



**CONSEIL DE  
L'UNION EUROPÉENNE**

**Bruxelles, le 28 novembre 2003 (04.12)  
(OR. en)**

**15445/03**

**LIMITE**

**FRONT 172  
COMIX 731**

**NOTE**

---

du: Secrétariat général  
aux: délégations

---

n° doc. préc.: 15236/03 FRONT 170 COMIX 717

---

Objet: **Programme de mesures de lutte contre l'immigration clandestine par voie maritime dans les États membres de l'Union européenne**

---

Les délégations trouveront en annexe le programme visé en objet, qui a été adopté par le Conseil lors de sa session du 27 novembre 2003.

## ANNEXE

### **Programme de mesures de lutte contre l'immigration clandestine par voie maritime dans les États membres de l'Union européenne**

#### **I. Objectifs du programme**

1. Le présent programme vise à améliorer les mesures de lutte contre l'immigration clandestine par voie maritime dans les États membres de l'Union européenne. La principale clé du succès des mesures prévues réside dans le renforcement des relations internationales avec les pays tiers d'origine ou de transit des flux illégaux d'immigrants. Le programme intègre la notion de frontière maritime virtuelle dans le but de renforcer les frontières légales des États membres par le biais d'opérations menées conjointement et par l'adoption de mesures particulières dans les lieux d'origine ou de transit des flux migratoires illégaux.
  
2. Ainsi, grâce aux mesures proposées, on entend parvenir rapidement à une gestion coordonnée et efficace des frontières maritimes. Le programme présente quelques propositions pour augmenter les contrôles dits "port à port" entre les États membres et dans leurs liaisons avec des États tiers. Il propose en outre des solutions pour mener des opérations dans les eaux territoriales et en haute mer. Outre les initiatives concernant les patrouilles ou la collecte d'informations et leur analyse, des propositions sont également présentées pour réglementer la gestion des migrants découverts à bord des embarcations interceptées ou qui ne sont pas autorisées à partir. Ce programme encourage la conclusion d'accords avec les pays d'origine et de transit des immigrants clandestins et prévoit une gestion unitaire des activités des centres de coordination en mer. Enfin, la recherche de sources de financement communautaires fait l'objet d'une attention particulière.

## II. Historique

3. Le Conseil européen de Tampere des 15 et 16 octobre 1999 a souligné la nécessité d'une approche équilibrée à l'égard des migrations, en promouvant non seulement le renforcement des systèmes de contrôle aux frontières, mais aussi l'adoption de politiques visant à développer et à garantir les droits de l'homme dans les pays tiers, et en mettant à nouveau l'accent sur la nécessité d'une gestion plus efficace des flux migratoires. Il a indiqué que le partenariat avec les pays tiers était l'un des éléments clés du succès de cette politique. Parallèlement, le Conseil européen a invité à l'élaboration de programmes de coopération et d'aide au transfert de technologie destinée aux services de contrôle des frontières.
4. Le Conseil européen de Laeken des 14 et 15 décembre 2001 a ouvert la voie à la mise en œuvre, au mois de février de l'année suivante, du plan global de lutte contre l'immigration clandestine et la traite des êtres humains dans l'Union. Ce plan fait de la gestion des frontières extérieures une activité commune de l'Union et le principal moyen de prévention de l'immigration clandestine et de la traite des êtres humains. Il consacre tout un paragraphe aux frontières maritimes, dans lequel il est fait état de la nécessité d'améliorer les systèmes de contrôle grâce à l'adoption de mesures opérationnelles et législatives.
5. Sur la base d'une communication de la Commission à cet effet, le Conseil JAI du 13 juin 2002 a approuvé le plan de gestion intégrée des frontières extérieures des pays membres de l'Union européenne, dans lequel il est clairement dit que les frontières extérieures de l'Europe constituent un système de protection de l'espace de liberté, sécurité et justice de l'Union. Ce plan encourage la mise en œuvre d'opérations communes entre les États membres, grâce à la création d'un réseau de centres de coordination. Un rôle fondamental est attribué à l'instance commune de praticiens des frontières extérieures, qui est chargée de la mise en œuvre des mesures opérationnelles prévues dans le plan d'action. Ainsi, à la suite de décisions prises au sein du Comité stratégique sur l'immigration, les frontières et l'asile, une ébauche de coopération a vu le jour entre les États membres afin de mener d'importantes opérations communes aux frontières maritimes: projets Ulysse, Rio IV, Pégase, Triton, Orca et Neptune.

