

Sécurité maritime

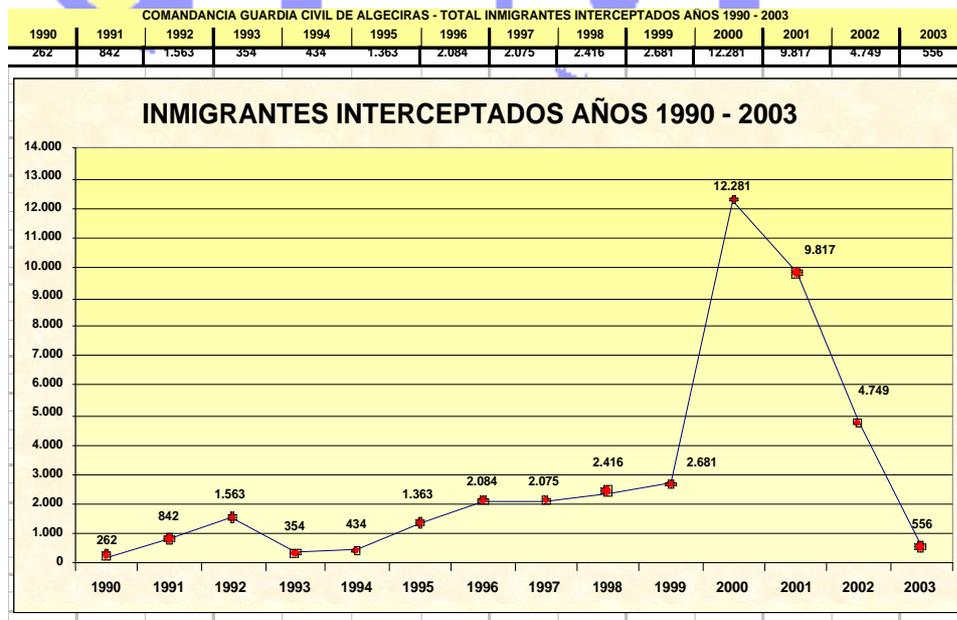
Le système intégré de surveillance maritime

Lieutenant-colonel Francisco Espinosa Navas
Chef de la Comandancia d'Algésiras (Guardia Civil)

La Revue Maritime tient à remercier le lieutenant colonel Francisco Espinosa Navas qui a rédigé dans notre langue à notre demande cet article sur le système de surveillance maritime espagnol de Gibraltar, actuellement unique en Europe. Il est possible d'imaginer qu'un « chemin des douaniers » de même nature permette sur le littoral français à la fois de coupler les missions confiées au réseau des sémaphores de la Marine nationale, aux CROSS et aux services de guet des douanes. BD

La loi organique 2/1986 du 13 mars 1986 attribue à la *Guardia Civil* la mission de surveillance des côtes, des frontières et de la mer territoriale. Suite à cette décision, le service maritime de la *Guardia Civil* voit le jour.

Avec l'entrée de l'Espagne dans l'Union Européenne et l'application des dispositions de la convention de Schengen, les frontières intérieures sont supprimées et le contrôle des frontières extérieures est renforcé. C'est pour cette raison que **l'Espagne est devenue une frontière extérieure de l'Union européenne**. La surveillance de cette frontière incombe à la *Guardia Civil*.



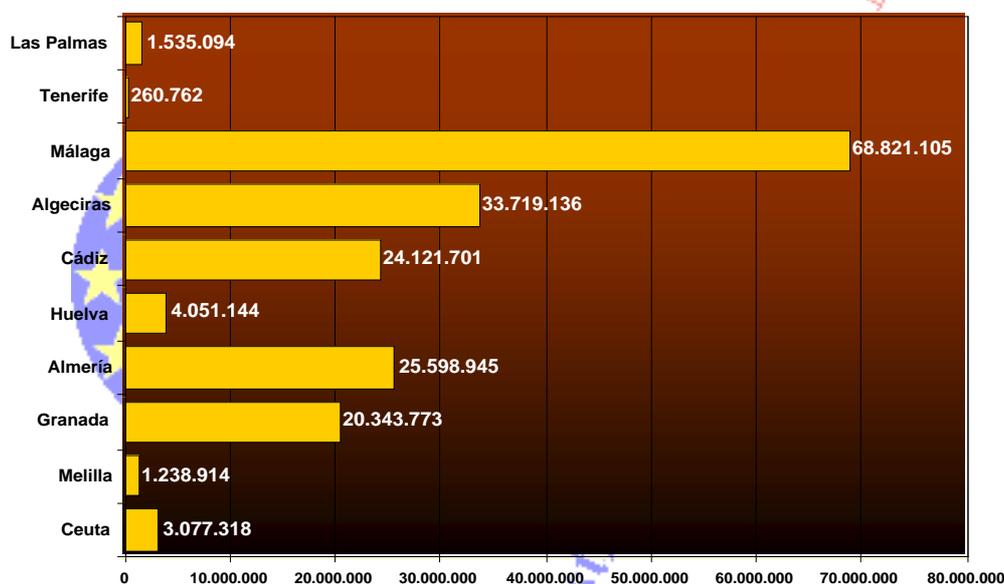
Immigrants illégaux interpellés à la frontière maritime

