

*Maritime Piracy and the Construction of Global Governance*,  
Michael J. STRUETT, Jon D. CARLSON et Mark T. NANCE, 2013,  
New York Routledge, 226 p.

Claude Comtois

Volume 46, numéro 4, décembre 2015

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/1037293ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/1037293ar>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Institut québécois des hautes études internationales

ISSN

0014-2123 (imprimé)

1703-7891 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer ce compte rendu

Comtois, C. (2015). Compte rendu de [*Maritime Piracy and the Construction of Global Governance*, Michael J. STRUETT, Jon D. CARLSON et Mark T. NANCE, 2013, New York Routledge, 226 p.] *Études internationales*, 46(4), 560–563.  
<https://doi.org/10.7202/1037293ar>

exemple par l'idée de la frontière, symbole de la mobilité constante, et de la capacité des individus à réussir sans le soutien de l'État. Dans ce schéma est écarté tout ce qui peut ternir le caractère exceptionnel de l'expérience américaine, la référence à l'esclavagisme, à la ségrégation raciale et au racisme. La dernière trame introduit la thèse de la convergence entre l'Amérique du Nord et l'Europe en ce qui concerne les politiques de citoyenneté, les politiques publiques ainsi que les valeurs et attitudes à l'égard de l'immigration. Des enjeux globaux ont tendance à diminuer la spécificité des États-nations, soit l'accroissement de la mobilité et des flux migratoires, la politique internationale marquée par des conflits et des enjeux environnementaux. Par conséquent, l'État doit composer avec le besoin de consolider une gouvernance globale en matière d'immigration.

Cet ouvrage est une belle illustration d'une comparaison des politiques nationales de l'immigration dans six pays. Il nous invite à repenser notre rapport à l'intégration et à envisager une approche plus nuancée qui comporte une dimension relationnelle entre les natifs et les nouvelles générations d'immigrants, ce que plusieurs études récentes qualifient de l'après-intégration. Les auteurs sont bien clairs sur cette question : l'intégration ne signifie pas passer d'un bord à l'autre, mais définir un nouveau lien et lieu qui permettra de consolider l'appartenance nationale.

Chedly BELKHODJA  
 Professeur titulaire  
 École des affaires publiques  
 et communautaires, Université Concordia  
 Montréal, Canada

## Maritime Piracy and the Construction of Global Governance

Michael J. STRUETT, Jon D. CARLSON  
 et Mark T. NANCE, 2013, New York  
 Routledge, 226 p.

Le succès d'une économie de plus en plus mondialisée repose sur un réseau mondial performant de navires et de ports. Les actes de piraterie présentent des risques élevés en raison de la vulnérabilité des infrastructures de transport. L'évaluation des risques et l'élaboration de mesures contre des actes de piraterie sont essentielles pour maintenir la croissance économique et pour protéger la sécurité du public. Dans une perspective de planification de mesures sécuritaires adéquates, les auteurs utilisent différentes approches constructivistes pour dégager quatre thématiques : le contenu des discours, le rôle des institutions, la formulation des politiques et les processus de gouvernance.

Le contenu des discours juridiques joue un rôle décisif dans la définition de qui est considéré comme un acte de piraterie. À l'aide d'une analyse de l'évolution historique du langage juridique, Gould démontre que la formule «ennemi de l'humanité» est un construit social qui oriente la compréhension des actes de piraterie et la réponse collective à y apporter. S'inscrivant dans la même démarche méthodologique, Dutton effectue une analyse de contenu des différentes législations internationales qui gouvernent les mesures antipiraterie pour expliquer que les lois internationales sont mal intégrées aux normes locales et aux processus institutionnels nationaux. Bueger et Stockbruegger, quant à eux, portent leur attention sur la cohérence entre les

discours et les actions de lutte contre la piraterie. Ils soulignent que les meilleures opérations sont fondées sur une perspective de sécurité globale qui intègre à la fois les intérêts communs et les normes de sécurité. S'inspirant d'études sur les mouvements sociaux, McGahan et Lee abordent le problème de la piraterie sous un angle humanitaire. Ils expliquent fort habilement que le processus visant à accorder une légitimité aux États dans leur intervention affiche certaines limites en raison de la complicité des États à créer des inégalités qui donnent naissance à des activités illicites. L'ensemble de ces chapitres montre que le discours légal est politisé et qu'il en résulte des éléments juridiques parfois très éloignés des pratiques de lutte contre la piraterie en mer.