6. Se félicitant du plan d'action pour la gestion intégrée des frontières extérieures, le Conseil européen de Séville des 21 et 22 juin 2002 a invité les États membres à mettre en œuvre les recommandations contenues dans ce plan et a réaffirmé qu'il importait d'intensifier la coopération avec les pays tiers en vue de la gestion des migrations, en incluant dans ce secteur les activités de prévention et de lutte contre l'immigration clandestine et la traite des êtres humains.
7. Dans ses conclusions du 18 novembre 2002, le Conseil "Affaires générales" a demandé à la Communauté d'envisager d'inclure dans les futurs accords de coopération avec les pays tiers une clause de réadmission et de gestion des flux migratoires et a retenu neuf pays prioritaires avec lesquels il convient d'intensifier la coopération dans ces secteurs.
8. Dans sa communication en vue du Conseil européen de Thessalonique du 3 juin 2003 sur l'élaboration d'une politique commune en matière d'immigration clandestine, d'entrée illicite, de traite des êtres humains, de frontières extérieures et de retour des personnes en séjour irrégulier, la Commission a souligné la nécessité d'inscrire les objectifs d'une politique commune en matière d'immigration clandestine dans le cadre global des relations que l'Union entretient avec les pays tiers.
9. Le Conseil européen de Thessalonique des 19 et 20 juin 2003 a pris acte des orientations proposées par la Commission et a réaffirmé la nécessité de définir une politique commune de l'immigration fondée sur l'intégration et l'égalité de traitement des étrangers séjournant légalement sur le territoire des États membres. Parallèlement, il a indiqué qu'il convenait d'instaurer une gestion intégrée et plus efficace des frontières extérieures de l'Europe, ainsi que d'assurer la continuité et la cohérence de l'action communautaire dans ce cadre. Ces principes directeurs ont servi de base au programme de la présidence italienne dans les secteurs de l'immigration, des frontières et de l'asile.
10. Le Conseil européen de Thessalonique, conformément aux orientations dégagées auparavant, a en outre prévu l'intégration de la politique d'immigration dans les relations avec les pays tiers et une évaluation systématique de la coopération effective de ces États dans la lutte contre l'immigration illégale.

11. En septembre 2003, conformément à la demande que lui avait adressée le Conseil JAI, la Commission a présenté le rapport final sur l'étude de faisabilité relative au contrôle des frontières maritimes de l'Union européenne réalisé par CIVIPOL (doc. 11490/1/03 REV 1 FRONT 102 COMIX 458). Cette étude a dégagé cinq éléments prioritaires: l'identification des itinéraires de l'immigration clandestine, la coopération avec les États tiers d'origine et de transit, la mise en œuvre de structures opérationnelles efficaces pour l'action de coordination entre les États membres, la définition des meilleures techniques applicables, la légitimité des contrôles aux frontières maritimes.
12. Enfin, sur la base de l'étude de faisabilité, le Conseil européen des 16 et 17 octobre 2003 a souligné qu'il importait d'entreprendre des actions concrètes dans les plus brefs délais et a invité le Conseil JAI à mettre en œuvre un programme de travail sur les activités de gestion des frontières maritimes de l'Union d'ici la fin de 2003.
13. Le présent programme part de la situation actuelle du phénomène des migrations clandestines par voie maritime et tient dûment compte des orientations de l'Union européenne brièvement présentées dans les paragraphes précédents et des approfondissements envisagés dans le rapport réalisé par CIVIPOL.

### **III. Grandes lignes de la légitimité des contrôles en mer**

14. Les mouvements migratoires clandestins par voie maritime ont pris des dimensions importantes à partir des années 1980. Les autorités maritimes de Grande-Bretagne et d'Australie ont été confrontées aux exodes en masse de Vietnamiens lors de multiples opérations de secours en mer de Chine méridionale en 1979 et 1980. Les gardes-côtes des États-Unis se heurtent depuis de nombreuses années à des flux migratoires par voie maritime en provenance de Cuba et d'Haïti, et plus récemment, de Chine. Après la fin de la guerre froide et jusqu'à il y a peu, les côtes italiennes ont été le lieu d'accostage d'une multitude de personnes arrivant d'Albanie, tandis qu'aujourd'hui, il s'agit de migrations provenant en particulier des pays de l'est et du centre du bassin méditerranéen. L'Espagne et la Grèce sont aussi confrontées ces dernières années à des arrivées massives de migrants. Le rapport final de CIVIPOL permet de se faire une idée précise de la manière dont les frontières maritimes de l'Europe ont été confrontées ces dernières années aux flux migratoires.