L'Espagne s'est vue submergée d'une vague soudaine d'immigrants, des milliers de personnes essayant d'entrer en Europe à travers le territoire national espagnol. Tout cela est

dû aux circonstances exprimées plus haut et à la proximité du continent africain. De plus le Maroc est le plus grand producteur de hachisch du monde et les trafiquants essayent d'en introduire une grande quantité en Europe à travers l'Espagne. Le gouvernement espagnol a donc étudié la possibilité d'installer un système de contrôle électronique du sud de l'Espagne et ultérieurement des îles Canaries afin de faire face à ce drame humain qu'est l'immigration illégale et à ce fléau qu'est la drogue.

Cette étude et des contacts ultérieurs avec des entreprises spécialisées en surveillance électronique ont permis à la *Guardia Civil* de présenter le système intégré de surveillance extérieure (SIVE¹), une première dans la surveillance des frontières maritimes. C'est un projet confié au ministère de l'Intérieur qui demande un investissement pluriannuel important. Ce système devrait être complètement opérationnel en 2006.

Ce système a commencé à fonctionner au mois d'août 2002 moyennant la mise en marche d'un centre prototype sur la zone du détroit de Gibraltar situé plus précisément au centre de commandement de la *Guardia Civil* d'Algésiras (*comandancia de la Guardia Civil*). Les premiers résultats sont très encourageants et intéressants. Avant la fin de l'année 2003, on espère étendre la surveillance afin de couvrir le reste des côtes des provinces de Cadix et de Malaga.



Saisies de cannabis par région en 2002 en kilogrammes

Description du système

Définition du système

Le SIVE peut se définir comme un dispositif opérationnel qui, à partir d'un support technique, facilite la **surveillance de la frontière sud de l'Espagne. Il apporte en temps réel l'information obtenue au centre de décision et permet la transmission d'ordres pour intercepter les embarcations suspectes susceptibles d'entrer illégalement sur le territoire national.**

¹ *Sistema Integral de Vigilancia Exterior.*

À partir de cette définition, le système s'organise. Il remplit un ensemble de fonctions en utilisant une série de moyens techniques, matériels et humains qui sont en mesure de remplir la mission désignée de surveillance de la frontière maritime extérieure.

Structure du système

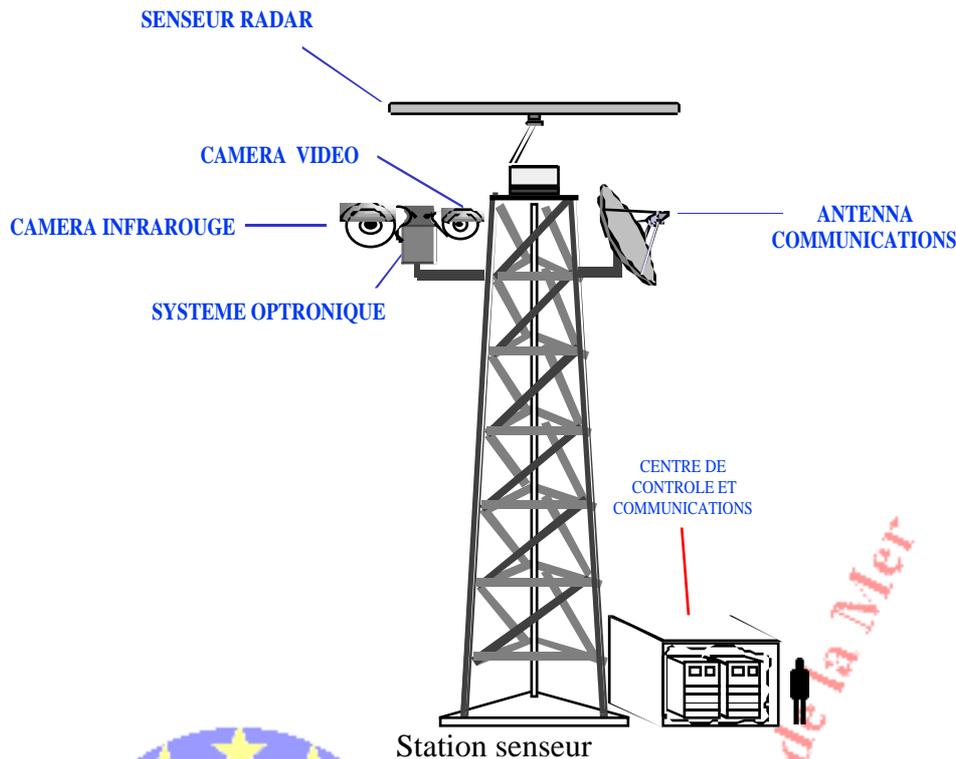
Le SIVE a été constitué afin de remplir quatre fonctions de base. La première est la **détection de toute embarcation qui essaie d'entrer illégalement sur le territoire de l'Union européenne**. La seconde est **l'identification de cette embarcation** qui essaie d'entrer car il peut s'agir d'une fausse information ou d'une embarcation d'un autre genre comme de petits navires de pêche. La troisième fonction est le **suivi de cette embarcation afin de connaître le point d'atterrissage sur la côte**, bien que le système fournisse automatiquement le cap, la vitesse et le point d'arrivée estimé. La quatrième fonction est **l'interception de l'embarcation ou l'aide de personnes en danger** car il est nécessaire d'intervenir en cas de risque de naufrage. Celui-ci peut être causé par la surcharge de l'embarcation à cause du nombre excessif de personnes ou par les mauvaises conditions météorologiques.

