**Vision de la Défense Européenne
European Vision Defence
EUROPE IHEDN**

Reproduction interdite. Tous droits réservés. Copyright. N° ISSN 1950 – 4241