



Article de recherche

LE PROCÈS-VERBAL DE LA POLICE MARITIME : SYSTÉMATISATION DES PREMIÈRES MESURES PRISES FACE AU TRAFIC ILLICITE DE MIGRANTS PAR VOIE MARITIME

Traduction en français à l'aide de l'IA (DeepL)

Daniel Cortes Villanueva

Sergent-chef de la Guardia Civil

Titulaire d'un master universitaire en pratique du droit

Chercheur en formation et doctorant à l'École internationale de doctorat de l'UNED

dcortes124@alumnos.uned.es

ORCID : <https://orcid.org/0009-0007-3135-1849>

Reçu le 25/03/2026

Accepté le 05/06/2026

Publié le 30/06/2026

doi : <https://doi.org/10.64217/logosguardiacivil.v4i2.8986>

Citation recommandée : Cortes, D. (2026). Le procès-verbal de la police maritime : systématisation des premières mesures prises face au trafic illicite de migrants par voie maritime. *Revue Logos de la Guardia Civil*, 4(2), p. 161-186.

<https://doi.org/10.64217/logosguardiacivil.v4i2.8986>

Licence : Cet article est publié sous la licence Creative Commons Attribution-Pas d'Utilisation Commerciale-Pas de Modifications 4.0 International (CC BY-NC-ND 4.0)

Dépôt légal : M-3619-2023

NIPO en ligne : 126-23-019-8

ISSN en ligne : 2952-394X

LE PROCÈS-VERBAL DE LA POLICE MARITIME : SYSTÉMATISATION DES PREMIÈRES MESURES PRISES FACE AU TRAFIC ILLICITE DE MIGRANTS PAR VOIE MARITIME

Sommaire : 1. INTRODUCTION. 2. MÉTHODOLOGIE ET DÉLIMITATION. 3. CONTEXTUALISATION DU PROCÈS-VERBAL DE LA POLICE NAVALE DANS LE CADRE DES INFRACTIONS AU DROIT DES RÉSIDENTS ÉTRANGERS. 4. LES PREMIÈRES MESURES EN MILIEU MARIN. 4.1. Détection des embarcations suspectes et leur surveillance. 4.2. Reconnaissance de proximité. 4.3. Indices pertinents pour l'identification des responsables potentiels. 4.4. Mesures prises lors de la phase d'intervention policière directe. 4.5. Découverte de restes humains et gestion de ceux-ci. 4.6. Situation finale de l'embarcation en tant qu'instrument du délit. 4.7. Situation procédurale des auteurs présumés. 4.8. Transfert vers le port et débarquement. 4.9. Clôture du procès-verbal de la police navale. 5. TRANSFERT DU DOSSIER. 6. CONCLUSIONS. 7. RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES.

Résumé : Cet article examine la systématisation des premières mesures prises lors d'interventions maritimes face au trafic illicite de migrants, à partir de la proposition technico-opérationnelle que constitue le « procès-verbal de la police maritime ». L'étude analyse le cadre normatif, doctrinal et jurisprudentiel qui conditionne l'action de la police judiciaire en milieu marin, dans un contexte marqué par le manque de développements doctrinaux spécifiques et par la prédominance de dispositifs opérationnels axés sur le sauvetage, facteurs qui ont limité la mise en place d'une systématisation technico-procédurale adaptée à cet environnement. Une attention particulière est accordée à la collecte, à l'organisation et à la conservation des indices dans un espace caractérisé par la mobilité, l'urgence et le caractère unique de certaines actions au cours de la phase procédurale, ainsi qu'aux premières démarches de détection, de surveillance, de reconnaissance de proximité, d'identification des responsables, d'intervention policière et de débarquement. Il est observé que le procès-verbal dressé à bord d'un navire ne constitue pas une catégorie juridique autonome, mais une formule d'organisation fonctionnelle utile pour renforcer la cohérence opérationnelle et procédurale des interventions policières en mer contre ces phénomènes criminels.

Resumen: Este artículo examina la sistematización de las primeras diligencias practicadas en intervenciones marítimas frente al tráfico ilícito de migrantes, a partir de la propuesta técnico-operativa del denominado Atestado Policial Naval. El estudio analiza el marco normativo, doctrinal y jurisprudencial que condiciona la actuación de la Policía Judicial en el medio marino, en un contexto marcado por la escasa elaboración doctrinal específica y por el predominio de dispositivos operativos orientados al rescate, factores que han limitado una sistematización técnico-procedimental adaptada a este entorno. Se presta atención a la obtención, organización y preservación de indicios en un espacio caracterizado por la movilidad, la urgencia y la irrepitibilidad de determinadas actuaciones en fase procesal, así como a las diligencias iniciales de detección, monitorización, reconocimiento de proximidad, identificación de responsables, intervención policial y desembarco. Se observa que el atestado instruido a bordo de un medio naval no constituye una categoría jurídica autónoma, sino una fórmula de ordenación funcional útil para reforzar la coherencia operativa y procesal de las actuaciones policiales en la mar contra estos fenómenos delictivos.

Mots-clés : Procès-verbal de police navale, Interdiction maritime, Police judiciaire, Trafic illicite de migrants, Valeur probatoire.

Palabras clave: Atestado Policial Naval, Interdicción Marítima, Policía Judicial, Tráfico Ilícito de Migrantes, Valor Probatorio.

ABRÉVIATIONS

APN : Procès-verbal de police navale

Art. : article

BOE : Journal officiel de l'État

CE : Constitution espagnole

CP : Code pénal

LECrin : Code de procédure pénale

LOFCS : Loi organique sur les forces et corps de sécurité

LOPJ : Loi organique sur le pouvoir judiciaire

FFCCSE : Forces et corps de sécurité de l'État

SEMAR : Service maritime de la Guardia Civil

SIVE : Système intégré de surveillance extérieure

CNP : Corps national de police

UOPJ : Unité organique de police judiciaire

ONG : Organisations non gouvernementales

AEMET : Agence nationale de météorologie

NIE : Numéro d'identification des étrangers

LO : Loi organique

LORPM : Loi organique régissant la responsabilité pénale des mineurs

SASEMAR : Société d'État pour le sauvetage et la sécurité maritimes

STC : Arrêt de la Cour constitutionnelle

STS : Arrêt de la Cour suprême

SOLAS : Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Safety of Life at Sea)

1. INTRODUCTION.

L'intervention de la police judiciaire en milieu marin face au trafic illicite de migrants présente des particularités qui ont une incidence sur l'obtention et la conservation des éléments de preuve, sur la protection immédiate des personnes à bord et sur la coordination entre les missions de sauvetage, de saisie des preuves et d'enquête pénale. Dans ce contexte, le procès-verbal de police revêt une importance particulière en tant qu'instrument de documentation des premières mesures prises et de projection procédurale de l'intervention policière, dans le cadre des dispositions de l'article 126 de la Constitution espagnole, de la loi organique n° 2/1986 et du Code de procédure pénale (LECrim).

Sur cette base, le présent travail propose la dénomination technique et opérationnelle de « procès-verbal de police navale » (APN) comme formule d'organisation fonctionnelle du procès-verbal lors des interventions maritimes liées à l'infraction visée à l'article 318 bis du Code pénal (CP), sans prétendre créer une institution juridique autonome distincte de celle déjà prévue dans l'ordre juridique. L'utilité de cette proposition réside dans la systématisation des mesures préliminaires pouvant être mises en œuvre en milieu marin, la détermination de leur finalité probatoire et la précision des précautions opérationnelles qu'il convient de respecter dans un environnement caractérisé par la mobilité des lieux, l'urgence de l'intervention et le caractère souvent irremplaçable de certaines actions procédurales devant les tribunaux.

L'importance de ce problème est d'autant plus grande que les opérations d'interception en mer en matière de trafic illicite de migrants se déroulent généralement dans un espace où se rejoignent les exigences d'aide humanitaire, de conservation des preuves et d'identification des responsables potentiels, souvent en lien avec des organisations criminelles et d'autres infractions concomitantes. Bien que la jurisprudence ait reconnu l'importance procédurale des actes non reproductibles et que la doctrine ait admis la flagrante criminelle dans les cas d'interception par des agents compétents, la pratique opérationnelle semble accorder une attention prioritaire aux fonctions de sauvetage et au traitement administratif du phénomène migratoire, ce qui semble entraver la dimension pré-procédurale de l'enquête pénale¹.

À cela s'ajoute le fait que, sur le plan opérationnel, l'absence d'une réflexion doctrinale suffisamment spécifique sur la pratique des mesures policières en mer, conjuguée au rôle prépondérant des dispositifs opérationnels principalement axés sur le sauvetage des migrants, semble avoir limité le développement d'une systématisation procédurale adaptée à cet environnement. Dans cette perspective, l'objectif est de proposer une conception plus claire et plus utile de l'articulation entre l'action policière en mer et sa traduction procédurale ultérieure, à partir d'une analyse normative, jurisprudentielle et doctrinale, complétée par l'expérience professionnelle de l'auteur.

