

Piraterie et banditisme maritime : des sociétés anonymes pas comme les autres...

Le mystérieux détournement de l'*Arctic Sea*, en août 2009, au large des côtes européennes n'est pas sans rappeler les énigmatiques disparitions de tankers, barges et remorqueurs qui alimentent régulièrement la chronique en Asie du Sud-Est. Des hommes d'affaires chinois proches du pouvoir indonésien y sont montrés du doigt. Certains ont même évoqué l'implication des autorités de Pékin ou des banques de Singapour – « Genève asiatique » où l'argent sale serait recyclé. Des rumeurs similaires circulent à propos des actes de piraterie qui interviennent au large de la Corne de l'Afrique : certains témoignages mentionnent l'existence de bases arrière au sein de la communauté somalienne au Canada. La « pieuvre » pirate étendrait ses tentacules jusqu'à des informateurs londoniens. Des guetteurs seraient même employés pour surveiller les passages de navires dans le canal de Suez. Qu'en est-il vraiment de la piraterie¹ ? En raison de l'imagerie collective que traîne dans son sillage ce fléau aussi vieux que la mer, il est difficile de percer le brouillard médiatique. Si la piraterie est certainement en lien avec le crime transnational organisé, elle opère à une échelle régionale plus que mondiale.

La piraterie asiatique en déclin

Après la guerre froide, l'Asie du Sud-Est a vu ressortir de l'histoire et des mangroves les *orang laut* (hommes des mers), contrebandiers et autres pirates. Jusqu'en 2007, les 17 508 îles indonésiennes ont constitué la zone la plus concernée au monde par les actes de piraterie. Encore aujourd'hui, deux zones inquiètent les armateurs : l'une en mer de Chine méridionale, au large des îles Anambas, l'autre juste en face de Singapour, sur la rive sud du détroit de Malacca. Il convient toutefois de distinguer le « pirate des villes » du « pirate des champs ». Dans les *kampung* (villages) indonésiens tout d'abord, une forme d'économie de la piraterie s'est développée. Sur l'île de Belakang Padang par exemple, longtemps considérée comme le centre régional de la piraterie, à présent sur le déclin, feu Syaful Rozy a laissé le souvenir d'un chef de gang respecté. L'imam raconte à loisir comment ce « Robin des bois des mers » y a financé la construction de la mosquée et d'infrastructures. Et le chef de village de confirmer comment les pirates payaient régulièrement les jeunes et offraient des boissons. À Keramat, dans les îles Anambas, des pirates ont même acheté des instruments de musique pour se faire accepter des villageois.

Dans les villes, les pirates montrent davantage d'ambition. À Batam, véritable « Far West indonésien » planté au sud

de Singapour, un dénommé « Monsieur Wong » a mené nombre de détournements dans les années 1990 selon la technique du « bateau fantôme ». Tout comme le *Karaboudjan* disparu du capitaine Haddock réapparaît sous la forme du *Djebel Amilah* dans *Le crabe aux pinces d'or*, de nombreux navires de commerce ont été attaqués, détournés, repeints, rebaptisés puis dirigés vers des ports inconnus. Depuis 2004 et l'instauration du code ISPS² qui oblige les armateurs à adopter des plans de sûreté (*security*), les pirates préfèrent s'attaquer à des navires de moindre tonnage comme le remorqueur *Prospaq T1*, détourné en avril 2009 au large des îles Anambas.

