

Forum : G20

Sujet : La sécurité de la navigation maritime

Membre de l'État-major et position : Noé Vinial (président), Antoine Fiette, (facilitateur), Nabil Bouchalta (facilitateur)

Introduction

Depuis l'Antiquité, les mers et les océans sont utilisés pour transporter des biens et des personnes, c'est sans doute parce que les eaux salées représentent plus de 71 % de la surface terrestre ce qui en fait une voie de communication incontournable. Malheureusement la mer est un environnement hostile pour l'homme. Ainsi, dans un monde où les échanges entre les 4 coins du globe se multiplient, la question de la sécurité des flux de toutes sortes et par extension de la navigation maritime se pose donc rapidement.

Quand on parle de sécurité de la navigation maritime on pense d'abord aux pirates mais ce sont loin d'être les seuls facteurs de dangers sur les mers. Les conflits entre les pays, les collisions entre bateaux, le terrorisme, l'instabilité politique et économique, les tensions pour les ressources maritimes, la difficulté des soins en mer, les erreurs de navigation l'augmentation du trafic maritime mettent aussi les marins en danger.

Comment assurer la sécurité de la navigation maritime pour tous, en tenant compte du développement de chacun ?

Définition des termes clés

Sûreté :

Prévention de tout ce qui concerne les actes malveillants donc volontaires.

Sécurité :

Prévention de tout ce qui est accidentels donc involontaires.

Navigation maritime :

L'ensemble de ce qui concerne la circulation sur les mers et les océans.

Ressources halieutiques :

Ressources vivantes dans les milieux aquatiques, et exploitées par l'homme. Elles peuvent être animales ou végétales, pêchées ou élevées.

Les différents espaces maritimes :

Les eaux intérieures sont les eaux comprises entre le rivage et la moyenne des eaux à marée basse. Les ports et les autres refuges pour bateaux font partie des eaux intérieures. L'Etat y est totalement souverain.

La mer territoriale s'étend jusqu'à 12 miles marins (22,224 km) à partir de la limite des eaux intérieures. L'Etat y est souverain mais ne peut bloquer que provisoirement la circulation maritime dans cette zone.

La zone contiguë d'une largeur maximale de 12 milles à partir de la limite extérieure de la mer territoriale. L'Etat ne peut faire que des contrôles visant à faire respecter les lois de son pays.

La Zone économique exclusive (ZEE) est d'une largeur maximale de 200 milles (370 km) à partir de la limite des eaux intérieures. L'Etat concerné a les droits souverains en termes d'exploitation et d'exploration des ressources biologiques et non biologiques de la ZEE par exemple la pêche, les ressources minières, l'exploitation des énergies éoliennes et liées à l'eau.

La haute mer ou eaux internationales n'appartient à personne et commence à partir de la limite extérieure de la ZEE. Les états côtiers ne peuvent que continuer des poursuites déjà commencé dans les eaux sous leurs autorités.

Aperçu général

Enjeux :

Un rapide panorama géographique nous permet de voir l'ampleur et la diversité des menaces et des risques présents sur les zones maritimes. Tous ces dangers ne cessent de croître et prennent une amplitude toujours plus importante qui engendre un impact considérable sur la navigation maritime, qui est pourtant aujourd'hui le principal mode de transport pour le commerce. De ce fait l'analyse de ces risques et menaces est primordiale afin de trouver un consensus qui relèverait le défi de la sécurité maritime.

Situation politique instable

La situation géopolitique et sécuritaire dans le monde s'est considérablement dégradée au cours des dernières années, en raison notamment de la situation de guerre dans certains États (Syrie, Libye) et du développement considérable du terrorisme islamiste (Al Qaïda, Daech), qui fragilisent l'ensemble des pays du sud de la Méditerranée et bien d'autres pays. Certains ne sont plus en mesure de contrôler leur territoire et les flux qui les traversent, situation conduisant notamment à une augmentation massive des flux de réfugiés ou de

