

Politique de sûreté maritime dans l'Océan Indien

Francis Vallat
Président de l'IFM

À l'occasion de l'inauguration de la base navale et de soutien (BNS) de la Marine nationale d'Abu Dhabi, l'INEGMA (Institute for Near East and Gulf Military Analysis) a organisé les 25 et 26 mai 2009 un symposium que le Président des Émirats arabes unis (EAU) Sheikh Khalifah Bin Zayed Al-Nahyan et le Président de la République française Nicolas Sarkozy ont ouvert. Le thème en était « Enhancing maritime security through a broader cooperation » (L'amélioration de la sûreté maritime grâce à une coopération élargie). L'Institut Français de la Mer y était représenté par son président qui a prononcé en langue anglaise une allocution remarquée dont vous trouverez ci-dessous la partie concernant la politique de sûreté maritime dans la zone de l'Océan Indien. La rédaction

Regional control and survey of maritime zones

The coast-guard function should mean on the one hand that the maritime space is well watched and controlled, and on the other hand that sufficient navy and/or customs and police forces are available to intervene in an adapted, well-coordinated and efficient manner.

My point today is purely and solely about the control of maritime space or spaces, for safety and security reasons as well. It is clear that managing the two aspects is necessary, notwithstanding a main difference between them: in the «safety» chain it is basically the interest of the maritime operator to co-operate with the authorities and controls, whilst in the «security» chain it is the interest of the concerned actor/operator not to co-operate and even to escape/avoid any possibility of control. A difference, which should never be forgotten.

In the same spirit one should bear in mind that some systems or techniques can play a very contradictory role. For instance the AIS (Automatic identification system), which is used to avoid collisions (for instance in over-crowded areas like the Channel or

the Aden Gulf) but, which may reveal to be very useful for pirates or terrorists (allowing them to choose and find their targets). Well it is clear that the coasts surveillance goes beyond the Vessel traffic maritime information services (VTMIS), LRIT (), Safeseanet, satellites, planes, etc.

As a matter of fact the surveillance of the maritime space leans on rather simple principles, but to realize it does require powerful means of detection, of listening. As a consequence sovereign States cannot always have the means alone, of such a surveillance, in their maritime zones (which may go far beyond their territorial or economical waters).

An IFM suggestion

Let me end my presentation with a suggestion by the Institut Français de la Mer (IFM)... for the Western part of Indian Ocean

The implementation of an efficient "maritime surveillance system" requires a strong inter-States co-operation at the "region" level. It is in that spirit that the European Union, in the frame of its integrated maritime policy (which the IFM joined through its "green book") launched the EUROSUR project¹ (European external border surveillance system) by creating a VTMIS for its 27 member States, whereby all these States share the costs of heavy investments and as heavy common operating costs (Safeseanet, Cleanseanet, EMSA - European maritime safety agency...). But obviously what is done in the EU cannot be duplicated in the Indian Ocean and the Gulf. So that the IFM suggests and proposes that a study be ordered - by concerned States - for a possible regional co-operation in the maritime surveillance field. A study, which could be initiated by both Abu-Dhabi and France. The first step could be a feasibility study meant to reply to the following questions:



Opération de sûreté maritime réussie

- What are the political limits of a possible regional co-operation in the Gulf/W Indian Ocean area?
- What is the volume of technical systems (communication networks, surveillance means) to be contemplated?
- What could be the total cost, the financing, and the timing of a common VTMIS for the Western part of the Indian Ocean?

What we think at the IFM (who puts forward this suggestion for the very first time during this symposium) is that it could be of real common interest to start

¹ Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions : « examen de la création d'un système européen de surveillance des frontières (EUROSUR) » du 13 février 2008. NDR

Politique maritime

Politique de sûreté maritime dans l'Océan Indien

cooperation in that field and in this so important region. Indeed, whether we are from Europe or from Gulf, we are all concerned by the safety, and even more the security, in this region, which is one of the main areas of the world in terms of economy, energy and transport.

Concept d'un système coopératif de surveillance maritime et d'intervention en mer

La surveillance des espaces maritimes est un véritable défi. Aucun type de capteur fixe ou mobile n'est en mesure de satisfaire seul le besoin de repérer un objet sur et au-dessus de la mer et de l'identifier. Le VTMISS remplace en les intégrant et en les complétant tous les systèmes existant majoritairement orientés vers la sécurité de la navigation, le contrôle des pêches et la surveillance des frontières maritimes.

Il est légitime d'essayer d'unifier tous ces systèmes en un seul. Le problème est d'assurer la fonction « surveillance » avec un dispositif commun piloté par une entité publique unique tout en laissant leur liberté d'action aux différentes autorités chargées de « l'intervention » en matière : de sécurité de la navigation et de sauvetage ; de contrôle des pêches ; de police des épreuves sportives en mer ; de sanction aux atteintes à l'environnement ; de contention de l'immigration illégale ; de lutte contre le narcotrafic et la contrebande ; de neutralisation de la piraterie ; de prévention des menaces terroristes...

Les États - comme la Finlande - qui ont su centraliser leur effort de surveillance dans un VTMISS, ont démontré que la capacité des moyens propres de chaque administration en était démultipliée. Cette concentration des moyens concerne autant le civil que le militaire. Les sources externes d'information (emploi de satellites déployés par d'autres pays ; échange et acquisition d'information avec les pays voisins) font partie intégrante du dispositif.

L'étape suivante est le VTMISS régional. Au confluent des océans Austral, Indien et Pacifique, l'Australie montre l'exemple. Il est possible de confier à un établissement le soin de surveiller une très vaste zone. Sur ce continent, un seul MRCC (à comparer aux cinq CROSS français) est relié tant aux stations de surveillance du littoral qu'aux mobiles navals et aériens de surveillance et d'intervention par des transmissions à haut débit permettant d'acheminer de l'imagerie radar, vidéo jour et nuit et de communiquer par VHF et HF avec les navires civils dans les zones surveillées.

Pour les missions de sûreté, il est nécessaire de maintenir un filet de surveillance aux mailles les plus étroites possibles. La capacité de surveillance est déterminante en matière de dissuasion. En 1994, les États-Unis ont créé la Joint Interagency Task Force à Miami qui concentre sur la Caraïbe les efforts de quinze administrations américaines et de huit États dont la France. La sûreté collective est considérée comme le ferment permettant aux États de concentrer leurs moyens pour s'assurer d'une surveillance collective des espaces maritimes sensibles. C'est ce que la Commission s'essaye à réaliser au travers du projet Eurosur pour les eaux européennes.

La rédaction