Préface

Christian Ménard

Édition électronique

URL : <https://journals.openedition.org/echogeo/11421>

DOI : [10.4000/echogeo.11421](https://doi.org/10.4000/echogeo.11421)

ISSN : 1963-1197

Éditeur

Pôle de recherche pour l'organisation et la diffusion de l'information géographique (CNRS UMR 8586)

Référence électronique

Christian Ménard, « Préface », *EchoGéo* [En ligne], 10 | 2009, mis en ligne le 14 octobre 2009, consulté le 16 septembre 2021. URL : <http://journals.openedition.org/echogeo/11421> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/echogeo.11421>

Ce document a été généré automatiquement le 16 septembre 2021.

EchoGéo est mis à disposition selon les termes de la licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Pas de Modification 4.0 International (CC BY-NC-ND)

Préface

Christian Ménard

- 1 La piraterie est un phénomène fort complexe qui remonte à la nuit des temps. Déjà 5 000 ans avant J.-C., des exactions sont mentionnées en mer Egée et Méditerranée. Jules César en sera même l'une des célèbres victimes, mais saura prendre, au moment voulu, sa revanche. Tout au long des siècles, le processus restera récurrent (Atlantique, Antilles...), trouvant son apogée dans le premier quart du XIX^e siècle avec l'intervention directe de l'*U.S. Navy* sous la férule de Thomas Jefferson, Président des États-Unis d'Amérique qui fera trembler puis capituler les Barbaresques.
- 2 Aujourd'hui, en ce début du XXI^e siècle, toujours présent, le phénomène affecte trois zones essentielles : Malacca, la Somalie et le Golfe de Guinée. Si le détroit de Malacca nous offre à l'heure actuelle l'image d'une « belle endormie », il serait fort imprudent d'en affirmer l'éradication. Le moindre relâchement des états régionaux (Malaisie, Indonésie, Singapour) en matière de surveillance constituerait, pour les pirates, un appel à recouvrer leurs activités.

Carte du détroit de Malacca

Réalisation : Geneviève Decroix, 2009

- 3 Le problème de la Somalie, de toute cette partie du golfe d'Aden et de l'océan Indien, est tout aussi complexe. L'absence d'Etat de droit, la pauvreté et une certaine propension à en faire, au-delà de fragiles constats, une activité lucrative, font de la piraterie un problème difficile à résoudre. Si le rôle de la France est unanimement reconnu dans le cadre de la constitution de l'opération *Atalanta*, première intervention navale d'une force européenne dans cette région du monde, il serait pour le moins imprudent de supposer que cette seule action militaire soit à même de représenter la solution. Seule une action globale peut amener la Somalie à retrouver une situation de paix. Pour accéder à ces fins, une telle approche (dont on connaît pertinemment la difficulté) devra associer, à l'Union européenne, d'autres intervenants et, parmi eux, des Etats régionaux tels que Djibouti, le Yémen et la Somalie.
- 4 Des propositions pragmatiques devront être élaborées. Pour exemple, la création, ainsi que la formation, non seulement de garde-côtes mais aussi d'un corpus administratif chargé de leur encadrement et de leur évolution. Une telle réalisation ne pourra se concrétiser que dans le cadre d'une totale concertation avec les pays riverains.

Carte du Golfe d'Aden

Réalisation : Geneviève Decroix, 2009

- 5 Quant au troisième secteur affecté par ce phénomène, le Golfe de Guinée, la conjoncture est ici différente, avec l'existence d'états « de droit » touchés par la corruption, une corruption dont on devine l'importance mais aussi la généralisation, ainsi que l'intrusion de groupuscules dont les revendications politiques ne laissent planer aucune illusion.
- 6 Loin d'être figée à ces trois entités, la piraterie est en constante évolution et peut ressurgir dans n'importe quel endroit du monde (Venezuela, Antilles, Brésil, mer de Chine...). Son existence et son évolution (terrorisme, bien qu'aucune preuve de collusion ne nous ait été, à ce jour, apportée) ne sont pas sans inquiéter nombre de pays ou d'organisations internationales qui exigent désormais une approche globale de la question, avec l'intrusion de nouveaux outils juridiques. De très beaux jours s'offrent encore à elle ce qui justifie pleinement la publication de ce numéro :
- 7 [Attaques pirates recensés dans le monde en 2009](#) (source BMI - Bureau maritime international)
- 8 [Attaques pirates recensés dans le monde en 2008](#) (source BMI - Bureau maritime international)
- 9 Laissons justement, le soin aux auteurs de nous livrer leurs analyses. Celles-ci se répondent les unes aux autres grâce à des approches (diplomatiques, tactiques, anthropologiques) et des échelles (locales ou régionales) toujours différentes et complémentaires. Ce dossier nous propose en effet autant de témoignages et d'expériences de terrain – auprès des forces armées (article de l'amiral Valin), des compagnies de sécurité privées (article du commandant Bonavita) ou des pirates eux-mêmes (article d'Eric Frécon) – que de décryptages juridiques (article de Joshua Ho),