2. MÉTHODOLOGIE ET DÉLIMITATION.

L'objectif de ce travail est de systématiser les premières mesures prises lors d'interventions maritimes liées au trafic illicite de migrants, afin de proposer des critères

¹ Voir la procédure générale d'intervention relative à la coopération entre la Direction générale de la Guardia Civil et la Société de sauvetage et de sécurité maritime (SASEMAR), signée le 30 septembre 2022, qui porte principalement sur le sauvetage et l'assistance en mer.

technico-opérationnels favorisant leur intégration adéquate dans la procédure pénale. L'étude s'appuie sur l'analyse de la réglementation espagnole et du droit maritime international, ainsi que sur la doctrine, la jurisprudence applicable et les outils techniques liés à la pratique policière maritime, parallèlement à l'expérience professionnelle de ce chercheur. Son champ d'application se limite au contexte espagnol et adopte une perspective juridico-doctrinale et technico-procédurale, sans prétention statistique. Comme principale limite, il convient de préciser qu'il ne s'agit pas d'une étude de terrain ; par conséquent, les conclusions sont formulées sous forme de propositions d'organisation et non comme des résultats obtenus à partir d'un échantillon. La méthode employée consiste à classer chaque mesure selon son fondement normatif, sa finalité probatoire et les précautions opérationnelles recommandées en milieu marin dans la lutte contre le trafic illicite de migrants.

3. CONTEXTUALISATION DU PROCÈS-VERBAL DE LA POLICE MARITIME DANS LE CADRE DES INFRACTIONS AU DROIT DES RÉSIDANTS ÉTRANGERS.

Les enquêtes réactives sur les infractions prévues à l'article 318 bis du Code pénal commises par voie maritime présentent des particularités propres au milieu dans lequel s'effectuent les premières mesures d'enquête, souvent à bord de navires ou d'embarcations officielles exerçant des fonctions de surveillance, de secours et d'interception. Cette particularité matérielle ne modifie pas la nature du procès-verbal en tant qu'instrument de communication procédurale destiné à l'autorité judiciaire, mais elle justifie une systématisation spécifique de ses premières démarches en raison du contexte dans lequel elles se déroulent.

Au niveau international, en ce qui concerne le Protocole contre le trafic illicite de migrants par terre, air et mer (Protocole de Palerme), complémentaire à la Convention des Nations unies contre la criminalité transnationale organisée, et conformément aux infractions portant atteinte aux droits des ressortissants étrangers, il est reconnu un pouvoir extraordinaire de poursuite dans le cadre extraterritorial. La simple connaissance de ces faits délictueux, même en dehors des eaux territoriales, conformément aux dispositions de l'article 23 de la LOPJ et de la LECrim, habilite les autorités judiciaires à les poursuivre. Ainsi, les agents de police pourraient mener à bien les procédures en tenant compte des dispositions juridiques et procédurales qui leur sont applicables en la matière, en rendant compte de leurs résultats dans le procès-verbal ou le rapport sur les faits faisant l'objet de l'enquête, conformément aux articles 287, 295 et 297 de la LECrim.

À l'heure actuelle, la plupart de ces infractions sont commises à bord de bateaux traditionnels de pêche artisanale ou de bateaux de plaisance, dont les principales caractéristiques communes sont l'absence de pont, c'est-à-dire que les migrants voyagent à la merci des intempéries, et des insuffisances techniques en matière de construction navale, d'équipement et d'éléments de sécurité pour la navigation dans certains espaces maritimes, tels que les zones de transit de navigation extérieure², qui servent de routes d'immigration clandestine depuis le continent africain vers l'Espagne.

² En ce qui concerne les zones et les types de navigation prévus à l'article 8.2 du décret-loi royal n° 2/2011 du 5 septembre, portant approbation du texte refondu de la loi sur les ports de l'État et la marine marchande. « BOE » n° 253 du 20 octobre 2011.

La découverte en mer de ce type d'embarcations par les agents de la police judiciaire en service exige une intervention humanitaire, sans pour autant négliger la présence éventuelle à bord, et en commun, tant des passagers victimes que des membres d'équipage qui, bien que ces derniers puissent également être des migrants, pourraient être tenus pénalement responsables de ce trafic illicite, comme le déterminent, entre autres, les arrêts de la Cour suprême n° 405/2015 du 12 mars et n° 673/2014 du 15 octobre.

Sur ce point, et conformément à Ancín et Rodríguez (2021), le procès-verbal de police consigne la *notitia criminis* et a valeur juridique de plainte, comme le reconnaît l'article 297 du Code de procédure pénale. Toutefois, au-delà de la simple communication à l'instance juridictionnelle, certains actes accomplis dans ce contexte peuvent intégrer à la procédure des éléments objectifs difficiles, voire impossibles, à reproduire ultérieurement. En fonction de leur nature, de leur documentation correcte et de leur intégration dans la procédure dans le respect des principes du contradictoire, d'immédiateté et d'oralité, ces actes peuvent acquérir une valeur probatoire en tant qu'actes de constatation ou en tant que fondement d'une activité ultérieure d'expertise ou de témoignage qualifié et, en dernier ressort, atteindre la valeur d'une preuve d'expertise préconstituée, selon les termes exposés par Gimeno Sendra (2015, p. 255). De même, compte tenu de la nature de certaines mesures contenues dans le procès-verbal de police, leur valeur probatoire ne s'éteint pas du simple fait de l'absence d'intervention judiciaire, comme l'a confirmé à maintes reprises la jurisprudence constitutionnelle, notamment dans les arrêts SSTC 182/1989, du 3 novembre, et 217/1989, du 21 décembre.

Sur la base de ce critère jurisprudentiel, pour que les actes revêtent le caractère d'expertises techniques irréproductibles devant le tribunal, outre l'absence d'appréciation subjective de la part des agents intervenants, ils doivent être intégrés à la phase procédurale en tenant compte des principes d'immédiateté, d'oralité et de contradiction, et peuvent être considérés comme des preuves documentaires et non comme de simples témoignages, c'est pourquoi, pour paraphraser Tomé (2016, p. 386), le procès-verbal retrouve partiellement une valeur probatoire individuelle lorsqu'il contient des données objectives et vérifiables, telles que des empreintes, des marques, des traces, des photographies ou des plans, se présentant ainsi comme des procès-verbaux de constat.

De même, la partie du procès-verbal contenant le témoignage des agents se voit également attribuer une valeur probatoire testimoniale ; bien qu'elle doive être confirmée lors de l'audience par les agents intervenants, il s'agit là d'une circonstance courante dans les procès-verbaux dressés pour des infractions relevant de l'article 318 bis du Code pénal par voie maritime, lorsque les agents sont témoins directs de la commission d'un délit en flagrant délit. C'est pourquoi, lorsque les agents chargés de la rédaction du procès-verbal confient l'exécution des mesures d'instruction à d'autres fonctionnaires, il convient de consigner l'identité de ces derniers, car, dans le cas contraire, la preuve pourrait être considérée comme une preuve testimoniale de référence, conformément à la doctrine de la Cour constitutionnelle³.

³ SSTC 110/1985, du 3 octobre ; 145/1985, du 28 décembre ; 173/1985, du 16 décembre ; 19/1986, du 23 avril ; 145/1987, du 23 septembre et 5/1989, du 19 janvier, entre autres.

4. LES PREMIÈRES MESURES D'INSTRUCTION EN MILIEU MARIN.

Toute enquête pénale visant à élucider des faits présentant les caractéristiques d'une infraction pénale exige l'obtention, la fixation et la conservation d'éléments objectifs présentant une pertinence procédurale, conformément aux articles 282 et suivants du Code de procédure pénale. Dans le domaine maritime, cette exigence est renforcée par le caractère dynamique et éphémère du milieu, ce qui impose une intervention immédiate visant à documenter les faits, à identifier les responsables, à protéger les victimes et à préserver les indices susceptibles de disparaître, en cohérence avec la doctrine jurisprudentielle relative aux mesures irrépétibles et aux preuves préconstituées.

La connaissance des faits susceptibles de relever de l'article 318 bis du Code pénal (CP) provient généralement de systèmes d'alerte précoce tels que le SIVE, ainsi que de moyens aériens et navals appartenant à des organismes publics ou à des tiers (par exemple, des navires marchands), sans oublier les alertes émanant d'organisations non gouvernementales (ONG) impliquées dans l'aide humanitaire aux flux migratoires. Ce contexte opérationnel s'inscrit en outre dans le cadre juridique international défini par la Convention des Nations unies sur le droit de la mer de 1982 (articles 92 et 110 de la CNUDM), notamment en ce qui concerne la juridiction en haute mer et les pouvoirs d'intervention, ainsi que dans le cadre réglementaire de l'Union européenne, notamment le règlement (UE) n° 656/2014 et le règlement (UE) 2019/1896, dans le cadre desquels sont menées des opérations conjointes coordonnées par l'Agence européenne de la garde des frontières et des côtes — communément appelée FRONTEX —, intégrant des fonctions de surveillance des frontières, de sauvetage en mer et de lutte contre les réseaux d'immigration clandestine.

Sauf en cas de détection directe par des unités du Service maritime de la Guardia Civil, l'intervention policière interviendrait avec l'arrivée des services compétents exerçant des fonctions de police judiciaire⁴. Dans ce contexte, il est essentiel d'obtenir rapidement des informations telles que la position géographique, la date et l'heure de la détection, le cap et la vitesse, ainsi que les conditions de navigabilité et la situation des personnes à bord. Leur intégration adéquate dans l'exposé factuel initial, ainsi que l'identification des moyens navals intervenants et des agents en service, permettent de structurer des procédures solides et de renforcer leur valeur probante devant les tribunaux.