Pour l'application de ces fonctions, le système est divisé en quatre sous-systèmes. Le sous-système des senseurs, le sous-système de communication, le sous-système de commandement et de contrôle et le sous-système d'interception.

Le **sous-système des senseurs** est constitué d'un ensemble de stations senseurs réparties le long de la côte à des emplacements sûrs sous surveillance de l'armée. Chaque station senseur est constituée d'un radar de surveillance. Suite à nos demandes bien spécifiques, elle est capable de détecter les embarcations (genre canot pneumatique de 4 m de long sur 2 de large) qui sont habituellement utilisées par les immigrants lors de leur arrivée en Espagne. De plus, nous avons exigé que ce radar détecte ces embarcations à au moins 10 Km de la côte pour que nous puissions réagir à temps. En plus du radar, la station senseur est dotée d'une caméra vidéo haute définition avec la capacité d'identifier les objectifs à une distance minimum de 5 Km de la côte. Ces caméras satisfont très largement au besoin. Nous avons accouplé également à cette caméra optique une autre caméra infrarouge qui remplit les mêmes fonctions d'identification. Cette dernière est activée s'il y a de mauvaises conditions de visibilité ou la nuit. Ce sous-système de senseurs peut être installé de différentes manières : postes fixes, postes transportables ou postes mobiles. Les postes sont transportables en plaçant les éléments sur un *shelter*. Les postes sont mobiles en mettant les éléments sur un camion, camionnette ou également sur des bateaux ou hélicoptères.

Les pateras, les embarcations jetables de l'immigration illégale

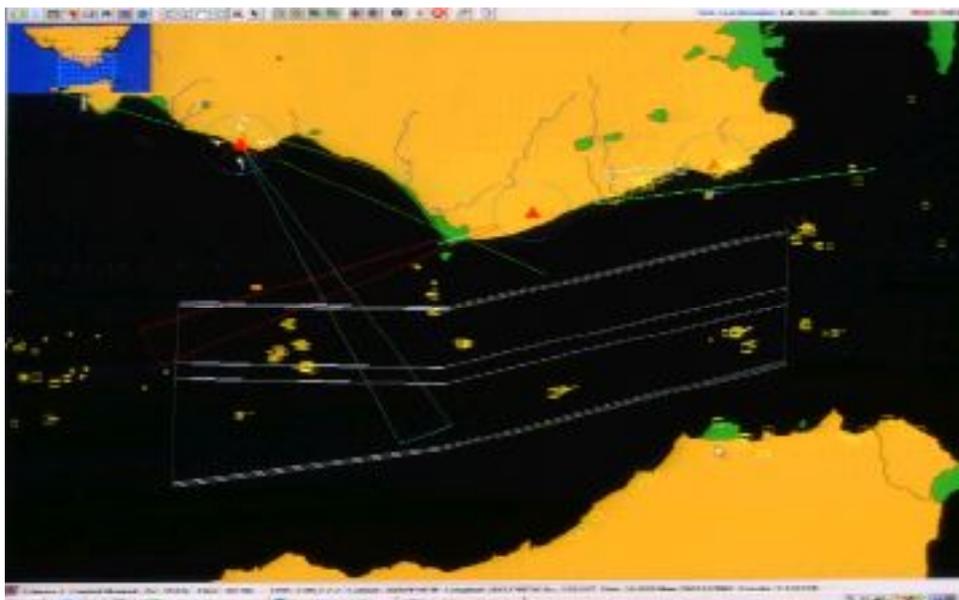
Les conditions dans lesquelles quarante à cinquante passagers sont embarqués sur les *pateras* pour traverser le détroit de Gibraltar ne répondent pas aux normes internationales du transport maritime. Des conditions strictes de sécurité sont prévues pour le transport de passagers. Un navire est considéré comme procédant au transport de passagers et non plus seulement au transport de marchandises à partir de douze passagers payants. **La circulaire MSG 986 de l'OMI dispose que le transport de plus de douze personnes à bord d'un navire de charge constitue une violation de la convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer de l'OMI (SOLAS)**. Or les passeurs contreviennent aux réglementations internationales tout comme aux réglementations nationales des pays d'embarquement. Ils embarquent nuitamment sur des embarcations (parfois en fin de vie) qu'ils surchargent de leurs « clients », sans feux réglementaires de navigation et sans aucun équipement de sécurité (gilets de sauvetage et moyens de signalisation de détresse). La vie des migrants est donc mise en péril. Dès le premier passager embarqué, le délit est caractérisé... et le profit du passeur substantiel.



