

## Les défis de la sécurisation de l'économie maritime pour les puissances navales.



Comme l'a si bien énoncé André Sigfried concernant les routes maritimes, elles ne sont « que des aspects des routes mondiales qui sillonnent la planète. Les échanges internationaux; que ce soit des échanges de produits ou des échanges d'hommes, suivent certaines voies, dont le destin est déterminé par des raisons profondes (...). L'Histoire même de l'Humanité est liée à celle de ces routes »<sup>1</sup>. Par ces propos, A. Sigfried pose l'importance que revêt l'espace maritime pour les Etats, dans la construction des échanges commerciaux. En effet, troisième planète du système solaire, la Terre, à l'inverse de ce que pourrait laisser sous-entendre

son nom, est composée à 71% d'eau liquide à sa surface dont les océans occupent les trois-quarts de la surface de notre astre<sup>2</sup>. Ce qui lui vaut le surnom de « planète bleue ». Une prééminence de l'eau sur la terre qui a obligé, à bien des égards, l'espèce humaine à dompter ce milieu si inhospitalier. D'abord, pour des distances relativement courtes, comme lors de l'invasion de Troie. Puis, petit à petit, une distance qui s'allonge jusqu'à la découverte de l'Amérique par Christophe Colomb, en 1492, qui a ouvert la voie au commerce entre le Vieux Continent et les colonies. Cela permettant aux Européens de découvrir la canne à sucre, ou diverses épices comme la noix de muscade, cultivée dans les îles Banda, en Indonésie. Au fur et à mesure que les siècles se sont succédés, la mer gagna une importance fondamentale pour tout royaume voulant exprimer son développement et sa puissance, ce qui mena à une rivalité sérieuse entre les Empires français, néerlandais, et britannique.

Ce dernier pouvant être considéré comme la puissance navale hégémonique durant le 19<sup>e</sup> Siècle jusqu'en 1940, et son remplacement par les Etats-Unis. Un Etat peut être considéré comme une grande puissance à partir du moment où il remplit divers critères : l'économie, la démographie, l'influence<sup>3</sup>, le facteur militaire, la maîtrise du nucléaire<sup>4</sup>. L'ensemble de ces prérogatives peuvent amener à considérer un Etat comme une puissance. A cela s'ajoute le caractère naval de la puissance. Les Etats-Unis devenus hyperpuissance, durant les décennies 90 et 2000 des suites de l'effondrement de la super-puissance rivale l'URSS<sup>5</sup>, continuent à être au sommet de la pyramide des dépenses mondiales concernant la Défense, avec 905,5 milliards de dollars pour la seule année 2023<sup>6</sup>. La chute du bloc soviétique, comme cité précédemment, apporta un réalignement des conflits. L'affrontement entre deux blocs, possédant un potentiel débouché nucléaire, avec

---

<sup>1</sup> A. Sigfried, « Les canaux internationaux et les grandes routes maritimes mondiales », *RCADI*, 1949, vol 74, pp 5-72.

<sup>2</sup> R. Lambert, *Géographie du cycle de l'eau*, Presse Universitaire du Mirail, 1996, p.15.

<sup>3</sup> Le « soft power », dont la représentation la plus symptomatique pourrait être l'expansion de l'*American Way of Life*, à la sortie de la Seconde Guerre Mondiale. Notamment par le biais de l'arrivée, en Europe, de films hollywoodiens et de multiples produits de consommations (chewing-gum, Coca-Cola, cigarettes). Néanmoins, ces dernières décennies, le soft power est particulièrement présent en Asie : culture manga au Japon, Kpop en Corée du Sud, ou bien la multiplications des Instituts Confucius, à travers le monde, pour la Chine.

<sup>4</sup> Le Traité de Non-Prolifération nucléaire, du 1er Juillet 1969, reconnaît cinq pays dotés de l'arme nucléaire : France, Royaume-Unis, Chine, Etats-Unis, Russie (les cinq membres permanents du Conseil de Sécurité des Nations-Unies). Trois sont considérés comme non-dotés mais possédant la dissuasion nucléaire : l'Inde, le Pakistan et Israël.

