Extrait de l'ouvrage :
L'Europe et la lutte contre la piraterie maritime
Sous la dir. de Constance Chevallier-Govers et Catherine Schneider
EAN : 978-2-233-00767-4
éditions A.Pedone 2015

LA PIRATERIE EST-ASIATIQUE, NOUVEAU FRONT PIONNIER DES EUROPEENS ?*

ERIC FRECON

Enseignant-chercheur à l'Ecole navale,
pilote de l'Observatoire Asie du Sud-est à Asia Centre

Fantasme littéraire et ennemi de l'ordre étatique westphalien, le pirate s'amuse à faire mentir tous les analystes et juristes des relations internationales qui annoncent son obsolescence. C'est notamment le cas en ce qui concerne la piraterie et le banditisme maritime en Asie du Sud-est, depuis 1990 – même s'il sera davantage question de son épicentre, le sud du détroit de Malacca, et des tout derniers développements depuis 2011.

L'archipel insulindien, carrefour maritime sud-est asiatique entre Asie et Océanie ainsi qu'océans Indien et Pacifique, se prête particulièrement aux échanges maritimes et à la criminalité qui l'accompagne. Au milieu du XIXe siècle, au lendemain des guerres napoléoniennes, les puissances européennes ont cherché à basculer dans la colonisation en tentant d'imposer leur modèle étatique, à force de frontières et de souveraineté, contre les systèmes en place, fondés sur les réseaux et les raids maritimes. Il a donc fallu traquer les pirates, entre les détroits de Malacca et de Makassar, ce qui a justifié l'envoi de bâtiments notamment britanniques et américains. Joseph Conrad a par la suite rendu compte de cette piraterie, dans Lord Jim et surtout Karain, une nouvelle qui dépeint un pirate noble et altier.

Un siècle plus tard, les acteurs ont changé mais les rôles demeurent. C'est au tour des jeunes Etats sud-est asiatiques d'imposer leur souveraineté. Bien que défiés par les pirates et bandits, c'est à eux d'imposer l'ordre public dans leurs approches maritimes. A nouveau, ils se trouvent confrontés à des réseaux qui nient ou ignorent les frontières, dans les eaux resserrées des détroits ou dans les coulisses des groupes criminels transnationaux. Seule différence : le mythe pirate semble s'effriter. Loin d'incarner l'altermondialisme à la façon des soi-disant anarcho-nihilistes des Caraïbes au XVIIe siècle, le fils de Karain n'est qu'un voyou parmi les oubliés de la croissance en général et du miracle asiatique en

* Ce texte repose en partie sur les recherches de terrain menées en Asie du Sud-est, ainsi qu'auprès de l'OMI et du BMI, entre mars 2002 et août 2014 et reprises en grande partie dans FRECON (E.). *Chez les pirates d'Indonésie*. Paris : Fayard, 2011, 384 p. Il s'inspire aussi des réflexions formulées lors du Shared Awareness Meeting organisé par l'Information Fusion Centre le 21 août 2014 à Singapour. En ce qui concerne les statistiques, elles proviennent des derniers rapports – annuels et semestriels – publiés à Londres par le Bureau maritime international, au sein de la Chambre de commerce internationale.

Cet ouvrage est en vente chez votre libraire
et auprès des éditions A.Pedone
13 rue Soufflot 75005 Paris France
tel : + 33 (0) 1 43 54 05 97 - Email : librairie@apedone.net - site : www.pedone.info

Extrait de l'ouvrage :
L'Europe et la lutte contre la piraterie maritime
Sous la dir. de Constance Chevallier-Govers et Catherine Schneider
EAN : 978-2-233-00767-4
éditions A.Pedone 2015

particulier. Echoué sur les côtes des zones franches de Batam, Bintan et Karimun, dans les îles Riau en Indonésie, face à Singapour, il n'espère plus l'emploi que lui promettait le gouvernement dans les années 1990. Dans ses bidonvilles ou ruli (rumah liar – maisons sauvages), il devient lui-même une proie facile pour les recruteurs.

A ce facteur socio-économique s'ajoute le cadre non seulement archipélagique, propice à un semblant de guérilla maritime, mais aussi politique. En Indonésie, pays d'origine de la plupart des pirates, la corruption demeure une règle de fonctionnement incontournable. La décentralisation en cours n'aurait fait que multiplier les leviers à corrompre. Et même si la Commission pour l'éradication de la corruption œuvre au mieux, la tentation demeure. Elle devient une option de premier choix pour les jeunes professionnels ou criminels. Par ailleurs, le manque de moyens de contrôle en mer, où s'échange l'essentiel des marchandises, a logiquement favorisé cette criminalité, de même que la surpêche ou la pollution qui nuit au travail des pêcheurs. En résumé, au manque d'obstacles s'additionnent de bons prétextes pour verser dans la piraterie.

L'objectif sera donc en l'espèce de dresser un constat du risque pirate en Asie du Sud-est (I), puis de tirer une analyse des mesures prises (II), avant d'envisager les pistes offertes à l'Union européenne pour contribuer à ce combat multiséculaire (III).

I. CONSTAT : RETOUR DE LA PIRATERIE EN ASIE DU SUD-EST

Derrière le « pirate » se cache une réalité criminelle, sociologique et même juridique plus complexe. Le pirate relève de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, en haute mer, quand le bandit reste soumis au droit interne, dans les eaux territoriales. Ici, nous proposons une distinction en fonction des délits ou crimes commis, selon le butin : bien de l'équipage ou navire et cargaison. Il semblerait, que dans chaque cas, une population de pirates bien spécifique soit concernée.

§1. Détournement criminel aggravé : le pirate des villes

Le premier qui a alerté la communauté internationale est le pirate des villes. Il vise la cargaison et parfois le navire qui la transporte. Il s'agit de « détournement criminel aggravé » selon une terminologie mise en place par l'Organisation maritime internationale (OMI) suite à une mission dans le détroit de Malacca en 1993.

Dans les années 1990, on les surnomme les bateaux fantômes, à la façon du Karaboudjan du Capitaine Haddock dans le Crabe aux pinces d'or : navire attaqué, dérouté, repeint, rebaptisé et déchargé dans un port complice avec une nouvelle identité. A cette époque et avant son adhésion à l'Organisation mondiale du commerce (OMC), la Chine du Sud écoula quantité de marchandises ainsi dérobées. Puis, une fois les campagnes anti-corruption initiées par Pékin au début des années 2000, les pirates ont dû se rabattre sur les barges et remorqueurs, plus vulnérables et lents, aux abords des détroits de

Cet ouvrage est en vente chez votre libraire
et auprès des éditions A.Pedone
13 rue Soufflot 75005 Paris France
tel : + 33 (0) 1 43 54 05 97 - Email : librairie@apedone.net - site : www.pedone.info