migrants économiques et le développement des trafics illégaux (stupéfiants, armes, êtres humains). Si la plupart des menaces sont identifiées, ces phénomènes ont un impact notable sur la sécurité mondiale et celle des flux maritimes. En effet, des bateaux peuvent être vulnérables en passant dans des zones sous la direction d'un pays instable comme certains pays d'Afrique ou du Moyen-Orient. Ces navires peuvent être en danger lorsqu'ils pénètrent dans une zone appartenant à un pays où les lois de ce dernier peuvent être extrémistes. De plus, les instances de gouvernement peuvent ordonner des actes sur les bateaux en guise de représailles, comme ce fût le cas du Lusitania. De plus une embarcation peut être vulnérable si elle se trouve dans un pays en guerre car, en traversant une telle zone, elle risque de se faire toucher par diverses armes. Ce genre d'actes peut avoir de lourdes conséquences sur la vie des équipages, du matériel et infrastructures maritimes mais peut aussi avoir des conséquences géopolitiques touchant par exemple l'entente entre les différents Etats. Ces événements peuvent engendrer des représailles violentes. Toutes ces menaces touchent essentiellement les pays du pourtour méditerranéen. De nombreux bateaux peuvent être en danger à cause de la piraterie, sous forme de prises d'otage ou d'attaques armées comme par exemple dans le golfe de Guinée ou dans le golfe d'Aden.

Ressources halieutique et matériaux

Les ressources halieutiques et les matériaux sont dangereux sur deux points. D'une part **si** ces deux ressources sont prélevées de façon dangereuse pour l'environnement. Ainsi certains pays pauvres et victimes de disette ou de famine sont forcés d'enfreindre les lois internationales sur l'environnement pour subvenir à leurs besoins. Si ces incidents ne sont pas stoppés, nous risquons de compromettre la pérennité de ces ressources. D'autres parts, ces ressources peuvent être prétextes de vol. Certains pays, n'arrivant pas à satisfaire leurs besoins en se servant uniquement de leurs zones maritimes, vont piller chez leur pays frontaliers malgré les lois les en interdisant. Cela peut engendrer des conflits entre les pays limitrophes. Dans le golfe de Guinée près de 350 millions d'euros de ressources halieutiques sont volées. Ces dangers sur les ressources touchent tous les océans, toutes les mers, la planète donc tous les pays.

Erreurs de navigations et trafics

Dans toutes les zones maritimes les erreurs existent. Les accidents peuvent être des collisions mais aussi des incendies ou des pannes. Les erreurs de trafics restent toujours les plus fréquentes et les plus graves. Ces types d'incidents sont dus soit à une mauvaise communication, soit à une mauvaise surveillance, soit à un équipage mal formé. La mauvaise communication entre les navires, comme par exemple un problème de radio, peut aussi avoir lieu entre les différents sémaphores des pays frontaliers. Le matériel de communication performant est souvent cher ce qui fait que certains équipages le négligent.

Les accidents sont souvent les conséquences d'une mauvaise surveillance des voies

maritimes. Certains pays instables sont occupés à régler des problèmes internes c'est pourquoi ils négligent les affaires internationales comme la surveillance des voies maritimes ce qui rend leurs utilisations risquées. Les voies maritimes sont les plus empruntées pour le commerce ce qui fait qu'elles sont chargées. Donc, sans une surveillance parfaite, des accidents entre navires peuvent être fréquents voir même récurrents. Certains pays négligent la formation des équipages ce qui fait que certains équipages pilotent des bateaux sans être aptes à le faire. Ces mêmes personnes peuvent aussi négliger leur propre formation à cause du coût de cet apprentissage.

Conflits maritimes

Dans l'océan Indien, avec au nord la route maritime commerciale reliant l'Europe à l'Asie et au sud la France, la combinaison des enjeux d'accès à l'énergie et de profondes rivalités interétatiques sont susceptibles d'affecter directement la sécurité d'une route d'intérêt stratégique majeur pour l'Europe. Cela est notamment dû à la concentration dans la zone de beaucoup de menaces : piraterie, terrorisme, trafics de migrants, de stupéfiants et d'armes, pêche illégale ou encore acquisition de données sans autorisation sur la nature des fonds ou du sous-sol marin. Cet exemple nous montre parfaitement la gravité des conflits entre pays. Ces conflits se font souvent au détriment de la surveillance des trafics illégaux ou bien de la surveillance des voies maritimes. Enfin, les revendications de plusieurs États sur des espaces en mers font peser un risque de crise pouvant menacer la liberté de navigation.