Le **sous-système de communication** est celui qui permet que les signaux des stations senseurs arrivent au centre de commandement et de contrôle et puisse ainsi remplir leur mission. Les liaisons s'effectuent au moyen de micro-ondes. On évite ainsi que tout support physique soit détérioré et par conséquent empêche son fonctionnement. Les caractéristiques exigées de ce sous-système sont qu'il puisse être capable de transmettre des signaux vocaux, des images et des données. C'est la raison pour laquelle on utilise un signal sur une bande passante suffisamment large pour l'envoi en toute sécurité. Également, on a voulu que ses signaux remplissent les conditions requises pour qu'ils soient confidentiels, indétectables et de qualité, en plus de la sécurité pour éviter toute intrusion ou perturbation.

Le **sous-système de commandement et de contrôle** est constitué d'un centre de commandement et de contrôle où l'on reçoit tous les signaux des postes de senseurs. De ce lieu, on peut également contrôler à distance ces postes qui n'ont pas besoin de personnel. Ce centre fonctionne vingt-quatre heures sur vingt-quatre. C'est là où l'on prend des décisions d'intervention. Il est le cerveau du commandement maritime. Là, on ne reçoit pas seulement les signaux du SIVE. C'est aussi un centre d'opérations de toutes les activités du commandement maritime et de ses relations avec la population et les autorités à travers les communications téléphoniques, radiotéléphoniques ou du genre fax ou courrier électronique.

Enfin le **sous-système d'interception** est constitué d'unités opérationnelles terrestres, maritimes et aériennes. Quand le centre de commandement et de contrôle détecte une embarcation, il donne les ordres d'interception aux unités en service normalement les plus proches. S'il y a lieu, ce centre est capable de concentrer toutes les unités sur un point déterminé ou sur une intervention précise.



Détroit de Gibraltar : traitement de l'information

Conclusion

SIVE est la première expérience en Europe de l'emploi de ce type de moyens techniques par terre, mer et air pour la surveillance des frontières extérieures de l'Union européenne. Beaucoup de pays se sont intéressés au fonctionnement du système pour l'installer chez eux pour lutter contre l'immigration irrégulière.

Bien que le système soit au service exclusif de la police, il peut techniquement appuyer les missions d'autres départements ministériels espagnols sur la même zone comme le ministère de la Défense ou celui des Travaux publics qui est responsable des sauvetages en mer.

Le système est également prêt pour de futures innovations technologiques car il pourra les intégrer. Ce système est conçu sous un concept de modularité. Il peut donc être aménagé pour faire face à nouvelles formes de délinquance qui nécessiteraient de modifier les procédures actuelles.

L'expérience est jusqu'à présent largement satisfaisante du point de vue des utilisateurs car l'efficacité dans l'interception des embarcations qui arrivent sur les côtes espagnoles, dépasse les 90 %. Cette donnée remonte le moral du personnel de surveillance. Antérieurement, nous avons obtenu des résultats beaucoup plus « pauvres » faute de moyens techniques efficaces.

Ce système permet d'augmenter la sécurité des populations. Dorénavant il n'est plus nécessaire que les patrouilles se trouvent sur les plages. Tout en rendant le même service, elles interviennent sur appel du centre de commandement à sa demande.