15. Cette étude distingue les flux de l'immigration clandestine qui arrivent sur les côtes (filiales à flux focal (de proximité) ou filiales stochastiques) de ceux qui passent par les ports, dans ce dernier cas, en utilisant les zones portuaires dites "spécialisées" (navires de commerce, bateaux de plaisance ou bateaux de pêche) ou en profitant des services réguliers de transport maritime (filiales port à port). Le recours à des embarcations de fortune (canots pneumatiques ou embarcations de dimension réduite ou délabrées) frappe particulièrement l'opinion publique, car cela se solde souvent par des naufrages et par la perte de nombreuses vies humaines. L'immigration clandestine à bord de navires de commerce, de bateaux de pêche et, dans une moindre mesure, de bateaux de plaisance ou par le biais des services réguliers de transport maritime entre les États membres est considérée comme étant de moindre importance, parce qu'il est plus difficile de la cerner et parce qu'elle n'est pas pleinement perçue par l'opinion publique. Il s'agit toutefois d'un mode d'entrée illicite particulièrement répandu et insidieux.
  
16. À partir de la classification proposée par CIVIPOL, il est possible de distinguer l'action à mener en commun selon qu'il s'agit de mesures à prendre en haute mer, dans les ports, dans les eaux territoriales ou dans la zone contiguë. À cet égard, il est utile de rappeler qu'en vertu de la réglementation internationale en vigueur les navires ancrés dans les eaux intérieures d'un État relèvent de la compétence pleine et entière de l'État côtier; il en va de même pour les eaux territoriales. Le passage inoffensif, régi par l'article 19 de la Convention de Montego Bay sur le droit de la mer, ne doit pas porter atteinte à la paix, au bon ordre ou à la sécurité de l'État côtier. L'immigration clandestine s'inscrit dans le cadre de l'article 19, paragraphe 2, point g), de la Convention de Montego Bay sur le droit de la mer, qui interdit l'embarquement ou le débarquement de "... personnes en contravention aux lois et règlements douaniers, fiscaux, sanitaires ou d'immigration de l'État côtier ...". L'immigration clandestine est en outre un domaine dans lequel l'État côtier est habilité à exercer sa juridiction pénale pour les faits survenus à bord du navire (article 27, points a) et b) de la Convention de Montego Bay). Afin de prévenir ou de réprimer l'immigration clandestine, ce dernier peut exercer un contrôle dans la zone contiguë (article 33 de ladite Convention).
  
17. En haute mer, la Convention de Montego Bay ne prévoit pas explicitement la possibilité pour les autorités maritimes d'un autre État que l'État du pavillon d'intercepter ou d'inspecter un navire pour des motifs liés à l'immigration clandestine. Toutefois, cela devient possible dès lors que l'embarcation est sans nationalité ou a une nationalité incertaine (article 110, paragraphe 1, points d) et e), et article 92, paragraphe 2).

18. La visite en haute mer de navires d'une autre nationalité est légitime dans un autre cas, à savoir lorsque l'État du pavillon donne son consentement. Il s'agit là d'une application du principe *volenti non fit iniuria* [il n'est pas fait de tort à celui qui a consenti]. Ainsi, il est également possible à deux États de fixer les mesures à adopter lorsque des clandestins sont découverts à bord d'un navire. Le consentement peut être donné par écrit ou même oralement. Dans la pratique internationale, il existe quelques exemples d'accords de ce type: l'échange de notes du 23 septembre 1981 entre Haïti et les États-Unis, l'échange de notes du 25 mars 1997 entre l'Italie et l'Albanie et le Protocole y relatif du 2 avril 1997.
19. Le principe du consentement de l'État du pavillon sert également de fondement aux dispositions, non encore entrées en vigueur, du Protocole contre le trafic illicite de migrants, additionnel à la Convention de Palerme de 2000 contre la criminalité transnationale organisée. L'État côtier peut demander l'autorisation à l'État du pavillon du navire de prendre les mesures appropriées, s'il soupçonne que celui-ci transporte des immigrants clandestins (article 8). Ce Protocole, afin de faciliter la communication entre les États concernés, arrête un mécanisme chargé de désigner les autorités nationales de liaison compétentes.
20. Un système analogue est prévu par une circulaire de 1998 de l'OMI, qui comprend des mesures provisoires contre la traite et le transport illicite de migrants. Il s'agit là d'un instrument non contraignant. Toutefois, il ne convient pas d'en sous-évaluer l'importance, puisque, sur la base des recommandations qu'elle contient, les mécanismes établis par le Protocole de Palerme pourraient être immédiatement adoptés.
21. Dans les cas où l'on estime que les conditions à bord d'un navire sont telles qu'elles nécessitent un sauvetage et une opération en mer, l'arraisonnement serait légitime conformément à la Convention SOLAS de 1974 (Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer)
22. Les mesures prévues par la législation communautaire, conformément aux exigences de l'OMI, contribuent aussi à renforcer la sûreté maritime à bord des navires, dans les ports et dans les zones de l'interface navire/port.