4.1. DÉTECTION ET SURVEILLANCE DES NAVIRES SUSPECTS.

D'un point de vue fonctionnel, la détection et la surveillance initiales d'un navire suspect ont un double objectif. D'une part, elles permettent de déclencher la réponse de secours ou d'interception et, d'autre part, de recueillir rapidement des données objectives pertinentes — position, cap, vitesse, route et conditions de l'environnement — en vue de la reconstitution ultérieure des faits. Étant donné que les délais de mobilisation des moyens navals dépendent essentiellement du type de patrouilleur, de la distance par rapport à la cible et des conditions météorologiques et maritimes, il est conseillé de poursuivre la surveillance du navire jusqu'à l'arrivée d'une unité de police maritime, tant

⁴ La Commission nationale de coordination de la police judiciaire a décidé que la compétence en matière de police judiciaire dans les zones maritimes incombait exclusivement à la Guardia Civil (procès-verbal du 12 mars 2019, point 10 de l'ordre du jour).

pour suivre l'évolution de la traversée que pour garantir une réponse adéquate en termes de sécurité pour les migrants à bord.

Cette surveillance peut être effectuée à l'aide d'équipements RADAR homologués, complétés, le cas échéant, par des moyens électro-optiques ou par une observation visuelle directe, à condition que la source d'obtention, le moment de la capture et l'identité des agents ou des systèmes intervenants soient correctement documentés. Selon Moreno Torres (2011, p. 380), les équipements RADAR constituent un moyen valable et, d'un point de vue scientifique, suffisamment fiable pour détecter les embarcations se livrant à des trafics illicites, tout en fournissant des informations pertinentes pour l'enquête, telles que les coordonnées géographiques. À cet égard, les radars du Système intégral de surveillance extérieure (SIVE), malgré leur portée limitée, peuvent offrir une couverture suffisante pour l'enregistrement de ces données dans les eaux relevant de la souveraineté espagnole, tandis que les équipements RADAR des unités navales du Service maritime de la Guardia Civil (SEMAR) permettent de confirmer les caractéristiques générales du navire suspect et de fournir une image de la situation avant l'interception.

Selon Estrampes et Domínguez (1997), qui ont analysé la jurisprudence de la Cour suprême, les enregistrements issus de ce type de surveillance — qu'ils soient électroniques, audiovisuels ou sous un autre format — peuvent répondre aux critères de la preuve indicielle ou circonstancielle. La surveillance électro-optique, effectuée à l'aide de caméras ou de viseurs télémétriques, élargit les possibilités d'observation et d'enregistrement jusqu'à la ligne d'horizon, en fonction des caractéristiques de l'équipement et de la hauteur d'installation, et peut s'étendre encore davantage grâce à des moyens aériens embarqués. De son côté, l'observation directe depuis le navire officiel lui-même permet de compléter ces informations par une perception visuelle immédiate ou à l'aide d'instruments optiques analogiques.

Par ailleurs, la constatation des conditions météorologiques et maritimes dans les zones où se déroule le trafic migratoire illicite peut s'avérer pertinente tant pour l'adoption de mesures opérationnelles que pour la documentation du contexte. À cet égard, des paramètres tels que la hauteur des vagues ou l'intensité et la direction du vent peuvent être intégrés dans le procès-verbal en tant qu'éléments descriptifs de l'environnement, au sens proche des « accidents de terrain » visés au deuxième alinéa de l'article 326 du Code de procédure pénale. Leur mention dans le procès-verbal, étayée par des prévisions officielles et par l'observation directe des agents et des moyens techniques embarqués, contribue à fournir à l'instance judiciaire une base objective sur les circonstances relatives à l'état de la mer.

Toutefois, les informations obtenues à ce stade ne devraient pas être présentées de manière concluante comme une preuve de la responsabilité pénale, mais comme une base objective pour orienter les procédures ultérieures de reconnaissance, d'intervention et d'identification, ainsi que pour évaluer le contexte de risque dans lequel s'est déroulée la navigation clandestine.

4.2. RECONNAISSANCE DE PROXIMITÉ.

La reconnaissance de proximité constituerait une mesure d'observation directe particulièrement pertinente en milieu marin, car elle permettrait de constater des

circonstances difficilement reproductibles par la suite concernant l'état du navire, les conditions de transport de ses occupants et le comportement observable de ceux qui le commandent ou collaborent à sa navigation.

Cette phase de l'intervention, menée par observation visuelle directe et à l'aide de moyens électro-optiques, permettrait la reconnaissance et l'enregistrement physiognomique des membres d'équipage, ainsi que la détermination de l'état objectif de navigabilité du bateau et des conditions d'embarquement des personnes transportées. Ces mesures s'inscriraient dans le cadre des procédures d'enquête et de constatation des faits punissables prévues aux articles 282 et 326 du Code de procédure pénale espagnol (LECRim) et s'inscrivent dans la logique de la preuve préconstituée, en particulier lorsque des sources de preuve irrépétibles ou difficiles à reproduire lors du procès oral sont en présence, au sens exposé par Gimeno Sendra (2018). Le constat de l'embarcation, en tant qu'instrument de l'infraction, et en particulier la constatation de son état matériel et fonctionnel, s'intégrerait dans la description des éléments liés à l'existence et à la nature des faits faisant l'objet de l'enquête ; d'où la nécessité de consigner ses caractéristiques de construction, ses matériaux, son système de propulsion, ses conditions de navigabilité et ses éléments de sécurité, en raison de leur incidence sur l'appréciation juridique du transport maritime et du risque généré pour les personnes à bord, dans le sens indiqué par Fontestad Portalés et al. (2024).

Il convient toutefois de distinguer les données objectivement vérifiables à ce stade — par exemple, le type de navire, les éléments de flottabilité, la répartition des occupants, les conditions apparentes de sécurité ou la présence de mineurs — des déductions juridiques ou criminologiques pouvant découler de ces éléments. Ces appréciations devront être formulées avec prudence et s'appuyer sur l'ensemble des mesures d'instruction mises en œuvre.

Par conséquent, et à supposer que le capitaine ou le responsable de la conduite de l'embarcation suspecte ne tente pas d'échapper aux manœuvres d'approche de la police, l'inspection pourrait être effectuée à courte distance, dans le respect des mesures de sécurité requises pour prévenir les abordages et conformément aux critères prévus aux articles 326 et suivants du Code de procédure pénale pour l'inspection visuelle. Cette mesure revêtirait une importance particulière en cas d'indices de danger imminent pour la vie ou l'intégrité physique des occupants, ou lorsque la proximité permettrait de constater des circonstances objectives susceptibles d'influencer tant l'adoption de mesures de sauvetage que l'appréciation juridico-pénale ultérieure des faits.

En soi, il serait pertinent de déterminer les conditions d'hébergement des occupants, leur précarité, le surpeuplement ou toute autre circonstance, telle que la présence de personnes particulièrement vulnérables ou de mineurs, ainsi que leur état de santé apparent, en tenant compte de l'existence éventuelle d'un décès à bord ou à la dérive à proximité. En substance, il s'agirait de constater l'existence d'équipements de sécurité et de flottabilité individuels que pourraient porter les occupants, car ces éléments, ainsi que les circonstances susmentionnées, contribueraient à la qualification typologique de l'infraction, mais aussi à la mise en œuvre des opérations de sauvetage qui s'imposent en cas de risque imminent de perte de vies humaines.

4.3. ÉLÉMENTS PERTINENTS POUR L'IDENTIFICATION DES RESPONSABLES ÉVENTUELS.

À cet égard, les indices relatifs à la fonction exercée par certains occupants à bord revêtent une importance particulière. La surveillance et la reconnaissance de proximité peuvent fournir des informations sur les personnes exerçant des fonctions de commandement, de direction matérielle ou de soutien logistique. L'observation d'une navigation soutenue, orientée et non erratique, associée à d'autres éléments de perception directe, à des enregistrements audiovisuels, à des objets saisis ou à des déclarations ultérieures, peut contribuer à l'identification des personnes assumant des tâches de contrôle ou de conduite du navire.

Parmi les éléments d'intérêt, il convient de mentionner les comportements liés à la barre, au ravitaillement en carburant, à l'entretien des moteurs, à la répartition des charges, au contrôle coercitif des occupants ou à la manipulation des instruments de navigation. On peut également prendre en compte la position du sujet par rapport aux autres occupants, la découverte sur sa personne d'objets ou de moyens nécessaires à la navigation — tels que des GPS ou un compas de marine —, la présence de marques sur les mains compatibles avec la manœuvre continue de la barre, ou l'utilisation de gants, de bandes de protection ou de vêtements spécifiques à l'usage maritime. À cela peut s'ajouter le prélèvement d'empreintes latentes sur la barre, les bidons de carburant ou le carter des moteurs hors-bord, lorsque ces surfaces se prêtent matériellement à leur obtention.

Cette appréciation purement observationnelle est complétée, sur le plan juridique, par l'exigence d'une attribution individualisée de la responsabilité. Comme le souligne Romeo Casabona (2016), l'imputation pénale nécessite une appréciation conjointe de l'ensemble des indices conformément aux catégories d'imputation et d'auteur. À cela s'ajoute l'arrêt de la Cour suprême n° 582/2007, du 21 juin, qui remet en question le fait que la participation à l'une des multiples tâches rendant la traversée possible puisse revêtir une importance pénale, sans pour autant autoriser le remplacement de la preuve individualisée par des déductions automatiques découlant de la simple présence à bord.

Lorsque le comportement observé⁵ révèle une structure fonctionnelle minimale, stable ou coordonnée entre plusieurs intervenants, cela peut en outre donner lieu à l'éventuelle qualification de groupe ou d'organisation criminelle conformément aux articles 570 bis et 570 ter du Code pénal, selon les termes systématisés par Giner Alegría et al. (2022) à partir de l'arrêt de la Cour suprême n° 852/2016. Toutefois, le rapport de police devrait se concentrer en priorité sur les rôles, les interactions et les fonctions constatés, en réservant la qualification pénale définitive au stade procédural approprié.