voire géopolitiques (article d'Alban Sciascia), avec même un détour dans la sphère voisine du terrorisme maritime (article de Hugues Eudeline). Ceux qui voudront en savoir davantage sur la Corne de l'Afrique ou bien sur le détroit de Malacca devront y trouver leur compte. De même, ceux plus intéressés par des regards transversaux pourront avantageusement balancer d'un *chokepoint* à l'autre. Et ils ont raison : la situation dans le détroit de Malacca offre d'intéressantes pistes et leçons pour aborder efficacement les problématiques somaliennes.

- 10 En 2009, la lutte contre les pirates perdure. Ceux-ci méritent une attention soutenue, de la part des gouvernements autant que des chercheurs, afin de dépasser les fragiles clichés et de s'appuyer sur de solides hypothèses. Alors félicitons-nous de ce numéro. Très bonne lecture !

11 **Définition de la piraterie**

- 12 Tous les Etats ayant ratifié la Convention des Nations unies sur le droit de la mer, entrée en vigueur le 16 novembre 1994, s'accordent sur cette définition bornée de critères objectifs dans l'article 101. Relèvent de la piraterie :

- 13 a) Tout acte illicite de violence ou de détention ou toute dépravation commis par l'équipage ou des passagers d'un navire ou d'un aéronef privé, agissant à des fins privées, et dirigé :

- 14 – contre un navire ou un aéronef, ou contre des personnes ou des biens à leur bord, en haute mer ;

- 15 – contre un navire ou un aéronef, des personnes ou des biens, dans un lieu ne relevant de la juridiction d'aucun Etat.

- 16 b) Tout acte de participation volontaire à l'utilisation d'un navire ou d'un aéronef, lorsque son auteur a connaissance de faits dont il découle que ce navire ou aéronef est un navire ou aéronef pirate.

- 17 c) Tout acte ayant pour but d'inciter à commettre les actes définis aux lettres a) et b) ou commis dans l'intention de les faciliter.

- 18 Mais le critère précis de la haute mer se révèle trop restrictif puisqu'il exclut les attaques commises dans les ports et eaux territoriales. Devant l'évidence des faits, l'Organisation maritime internationale a adopté en 2001 la résolution A.922 (22) dans laquelle elle associe à la piraterie les vols à main armée à l'encontre des navires (à considérer ici comme synonyme du banditisme maritime). Cette dernière catégorie complète l'article 101 de la Convention de Montego Bay en désignant :

- 19 tout acte illicite de violence ou de détention ou toute déprédation, ou menace de déprédation, autre qu'un acte de piraterie, commis contre un navire, ou contre des personnes ou des biens à son bord, dans une zone relevant de la juridiction d'un État compétent pour connaître de tels délits.

- 20 Par piraterie, il sera donc question, par métonymie, de piraterie *stricto sensu* ainsi que de banditisme maritime.

Cliché 1 – Patrouilles indonésiennes dans le détroit de Malacca

Source : Eric Frécon

Cliché 2 – Vue sur Singapour depuis Belakang Padang (Indonésie)

Source : Eric Frécon

Cliché 3 – Keramut et Mangkai dans l'archipel des Anambas (Indonésie)

Source : Eric Frécon

Cliché 4 – Vue sur Mangkai depuis Keramut (Indonésie)

Source : Eric Frécon

INDEX

Thèmes : Sur le Champ - Sur le Terrain

AUTEUR

CHRISTIAN MÉNARD

Christian Ménard (cmenard@assemblee-nationale.fr) est député du Finistère, secrétaire à la Commission de la Défense Nationale et des Forces Armées et auteur du *Rapport d'information sur la piraterie maritime*. Paris : Assemblée nationale, n° 1670, 13/5/2009, 125 p. (<http://www.assemblee-nationale.fr/13/rap-info/i1670.asp>).