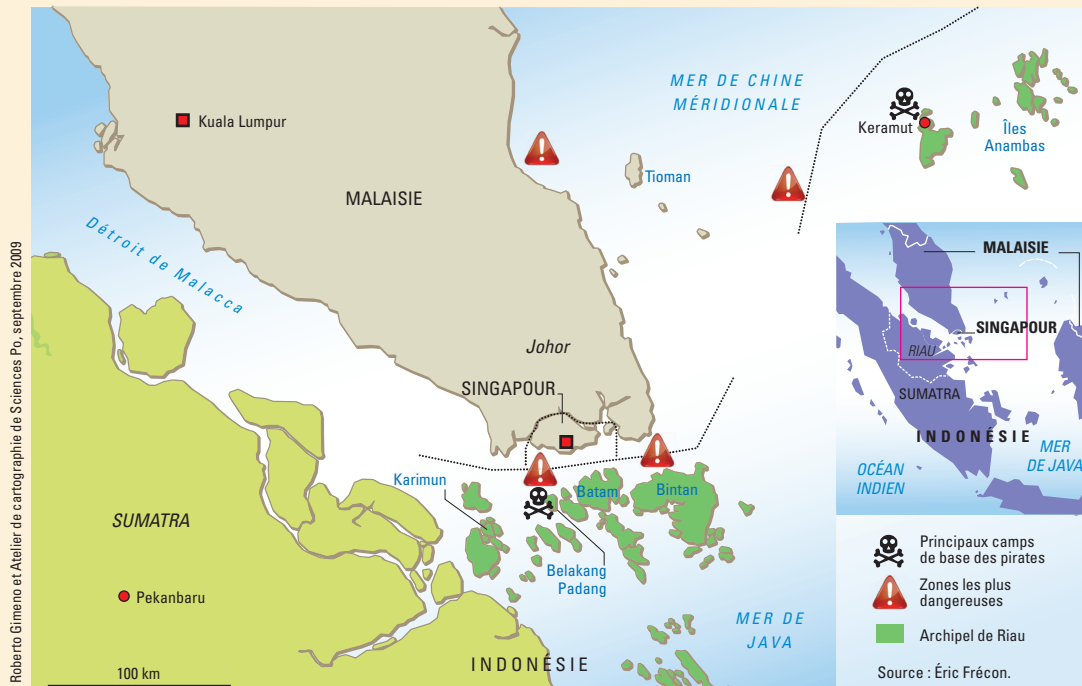
D'avantage que le code ISPS – ou même le tsunami de décembre 2004 –, les patrouilles trilatérales mises en place depuis 2004 par Singapour, la Malaisie et l'Indonésie ont entraîné le déclin de la piraterie dans cette zone. Bien qu'il soit impossible de comptabiliser la rotation des bâtiments et le rythme des sorties aériennes, ce type d'opérations a porté ses fruits. Même les esprits que les pirates invoquent avant de partir en mer, pour notamment devenir invisibles grâce à de l'eau fournie par des *dukun* (sorciers), ne peuvent rivaliser avec les nouveaux patrouilleurs *Predator*. Les États-Unis les ont offerts à la police maritime indonésienne tout en veillant à ce qu'ils ne soient pas utilisés pour la contrebande. En contrepartie, l'État s'est engagé à reprendre le contrôle des ghettos sur pilotis jusque-là abandonnés aux pirates. Il multiplie aussi la construction d'infrastructures et de projets de développement. Une nouvelle route au nord de l'île de Karimun, dans l'archipel de Riau, a ainsi contribué au désenclavement d'un repaire de pirates situé le long du détroit de Malacca.

Privés d'hommes de main et de bases arrière, les anciens parrains ont disparu. Monsieur Wong est en prison à Pekanbaru (île de Sumatra). « Monsieur Pang », un Chinois de Malaisie, se cacherait à Batam après avoir géré toutes sortes de trafics. « Bulldog », l'ancien potentat de Belakang Padang, s'est bâti une villa à Java, où il finance une école coranique. Quant à celui qui se faisait appeler « Bobby », naguère maître des salles de jeux sur l'île voisine de Bintan, il est devenu président du parlement local.

¹ La piraterie inclut les violences et crimes en haute mer (article 101 de la convention de Montego Bay de 1982 sur le droit de la mer) ainsi que dans les eaux territoriales (banditisme maritime).

² Code pour la sûreté internationale des bateaux et des infrastructures portuaires – *International Ship and Port facilities Security* – rédigé par l'Organisation maritime internationale au lendemain du 11 Septembre et entré en vigueur en juillet 2004.

La piraterie dans le détroit de Malacca



À Batam, les pirates qui subsistent tuent le temps dans l'attente d'une offre d'emploi – légale ou pas – en mer. Difficile dans ces conditions d'évoquer une structure organisée et pyramidale voisine des triades. La piraterie s'apparente désormais davantage à de l'opportunisme : si d'aventure un malfrat réputé a vent d'une possible proie, alors il recrute sans peine pirates, marins, receleurs et fonctionnaires corrompus parmi les oubliés du miracle asiatique. Comment refuser 10 000 euros pour un détournement quand on en gagne péniblement quatre par jour ?

La restructuration de la piraterie somalienne

En Somalie, le mouvement est inverse : la piraterie artisanale prend désormais une forme organisée et puissante. La piraterie n'a guère fait parler d'elle

jusqu'en 2008, si ce n'est en 2002 lors d'interventions de la marine française. Les tribunaux islamiques ont joué un rôle important dans le combat contre cette forme de criminalité, particulièrement lors de leur passage au pouvoir en 2006. La piraterie est née de la volonté de pêcheurs locaux de jouer les garde-côtes de fortune pour protéger leurs ressources halieutiques. Le bourg de Eyl, aujourd'hui repaire de pirates réputé, fournissait à lui seul, en 1980, 10 % de la production de la pêche artisanale somalienne³. Incapables de rivaliser avec les bateaux de pêche occidentaux et ne pouvant compter que sur eux-mêmes, des habitants ont décidé de prendre la

³ Food and Agriculture Organization of the United Nations, *Fishery and Aquaculture Country Profile. Somalia* (www.fao.org/fishery/countrysector/FI-CP_SO/en).