Les institutions réunissent des acteurs des secteurs public et privé. Sur le plan public, la lutte contre la piraterie peut être soumise aux instances politiques à différents échelons institutionnels. Sur le plan privé, l'exploitation du potentiel maximal des flottes et des ports repose surtout sur les connaissances et les compétences des transporteurs et des opérateurs de terminaux. Une composante significative de la lutte contre la piraterie maritime est la complexité des relations entre les intervenants. Les institutions internationales regroupent des acteurs publics et privés qui jouent des rôles variés et dont les intérêts sont différents et souvent même divergents ou opposés. La compréhension du processus régissant les relations entre ces différents acteurs est importante. Nance et Struett affirment dans le premier chapitre du livre que les régimes législatifs demeurent trop décentralisés et fragmentés pour permettre une convergence de solutions

aux actes de piraterie. De façon plus marquée, ils expliquent au chapitre 6 que les chevauchements des régimes légaux et institutionnels réduisent la capacité des États et des parties prenantes à mettre un terme aux actes de piraterie. À l'évidence, les structures politiques sont inadaptées pour contrer les problèmes de piraterie.

La formulation et la mise en œuvre de stratégies de lutte contre les actes de piraterie reposent sur un jeu complexe entre les acteurs et leur environnement institutionnel. Les organisations publiques peuvent prescrire des normes, imposer des règles et établir des standards dans les domaines de la sécurité, de la sûreté et de la protection publique. Force est de reconnaître toutefois que la complexité des conditions de gouvernance de lutte contre la piraterie rend l'exercice de ces fonctions administratives très variable. Les acteurs privés ont la capacité de négocier des transactions et des accords dans les structures légales, financières et politiques propres aux différentes régions du monde. Ainsi, Heinz (au chapitre 3) et Steele (au chapitre 8) examinent respectivement le cadre normatif des traités internationaux et les composantes du fonctionnement des relations internationales. Ils démontrent que ces mécanismes, s'ils peuvent certes contribuer à la compréhension du phénomène de la piraterie, posent également des limites et des défis à la gouvernance globale.

Les processus qui régissent les relations entre ces parties prenantes pour lutter contre la piraterie maritime résultent d'un processus de concertation et d'établissement de priorités entre les législateurs et les acteurs

privés. Ces agendas sont fixés dans des plans d'affaires et des plans gouvernementaux qui peuvent être accélérés, modifiés ou retardés en fonction des conjonctures sociales, politiques et économiques. Au chapitre 9, Cronin souligne comment les approches constructivistes permettent de donner un sens aux contradictions de la gouvernance globale dans le contexte d'une pluralité de perspectives pour lutter contre les actes de piraterie maritime. Il met en lumière la nécessité de coopération. D'une part, l'action des gouvernements ne se limite pas à des mesures législatives ou du financement. D'autre part, les entreprises privées peuvent participer à différentes interventions publiques par des prises de position, des demandes ou des processus de consultation.

Superbement documentés, les chapitres de *Maritime Piracy and the Construction of Global Governance* offrent un éclairage original et très constructif sur l'interaction entre la piraterie maritime et la gouvernance globale. Toutefois, en dépit de la richesse intellectuelle de l'argumentation, l'ouvrage montre quelques lacunes. Premièrement, si les auteurs dénoncent certes les incongruités de la gouvernance globale sur le plan des lois et des organisations internationales, le livre aurait bénéficié d'un chapitre empirique sur les actes de piraterie. Le problème de la piraterie maritime est souvent lié à d'autres problèmes, dont la famine, les migrations forcées et les États en faillite qui mériteraient d'être approfondis. Deuxièmement, l'ouvrage ne présente aucun tableau, aucune carte, aucun chiffre. L'accent mis sur les actes de