⁵ La Cour suprême a précisé qu'« il suffit de promouvoir, de favoriser ou de faciliter par quelque moyen que ce soit l'immigration clandestine pour que l'infraction soit constituée ; ce qui implique qu'il suffit que l'auteur participe à l'une des multiples tâches qui concourent à la réalisation de l'action [...] sans qu'il soit nécessaire que l'entrée clandestine sur le territoire espagnol soit effectivement réalisée » (arrêt de la Cour suprême n° 582/2007, deuxième chambre, du 21 juin 2007, point 3 des motifs). Cette doctrine est réitérée dans les arrêts de la Cour suprême du 5 février 1998 (RJ 1998/929) et du 16 juillet 2002 (RJ 2002/5534).

En somme, il s'agit de critères technico-policiers d'observation et d'identification qui orientent l'enquête, mais dont la traduction juridico-pénale exige une appréciation conjointe du reste des actes d'instruction pratiqués.

4.4. ACTES DE PROCÉDURE AU COURS DE LA PHASE D'INTERVENTION POLICIÈRE DIRECTE.

Sur la base des indices recueillis lors de la phase précédente, l'intervention policière directe correspond au moment où s'opèrent les premières mesures concrètes visant à mettre en sécurité, à identifier et à protéger les personnes à bord. Au cours de cette phase, il convient de distinguer, compte tenu de leur nature juridique différente, les mesures visant à la sauvegarde immédiate de la vie et de l'intégrité des personnes à bord, les actions de la police judiciaire visant à l'identification des responsables potentiels et à la saisie des éléments de preuve, ainsi que les éventuelles conséquences pénales découlant de comportements de résistance, de désobéissance ou d'agression à l'encontre des forces de l'ordre. Cette distinction n'est pas seulement d'ordre expositif, mais également fonctionnelle, car en milieu marin se conjuguent simultanément des objectifs de secours, de contrôle et d'enquête qui doivent s'articuler de manière compatible avec les principes de légalité, de nécessité, de proportionnalité et de traçabilité documentaire.

Dans le cas où le navire ou l'embarcation faisant l'objet de l'intervention bat pavillon étranger, il convient de consigner expressément cette circonstance dans le procès-verbal, ainsi que les communications effectuées, les autorisations obtenues et, le cas échéant, les mesures adoptées en vertu du Protocole de Palerme. De même, lorsque l'intervention concerne des navires sans nationalité ou qu'il existe des raisons d'urgence liées à la sécurité des personnes ou à la nécessité d'éviter que l'action policière ne soit compromise, les ordres émis par l'unité intervenante, les signaux utilisés, le moyen de transmission employé, la langue de communication et la réponse observée doivent être consignés avec la plus grande précision possible, en raison de leur importance potentielle tant pour la reconstitution des faits que pour la preuve.

D'un point de vue procédural, la conduite des actes d'enquête à ce stade trouve son fondement dans les articles 13, 282, 284, 287, 295, 297 et 770 du Code de procédure pénale, dans la mesure où ils imposent à la police judiciaire le devoir d'enquêter sur l'infraction, d'identifier les auteurs, de recueillir les objets, instruments ou preuves de l'infraction et d'en rendre compte immédiatement à l'autorité judiciaire ou au procureur. Dans ce cadre, l'intervention directe sur le navire ne doit pas être considérée exclusivement comme une opération matérielle de sauvetage ou de contrôle, mais également comme un moment particulièrement sensible pour la fixation d'indices éphémères et pour la constatation de circonstances objectives difficilement reproductibles par la suite, conformément à la doctrine exposée par Gimeno Sendra (2015) et Tomé García (2016) sur l'importance procédurale des actes irrépétibles correctement documentés.

La décision de procéder à l'abordage, à l'accostage ou au transbordement devra être guidée, en premier lieu, par la protection de la vie humaine en mer, conformément à la Convention SOLAS et aux principes fondamentaux d'action énoncés à l'article 5 de la LOFCS, sans préjudice de sa dimension préjudiciable en termes de préservation des preuves lorsqu'il existe un risque de disparition des indices ou de dissimulation de la part de ceux qui exerçaient des fonctions de commandement ou de direction matérielle de la

traversée. À cet effet, l'article 520 ter du Code de procédure pénale (LECrIm) fournit une référence spécifique pour les mesures d'arrestation pratiquées en milieu marin, bien que son application doive être mise en relation avec l'ensemble des autres garanties procédurales dont bénéficie la personne arrêtée et avec les contraintes matérielles propres au milieu de la navigation.

Lorsque, au cours de l'intervention, des manœuvres d'évasion, des refus d'obtempérer, des actes de résistance ou des comportements augmentant objectivement le risque pour l'unité d'intervention ou pour les migrants transportés se produisent, ces faits pourraient revêtir une importance pénale supplémentaire. Il est toutefois plus correct, d'un point de vue méthodologique, de les présenter comme des cas dont la qualification dépendra de l'espace maritime dans lequel les faits se déroulent, de la compétence juridictionnelle concurrente et de la structure typique concrète applicable, en évitant de formuler des automatismes de qualification. Ainsi, en ce qui concerne l'application éventuelle de l'article 556, paragraphe 1, du Code pénal pour désobéissance grave, on part du principe que sa poursuite se heurte à des limites de compétence en dehors des eaux territoriales, tandis que les comportements de violence extrême commis en haute mer pourraient donner lieu, d'un point de vue interprétatif, à l'application éventuelle de l'article 616 ter du Code pénal, conformément à l'approche doctrinale de Marín Castán (2013), sans préjudice de la prudence qu'exige cette interprétation.

Dans ce dernier cas, lorsque les membres d'équipage tentent d'empêcher l'intervention policière par des menaces, des contraintes ou des actes de violence à l'encontre des personnes transportées, ces faits pourraient constituer, en concours, d'autres infractions pénales du droit interne s'ils se déroulent dans des espaces relevant de la juridiction espagnole, bien que cela pose des problèmes d'encadrement dans les cas de haute mer que la pratique judiciaire n'a pas encore résolus de manière entièrement uniforme lorsqu'il s'agit de procéder à un classement typologique de la piraterie. C'est pourquoi il semble préférable que le procès-verbal consigne avec le plus grand détail les faits observés, la chronologie des événements, la position des personnes impliquées et les conséquences matérielles de leur comportement, en laissant la qualification définitive à l'autorité judiciaire compétente.

Enfin, une fois la situation maîtrisée et la protection des personnes secourues assurée, il conviendra de séparer, dans la mesure du possible, les personnes qui semblent, à première vue, liées au commandement ou au contrôle du navire du reste des occupants, en accordant une attention particulière aux mineurs et aux personnes particulièrement vulnérables. Selon García Magaña (2017), la vérification des effets personnels, la saisie des objets liés à la navigation ou à la commission des faits, ainsi que leur intégration appropriée dans la chaîne de conservation revêtent une importance particulière dans les opérations d'interception maritime ; c'est pourquoi ces actions doivent être consignées avec précision dans le procès-verbal et dans les fiches de chaîne de conservation correspondantes.

4.5. DE LA DÉCOUVERTE DE RESTES HUMAINS ET DE LEUR TRAITEMENT.

La découverte de restes humains ou d'un cadavre dans le cadre d'une interception maritime exige de redoubler de prudence lors de la constatation, de la conservation et de la documentation des lieux, compte tenu de la fragilité particulière du milieu et de la présence éventuelle d'infractions plus graves liées à la traversée. D'un point de vue

procédural, on peut constater une assimilation fonctionnelle entre ces mesures d'urgence et les dispositions des articles 354, 770.4 et 778 du Code de procédure pénale, dans la mesure où elles imposent la nécessité de sécuriser les lieux, de documenter la position du corps et de préserver, dans la mesure du possible, les traces pertinentes jusqu'à l'intervention ultérieure de l'autorité judiciaire et du médecin légiste.

Lorsque le cadavre se trouve à bord du bateau ou à proximité immédiate de celui-ci, il convient, avant toute manipulation indispensable, de procéder aux relevés photographiques et descriptifs nécessaires pour déterminer sa position, son état apparent, sa relation spatiale avec d'autres éléments de la scène et les conditions de l'environnement. Si les conditions de sécurité et de navigabilité permettent le remorquage ou le transfert du navire concerné vers un port, il semble juridiquement préférable de préserver, dans la mesure du possible, l'emplacement du corps et les effets ou indices à proximité, afin d'éviter toute altération susceptible d'entraver la procédure ultérieure de levée du corps et l'expertise qui s'ensuivra.

Lorsque le corps est localisé à la dérive, le procès-verbal pourrait consigner non seulement la distance par rapport au navire suspect, si celle-ci est connue, mais également la position géographique exacte, l'heure de la découverte, l'intensité et la direction du courant ainsi que les autres conditions maritimes pertinentes. Ces données peuvent s'avérer utiles pour une reconstitution ultérieure de la trajectoire relative possible entre le corps et le navire, à partir des enregistrements obtenus lors de la phase de surveillance préalable, sans que cela autorise à lui seul à formuler des conclusions causales définitives.

Il est recommandé de procéder à la récupération du corps en évitant, dans la mesure du possible, sa perte, ainsi que de préserver les effets personnels qu'il porte sur lui, dont il convient également de dresser l'inventaire. En l'absence de protocole spécifique, le dépôt provisoire du défunt à bord devrait s'effectuer, de préférence, dans un espace aménagé à cet effet ou, à défaut, dans celui qui compromet le moins la manœuvrabilité, l'habitabilité et la sécurité du navire, jusqu'à sa remise à l'autorité compétente au port. À ce stade, l'intervention policière remplirait une fonction essentiellement conservatoire et de mise en sécurité initiale, sans préjudice du fait que la détermination médico-légale de la cause du décès et de son éventuelle portée pénale relève des procédures médico-légales et judiciaires ultérieures.