Changement climatique

À ce stade et à moyen terme, les principaux enjeux de la région arctique comme de toutes les autres régions maritimes sont de nature essentiellement environnementales. Les perspectives économiques (énergie, minerais, pêche, tourisme) qu'offrent les océans engendrent un réchauffement climatique préoccupant. De plus, la mauvaise qualité des bateaux qui empruntent les voies maritimes, contribuent au réchauffement climatique. Ce réchauffement climatique est suivi d'une fonte des glaces, d'une multiplication des catastrophes naturelles, de l'extinction des ressources halieutiques et de l'extinction de l'espèce humaine.

Pays et organisations concernées

Afrique du Sud

La situation politique du pays est stable, il n'a pas de conflits majeurs et se dirige vers une transition énergétique propre en avance sur son continent. L'Afrique du Sud doit maintenir sur ses côtes une biodiversité importante. Le pays se trouve de plus en plus confronté aux pirates sur sa rive droite. Le système de santé est mauvais. Le système d'exploitation halieutique sud-africain peut être considéré comme un exemple. La sécurité maritime des navires sud-africains est déterminante pour son économie qui est effectivement tournée vers l'exportation maritime.

Allemagne

La situation politique du pays est stable. L'Allemagne n'est pas confrontée à des conflits majeurs. Les grands partenaires commerciaux de l'Allemagne sont la France, les États-Unis, l'Italie et le Royaume-Uni. L'Allemagne est la quatrième puissance maritime économique du monde. L'Etat est totalement tourné vers les énergies propres. Le pays a été récemment confronté au terrorisme maritime (cargo allemand Hansa India). En bref l'Allemagne doit s'intéresser à la politique sécuritaire maritime puisqu'elle compte sur ses axes de navigation.

Arabie saoudite

L'Arabie Saoudite se retrouve souvent confrontée à l'Iran sur la scène politique et militaire cependant le pays n'est pas très impacté par ces conflits. En effet, le pays bénéficie de grandes richesses provenant du pétrole. Cependant, il essaie de trouver des solutions pour ne plus dépendre de cette source de richesse. L'Etat se trouve souvent confronté aux pirates marins de la couronne africaine qui se trouve à proximité, ainsi le ministre des Affaires étrangères, Saoud Al-Fayçal, a assimilé "l'acte de piraterie contre le supertanker Sirius Star à un acte de terrorisme, un fléau qui frappe le monde entier". Suite à ces attaques des richesses pétrolières saoudiennes, de nombreuses forces navales ont été envoyées dans cette zone. Le pays est présent avec ses forces navales dans la zone de la couronne africaine. Il se voit évoluer dans la protection de santé. Il n'a pas réellement d'intérêt économique pour le moment, mais celui-ci va devoir y faire attention, car ceci deviendra bientôt un élément important de son économie.

Argentine

Le pays est stable. L'Argentine est tournée vers l'exportation. Le pays dessert dans le monde entier ses produits agricoles. La chance de cette nation est d'avoir de très grandes côtes maritimes. Ces côtes offrent des ressources halieutiques à proximité. Cependant, l'océan dans lequel vont pêcher les argentins est de plus en plus pollué et les ressources océaniques argentines n'intéressent pas vraiment. L'Argentine n'est que très peu touchée par la piraterie maritime.

Australie

L'Australie est confrontée à la militarisation chinoise dans les îles entre les 2 nations. Un conflit maritime est palpable, cependant, il n'y a pas de guerre. Le pays est investi dans la lutte contre les pirates puisqu'il envoie des forces navales dans le bassin de la couronne africaine. Le gouvernement s'inquiète de voir le nombre d'attaques pirates augmenter étant donné que ce dernier doit communiquer principalement par les airs ou par les mers. Les principaux clients de l'Australie sont le Japon, la Chine, les États-Unis, la Corée du Sud et la Nouvelle-Zélande. La pêche australienne devient éco responsable.

