

ReCAAP assure la sécurité des eaux asiatiques



En coopération avec ReCAAP et dans le cadre de ses mesures anti-piraterie, le gouvernement japonais envoie des vaisseaux et avions de patrouille des garde-côtes vers les pays ayant un accès à la mer, principalement en Asie du Sud-Est, échange des points de vue avec les agences concernées et organise des formations et des exercices de lutte contre la piraterie. Cette photo montre des exercices d'application de la loi à bord d'un radeau pneumatique à grande vitesse réalisés pour le personnel des garde-côtes philippins (on voit en arrière-plan un vaisseau de patrouille japonais mis à la disposition des garde-côtes philippins).

De même que les crimes à terre ne disparaîtront jamais, la piraterie et les vols à main armée à l'encontre des navires restent des problèmes graves encore aujourd'hui. Avant 1999, le nombre d'incidents dans les eaux asiatiques était estimé à entre 100 et 150 par an, mais il est passé à 211 cette année-là avant de bondir à 353 en 2000. La piraterie était devenue une menace grave, tant du point de vue de la sécurité qu'en termes économiques. Les marins japonais étaient en danger de mort. Les navires d'autres pays étaient aussi souvent victimes d'attaques. Pour changer cette situation, le Japon a travaillé en coopération avec d'autres nations asiatiques pour mettre en place le ReCAAP (Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia). Un centre de partage d'informations (Information Sharing Centre) a ouvert en 2006 à Singapour.

L'Information Sharing Centre (ISC) du ReCAAP est actif principalement dans trois domaines, comme l'explique son directeur exécutif Masafumi Kuroki : « Le premier domaine est l'échange immédiat d'informations ponctuelles et précises entre les pays signataires de l'accord, chaque fois qu'un incident se produit. Le deuxième domaine est le renforcement des capacités

d'application des lois maritimes en vigueur dans les pays signataires. Le troisième est une collaboration mutuellement bénéfique avec les autres organisations internationales et associations de transport maritime afin de partager les expériences et les expertises. »

L'activité la plus importante, selon M. Kuroki, est le partage d'informations. Les lieux des incidents de piraterie sont soigneusement quantifiés par pays, port et zone maritime, et répartis en catégories de 1 à 4 correspondant à leur niveau de gravité. Les informations sont partagées avec les pays signataires et les compagnies maritimes par différents canaux, notamment sous la forme d'alertes ponctuelles et de rapports périodiques. La piraterie et les attaques à main armée contre les navires se produisent à différents niveaux de gravité, allant des crimes organisés graves, avec enlèvements des

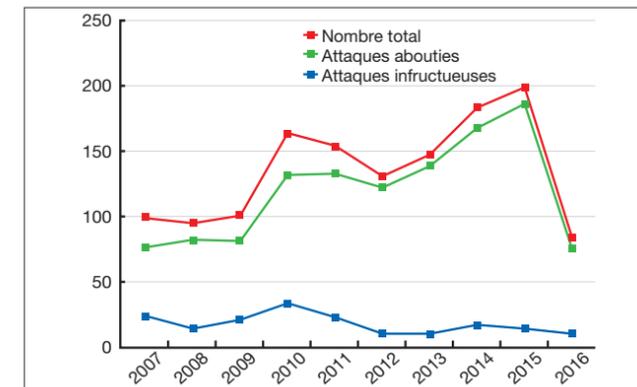


Masafumi Kuroki
Directeur exécutif, ReCAAP Information Sharing Centre

équipages, aux vols dans des bateaux à l'ancre. Afin de développer des contremesures, il est nécessaire d'analyser les tendances et de détecter les types d'incidents les plus fréquents par zones », explique Kuroki.