Malgré cela, il convient de tenir compte du fait que, lorsque l'ensemble des mesures prises fait apparaître un lien objectif et suffisamment fondé entre le décès et les conditions de la traversée ou les comportements adoptés par les personnes qui commandaient ou contrôlaient le navire, il serait opportun d'intégrer dans le procès-verbal les indices laissant supposer une éventuelle responsabilité pénale pour des faits d'homicide ou d'imprudence, sans préjudice de la qualification définitive par l'instance judiciaire. Dans cette optique, Sobrino Heredia et Oanta (2010, p. 770), ainsi que l'arrêt de la Cour suprême n° 637/2021 du 15 juillet, montrent que, dans les cas de trafic illicite de migrants par voie maritime ayant entraîné la mort, la responsabilité pénale peut s'étendre au-delà de l'article 318 bis du Code pénal et englober des infractions d'homicide en concours idéal⁶.

⁶ Dans l'arrêt de la Cour suprême n° 637/2021, du 15 juillet (ECLI:ES:TS:2021:2953), deux personnes ont été condamnées pour avoir commis un délit contre les droits des ressortissants étrangers et treize délits

4.6. SITUATION FINALE DU NAVIRE EN TANT QU'INSTRUMENT DU DÉLIT.

Le bateau utilisé pour la traversée constitue, en principe, un élément matériel d'une importance particulière pour l'enquête pénale, tant en tant qu'instrument de commission de l'infraction qu'en tant que lieu possible des faits et support de traces matérielles. C'est pourquoi son traitement doit s'inscrire dans la logique des articles 13 et 282 du Code de procédure pénale, qui imposent la saisie et la conservation des effets, des instruments et des preuves de l'infraction, ainsi que dans la nécessité de préserver, dans la mesure où cela est matériellement possible, une source de preuve dont la reproduction ultérieure pourrait s'avérer incomplète.

En conséquence, lorsque les conditions météorologiques, la stabilité de la coque, la distance par rapport à la côte et les capacités techniques des services de police le permettent, la disposition légale impose la conservation et le transfert du bateau jusqu'au port, afin de permettre une inspection visuelle plus complète et techniquement mieux organisée. Au cours de cette manœuvre, il conviendrait de consigner dans le procès-verbal de garde à vue ses données d'identification, le cas échéant, les incidents survenus lors du remorquage, l'identité des agents responsables et la liste des objets récupérés à bord ou à proximité, en particulier lorsqu'il existe un risque de perte ou de détérioration.

Lorsque le bateau ne porte ni nom, ni immatriculation, ni pavillon identifiable, le procès-verbal doit pallier cette absence d'enregistrement officiel par une description technique précise de son type de construction, de sa couleur, des matériaux utilisés, de son système de propulsion, de ses marques distinctives, de la répartition des espaces, des éléments de gouvernance, ainsi que de toute particularité pertinente. Ce type de description, complétée par des supports photographiques ou audiovisuels, peut jouer un rôle essentiel de constatation objective, conformément à l'article 770 du Code de procédure pénale et à la doctrine relative à la valeur probante des enregistrements graphiques dûment documentés.

Toutefois, lorsque la conservation matérielle du navire s'avère impossible ou déconseillée pour des raisons objectives liées à la sécurité maritime, à la capacité technique ou au risque pour la navigation, la priorité doit être donnée à une documentation préalable exhaustive de son état, de sa structure et de son contenu. Dans ces cas, la perte, l'abandon ou l'éventuel naufrage contrôlé ne peuvent être présentés comme des solutions ordinaires, mais comme des mesures exceptionnelles, strictement subordonnées à la nécessité et justifiées de manière approfondie dans le procès-verbal. Dans un tel cas, la documentation graphique et descriptive préalable doit viser à pallier, dans la mesure du possible, l'impossibilité de conserver physiquement le navire.

Des doutes persistent quant à la pertinence du naufrage forcé et contrôlé du navire, une fois ses occupants évacués et l'inspection technique et visuelle effectuée. Cette mesure, qui n'étant pas prévue dans un protocole spécifique, se trouve en contradiction avec l'obligation de conservation que l'on peut déduire des articles 13 et 282 du Code de procédure pénale, même si elle peut se justifier, d'un point de vue strictement pratique, par la nécessité d'éviter le risque intrinsèque lié à l'abandon du navire à la dérive et le danger potentiel qu'il représente pour la navigation. C'est précisément pour cette raison que, si une telle décision venait à être adoptée, sa motivation devrait être particulièrement

d'homicide par imprudence en concours idéal, puisque sur les cinquante-cinq personnes qu'elles ont transportées, treize sont décédées par noyade ou d'hypothermie.

renforcée, en incluant les raisons techniques qui la justifient, les démarches préalables de documentation et la communication adressée à l'autorité maritime compétente.⁷.

4.7. SITUATION PROCÉDURALE DES AUTEURS PRÉSUMÉS.

La détermination de la situation procédurale des auteurs présumés doit reposer sur l'existence d'indices rationnels suffisants obtenus à l'issue des mesures préliminaires de surveillance, de reconnaissance de proximité, d'intervention directe et de saisie d'objets. Par conséquent, l'arrestation, le statut de personne mise en examen non détenue ou la simple identification initiale ne devraient pas découler automatiquement de la seule présence à bord, mais d'une appréciation individualisée, documentée et juridiquement fondée du comportement observé et de son lien avec les infractions prévues à l'article 318 bis du Code pénal, comme exposé ci-après.

Du point de vue de la qualification pénale, la disposition précitée sanctionne les comportements consistant à promouvoir, favoriser ou faciliter le trafic illégal ou l'immigration clandestine de personnes au départ de l'Espagne, en transit ou à destination de celle-ci, de sorte que l'imputation de la responsabilité aux membres d'équipage du navire exige d'identifier leur contribution fonctionnelle aux faits. Sur ce point, les catégories descriptives de patron, capitaine, timonier ou collaborateur matériel peuvent s'avérer utiles pour structurer l'exposé des faits, mais elles ne constituent pas des catégories autonomes d'imputation. Leur pertinence pénale dépendra de la maîtrise effective de l'action, de la contribution concrète à la réussite de la traversée et de la connaissance dolosive de cette contribution, comme il ressort de l'analyse déjà intégrée dans le texte et de la jurisprudence de la Cour suprême sur l'étendue typique de la facilitation.

En particulier, l'arrêt de la Cour suprême n° 582/2007, du 21 juin, rappelle qu'il suffit de promouvoir, de favoriser ou de faciliter par quelque moyen que ce soit l'immigration clandestine pour que l'infraction soit considérée comme consommée, sans qu'il soit nécessaire que l'arrivée clandestine sur le territoire espagnol soit effective. Cette doctrine, réitérée par la jurisprudence ultérieure, renforce l'idée selon laquelle la participation à l'une des multiples tâches permettant la réalisation de la traversée peut revêtir une importance pénale, même si sa concrétisation pour chaque sujet exige une preuve individualisée et non une mise en cause fondée sur la simple présence ou la proximité.

De même, lorsque l'action observée révèle une structure fonctionnelle minimale, stable ou coordonnée entre plusieurs intervenants, cela pourrait donner lieu à la qualification éventuelle de groupe ou d'organisation criminelle conformément aux articles 570 bis et 570 ter du Code pénal. À cet égard, on se réfère à Giner Alegría et al. (2022), qui analysent l'arrêt de la Cour suprême n° 852/2016 comme fondement doctrinal permettant de distinguer l'organisation criminelle du groupe criminel en fonction de la stabilité, de la hiérarchisation et de la durée de la structure. Toutefois, d'un point de vue méthodologique, il semble opportun que le procès-verbal décrive avant tout les rôles, les

⁷ Conformément aux dispositions de l'article 29 de la loi n° 14/2014 du 24 juillet relative à la navigation maritime.

interactions et les fonctions observés, en réservant la qualification définitive au titre de l'une ou l'autre disposition au moment opportun de la procédure.

Lorsque les mesures d'instruction pratiquées font apparaître des indices rationnels suffisants de participation à l'infraction, la mise en détention peut être obligatoire en vertu des articles 490 et suivants du Code de procédure pénale, afin de garantir la comparution de la personne déférée devant le juge, d'empêcher la destruction de preuves et d'éviter le risque de fuite, de dissimulation ou d'intimidation des victimes. En milieu marin, la lecture des droits et leur consignation par écrit doivent se conformer aux dispositions des articles 520 et 520 ter du Code de procédure pénale ; il convient de consigner la langue utilisée, la compréhension du détenu et, le cas échéant, les contraintes techniques à bord empêchant l'exercice immédiat de l'un de ses droits. Dans de tels cas, l'impossibilité matérielle de respecter instantanément certaines garanties devrait être expressément justifiée, en indiquant les causes et les mesures adoptées pour y remédier dès que possible.

Après analyse de la doctrine du ministère public et de l'instruction n° 1/2024 du Secrétariat d'État à la Sécurité, il apparaît que ces deux textes partent du principe que la garde à vue ne doit pas se prolonger au-delà du temps strictement nécessaire, conformément aux exigences du Code de procédure pénale et aux garanties prévues à l'article 17 de la Constitution espagnole. Dans le domaine maritime, toutefois, ce principe devrait être interprété avec une souplesse fonctionnelle, en tenant compte des particularités objectives de la navigation — notamment en haute mer —, où le temps, les conditions météorologiques et les contraintes techniques liées à l'exécution des formalités peuvent avoir une incidence décisive sur la réalisation du transfert, d'où la mise en place de mécanismes de mise à disposition judiciaire par voie télématique lorsque ce délai dépasse soixante-douze heures.