Brésil

Le Brésil n'a pas de conflits majeurs internationaux même s'il a choisi d'investir dans

une importante création de sous-marins. La piraterie maritime fait rage à proximité du Brésil et plus précisément dans le nord, proche des grands ports, près de Belém. Le système de santé est gratuit mais pas très évolué notamment à bord des navires. Le pays bénéficie d'une position stratégique dans sa communication avec le monde. Les exportations agroalimentaires sont primordiales. Le rôle d'un pays émergent comme le Brésil est important, il doit se faire entendre pour ses intérêts et pour la protection de ses exportations.

Canada

Le pays est stable et ne se trouve pas confronté à des guerres et la flotte canadienne est importante. Le Canada est impliqué dans la traque des pirates somaliens. Les ressources halieutiques canadiennes viennent à manquer, mais la gestion se fait de mieux en mieux. Les ressources pétrolières canadiennes sont très importantes et convoitées. Le système de soins canadien est onéreux et certains navires ne sont pas suffisamment équipés. Le transport maritime est important. La position des grandes villes canadiennes permet d'éviter les accidents avec les glaciers du Nord.

Chine

La Chine étend son empire maritime dans les Océans avoisinants. La présence de navires de guerre en témoigne. La mer de Chine est envahie par les navires chinois qui cherchent à protéger les importations de pétrole. Les bateaux chinois ne sont pas suffisamment équipés ce qui amène parfois des accidents graves qui polluent également beaucoup. Les ressources gazières et pétrolières en mer sont très importantes. Le pays se sert énormément en ressources halieutiques et se tourne vers la production d'énergies propres en mer. La Chine compte énormément sur le territoire marin, c'est pour cela que le pays y investit en masse.

Corée du Sud

Le pays est voisin de la Corée du Nord, avec lequel il existe des tensions importantes. Il entretient de fortes relations économiques et militaires avec le Japon. Les deux pays sont séparés par des voies navigables. La Corée du Sud participe à un exercice de lutte anti-piraterie dans le golfe d'Aden. Le pays a vu certains de ces navires coulés comme par exemple le Sewol. Il revendique certaines zones maritimes mais surpêche énormément. La Corée du Sud doit être très impliquée dans les discussions sécuritaires autour de son pays et notamment dans les mers.

Etats-Unis

Les États-Unis entretiennent de nombreuses relations tumultueuses avec un grand nombre de pays comme, par exemple, la Russie ou le Mexique. Cela n'empêche pas les États-Unis d'être la première puissance économique mondiale. Ils cherchent à acquérir de nombreux territoires maritimes dans l'Océan Arctique. Ce sont des zones convoitées par de nombreux autres pays. Les États-Unis pêchent de plus en plus de façons responsables. Ils sont préoccupés par la piraterie en Afrique. Le système de protection de la santé est mauvais, les soins en mer sont compliqués. Les États-Unis comme de nombreux autres pays doivent protéger leurs façades

maritimes pour protéger leur économie.

France

La France est stable. Elle se voit confrontée au terrorisme sur son territoire et doit protéger les points de passage de venue des terroristes. Elle détient la 2ème puissance maritime au monde. C'est l'un des détenteurs de surfaces maritimes les plus importantes au monde. Elle a un accès à la mer Méditerranée qui communique avec le Moyen-Orient et accès avec l'océan Atlantique et le reste du monde. Les ressources halieutiques sont importantes et l'exploitation reste responsable cependant il ne faut pas négliger la pollution sur les côtes Atlantiques. La France lutte activement contre la piraterie. L'intérêt français sur la question maritime reste principalement la défense et la puissance militaire. Du côté sanitaire la France est exemplaire.