#### **IV. Mesures opérationnelles concernant les contrôles dans les ports**

23. Les contrôles dans les ports des États membres doivent être effectués de manière complète, conformément à la convention d'application de l'accord de Schengen de 1990. Les contrôles visent en priorité, notamment, les bateaux effectuant des liaisons maritimes entre les États membres et les pays tiers qui présentent, d'après les services de renseignement et des données objectives, un risque élevé d'immigration illégale. Les navires marchands (cargos), les bateaux de pêche et les embarcations de plaisance sont également soumis à ces contrôles.
24. Afin de compléter les dispositions prévues par le Manuel commun en matière de contrôles aux frontières, il semble prioritaire de renforcer les contrôles à bord des navires marchands et des embarcations de plaisance par l'adoption de procédures qui ne consistent pas uniquement à vérifier les documents des équipages et du personnel de bord, mais qui portent également sur l'inspection approfondie de ces navires. En outre, il serait judicieux de prévoir, dans les modalités opérationnelles applicables à ces contrôles, la participation des autorités douanières compétentes. Il convient à cet égard de souligner l'importance des informations des services de renseignements, des analyses de risques et des actions fondées sur la suspicion.
25. Le contrôle des bateaux de lignes doit être effectué selon des modalités qui varient en fonction des ports d'origine et de destination.
- a) Contrôle des bateaux de ligne entre le port d'un pays tiers et le port d'un État membre  
Pour ces contrôles, qui doivent être effectués en conformité avec la législation nationale, des arrangements préalables doivent être mis en place avec les autorités des pays tiers afin:
- d'augmenter le volume des contrôles dans les ports de départ;
  - d'associer à ces contrôles des agents des services de contrôle de l'immigration des pays concernés, dans les ports d'origine et de destination des bateaux de ligne;
  - de fournir une assistance technique et, éventuellement, l'équipement indispensable à un contrôle plus efficace des moyens de transport à bord desquels se cachent généralement les clandestins;
  - de fournir une assistance afin d'améliorer la sécurité et la qualité des documents de voyage et la détection des faux documents;

- d'échanger les informations nécessaires pour détecter les faux documents, en mettant en place des canaux de communication directe;
- de mettre en commun les expériences acquises et les activités de renseignement en ce qui concerne les groupes criminels soupçonnés d'être impliqués dans l'immigration clandestine par mer;
- de prévoir la présence à bord, au cours du trajet, d'agents des services de contrôle de l'immigration des deux pays, chargés d'effectuer, par anticipation, des contrôles aux frontières et d'observer les passagers.

b) Contrôle de police concernant les bateaux de ligne entre les ports de deux États membres

Conformément à la convention d'application de l'Accord de Schengen, Les frontières intérieures peuvent être franchies en tout lieu sans qu'un contrôle des personnes soit effectué. Ce principe vaut également pour les bateaux assurant des liaisons régulières entre les États membres de l'espace Schengen.

Toutefois, conformément à l'article 2, paragraphe 3, de la convention d'application de l'Accord de Schengen, la suppression du contrôle des personnes aux frontières intérieures ne porte pas atteinte à l'exercice des compétences de police par les autorités compétentes sur l'ensemble du territoire d'un État membre.