Toutefois, dans les cas où les indices existants permettent de nourrir un soupçon fondé, mais ne permettent pas encore d'établir de manière suffisamment solide la responsabilité de l'auteur, il semble plus prudent de recourir à la figure de la personne faisant l'objet d'une enquête mais non placée en détention, solution juridiquement plus appropriée que celle de la personne placée en détention. C'est ce que suggère le texte lui-même en se référant à la doctrine constitutionnelle et à la circulaire n° 3/2018, du 1er juin, du Parquet général de l'État, relative au droit à l'information des personnes faisant l'objet d'une enquête dans le cadre de procédures pénales, dont l'application contribue à éviter des retards potentiellement préjudiciables au droit de la défense.

En ce qui concerne les mineurs, la question présente une complexité supplémentaire en raison de la coexistence entre le régime général de l'article 520 ter du Code de procédure pénale (LECrIm) et les dispositions particulières de la loi sur la police maritime (LORPM), en particulier son article 17.4. Le texte souligne à juste titre l'absence d'une réglementation spécifique et exhaustive concernant la détention des mineurs en milieu maritime, il est donc justifié de soutenir que, lorsqu'il existe des preuves ou des indices de minorité, une interprétation garantissant les droits et une protection renforcée doit prévaloir, conformément à l'instruction n° 1/2017 du Secrétariat d'État à la Sécurité et à l'exigence de déférer la personne devant l'autorité compétente dans les plus brefs délais. Dans de tels cas, la détention à bord devrait se limiter au strict nécessaire, en renforçant la séparation par rapport aux adultes, l'assistance adéquate et l'intervention précoce du parquet des mineurs ou de l'autorité compétente.

4.8. LE TRANSFERT VERS LE PORT ET LE DÉBARQUEMENT.

Le transfert vers le port et le débarquement constituent une phase de continuité entre l'intervention en mer et les mesures ultérieures à terre ; c'est pourquoi leur documentation correcte est essentielle pour préserver la chaîne de conservation des preuves, garantir la traçabilité des personnes interpellées et éviter tout dysfonctionnement entre les volets pénal, sanitaire et administratif de l'intervention. Comme indiqué précédemment, dans le cadre d'opérations en haute mer, le transfert vers le port peut en soi correspondre au délai minimal indispensable à l'accomplissement des formalités et mettre fin à la privation de liberté des personnes interpellées ; en tout état de cause, si la détention provisoire à bord a été ordonnée par une décision judiciaire après leur mise à disposition par voie télématique, le transfert est réputé soumis aux formalités prévues pour la garde des personnes interpellées et, en particulier, aux dispositions de l'instruction n° 4/2018 du 14 mai, dans la mesure où elles s'appliquent à la fiche de garde à vue, à la fouille, à l'inventaire des effets personnels, à la surveillance, à l'identification du personnel de garde, à l'alimentation et à l'assistance médicale, ainsi qu'aux dispositions particulières relatives aux mineurs. Dans les zones maritimes côtières, la garde pourrait s'aligner sur les normes de traitement et de conduite des détenus prévues à l'article 36 du règlement pénitentiaire, dans le respect de leur dignité, de leurs droits et de leur sécurité.

Conformément à l'instruction n° 4/2018 du 14 mai du Secrétariat d'État à la Sécurité, et compte tenu du caractère de document public du journal de bord des navires et embarcations officiels, il est raisonnable que les informations essentielles relatives à l'admission, au séjour et aux incidents survenus pendant la garde y soient consignées, à condition qu'il n'existe pas de registre spécifique à bord.

Dans le même ordre d'idées, dès le moment de l'arrestation et dans la mesure des possibilités techniques du navire, il peut s'avérer opportun de procéder parallèlement à l'identification du détenu. Ainsi, si le détenu était en possession de documents d'identité authentiques ou vérifiables, son identité serait consignée dans tous les actes de procédure ; en revanche, s'il n'en présentait pas, on consignerait le nom sous lequel il déclarerait être connu, ce qui pourrait être vérifié, le cas échéant, par le biais de références fournies par des tiers, et cette identité serait consignée à titre de présomption jusqu'à sa vérification ultérieure.

Il convient en outre de souligner que, d'un point de vue dogmatique, le transfert vers un port ne semble pas constituer, en soi, une mesure d'enquête ou d'instruction pénale, mais plutôt une mesure de garde à vue et de conduite découlant de l'arrestation elle-même. On trouve des références à ce sujet dans la jurisprudence, en particulier dans l'arrêt de la Cour constitutionnelle n° 21/1997, du 10 février, qui aborde cette phase de détention et de garde en haute mer — où le navire conduit les détenus jusqu'au port — ; par conséquent, cette distinction semble revêtir une importance particulière dans le cas de la détention de capitaines de navires pour des infractions portant atteinte aux droits des ressortissants étrangers, car le simple transfert vers le port n'apporterait aucun élément d'enquête policière, mais répondrait exclusivement à la nécessité logistique d'un acheminement depuis l'espace maritime jusqu'à leur comparution physique devant l'autorité compétente.

Une fois le navire ou l'embarcation de police arrivé au port, et après l'intervention des services des étrangers de la Police nationale (CNP) et du personnel médical,

l'enquêteur pourrait recueillir, dans la mesure du possible, le NIE ou le numéro de contrôle sanitaire attribué, afin de garantir la continuité de l'identification entre les procédures administratives, sanitaires et pénales. Conformément à l'instruction 20/2005 du 23 septembre, tous les occupants doivent être remis à la disposition de la CNP en vue de l'ouverture du dossier administratif correspondant en matière d'immigration, sur la base de la loi organique 4/2000 et de l'article 12.1.A) c) de la LOFCS, ainsi que pour une éventuelle vérification dans EURODAC⁸, le cas échéant.

D'un point de vue fonctionnel, cette phase exige une coordination renforcée entre les corps et services intervenants, notamment en ce qui concerne l'identification des personnes, la séparation entre les responsables potentiels et les victimes, les soins médicaux d'urgence, l'intervention d'interprètes et la poursuite des procédures policières engagées à bord. Son importance n'est pas seulement d'ordre logistique, mais aussi probatoire et garantiste, dans la mesure où elle conditionne la bonne articulation entre l'enquête pénale et la prise en charge administrative et sanitaire des personnes secourues.

4.9. CLÔTURE DU PROCÈS-VERBAL DE POLICE NAVALE.

La finalisation du procès-verbal de police navale doit être comprise comme la clôture en bonne et due forme d'un ensemble de procédures menées dans un contexte exceptionnel, dont l'utilité principale réside dans le fait d'assurer la continuité, l'intelligibilité et la traçabilité des actions menées en mer. C'est pourquoi les mesures d'enquête devraient mentionner expressément l'identité professionnelle du fonctionnaire chargé de réceptionner le procès-verbal de la police navale, y compris son rattachement hiérarchique et/ou fonctionnel, afin de garantir la traçabilité et la transparence du processus de remise, en consignnant les éléments de preuve transmis à d'autres organismes ou unités spécialisées pour examen — comme l'analyse des instruments de navigation utilisés —, et en les consignnant, dans tous les cas, sur la fiche de chaîne de conservation correspondante.

Sur la base des données recueillies en milieu marin et compte tenu de la complexité technique de l'environnement, un rapport succinct peut être intégré au procès-verbal, visant à schématiser les faits faisant l'objet de l'enquête et les mesures prises en mer. Son objectif est préparatoire et descriptif, permettant de reconstituer de manière succincte la route suivie par le navire à partir des positions issues de la surveillance précoce ou d'autres données antérieures à l'interception — y compris par le biais d'une estimation du cap et de la vitesse lorsque les moyens électroniques de navigation n'ont pas été saisis. Cette procédure résumerait le trajet maritime décrit dans le cadre de la commission de l'infraction présumée, avec une description technique du navire, le nombre de migrants, les conditions d'hébergement, l'identité des membres d'équipage responsables et les éléments pertinents jusqu'à l'interception par les forces de l'ordre.

Par ailleurs, un rapport technique distinct pourrait également être établi ; celui-ci ne serait pas intégré au procès-verbal d'interception ni au rapport de police correspondant, mais pourrait être émis ultérieurement et sur demande judiciaire, sur la base et l'analyse des données incorporées au procès-verbal, acquérant ainsi un caractère éventuellement expert au sens des articles 456 et suivants du Code de procédure pénale, avec l'exigence correspondante de spécialité technique, de désignation formelle et de confirmation lors

⁸ Système européen de comparaison des empreintes digitales des demandeurs d'asile (EURODAC).

du procès. Dans le même ordre d'idées, l'arrêt de la Cour suprême de justice de Catalogne n° 76/2021 rappelle qu'un rapport de police n'équivaut pas en soi à une preuve d'expertise s'il n'a pas été sollicité par l'instance judiciaire, tandis que l'arrêt de la Cour suprême n° 202/2022 précise que les rapports émis par des fonctionnaires ne constituent pas une preuve d'expertise en soi, sauf en cas de spécialité technique, de désignation formelle et de possibilité d'explication lors du procès.