Inde

L'Inde n'a pas de conflit majeur, cependant le pays est inquiet du positionnement des navires et de la flotte chinoise dans l'océan Indien. Elle n'induit pas tellement sur la piraterie même si elle se trouve à proximité des zones à risques. L'Inde comme de nombreux pays de l'Océan Indien cherche à pêcher de façon plus responsable. Les bateaux indiens pourraient être améliorés pour que la navigation soit plus sûre. Cet Etat a cependant intérêt à défendre son espace maritime de la menace pirate et de la Chine qui prend possession des mers de proximité.

Indonésie

L'Indonésie est un *adversaire de Pékin* depuis l'installation des chinois dans la mer de Chine méridionale. La population indonésienne *se sert au quotidien de l'espace maritime pour se nourrir*. C'est un élément déterminant de la vie des indonésiens. La pollution des eaux met de plus en plus en péril les ressources halieutiques de l'Indonésie. Le système sanitaire n'est pas performant et encore moins en mer. Les navires indonésiens ne sont pas totalement équipés comme il le faudrait pour éviter le plus possible les erreurs de navigation et donc les accidents. La piraterie est un fléau pour l'Indonésie, elle doit mieux se défendre.

Italie

L'Italie ne dispose pas d'un grand avantage maritime. En effet, elle est entourée par des pays baltes et par la mer Méditerranée. Celle-ci n'offre pas de grandes possibilités de déplacement par voies maritimes. De plus, l'Italie n'a pas accès à de grandes surfaces maritimes donc peu de ressources halieutiques et naturelles maritimes. L'Italie peut cependant avoir un gros atout à jouer sur les trafics méditerranéens. Elle peut également négocier des zones maritimes internationales. Les italiens luttent contre la piraterie dans l'océan Indien, en effet les navires italiens sont victimes de la piraterie (un pétrolier a été capturé en 2011).

Japon

Le Japon est en conflit avec la Chine pour posséder les îles Senkaku/Diaoyu. Les

tensions sont palpables et ont une importance dans l'exploitation des ressources halieutiques et matérielles. Ces dernières ont été renforcées, en 2007, suite à une collision avec un bateau chinois qui cause la mort de 7 japonais. Les erreurs de navigation auraient pu être évitées si les japonais avaient plus investi dans les instruments de géolocalisation navale. Le Japon est également à proximité directe de la Corée du Nord avec qui il existe des tensions politiques et militaires. L'Etat lutte contre la piraterie dans le golfe d'Aden. Le Japon souffre du manque de ressources halieutiques dû à la concurrence chinoise. Le pays s'engage vers une restructuration de la pêche plus responsable.

Mexique

Les mexicains et les États-Unis entretiennent une relation tumultueuse, cependant cela n'a pas d'effet grave sur les relations économiques entre les deux pays. Les mexicains doivent faire face à l'expansion de la piraterie depuis moins d'une dizaine d'années. Cet Etat à la chance d'avoir de grandes façades maritimes avec de nombreuses îles dans les Caraïbes. L'ouverture avec le monde est totale parce que le Mexique peut communiquer avec l'océan Pacifique et l'océan Atlantique. Il investit dans son potentiel halieutique dans le dessein d'exporter. Les soins ne sont pas à la hauteur et cela se fait ressentir lorsqu'il y en a besoin en mer.

Royaume-Uni

Le Royaume-Uni n'est pas en conflit majeur sur l'aspect maritime. Il ne cherche pas à investir dans la lutte contre la piraterie il l'a d'ailleurs bloquée en 2008. Le pays se trouve à l'écart des risques de pirates et ne veut donc pas investir. La situation du pays est particulière puisqu'il se trouve détaché par les eaux de tous les pays sauf l'Irlande du Sud. Le Royaume-Uni s'investit dans une pêche durable. Les soins en mer sont plutôt satisfaisants. Les accidents des navires britanniques ne sont pas rares, il faut y mettre un terme.

Russie

La Russie est en conflit ou sous tension avec de nombreux pays. Les forces armées maritimes sont donc développées pour pouvoir faire peur et dissuader. La Russie est touchée par la piraterie, en 2011, 7 marins russes ont été enlevés. Les russes surexploitent les ressources halieutiques. C'est une grande puissance pétrolière elle puise également dans les hauts des matériaux gaziers. Le 27 avril, un navire russe a coulé près du Bosphore, les instruments de navigation des navires peuvent donc être améliorés.