<sup>5</sup> Hubert Védrine et Pascal Lorot, « Que reste-t-il de l'hyperpuissance ? », *Géoéconomie* 2013/3 n°66, page 55 à 64.

<sup>6</sup> The International Institute for Strategic Studies, « The Military balance : The annual assessment of global military capabilities and Defence economics », 2024.

la crise des missiles de Cuba, en octobre 1962, comme acmé de l'opposition, n'est plus de rigueur. La guerre contre le terrorisme amena un conflit de type asymétrique. Cela déboucha à un désinvestissement croissant, et global, dans les budgets de défense.

Néanmoins, alors que la guerre westphalienne s'éloigne, au profit des conflits asymétriques, l'économie se mondialise. Le développement des échanges commerciaux se multiplie grâce à divers mouvements, dont un en particulier : l'entrée de la République Populaire de Chine (RPC) à l'Organisation Mondiale du Commerce, le 11 décembre 2001. L'usine monde, qu'est devenue la RPC au fil des années, livra ses productions à l'ensemble du globe. De produits manufacturiers aux produits de dernières technologies<sup>7</sup>, le point de départ de nombreuses routes maritimes est situé en RPC. A titre d'exemple, et pour souligner l'importance de la Chine dans le commerce mondial, près de 5 000 milliards de dollars américains transitent par la Mer de Chine méridionale, chaque année<sup>8</sup>. De cela découle que la voie maritime écrase, par sa suprématie, les autres moyens de transports pour les marchandises. Chaque année, plus de 80% des marchandises sont affrétées par la Mer<sup>9</sup>. Dès lors, le moindre grain de sable peut enrayer un système bien huilé pouvant avoir des répercussions sur l'économie mondiale. Le grain de sable peut prendre la forme d'un porte-conteneurs. A titre d'exemple, l'échouage de l'*Ever Given*, le 23 mars 2021, dans le canal de Suez, provoqua l'impossibilité de franchir, ce dernier, pour les autres bateaux. Le coût estimé du retard représenterait environ 5,1 milliards de dollars, par jour, si l'on prends en considération le trafic vers l'ouest, et 4,1 milliards de dollars en sens inverse<sup>10</sup>.

A partir de là, le commerce mondial transite, pour l'énorme majorité, par les mers. Toutefois, cet espace connaît, comme son pendant terrestre, une évolution du rapport à la violence ces dernières décennies, où celle-ci peut s'avérer de plus en plus décomplexée<sup>11</sup>. Une gageure puisque la base du droit de la Mer implique que l'exercice des droits et libertés de navigation doit être respecté<sup>12</sup>. En effet, même la mer territoriale, parangon de la pleine souveraineté étatique sur un espace maritime, doit fléchir devant la liberté de navigation. La liberté prévôt sur les mers du monde, sans discrimination portant sur le pavillon du navire, en permettant aux « navires de tous les Etats, côtiers ou sans littoral » de jouir du « passage inoffensif<sup>13</sup> dans la mer territorial »<sup>14</sup>. *De facto*, l'Etat côtier peut déployer un arsenal légal et réglementaire mais ne peut contrevenir au fait qu'un navire puisse entamer une navigation transversale, longitudinale par rapport à la côte, continue et rapide<sup>15</sup>. Toutefois, l'Etat est en mesure de pouvoir légiférer et réglementer concernant la sécurité de la navigation et la régulation du trafic maritime<sup>16</sup>.

---

<sup>7</sup> A titre d'exemple : les usines, du groupe industriel taïwanais Foxconn Technology, situés à Shenzhen, en Chine, et ayant fourni le géant technologique Apple.

<sup>8</sup> Mark Larter, « Mer de Chine méridionale : enjeux, menaces et choix stratégiques pour l'Australie et la communauté internationale », *Revue Défense Nationale* 2022/HS3 N° Hors-série, p 210 à 230.

<sup>9</sup> Clarksons PLC, *2022 Annual Report*.