5. TRANSFERT DES ACTES DE PROCÉDURE.

Une fois l'APN achevée, la poursuite des mesures d'instruction soulève une question de coordination des compétences entre la fonction de police judiciaire assumée par la Guardia Civil dans le domaine maritime et les compétences du CNP en matière d'immigration. En application de la LOFCS et du critère fonctionnel découlant de l'enquête sur des faits commis en mer, il semble juridiquement défendable que le transfert du dossier en vue des poursuites pénales soit effectué au profit des UOPJ de la Guardia Civil du lieu de débarquement, sans préjudice de la coordination nécessaire avec la Police nationale conformément à l'instruction technique n° 4/2018 du Secrétariat d'État à la Sécurité (SES), du 14 mai, en ce qui concerne les étrangers en situation irrégulière.

Toutefois, le principe en vigueur depuis l'instruction SES 20/2005 du 23 septembre prévoit la remise à la CNP de tous les occupants de l'embarcation interceptée à des fins d'identification et de démarches administratives en matière d'immigration, de sorte que la coexistence de ces deux plans fonctionnels — enquête pénale et gestion administrative des étrangers — peut entraîner des dysfonctionnements pratiques lorsque la prise en charge concrète des victimes, des témoins, des personnes placées en garde à vue et des interprètes est fragmentée entre différents corps de police.

Dans cette perspective, le problème ne semble pas être uniquement d'ordre organisationnel, mais aussi lié aux garanties procédurales et à la preuve. Si les migrants sont soumis au circuit administratif de l'immigration tandis que la Guardia Civil mène l'enquête pénale sans avoir un accès direct et continu aux victimes et aux interprètes, cela peut compromettre tant l'obtention de nouvelles sources de preuve que l'effectivité des droits des personnes concernées par la procédure pénale. D'où l'opportunité de renforcer les mécanismes de coordination interinstitutionnelle permettant de concilier la répartition des compétences avec la continuité de l'enquête et la protection effective des droits.

6. CONCLUSIONS.

L'analyse effectuée permet d'affirmer que ce que l'on appelle le « procès-verbal de police maritime » pourrait se présenter, d'un point de vue strictement technique et fonctionnel, comme une proposition de systématisation des premières mesures d'enquête menées en milieu marin dans les cas de trafic illicite de migrants, sans que cela implique la création d'une catégorie juridique autonome distincte du procès-verbal de police prévu par le Code de procédure pénale. Son utilité résiderait dans le fait d'offrir un cadre d'organisation compatible avec le cadre constitutionnel et procédural de la police judiciaire, en particulier dans un environnement caractérisé par l'urgence opérationnelle, la volatilité de la situation et le caractère souvent unique de certaines interventions.

D'un point de vue juridique et procédural, la principale contribution de cette approche réside dans le fait de mettre en évidence que bon nombre des mesures d'enquête

pratiquées en milieu r — lorsqu'elles sont consignées avec précision, objectivité et dans le respect des garanties procédurales — peuvent se révéler d'une efficacité notable dans la procédure pénale, que ce soit en tant qu'actes de constatation, en tant que support à une expertise ultérieure ou à un témoignage qualifié, ou encore en tant que base pour l'intégration d'éléments non reproductibles, conformément à la jurisprudence constitutionnelle et à la doctrine procédurale citée.

Parallèlement, l'étude met en évidence que l'efficacité de ces interventions dépend moins d'un élargissement conceptuel du procès-verbal que d'une meilleure articulation entre les fonctions de sauvetage, de garde à vue, d'enquête criminelle et de prise en charge administrative des personnes secourues. C'est pourquoi la proposition de systématisation doit être comprise, avant tout, comme un instrument de rationalisation opérationnelle et de continuité procédurale, utile pour améliorer la traçabilité des actes et la qualité de leur documentation, mais toujours subordonné au cadre normatif en vigueur et à l'interprétation qu'en font les juridictions.

C'est pourquoi, plutôt que de trancher définitivement les questions dogmatiques et de compétence soulevées par l'interdiction maritime en la matière, l'objectif est d'offrir une base systématique pour leur traitement et pour de futures précisions doctrinales, jurisprudentielles et opérationnelles. En ce sens, son principal intérêt ne réside pas dans la formulation de solutions définitives pour tous les cas de figure, mais dans la proposition d'un schéma techniquement structuré et juridiquement défendable pour l'intervention policière en mer et son application procédurale ultérieure contre ce type de criminalité, ce qui ouvre également la voie à l'élaboration de modèles de procédures *ad hoc* spécifiquement adaptés à la lutte contre le trafic illicite de migrants par voie maritime.

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

Ancín Martín, F., & Álvarez Rodríguez, J. R. (2021). *Méthodologie du procès-verbal de police : aspects procéduraux et jurisprudentiels*. Tecnos.

Antena 3. (2025, 7 mars). *Infractions à bord des cayucos : « Elles font l'objet de poursuites en Espagne, mais de manière frustrante, car il s'agit d'agressions sexuelles et d'homicides »*. https://www.antena3.com/noticias/sociedad/delitos-bordo-cayucos-son-perseguidos-espana-frustrante-porque-son-agresiones-sexuales-homicidios_2025030767caec159ce7140001a711c3.html

Journal officiel de l'État. (27 décembre 1958). Convention sur la haute mer, conclue à Genève le 29 avril 1958 (BOE, n° 309). <https://www.boe.es/>

Journal officiel de l'État. (28 septembre 1967). Décret n° 2355/1967, du 16 septembre, réglementant le transport des détenus, des prisonniers et des condamnés (BOE, n° 232). <https://www.boe.es/>

Journal officiel de l'État. (8 janvier 1977). Loi n° 10/1977, du 4 janvier, relative aux eaux territoriales (BOE, n° 7). <https://www.boe.es/>

Journal officiel de l'État. (29 décembre 1978). Constitution espagnole (BOE, n° 311). <https://www.boe.es/>

Journal officiel de l'État. (17 février 1982). Instrument de ratification de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, signée à Montego Bay le 10 décembre 1982 (BOE, n° 39). <https://www.boe.es/>

Journal officiel de l'État. (26 mai 1984). Loi organique n° 6/1984 du 24 mai régissant la procédure d'habeas corpus (BOE, n° 126). <https://www.boe.es/>

Journal officiel de l'État. (2 juillet 1985). Loi organique n° 6/1985, du 1er juillet, relative au pouvoir judiciaire (BOE, n° 157). <https://www.boe.es/>

Journal officiel de l'État. (1987, 24 juin). Décret royal n° 769/1987, du 19 juin, relatif à la réglementation de la police judiciaire (BOE, n° 150). <https://www.boe.es/>

Journal officiel de l'État. (24 novembre 1995). Loi organique n° 10/1995 du 23 novembre relative au Code pénal (BOE, n° 281). <https://www.boe.es/>

Journal officiel de l'État. (13 février 1996). Décret royal n° 190/1996, du 9 février, portant approbation du règlement pénitentiaire (BOE, n° 37). <https://www.boe.es/>

Journal officiel de l'État. (15 mars 1996). Décret royal n° 162/2014 du 14 mars approuvant le règlement relatif au fonctionnement et au régime intérieur des centres de rétention pour étrangers (BOE, n° 64). <https://www.boe.es/>

Journal officiel de l'État. (2000, 12 janvier). Loi organique n° 4/2000, du 11 janvier, relative aux droits et libertés des étrangers en Espagne et à leur intégration sociale (BOE, n° 10). <https://www.boe.es/>

Journal officiel de l'État. (13 janvier 2000). Loi organique n° 5/2000 du 12 janvier régissant la responsabilité pénale des mineurs (BOE, n° 11). <https://www.boe.es/>

Journal officiel de l'État. (28 novembre 2001). Convention des Nations unies contre la criminalité transnationale organisée et ses protocoles (UNTOC). <https://www.unodc.org/documents/treaties/UNTOC/Publications/TOC%20Convention/TOCebook-s.pdf>

Journal officiel de l'État. (30 août 2004). Décret royal n° 1774/2004, du 30 juillet, approuvant le règlement d'application de la loi organique n° 5/2000, du 12 janvier, régissant la responsabilité pénale des mineurs (BOE, n° 209). <https://www.boe.es/>

Journal officiel de l'État. (1er novembre 2006). Décret royal n° 1185/2006, du 16 octobre, approuvant le règlement régissant les radiocommunications maritimes à bord des navires civils espagnols (BOE, n° 261). <https://www.boe.es/>

Journal officiel de l'État. (2011, 20 octobre). Décret royal législatif n° 2/2011, du 5 septembre, approuvant le texte refondu de la loi sur les ports de l'État et la marine marchande (BOE, n° 253). <https://www.boe.es/>

Journal officiel de l'État. (25 juillet 2014). Loi n° 14/2014 du 24 juillet relative à la navigation maritime (BOE, n° 180). <https://www.boe.es/>