Turquie

La Turquie est en conflit avec Chypre étant donné que la petite île fait des recherches pétrolières dans les eaux méditerranéennes. La position turque est déterminante c'est un point de passage central dans le monde. Le pays utilise sa position pour exporter en Méditerranée. Elle s'investit dans la lutte anti pirate. Le trafic maritime turc a été plus surveillé depuis l'accident de 1979 entre 2 navires. Le système de protection sanitaire est plutôt bon et il tend à s'améliorer avec les contacts et aides internationales dont bénéficie le pays. Les enjeux économiques sont importants pour la Turquie en zone maritime. L'état doit aussi veiller à

assurer la sécurité des migrants qui traversent les mers pour rejoindre l'Europe.

Union européenne

L'Union Européenne a conscience des enjeux de la sécurité maritime. Elle s'investit pleinement dans la défense, la coopération des pays européens et la lutte contre l'insalubrité lors des trafics humains. Le rôle de l'Union Européenne sera avant tout de protéger l'intérêt européen dans les échanges continentaux et internationaux.

Développements récents

2013 : aux Malouines, un vote est organisée par le Royaume Uni interrogeant les habitants sur leur désir de rester britanniques, le résultat est favorable au maintien dans le Royaume Uni. L'Argentine nie la légitimité de ce vote. Malgré la baisse des tensions dans cette région, les ressources d'hydrocarbures à proximité des îles maintiennent le conflit entre ces 2 protagonistes.

2016 : Le Règlement International pour Prévenir les Abordages en Mer (RIPAM) remplace les anciennes conventions. Il a pour but de prévenir les collisions entre navires.

2016 : Augmentation de la tension à cause de mouvements chinois en Mer de Chine méridionale et orientale. Les états côtiers (Chine, Japon, Philippines, Taïwan, Vietnam, Malaisie, Brunei, Indonésie, Singapour, Thaïlande, Cambodge) se disputent les îles et les surfaces maritimes depuis la fin du XIXème siècle.

Implication de l'ONU

1948 : création de l'Organisme Maritime International (OMI), qui a pour but la collaboration des états sur les questions maritimes, l'adoption de nouvelles règles de sécurité et la prévention des pollutions du milieu marin.

1958 : conférence de Genève : quatre grands thèmes abordés dans quatre conventions : la pêche, la mer territoriale et la zone contiguë, la haute mer, et le plateau continental.

1966: La convention internationale sur les lignes de charges est adoptée par l'OMI et entrera en vigueur en 1968, elle permet de limiter la surcharge des navires.

1970 : Grâce à Arvid Parvo, l'assemblée générale des Nations Unies adopte une résolution qualifiant les fonds des mers et des océans situés dans les zones internationales de « patrimoine Mondial »

1974 : La Convention internationale sur la sauvegarde de la vie humaine en mer (Safety Of Life At Sea) est adoptée, elle vise à spécifier des normes standards minimales afin

de garantir la sûreté et la sécurité des marins et des navires marchands.

1978 : adoption de la STCW (Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers) par l'OMI, elle standardise et réglemente les qualifications minimales des équipages travaillant sur des navires internationaux.

1978 : le MARPOL (contraction de Marine Pollution) est née, cette convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires permet de lutter contre la pollution accidentelle ou volontaire des navires.

1982 : après 9 ans de débat et de conférences, la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer est créée et entrera en vigueur en 1994.

2002 : Après les attentats du 11 septembre, les Etats Unis pousse l'OMI à créer le Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (ISPS en anglais), qui est une réponse au danger terroriste.

2016 : RIPAM voir ci-dessus

Solutions possibles

Situation politique instable

- soumettre des voies maritimes internationales qui empêcheraient l'attaque de navires s'ils avoisinent les côtes d'un pays politiquement instable.

Conflits

- interdire l'approche de certains navires de nationalités étant en conflit avec les pays bénéficiant d'un territoire maritime déterminé.