<sup>10</sup> Richard Meade, « Suez blockage extends as salvors fails to free Ever Given », *Lloyd's List*, 25 march 2021.

<sup>11</sup> Pour un exemple symptomatique, même si aucun échange de feu ne s'est fait, les tensions entre la frégate française Courbet et la frégate turque Oruçreis, le 10 juin 2020. Cette dernière « illuminant » le bâtiment de guerre tricolore, alors que la France et la Turquie sont alliés aux sein de l'OTAN.

<sup>12</sup> Conseil de Sécurité des Nations-Unies, Résolution 2722, 10 Janvier 2024.

<sup>13</sup> Pour la liste exhaustive des passages considérés comme non-inoffensif, elle est présente dans la Convention de Montego-Bay, de 1982, à l'article 19 paragraphe 2. Le premier paragraphe considère que « le passage est inoffensif aussi longtemps qu'il ne porte pas atteinte à la paix, au bon ordre ou à la sécurité de l'Etat côtier ».

<sup>14</sup> Convention de Montego-Bay, 1982, Article 17.

<sup>15</sup> J.P. Pancraccio, *Droit de la mer*, Dalloz, 2010, p.166.

<sup>16</sup> Convention de Montego-Bay, 1982, Article 21, paragraphe 1 a).

Face à cette mise en balance, entre différents mouvements de marines qui se re-développent (comme l'Australie), de Marine qui se développe de façon exponentielle (la Chine) et de Marines qui se re-configurent, de l'éruption de crises simultanées à travers les mers du globe, et le commerce maritime au centre de tout cela, il est légitime de s'interroger sur les défis qui attendent les puissances navales pour la sécurisation de l'économie maritime.

## I - Une multiplicité d'acteurs, et de crises, sur les principales routes maritimes internationales.

Comme vu plus haut, les routes maritimes possèdent, par leurs emplacements, une place stratégique dans le commerce international. L'évolution des conflits, durant les trois premières décennies du XXI<sup>e</sup> siècle, ont permis de voir émerger différents types d'acteurs.

Le premier, de type milices et organisations terroristes. Dès le début des années 2000, avec les attaques terroristes menant à de sévères dommages humains et matériels. La première avec l'attaque d'Al-Qaïda contre le bâtiment de guerre américain USS Cole, le 12 octobre 2000, occasionnant le décès de 17 militaires. La deuxième, toujours par le même assaillant, contre le pétrolier français Limbourg, le 06 octobre 2002. Et enfin, l'attaque maritime, causant le plus gros préjudice en terme de vies humaines, avec l'attaque du Superferry 14, le 27 février 2004. La mise en oeuvre, pour les deux premiers dans le Golf d'Aden, resta sommaire pour la période avec un engin piloté par un, ou plusieurs, kamikaze(s) pour le faire percuter contre la cible voulue. Le Superferry aux Philippines, quand à lui, résulte de la dépose d'une bombe, au sein du bateau, par un terroriste. L'ensemble de ces cas de figure démontre les stratégies utilisées par les groupuscules terroristes pour viser des bâtiments maritimes. Ne pouvant posséder un bâtiment de guerre, pour des raisons financières, technologiques et de ressources humaines, les attaques se doivent être sommaires mais efficaces.

Les moyens restent identiques pour la piraterie. Cette dernière, dont l'existence est intimement liée à celle de la navigation, résultante de la volonté de certains de vouloir s'attaquer à des navires, pour s'enrichir. La piraterie, par sa dangerosité, a atteint le statut d'*Hostis Humani generis*<sup>17</sup> - littéralement « ennemi du genre humain »<sup>18</sup>. Une intense activité, entre 2005 et 2010, pouvait être attribué à la piraterie d'origine somalienne<sup>19</sup>, dans le Golf d'Aden<sup>20</sup>. La principale différenciation portant sur les revendications. L'acte de piraterie visant à obtenir une récompense d'ordre financière.