- Journal officiel de l'État. (28 avril 2015). Loi n° 4/2015 du 27 avril relative au statut de la victime d'infraction (BOE, n° 101). <https://www.boe.es/>
- Cabo Mansilla, J. M. (1991). *Le procès-verbal de police : procédures de base*. Direction générale de la police, Division de la formation et du perfectionnement.
- Commission nationale de coordination de la police judiciaire. (2017). *Critères pour la conduite des procédures par la police judiciaire*. <https://seguridadpublica.es/2018/02/23/orientaciones-para-la-practica-de-diligencias-por-la-policia-judicial-2/>
- Journal officiel de l'Union européenne. (2022). *Système européen de comparaison des empreintes digitales des demandeurs d'asile (EURODAC)*. https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/HTML/?uri=LEGISSUM:230105_1
- Direction générale de la Guardia Civil et Société de sauvetage et de sécurité maritime. (2022, 30 septembre). *Procédure générale d'intervention pour la coopération entre la Direction générale de la Guardia Civil et la Société de sauvetage et de sécurité maritime (SASEMAR)* [Document interne non publié].
- El Día. (16 juillet 2025). *Un pas de plus vers le jugement du meurtre commis à bord d'un cayuco*. <https://www.eldia.es/el-hierro/2025/07/16/cerca-juzgar-asesinato-bordo-cayuco-119735561.html>
- Cour européenne des droits de l'homme. (2020). *Requête n° 11144/18* [Arrêt]. <https://hudoc.echr.coe.int>
- Médiateur de l'Union européenne. (2019). *Rapport annuel du Médiateur européen 2019, rapport spécial C-123/19*. <https://www.ombudsman.europa.eu>
- Estrampes Martínez, M. M., & Domínguez Sierra, M. S. (1997). *Le minimum probatoire dans la procédure pénale*. Éditions José María Bosch.
- Fernández Villazala, T., Vígara García, J., Gil García, M., & Sotoca Plaza, A. (2012). *Manuel de criminologie pour la police judiciaire*. Dykinson.
- Figueroa Navarro, M. C. (2015). *La chaîne de conservation des preuves dans la procédure pénale*. EDISOFER.
- Fontestad Portalés, L., Suárez Xavier, P. R., & Flórez Álvarez, L. A. (2024). *Droit procédural et droit maritime*. Thomson Reuters Aranzadi.
- García Magariños, J. (2017). *La chaîne de conservation dans les opérations d'interception maritime. Recommandations concernant la visite et la perquisition*. *Revue générale de la Marine*, 273, 937–942.
- Gimeno Sendra, V., & Díaz Martínez, M. (2015). *Manuel de droit procédural pénal*. Castillo de Luna.

- Gimeno Sendra, V. (2018). *La preuve préconstituée de la police judiciaire*. Dans J. V. Gimeno Sendra & M. Díaz Martínez, *Manuel de droit de procédure pénale* (pp. 371-386). Colex.
- Giner Alegría, C. A., & Morente García, R. (2022). *L'organisation criminelle en tant que type d'infraction pénale approprié dans la lutte contre la criminalité organisée en Espagne*. *Revue scientifique générale José María Córdova*, 20(40). <https://doi.org/xxxxx>
- Gouvernement espagnol. (27 janvier 2020). *Réponse à la question écrite [14-0006827] sur les compétences policières dans les espaces maritimes*. Congrès des députés. https://www.congreso.es/entradap/114p/e0/e_0006827_n_000.pdf
- Guardia Civil. (2025). *Système intégré de surveillance extérieure (SIVE)* [PDF]. https://web.guardiacivil.es/export/sites/guardiaCivil/documentos/pdfs/2025/Armas_y_Explosivos/SIVE.pdf
- Herranz Latorre, R. (2017). *La valeur procédurale du procès-verbal de police*. Sepín.
- Marchal Escalona, A. (2010). *Le procès-verbal : le début de la procédure pénale*. Aranzadi.
- Marín Castán, F. (2013). La piraterie en tant que crime international. *Cuadernos de Estrategia*, (160), 117-164. <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/4173361.pdf>
- Nations Unies. (2000). *Protocole contre le trafic illicite de migrants par terre, air et mer, complétant la Convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée* (Résolution 55/25, 15 novembre 2000, annexe III). Assemblée générale des Nations Unies. <https://www.unodc.org/documents/treaties/UNTOC/Publications/TOC%20Convention/TOCebook-s.pdf>
- Office des Nations Unies contre la drogue et le crime. (2010). *Manuel sur la lutte contre le trafic illicite de migrants*. https://www.unodc.org/documents/human-trafficking/Migrant-Smuggling/UNODC_2010_Toolkit_to_Combat_Smuggling_of_Migrants_ES.pdf
- Organisation maritime internationale. (1979). *Convention internationale sur la recherche et le sauvetage en mer (Convention SAR)*. <https://www.imo.org>
- Organisation maritime internationale. (1974). *Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS)*. <https://www.imo.org>
- Décret royal du 14 septembre 1882 portant approbation du Code de procédure pénale. (1882, 17 septembre). *Gazette de Madrid (GAZ, n° 260)*. <https://gaceta.boe.es/>
- Ruiz Vadillo, E. (1999). *Valeur des actes d'enquête pratiqués par la police judiciaire dans la procédure pénale*. *Eguzkilore : Cahier de l'Institut basque de criminologie*, 13, 291-303.

- Romeo Casabona, C. M. (2016). *Droit pénal. Partie générale* (2e éd.). Comares.
- Secrétariat d'État à la Sécurité. (23 septembre 2005). *Instruction technique n° 20/2005, du 23 septembre, du Secrétariat d'État à la Sécurité, relative au contrôle de l'immigration irrégulière arrivant en Espagne par voie maritime* [Non publié officiellement].
- Secrétariat d'État à la Sécurité. (24 avril 2017). *Instruction n° 1/2017, du 24 avril, du Secrétariat d'État à la Sécurité, mettant à jour le « Protocole d'intervention policière auprès des mineurs »* [Non publié officiellement].
- Secrétariat d'État à la Sécurité. (14 mai 2018). *Instruction technique n° 4/2018, du 14 mai, du Secrétariat d'État à la Sécurité, approuvant la mise à jour du « Protocole d'intervention dans les zones de détention des forces et corps de sécurité de l'État »* [Non publié officiellement].
- Secrétariat d'État à la Sécurité. (2024). *Instruction technique n° 1/2024 du Secrétariat d'État à la Sécurité, approuvant la « Procédure intégrale d'arrestation policière »* [Non publiée officiellement].
- Sierra Caro, J. A. (2010). *L'importance de la procédure de rapport dans le procès-verbal de police*. *Revue Ciencia Policial*, 98, 5–18.
- Sobrino Heredia, J. M., & Oanta, G. A. (2010). *Contrôle et surveillance des frontières dans les différents espaces maritimes*. *Annuaire de la Faculté de droit de l'Université de La Corogne*, 14, 759-788.
- Tomé García, J. A. (2016). *Cours de droit procédural pénal*. Cóllex.
- Cour constitutionnelle. (1985). *Arrêt n° 110/1985, 3 octobre*.
<https://www.tribunalconstitucional.es>
- Cour constitutionnelle. (1985). *Arrêt n° 145/1985, 28 décembre*.
<https://www.tribunalconstitucional.es>
- Cour constitutionnelle. (1985). *Arrêt n° 173/1985, du 16 décembre*.
<https://www.tribunalconstitucional.es>
- Cour constitutionnelle. (1986). *Arrêt n° 19/1986, 23 avril*.
<https://www.tribunalconstitucional.es>
- Cour constitutionnelle. (1987). *Arrêt n° 145/1987, du 23 septembre*.
<https://www.tribunalconstitucional.es>
- Cour constitutionnelle. (1989). *Arrêt n° 5/1989, 19 janvier*.
<https://www.tribunalconstitucional.es>
- Cour constitutionnelle. (1990). *Arrêt n° 186/1990, du 15 novembre*.
<https://www.tribunalconstitucional.es>

Cour constitutionnelle. (1993). *Arrêt n° 341/1993, du 18 novembre.*
<https://www.tribunalconstitucional.es>

Cour constitutionnelle. (10 février 1997). *Arrêt n° 21/1997, du 10 février (recours en amparo n° 2212/1996).*
<https://hj.tribunalconstitucional.es/HJ/es/Resolucion/Show/3286>

Cour constitutionnelle. (2000). *Arrêt n° 33/2000, du 14 février.*
<https://www.tribunalconstitucional.es>

Cour supérieure de justice de Catalogne. (2021). *Arrêt n° 76/2021, du 2 mars 2021 (dossier d'appel pénal n° 42/2020).*

Cour suprême. (2007). *Arrêt n° 55/2007, du 23 janvier.* <https://www.poderjudicial.es>

Cour suprême. (2007). *Arrêt n° 582/2007, du 21 juin.* <https://www.poderjudicial.es>

Cour suprême. (2007). *Arrêt n° 618/2007, 26 juin.* <https://www.poderjudicial.es>

Cour suprême. (2008). *Arrêt n° 671/2008, 22 octobre.* <https://www.poderjudicial.es>

Cour suprême. (2011). *Arrêt n° 289/2011, 12 avril.* <https://www.poderjudicial.es>

Cour suprême. (2012). *Arrêt n° 811/2012, 30 octobre.* <https://www.poderjudicial.es>

Cour suprême. (2014). *Arrêt n° 673/2014, 15 octobre.* <https://www.poderjudicial.es>

Cour suprême. (2015). *Arrêt n° 405/2015, du 12 mars.* <https://www.poderjudicial.es>

Cour suprême. (2015). *Arrêt n° 300/2015, du 19 mai.* <https://www.poderjudicial.es>

Cour suprême. (2018). *Arrêt n° 123/2018, du 14 mars, Chambre du contentieux administratif.* <https://www.poderjudicial.es>

Cour suprême. (2022). *Arrêt n° 202/2022, du 17 février 2022 (Recours en cassation n° 5631/2019).* <https://www.poderjudicial.es>

Cour suprême. (2026). *Arrêt n° 173/2026, du 5 février.* <https://www.poderjudicial.es>

Union européenne. (2014). Règlement (UE) n° 656/2014 du Parlement européen et du Conseil, du 15 mai 2014, établissant des règles relatives à la surveillance des frontières maritimes extérieures. Journal officiel de l'Union européenne, L 189.

Union européenne. (2019). Règlement (UE) n° 2019/1896 du Parlement européen et du Conseil du 13 novembre 2019 relatif au Corps européen de garde-frontières et de garde-côtes. Journal officiel de l'Union européenne, L 295.