

Combattre la criminalité organisée en mer

Suivre les circuits financiers et poursuivre les réseaux de la criminalité maritime

Réunion organisée par la Commission européenne, INTERPOL et le

Service européen de l'action extérieure

Eléments de la présentation de Madame Véronique Roger-Lacan

Représentante spéciale pour la lutte contre la piraterie maritime (France)

Table ronde d'introduction : Interrompre le cycle de financement de la piraterie maritime

.....

1- Comment la menace évolue-t-elle ?

Dans le golfe d'Aden et dans l'ouest de l'océan Indien, en raison des investissements de la communauté internationale depuis 2008, à raison de 30 navires et 10 avions de patrouille maritime en moyenne de permanence dans la zone des opérations *EUNAVFOR Atalanta* et *Ocean Shield*, le fléau de la piraterie a été stabilisé : aucune attaque réussie n'a été comptabilisée depuis mai 2012. Pour autant, les services spécialisés et les analystes s'accordent à dire que le fléau de la piraterie n'est pas éradiqué, et qu'il suffirait que la pression baisse pour que les attaques reprennent. Il est donc impératif de profiter de la stabilité actuelle, qui sera prolongée pour deux ans jusqu'en 2016 par le renouvellement de l'opération *Ocean Shield*, et celui, en cours, de l'opération *Atalanta* dans les mêmes termes, pour effectuer un travail de fond sur (1) l'arrestation des commanditaires de la piraterie, (2) achever de mobiliser les Etats de la région pour la gestion autonome de ce fléau. S'agissant de l'arrestation des commanditaires de la piraterie, la volonté et la mobilisation politiques, notamment de la Somalie, sont essentielles. Cela d'autant plus que l'on observe un resserrement des liens, au niveau tactique, entre ces commanditaires, et Al Shabab.

Dans le golfe de Guinée, les attaques analysées notamment par INTERPOL ont identifié des réseaux qui prennent toujours leur source dans le même Etat, essaient toujours de la même manière dans la région, sur la base de la nationalité de cet Etat, opèrent avec la complicité des autorités de ce même Etat, et agissent toujours avec le même mode opératoire, de plus en plus violent. S'agissant des intérêts français, nous protégeons 70 000 ressortissants français basés en Afrique de l'ouest, et sommes souvent mobilisés pour assurer les évacuations de ressortissants européens. Nos armateurs sont par ailleurs soucieux d'assurer la sécurité de leur personnel, notamment depuis la prise de deux otages français (relâchés au bout d'une semaine) lors d'une attaque contre un navire battant pavillon français, l'Adour, en juillet 2013. Enfin, les sociétés pétrolières tout comme les armateurs considèrent que la sécurité des ports et des zones de mouillage de la zone doivent être améliorées.

2- Que manque-t-il pour arrêter les commanditaires ?

Dans le golfe d'Aden et dans l'ouest de l'océan Indien, ce qu'il manque est d'une part la volonté politique, d'autre part le renforcement des bureaux centraux nationaux de police, en coopération

avec INTERPOL, et enfin la coopération entre les services spécialisés pour la localisation et l'arrestation des commanditaires. S'agissant de l'accumulation de preuves et de l'émission de mandats d'arrêts internationaux, il semble qu'un énorme travail ait déjà été effectué, que l'arrestation, grâce à cette évolution, d'Afweyne en Belgique a fait passer un message aux communautés concernées. Il faudrait donc que les trois autres commanditaires, bien connus de la communauté de la contre-piraterie, qui font l'objet de mandats d'arrêts internationaux, et qui continuent de se mouvoir, au vu et au su de tous en Somalie, puissent être arrêtés au plus vite.

Dans le golfe de Guinée, il manque une réelle coordination entre les autorités concernées de chaque Etat (marine, polices côtière, police des ports, douanes, garde-côtes, autorités judiciaires et autres) et entre les autorités concernées au niveau régional. L'idée serait de créer un espace policier, judiciaire et pénal unique dans lequel l'information serait partagée, et le droit de poursuite reconnu, en mer, et à terre, contre les commanditaires, les trafiquants et les pirates. Le centre inter-régional de coordination, en cours de conception à la suite du sommet de Yaoundé de juin 2013 sur la sûreté maritime dans le golfe de Guinée, semble être de nature à favoriser de telles perspectives. INTERPOL pourrait y détacher, avec le soutien du G7 et de l'UE, un expert.

3- Comment renforcer la coopération internationale et les capacités régionales dans ce but ?

S'agissant du golfe d'Aden, les services compétents sont disposés à engager une coopération bilatérale avec les autorités concernées pour arrêter les commanditaires de la piraterie. Il suffit d'une volonté politique pour s'engager dans cette voie. Il est important par ailleurs, que la question des commanditaires et de la contre-piraterie soit traitée au niveau politique, par l'UNSOM par exemple. Il n'est pas de très bonne politique que la question de la piraterie ne soit traitée qu'au niveau technique, par des organisations ou missions techniques telles que l'ONUSC, ou EUCAP Nestor par exemple, même si le travail effectué par toutes ces organisations est remarquable et essentiel. Par ailleurs, le resserrement des liens au niveau tactique, entre les commanditaires de la piraterie et Al Shabab, doit conduire à un traitement adéquat du phénomène.

Dans le golfe de Guinée, nous soutenons la mise en place d'une architecture de sûreté maritime à quatre niveaux, et un partage renforcé de l'information de toute nature, maritime, navale, policière et judiciaire, à travers cette architecture. L'architecture est la suivante (1) un centre inter-régional de coordination à Yaoundé. Car l'origine des actes, et la clé de leur résorption, se tient à la frontière entre les zones maritimes E et D (voir carte jointe). Le centre inter-régional de coordination permettra donc de coordonner les actions conjointes entre les 2 communautés économiques régionales et d'arbitrer les conflits potentiels qui pourraient naître à l'occasion d'exercices, d'opérations ou de différends policiers et juridiques ; (2) deux centres de coordination maritime de la CEDEAO, potentiellement en Côte d'Ivoire (CRESMAO) et de la CEEAC au Congo (CRESMAC) ; (3) des centres de commandements pour les zones maritimes, A, C, D, E, F (voir carte) ; (4) des centres de commandement maritimes nationaux.

4- Quel rôle l'UE peut-elle jouer dans ce contexte ?

L'UE doit aider à la mise en place de tous ces programmes au niveau local.