Actes de piraterie (tentés et réussis) dans la Corne de l'Afrique, en Asie du Sud, en Indonésie et dans le détroit de Malacca (2003-2008)

	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Somalie et golfe d'Aden	21	10	45	20	44	111
Inde et Bangladesh	85	32	36	52	26	22
Indonésie, détroits de Malacca et de Singapour	151	140	98	66	53	36
Total mondial	445	329	276	239	263	293

Source : Bureau maritime international.

mer pour mener des actions de piraterie. À l'origine, les attaques proviennent donc, pour l'essentiel, de simples communautés villageoises livrées à elles-mêmes au cœur du chaos qui secoue le pays depuis 1991. Les témoignages font état de jeunes sans peur ni scrupules qui, à force de côtoyer la mort au quotidien, partent en mer sans inquiétude, avec la seule idée de rapporter un butin. L'omniprésence des milices et des seigneurs de guerre a aussi largement favorisé la circulation des armes de gros calibre en Somalie.

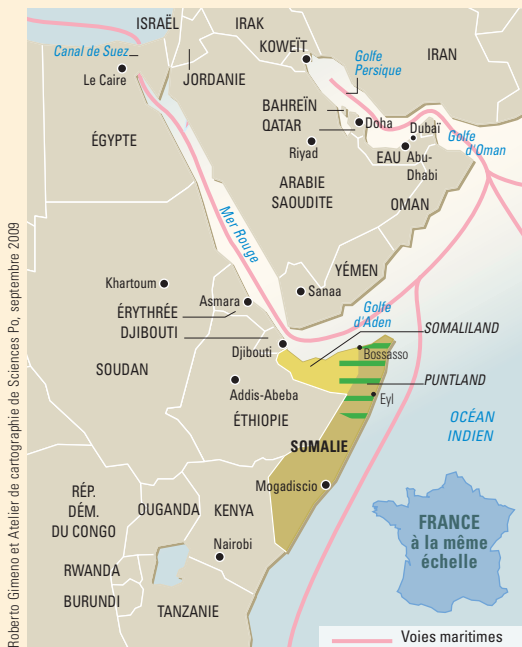
Peu à peu, cette piraterie a pris de l'ampleur. Depuis 2008 les attaques sont plus nombreuses et plus ambitieuses. Des pères de famille désœuvrés ont quitté les villes pour venir grossir les rangs des gangs. Les rançons versées sont estimées à un total d'environ 80 à 100 millions de dollars pour 2008, contre 300 millions de gains pour le braconnage des pêcheurs européens et asiatiques qui opèrent au large de la Somalie⁴. La coutume prévoit le partage des gains suivant : environ un quart du butin est consacré au matériel et à l'investissement dans de nouvelles armes, tandis que le reste est plus ou moins équitablement réparti entre les autorités corrompues, les pirates et les frais de l'opération (carburant, cigarettes, etc.). Grisés par leur succès, et surtout protégés par l'immensité de la zone couverte – environ quatre fois la France –, les pirates n'hésitent pas à opérer jusqu'à 800 kilomètres des côtes somaliennes. Ils se sont attaqués à des superpétroliers comme le *Sirius Star* en novembre 2008, et même retrouvés en possession de chars d'assaut lors du détournement du cargo ukrainien *Faina* en octobre 2008.

Le paiement des rançons exige rigueur et savoir-faire. Certaines ont été parachutées sur les navires contrôlés par les pirates. Toutes ont été âprement négociées par des intermédiaires expérimentés. La détention des marins nécessite une logistique efficace, alors que la Somalie est un pays extrêmement pauvre. Monnaies d'échange, les otages doivent être bien traités, nourris et soignés. Ils étaient 689 à avoir été kidnappés en Somalie et dans le golfe d'Aden en 2008, et 485 lors du seul premier semestre 2009⁵.

L'ampleur prise par la piraterie a entraîné la mise en place d'une économie parallèle en Somalie, avec ses chefs de gang paradant dans les rues du port de Bossasso dans leurs pick-up rutilants. Un nouveau quartier y est sorti de terre, dans lequel l'État central n'a aucun pouvoir.