La piraterie et les vols à main armée contre les navires étaient particulièrement courants dans les détroits de Malacca et de Singapour, mais ce problème n'est pas confiné à l'Asie du Sud-Est. Il concerne le monde entier. Environ 90 % du transport international de marchandises se fait par voie maritime. La sécurité des routes maritimes encourage le libre-échange et protège les équipages. Le cadre du ReCAAP a été salué et signé par les États-Unis, l'Australie, plusieurs nations européennes, ainsi que des pays asiatiques, dont la Chine et la Corée du Sud. Considéré comme modèle régional efficace contre la piraterie, il a inspiré la mise en place du Code de conduite de Djibouti, qui prône la lutte contre la piraterie au large des côtes de la Somalie et dans le golfe d'Aden. Le monde entier compte sur une contribution accrue du Japon pour

Évolution du nombre d'incidents de piraterie et de vols à main armée contre les navires en Asie



La courbe « Attaques infructueuses » correspond aux tentatives qui n'ont pas abouti, tandis que la courbe « Attaques abouties » correspond aux incidents avec abordage du navire. Même si le nombre total d'incidents est fluctuant, on note une amélioration significative depuis 2016, sous l'effet de l'implication des parties prenantes et du ReCAAP.



Dans le cadre de leurs activités visant à améliorer leurs capacités d'application des lois maritimes, les représentants officiels des États membres de l'Asean, y compris les pays signataires du ReCAAP, ont été invités à Singapour et au Japon en septembre et octobre 2017 afin d'y suivre des formations.

faire avancer l'accord ReCAAP.

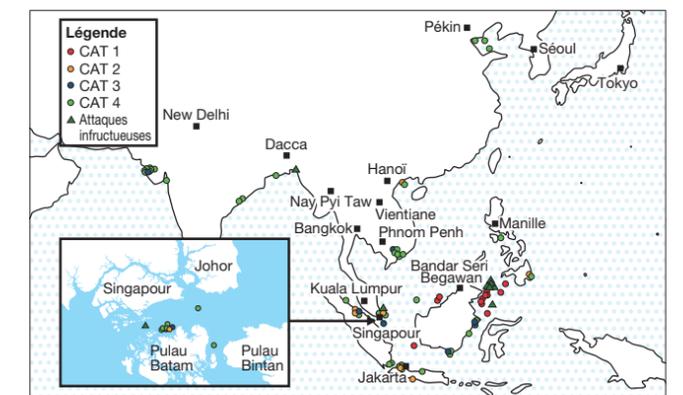
« Établis en 1948, les garde-côtes du Japon comptent parmi les plus anciens en Asie », explique M. Kuroki. « Le partage de notre expertise avec les autres pays asiatiques pour garantir la sécurité maritime est un moyen important de contribuer aux activités du ReCAAP. Dans le cadre d'accords bilatéraux, le Japon s'efforce d'aider les autres nations à améliorer leurs capacités de lutte en mettant à leur disposition des vaisseaux de patrouille et en envoyant des experts. À mesure que les capacités de mise en application de la loi en mer de ces pays s'améliorent, les activités du ReCAAP-ISC gagneront en efficacité. »

S'exprimant sur les efforts internationaux de lutte contre la piraterie et les attaques de navires à main armée, il indique : « Il est nécessaire de rester vigilants pour assurer la sécurité en mer. C'est la raison pour laquelle il est impératif de sensibiliser les gens à l'importance du ReCAAP et à ses résultats. Nous allons continuer nos efforts pour augmenter le nombre de signataires et de pays coopérants. »



Pour lutter contre la criminalité en mer, des mesures radicales, comme la protection du navire à l'aide de barbelés, peuvent s'avérer efficaces. La diffusion de ce type de conseils fait partie des activités du ReCAAP ISC. © Perspectives / Getty Images

Lieux des incidents en eaux asiatiques



Lieux des incidents signalés en 2016. Même si les zones maritimes couvertes par les activités du ReCAAP sont situées en Asie, l'accord compte désormais 20 signataires : Australie, Bangladesh, Brunei, Cambodge, Chine, Danemark, Inde, Japon, Corée du Sud, Laos, Myanmar (Birmanie), Pays-Bas, Norvège, Philippines, Singapour, Sri Lanka, Thaïlande, Royaume-Uni, États-Unis et Vietnam.