piraterie porte essentiellement sur la Somalie et le golfe d'Aden. Or, selon l'International Maritime Bureau, c'est en Indonésie que l'on recense le plus grand nombre d'actes de piraterie. Troisièmement, les auteurs oublient que le nombre d'attaques de piraterie est descendu à son plus bas niveau depuis 2007. Cette diminution est attribuable aux efforts partagés des marines internationales et des services de sécurité privés. Une typologie des niveaux de coopération incluant le rôle des acteurs et leurs stratégies permettrait de définir des indicateurs de performance des efforts menés contre les actes de piraterie. En s'élevant au-dessus d'une analyse strictement juridico-politique, il est possible de démontrer que les succès de certaines trajectoires et pratiques de gouvernance sont ceux des pratiques adaptées aux exigences spécifiques des différents types de marchandises (transport de vrac, par cargo, par conteneurs), de passagers (croisières, services de traversier, navigation de plaisance) et de routes (de transit, côtière, océanique).

*Maritime Piracy and the Construction of Global Governance* affiche une grande rigueur intellectuelle et évite de nombreux clichés sur la piraterie maritime. Les auteurs de cet ouvrage soulignent qu'il n'existe pas de configuration optimale de liens entre institutions, mécanismes et processus. Le livre, riche d'enseignement, soulève un paradoxe étonnant. Les structures de gouvernance globale sont-elles limitées dans leur capacité à réduire et à gérer le problème de la piraterie? Ou la piraterie maritime est-elle un signe avant-coureur

du désordre croissant du système international ?

Claude COMTOIS  
*Professeur titulaire*  
*Département de géographie*  
*Université de Montréal, Canada*

*ANALYSE DE POLITIQUE*  
*ÉTRANGÈRE*

**The Limits of Partnership.  
 U.S.-Russia Relations  
 in the Twenty-First Century**

*Angela E. STENT, 2014, Princeton,  
 Princeton University Press, 355 p.*

Il est rare de nos jours d'avoir une idée de l'étendue et du fonctionnement des relations diplomatiques entre deux grandes puissances bien avant que les archives diplomatiques ne soient rendues publiques. Cette possibilité est normalement réservée aux historiens qui peuvent nous dire beaucoup plus tard si le récit historique émanant du journalisme quotidien a été juste. Angela E. Stent, politicologue universitaire, réussit, en étudiant les documents publiés et en utilisant une bibliographie vaste et surtout des entrevues avec des diplomates et des fonctionnaires des deux pays et des spécialistes dans le domaine, à nous donner, malgré la contemporanéité du sujet, un aperçu extrêmement détaillé des relations entre la Russie postsoviétique et les États-Unis dans la première décennie du 21<sup>e</sup> siècle.

Organisé en douze chapitres, l'ouvrage examine ces relations à partir des sujets brûlants ou des contentieux entre les deux puissances depuis la fin

de la guerre froide, de même qu'au regard des présidences américaines et du rôle de Vladimir Poutine, l'interlocuteur russe principal tout au long de la période récente. Selon l'auteure, le fil conducteur de ces relations est le désir des dirigeants politiques des deux pays d'assurer un dialogue stable, alors que les différences de politique et d'appréciation du rôle de l'une et de l'autre puissance changent au fil des événements. La fin de la guerre idéologique entre l'Union soviétique et le monde occidental sous le leadership américain exigeait un ajustement des relations jusqu'alors contentieuses entre les deux puissances ; en fait, il y aura, nous dit l'auteure, quatre « redémarrages » (*resets*) qui correspondent à autant de présidents aux États-Unis.

Le premier effort se fait sous George Bush père au moment où naît la Russie postcommuniste. En raison de l'incertitude des transformations en Russie et du temps nécessaire pour en connaître les contours, c'est sous Bill Clinton dans les années 1990 qu'il y aura une tentative réfléchie du côté américain d'asseoir les relations sur une base solide. La passation du pouvoir entre Boris Eltsine et Vladimir Poutine en 1999 ainsi que les attaques terroristes sur le sol américain le 11 septembre 2001 sont à l'origine du troisième redémarrage, à l'initiative de Poutine, au moment où George Bush fils est président. L'évolution de la situation internationale mais aussi la guerre entre la Russie et la Géorgie en 2008 sont les raisons principales d'un quatrième redémarrage, cette fois sous la présidence de Barack Obama. Considérant ces quatre périodes, ce que l'auteur examine et explique, ce sont