Changement climatique

- mettre en place des pénalisations sur les navires pouvant influencer de manière excessivement péjorative sur les changements climatiques.

Piraterie/terrorisme

- mettre en place une plate-forme informatique qui permettra de communiquer entre les navires et les forces de l'ordre maritimes sur les positions de bateaux pouvant être considérée comme dangereux.

Accident entre navires et erreurs de navigations

- mettre à la disposition des navires et des cartes informatiques permettant de connaître sa position par rapport aux côtes et par rapport aux autres navires dans le but d'éviter

toute collision.

Soins en mer

- obliger les navires à disposer d'un minimum d'éléments permettant la médicalisation en urgence.

Trafic maritime

- mettre en place des sanctions pour les individus transportant des personnes de manières irrégulières et/ou dangereuse.

Ressources halieutiques

- fixer un plafond des stocks halieutiques pouvant être prélevés par chaque pays selon ses besoins.

Ressources de matériaux

- renforcer la protection des fonds marins dans les zones d'exploitation dans le but d'éviter les pollutions.

Bibliographie et Sitographie

<http://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/lessentiel/ar/319/1186/ressourceshalieutiques>
http://www.nato.int/cps/fr/natohq/topics_48815.htm
http://www.lemonde.fr/afrique/article/2016/10/16/contre-les-trafics-et-la-piraterie-l-afriqueveut-secu-riser-ses-mers_5014498_3212.html
<http://www.diplomatie.gouv.fr/fr/dossiers-pays/afrique-du-sud/presentation-de-l-afrique-dusud/>
<http://ccfd-terresolidaire.org/infos/paix-et-conflits/prevention-et-2998?gclid=COvRueyqx9MCFVcz0wodAEYAGw>
<http://www.ouest-france.fr/leditiondusoir/data/764/reader/reader.html#!preferred/1/package/764/pub/765/page/5>
https://fr.wikipedia.org/wiki/Afrique_du_Sud
<http://croisiere-tour-du-monde.info/remboursement-des-soins-recu-a-letranger/>
<http://www.novethic.fr/empreinte-terre/ressources-naturelles/isr-rse/peche-durable-l-exemplesud-africain-120037.html>
<http://www.novethic.fr/empreinte-terre/ressources-naturelles/isr-rse/peche-durable-l-exemplesud-africain-120037.html>
<https://fr.wikipedia.org/wiki/Allemagne>
<http://www.cairn.info/revue-outrre-terre1-2010-2-page-83.htm>
http://www.lexpress.fr/actualite/monde/proche-moyen-orient/conflit-entre-l-arabie-saouditeet-l-iran_1750399.html
<https://www.google.fr/amp/s/bc.marfeel.com/www.capital.fr/bourse/actualites/10-chiffresetonnants-sur-l-arabie-saoudite-1084662%3Fmarfeeltn%3Damp>
<http://www.courrierinternational.com/breve/2008/11/19/la-piraterie-est-un-acte-de-terrorisme>
<https://www.international-health-cover.com/fr/resources/saudi-arabia/saudi-arabiainternational-health-insurance.html>
<https://fr.m.wikipedia.org/wiki/Argentine>