Selon ce cadre de dispositions, des contrôles de police s'appliquant aux passagers et à l'équipage se trouvant à bord des transbordeurs effectuant des liaisons régulières entre des États membres de l'espace Schengen pourraient être mis en place, à condition que ces contrôles soient effectués dans les conditions mentionnées ci-avant et à des fins identiques à celles qui s'appliquent à l'ensemble du territoire. Il convient de recourir aux informations des services de renseignements et à la détermination des risques pour rendre les contrôles plus efficaces.

À cette fin, il semble nécessaire:

- d'exercer des activités de surveillance conjointe dans les ports de départ et de destination des bateaux;
- le cas échéant, de placer à bord des bateaux des policiers chargés d'une mission d'observation et de surveillance.

## V. Mesures opérationnelles concernant le contrôle des côtes

26. Les États membres devront assurer un niveau approprié de capacité de contrôle de manière à repérer efficacement et à intercepter les navires suspects approchant leurs côtes. Cela nécessite la mise en place et l'entretien d'une technologie de surveillance appropriée et d'une unité de réponse. Il est également nécessaire d'avoir suffisamment de capacités en mer afin de surveiller la haute mer.
27. Les États membres devront s'employer à ce que soient appliqués tous les instruments internationaux en vigueur qui visent à prévenir et réprimer l'immigration clandestine en mer, tout en garantissant la sécurité des personnes et le respect des règles relatives aux droits de l'homme. Il conviendra de remédier aux lacunes existant en matière de normes, qui ont été mises en évidence par l'étude de faisabilité réalisée par CIVIPOL: il faudra mener à cet effet une action précise et coordonnée, qui permette la participation la plus large possible des États membres et le lancement d'initiatives concrètes par la Commission. Par ailleurs, l'effort réalisé pour améliorer les possibilités offertes par la pratique internationale en la matière ne doit pas faire oublier qu'il convient de s'efforcer d'obtenir les meilleurs résultats possibles en appliquant les instruments existants.
28. Les États membres devront dresser la liste des instruments techniques qu'ils utilisent déjà pour la surveillance et le contrôle des frontières maritimes, en faire l'analyse et l'évaluation de manière à mettre en commun leurs expériences et à proposer des solutions techniques communes.
29. Afin que la coopération entre les États membres soit uniforme et plus efficace, il faut avant tout rappeler le principe de solidarité pour ce qui est de l'interception des bateaux ayant des clandestins à bord: il convient d'appliquer rigoureusement le droit de la mer et de secourir immédiatement les embarcations qui ne présentent pas les garanties nécessaires pour naviguer.
30. Dans le cadre de la politique générale de l'Union européenne concernant ses relations avec les pays tiers dans le domaine de la gestion des migrations, la collaboration avec des pays tiers devra porter en particulier sur le renforcement des contrôles dits "avant la frontière" et le traitement des immigrés illégaux interceptés en mer. À cet égard, les éléments essentiels sont les suivants:

- disposer du matériel technique le plus évolué et des systèmes d'exploitation les plus efficaces sur la base des expériences de chacun et des informations disponibles entre États membres;
- garantir aux États tiers une assistance technique et organisationnelle pour renforcer la surveillance des côtes d'où partent les immigrés clandestins;
- effectuer des patrouilles en mer réunissant les autorités compétentes des États membres et des pays tiers concernés par les flux d'immigration clandestine, conformément au droit national;
- mener des opérations en mer pour intercepter et arrêter les embarcations ayant à leur bord des immigrés clandestins;
- ordonner, si besoin est, que les embarcations interceptées soient placées dans des ports sûrs situés dans des pays tiers;
- prendre les dispositions nécessaires au traitement des immigrés trouvés à bord des embarcations et à la détermination de la juridiction compétente pour juger les trafiquants;
- aménager, dans le respect des normes du droit international, des installations d'hébergement sur les lieux de départ des embarcations dans les pays tiers pour les migrants clandestins interceptés en mer, étant entendu qu'aucun demandeur d'asile ne sera emmené dans lesdites installations. Celles-ci ne sont ouvertes que pour une durée limitée, afin d'assurer aux migrants des conditions humaines de rétention avant leur retour;
- mener des opérations d'identification et de retour des immigrés retenus dans ces installations;
- échanger des informations permettant de lutter contre les organisations criminelles et de connaître les modalités du transfert illégal des clandestins en mer.