La communauté internationale tente de réagir, d'où un « embouteillage » autant naval que juridique : l'Union européenne, très en pointe sur le sujet, a lancé l'opération navale *Atalante* dès décembre 2008 ; les États-Unis ont mis en place avec d'autres États la *Task Force 151* spécialement consacré à la lutte anti-pirate ; l'OTAN

La Somalie, foyer de la piraterie est-africaine



Roberto Gimeno et Atelier de cartographie de Sciences Po, septembre 2009

Source : Éric Frécon.

escorte certains navires ; enfin, des marines nationales agissent unilatéralement – notamment chinoises, russes ou encore iraniennes. Pour poursuivre, appréhender, arrêter et incarcérer les pirates, les marins peuvent s'appuyer sur la convention de Montego Bay de 1982, sur celle de Rome de 1988, sur des résolutions des Nations Unies et sur leur droit interne. À ce jour, marins et juristes du monde entier cherchent encore la parade idéale. Afin d'éradiquer le phénomène, un groupe de contact se réunit régulièrement aux Nations Unies. La France elle-même est en train de revoir sa législation sur le sujet.

Une joint-venture piraterie-terrorisme ?

Entre terroristes et pirates, sans doute des possibilités de coopérer existent-elles. Les pirates seraient-ils disposés à diversifier leurs activités ? C'est ce qu'ont estimé les

⁴ Christopher Jaspardo, « Somalia's Piracy Offers Lessons in Global Governance », *Yale Global Online Magazine*, 6 avril 2009 (<http://yaleglobal.yale.edu/content/somalia%E2%80%99s-piracy-offers-lessons-global-governance>).

⁵ ICC International Maritime Bureau, *Piracy and Armed Robbery Against Ships. Annual Report. 1 January-31 December 2008*, ICC-IMB, Londres, janvier 2009 (www.icc-ccs.org) ; International Maritime Organization, *Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships, Annual Report 2008*, Londres, 19 mars 2009 (www.imo.org/includes/blastDataOnly.asp?data_id%3D25550/133.pdf).

Américains en 2004 lorsqu'ils ont proposé de venir patrouiller dans le détroit de Malacca. Toutefois, il est vite apparu que les bandits de l'Insulinde rencontrés dans leurs repaires semblaient davantage préoccupés par les prostituées voisines que par les vierges promises au paradis des djihadistes. En outre, à la différence du terroriste, le pirate préfère l'ombre des mangroves et n'a aucun intérêt à attirer l'attention sur lui.

Les groupes terroristes pourraient en revanche user de la piraterie comme d'une source de financement. De tels soupçons ont pesé sur le LTTE (Liberation Tigers of Tamil Eelam ou Tigres de libération de l'Eelam tamoul) au Sri Lanka ainsi que sur le GAM (Gerakin Aceh Merdeka ou Mouvement pour l'indépendance d'Aceh) au nord de Sumatra. Au début des années 2000, les premiers privilégiaient les trafics en tous genres et les seconds la prise d'otages. Les revenus que ces groupes tiraient de ces actions étaient alors substantiels.

Néanmoins, les connexions les plus classiques demeurent entre contrebandiers et pirates qui sont souvent originaires des mêmes villages. À Belakang Padang, au sud de Singapour, les bandits croisent les trafiquants de cigarettes qui, trois fois par semaine, après une traversée nocturne de vingt-cinq minutes, alimentent le marché singapourien. Dans le golfe d'Aden, le passage d'immigrés clandestins est en plein développement. Si trois marins ont péri sous les balles des pirates dans le golfe d'Aden en 2008, un officier supérieur proche du secrétaire

général des Nations Unies estimait à 700 le nombre de clandestins qui y disparaissent chaque année.



Les pratiques criminelles des pirates ont toujours été très organisées. Les pirates ont été parmi les premiers à mettre en place un système de sécurité sociale et même de parrainage – le matelotage – parmi leurs équipages. Aujourd'hui, la situation varie d'un pays ou même d'un village à l'autre. En plus des côtes somaliennes et de la mer de Chine méridionale, des pirates s'opposent violemment au pouvoir central dans le delta du Niger. Dans d'autres pays, comme aux Philippines, la piraterie ne fait guère parler d'elle car elle opère localement en marge des autoroutes maritimes.

La répression demeure largement inorganisée. Face aux difficultés qu'elles rencontrent pour neutraliser les dirigeants des organisations criminelles ou les chefs de file des gangs de pirates, les autorités étatiques devraient plutôt essayer d'intervenir au niveau du recrutement. En effet, la bataille contre la piraterie et le banditisme maritime se gagnera d'abord à terre.

Éric Frécon *

* Post-doctorant à la S. Rajaratnam School of International Studies (RSIS) à Singapour. Il est l'auteur de *Pavillon noir sur l'Asie du Sud-Est*, IRASEC-L'Harmattan, Bangkok-Paris, 2002, et de *Itinéraire pirate*, Perrin, Paris (à paraître).