http://www1.rfi.fr/actufr/articles/113/article_81470.asp
https://fr.m.wikipedia.org/wiki/Énergie_en_Australie#/search
<http://www.fao.org/fi/oldsite/FCP/fr/AUS/profile.htm>
<http://www.ocean-securite.com/les-actes-de-piraterie-maritime-dans-le-monde-c9-p6.html>
<http://geoconfluences.enslyon.fr/geoconfluences/glossaire?subject=Le%20Brésil,%20ferme%20du%20monde%20?>
https://fr.wikipedia.org/wiki/S%C3%A9curit%C3%A9_en_mer
<http://www.developpement-durable.gouv.fr/surete-maritime>
https://fr.wikipedia.org/wiki/G%C3%A9opolitique_des_espaces_maritimes
https://fr.wikipedia.org/wiki/Droit_de_la_mer
https://fr.wikipedia.org/wiki/Convention_des_Nations_unies_sur_le_droit_de_la_mer
https://fr.wikipedia.org/wiki/Ligne_de_base
<http://www.futura-sciences.com/planete/definitions/developpement-durable-ressourcehalieutique-5449/>
https://fr.m.wikipedia.org/wiki/Liste_des_navires_de_la_Marine_royale_canadienne
<http://www.lapresse.ca/le-soleil/dossiers/pirates-des-temps-modernes/200912/14/01-931034les-pirates-dans-la-lunette-du-canada.php>
<http://ruralia.revues.org/235>
<http://cg.chineseembassy.org/fra/ljgg/zggk/t877821.htm>
http://m.yna.co.kr/mob2/fr/contents_fr.jsp?cid=AFR20170421001400884&domain=362&ctype=A&site=0100000000&mobile
<http://ceriscope.sciences-po.fr/content/part2/les-enjeux-politiques-autour-des-frontieresmaritimes?page=2>
<http://www.marine-oceans.com/actualites-afp/14245-la-piraterie-maritime-en-afriqueinquiete-les-etats-unis>
<http://m.slate.fr/story/134114/dix-conflits-surveiller-en-2017>
https://fr.m.wikipedia.org/wiki/Piraterie_dans_l'océan_Indien
http://mobile.lemonde.fr/asie-pacifique/article/2016/06/24/l-indonesie-nouvel-adversaire-de-pekin-en-mer-de-chine_4957434_3216.html
<http://www.usinenouvelle.com/article/des-mines-sous-les-mers.N321698>
<http://www.lefigaro.fr/flash-actu/2011/12/27/97001-20111227FILWWW00209-piraterie-un-petrolieritalien-capture.php>
<http://www.iris-france.org/43236-le-japon-et-la-lutte-contre-la-piraterie-internationale-golfe-daden-etdetroit-dasie-du-sud-est/>
<https://www.google.fr/amp/amp.agoravox.fr/actualites/citoyennete/article/des-consequences-d-unaccident-19819>
<https://www.google.fr/amp/www.latribune.fr/journal/edition-du-0602/politiqueinternationale/360578/mexique-le-boom-de-la-piraterie.html%3Famp%3D1>
<https://www.cairn.info/revue-ecologie-et-politique1-2007-1-page-69.htm>
<http://mobile.lemonde.fr/royaume-uni/>
<https://www.cairn.info/revue-recherche-en-soins-infirmiers-2010-1-page-87.htm>
<http://www.terresarctiques.tv/convoitise-geopolitique/les-ressources-naturelles-et-les-ressourceshalieutiques.htm>
<https://fr.wikipedia.org/wiki/SOLAS>
https://fr.wikipedia.org/wiki/R%C3%A8glement_international_pour_pr%C3%A9venir_les_abordages_en_mer
<https://fr.wikipedia.org/wiki/STCW>
http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_f.pdf
https://fr.wikipedia.org/wiki/Convention_internationale_de_1966_sur_les_lignes_de_charge
http://mobile.lemonde.fr/europe/article/2011/09/19/petrole-la-turquie-et-chypre-s-affrontent-autourde-projets-d-exploration_1574439_3214.html
<http://aujourdhuilaturquie.com/fr/un-accord-contre-la-piraterie-sur-les-cotes-africaines/>
https://www.google.fr/search?client=ms-android-samsung&q=accident+maritime+turquie&spell=1&sa=X&ved=0ahUKEwiAoPM_MvTAhWQJhoKHf51BT8QvwUIGCgA&biw=360&bih=560&dpr=3
https://ec.europa.eu/dgs/maritimeaffairs_fisheries/magazine/fr/places/new-eu-strategy-shore-maritimesecurity
<http://conseil-securite.forumpro.fr/t877-difference-entre-surete-et-securite>
https://fr.wikipedia.org/wiki/G%C3%A9opolitique_de_l'Atlantique_sud

https://fr.wikipedia.org/wiki/G%C3%A9opolitique_de_la_mer_de_Chine_orientale