31. Il conviendra d'encourager la conclusion d'accords de réadmission avec les pays d'origine et de transit des immigrés clandestins. Il faudra aussi à cette fin examiner, conformément aux législations communautaire et nationales en la matière, la possibilité d'apporter une aide technique et organisationnelle. De même, il conviendra d'élaborer des projets appropriés en matière d'appui financier et technique aux pays tiers qui collaborent pour appliquer les mesures de contrôle des côtes et de traitement des immigrés clandestins (identification, retour des ressortissants d'autres États, etc.).

## **VI. Organisation et procédures de coordination**

32. Les mesures proposées dans le cadre du présent programme nécessitent, pour être efficaces, la mise en place préalable d'une organisation opérationnelle unique. Le plan pour la gestion intégrée des frontières extérieures prévoit la réalisation d'un réseau de coordination. L'instance commune de praticiens des frontières extérieures est chargée de mettre en œuvre et de coordonner les mesures prévues dans le plan, qui recouvre principalement la coordination et le suivi des "centres" et activités opérationnelles telles que les projets pilotes et les opérations conjointes, la détermination des meilleures pratiques et la préparation des décisions stratégiques en vue d'une gestion plus efficace et intégrée des frontières extérieures des États membres de l'UE (conclusions du Conseil JAI du 5 juin 2003 et conclusions du Conseil européen de Thessalonique). Ce modèle d'organisation, qui découle de l'étude de faisabilité, du 30 mai 2002, pour la création d'une police européenne des frontières, permet d'atteindre une série d'objectifs destinés à renforcer les frontières extérieures de l'Europe sans porter atteinte à la souveraineté nationale des États membres.
33. Suite aux conclusions du Conseil européen de Bruxelles des 16 et 17 octobre 2003, le Comité stratégique sur l'immigration, les frontières et l'asile a approuvé, lors de sa réunion du 29 octobre 2003, la mise en place de deux centres pour les frontières maritimes. Le Comité stratégique (composition de l'instance commune de praticiens des frontières extérieures) recevra des rapports actualisés sur le fonctionnement des centres, qui auront pour objectifs généraux:
- d'assurer une gestion coordonnée des contrôles des frontières maritimes des États membres de l'Union européenne dans les ports, le long des côtes et en haute mer en vue de prévenir et réprimer l'immigration clandestine et la traite des êtres humains;
  - d'encourager la conclusion d'arrangements avec les pays tiers en vue de renforcer la collaboration internationale visant à contenir les flux d'immigration clandestine et à lutter contre les organisations criminelles;

- d'assurer la coordination des opérations conjointes menées par les États membres et en coopération avec des pays tiers;
  - d'assurer une liaison permanente avec les institutions communautaires et les organismes nationaux et internationaux compétents en la matière.
34. Les centres de coordination pour les frontières maritimes de l'Union européenne devront disposer d'informations pertinentes, qui seront fournies par le réseau OLI des États membres. Il conviendra à cet effet de veiller à ce que des officiers de liaison soient présents dans les États concernés afin d'assurer une surveillance constante de ce phénomène.
35. Il conviendra que le centre d'analyse intégrée du risque consacré au phénomène de l'immigration clandestine par mer une attention particulière, en employant des ressources adéquates pour la collecte d'informations, leur analyse et leur diffusion, conformément aux tâches et aux compétences attribuées par le Comité stratégique.
36. Dans le cadre du Comité stratégique et avec son approbation, les centres de coordination pour les frontières maritimes de l'Union européenne devront être en mesure de réaliser les tâches suivantes:
- planification, gestion et évaluation des activités conjointes de contrôle des côtes et des autres zones maritimes;
  - planification, gestion et évaluation des initiatives mises en place avec la participation des autorités de pays tiers pour effectuer des contrôles, échanger des informations, renvoyer les immigrés clandestins et lutter contre les organisations criminelles;
  - collecte d'informations, et analyse et diffusion de ces informations, afin que les États membres et les institutions communautaires prennent connaissance des résultats obtenus, des difficultés apparues lors des opérations et des perspectives;
  - analyse des informations obtenues grâce à la participation d'Europol et d'autres organismes internationaux de coopération entre forces de police;

- analyse précise du risque migratoire par mer, en accord avec le centre d'analyse intégrée du risque;
- coopération avec le centre ad hoc pour la formation (ACT) afin d'améliorer la formation des fonctionnaires participant au contrôle aux frontières maritimes;
- échange d'informations avec les autres centres de coordination;
- mise à disposition des meilleures pratiques concernant les technologies, les modalités des contrôles portuaires, les opérations de surveillance en mer, l'interdiction de naviguer et le traitement des immigrants clandestins repérés à bord des embarcations;
- mise en place d'équipes opérationnelles avec pour objectif de rassembler les images de surveillance et les images radar existantes et de s'assurer que: a) des patrouilles en mer sont effectuées et que les navires des différents services ne surveillent pas par erreur la même zone; b) si un bateau transportant des immigrants illégaux est repéré, l'incident est traité selon des procédures communes.

37. La future agence chargée des frontières extérieures pourra développer le cadre de coordination envisagé et apporter ainsi une autre pierre à la mise en œuvre opérationnelle d'une gestion intégrée des frontières maritimes de l'Union européenne.

## **VII. Sources de financement**

38. L'étude de faisabilité élaborée par CIVIPOL souligne l'absence de comptabilité analytique, dans les États membres, des dépenses encourues pour la surveillance et le contrôle des frontières. Cette lacune est encore plus préoccupante si l'on songe que la lutte contre l'immigration clandestine par mer exige le concours d'organismes de nature différente – forces de police et moyens militaires.

39. Par ailleurs, les activités de surveillance maritime supposent le recours croissant à des équipements et des systèmes technologiques toujours plus sophistiqués, qui permettent notamment d'éviter une intervention massive d'hommes et de moyens. En effet, d'autres tâches leur étant dévolues – assurer la sécurité de la navigation et la protection de l'environnement marin, par exemple –, l'utilisation de ces hommes et de ces moyens pour la lutte contre l'immigration clandestine connaît évidemment des limites. Il ressort de ce qui précède qu'il est nécessaire que des financements communautaires soient disponibles dans le cadre des ressources budgétaires prévues à cet effet.
40. En l'absence d'une clef de répartition des frais de personnel, de gestion et des dotations techniques pour les contrôles des frontières, il convient de déterminer, dans un premier temps, les mesures qui doivent être adoptées pour endiguer le phénomène de l'immigration clandestine. Pour ce qui est plus particulièrement des frontières maritimes, il est nécessaire de tirer parti, en outre, des expériences acquises avec les projets pilotes – qu'ils aient déjà pris fin ou qu'ils soient toujours en cours – par l'adoption d'initiatives nouvelles qui intègrent efficacement ces projets.
41. La communication de la Commission au Parlement européen et au Conseil en vue du Conseil européen de Thessalonique, relative au développement d'une politique commune en matière d'immigration clandestine, de trafic illicite et de traite des êtres humains, de frontières extérieures et de retour des personnes en séjour irrégulier, consacre un chapitre entier aux possibilités de financement de l'Union européenne en la matière. La Commission, soulignant l'exigence d'une confiance mutuelle entre les États membres, rappelle l'importance du principe de solidarité entre eux, notamment en termes de coopération opérationnelle renforcée. Cette solidarité doit être mise en œuvre à travers une coopération opérationnelle qui concerne également les pays tiers, dont la participation est essentielle pour contenir les flux d'immigration clandestine.
42. Il convient par conséquent de trouver les fonds communautaires nécessaires pour la période 2004-2006 – utilisation des fonds ARGO ou de la ligne budgétaire B7-667, puisqu'il est souhaitable que les pays tiers participent directement au processus de coopération qui devra être mis au point non seulement pour lutter contre les flux migratoires qui passent par ces pays, mais également pour les contenir et les gérer.

43. Dans cette perspective, il est important d'intégrer les questions d'immigration dans les relations de l'Union européenne avec les pays tiers. La Commission s'est engagée à tenir dûment compte, pour 2004, des priorités relatives à la gestion des flux migratoires, pays par pays, dans le cadre d'une programmation plus large qui, espère-t-on, pourra être mise en œuvre prochainement.
44. Il importe également de soutenir une politique commune de retours dans le cadre des ressources budgétaires prévues à cet effet; à cet égard, il convient de déterminer s'il est opportun de prévoir des mesures d'incitation également en faveur des pays tiers qui collaborent avec l'Union européenne pour maîtriser les flux d'immigration clandestine qui franchissent les frontières maritimes des États membres de l'Union européenne, afin de favoriser le retour des immigrés clandestins dans leur pays d'origine.
-