La zone, partant du Golfe d'Aden à la Mer Rouge, demeure stratégique pour le commerce maritime mondiale. Comme vu précédemment avec l'incident de l'*Ever Given*, le canal de Suez reste le passage incontournable des échanges internationaux. Son emplacement, néanmoins, à l'embouchure de la Mer Rouge, contraint l'intense trafic à traverser un espace géographique encerclé de tensions armées. La Guerre civile au Soudan, opposant les généraux Abdel Fattah al-Burhan et Mohamed Hamdan Dogolo, qui débuta le 15 Avril 2023 et obligea différents Etats à évacuer leurs ressortissants. Sur la rive opposée, un autre conflit déchire un pays. Le Yémen, depuis 2014, subit également une guerre civile. Les forces de la République du Yémen affrontent, notamment, la milice Houthis. Ces derniers, d'obédience chiite, font partis de l'Axe de la Résistance prôné par la République Islamique d'Iran. Après l'attaque terroriste du 07 octobre 2023, par le Hamas, les Houthis, en guise de soutiens, ont commencé à perpétrer des attaques l'encontre de navires civils et militaires, en Mer Rouge, ayant un lien direct ou indirect avec l'Etat d'Israël. Arraisonnement,

---

<sup>17</sup> A.-M. La Rosa, *Dictionnaire de droit international pénal : Termes choisis*, Graduate Institute Publications, Coll « International », 2015, p. 85-90.

<sup>18</sup> Au même titre que l'esclavagisme.

<sup>19</sup> A titre d'exemple : la prise d'otage du porte-conteneurs Maersk Alabama, le 12 avril 2009, ou bien celle du voilier Le Ponant, le 4 avril 2008.

<sup>20</sup> Nous pouvons aussi citer le Golfe de Guinée et Asie du Sud-Est, entre autre, comme zone de piraterie. Mais le choix ici relève d'un choix intellectuel que de se concentrer sur le Golfe d'Aden et l'environnement lié à la Mer Rouge.

missiles et drones. L'éventail de possibilités est important pour les Houthis. Malgré le caractère asymétrique, et comme vu plus haut au début des années 2000, les dégâts peuvent s'avérer important lorsque les bâtiments sont ciblés par des moyens que l'on pourrait considérer comme sommaires.

Cette recherche de l'asymétrie dans les moyens mis en oeuvre, dans le combat naval peut sortir du cadre milice et Etat. L'invasion russe de l'Ukraine, à partir du 24 février 2022, entraîna également une opposition maritime. En effet, le territoire ukrainien possède, au sud, une importante ouverture sur la mer Noire. Cette dernière permettant d'accéder à la Méditerranée par les détroits du Bosphore et des Dardanelles. Cet accès stratégique permet de fournir en céréales ukrainiennes, notamment, à l'international. Les principaux pays destinataires étant les pays du Maghreb et d'Afrique. Toutefois, le conflit ouvert, entre Kiev et Moscou, mena à un blocus maritime, par les forces russes, de toutes les exportations ukrainiennes. Sous l'égide de l'ONU et de la Turquie, l'initiative de céréalière de la mer Noire a permis l'exportation de 33 millions de tonnes de céréales, entre juillet 2022 et juillet 2023<sup>21</sup>, grâce à la mise en place d'un corridor humanitaire sûr. Pour desserrer l'étau mis en place par les forces de Moscou, Kiev ne pouvait pas prendre appui sur sa flotte navale. Dès lors, l'usage de drones et de missiles lui ont permis de porter de sérieux préjudices à son adversaire. A titre d'exemple, nous pouvons citer la perte du navire amiral de la flotte russe Moskva, sévèrement endommagé par une frappe d'un missile antinavire ukrainien Neptune et coulé le 14 avril 2022. En comparaison d'un croiseur, ces moyens peuvent s'avérer bien modeste et, pourtant, l'efficacité s'avère probant. A tel point que les drones navals, de conception ukrainienne, ont poussé la Marine russe à un redéploiement stratégique, obligeant ses navires à quitter les ports de Crimée<sup>22</sup>.

Enfin, sous le seuil, il peut être amené un questionnement sur la Chine. Précédemment, il a été question des tensions en Mer de Chine méridionale. Pékin est dans une position conflictuelle avec ses voisins régionaux (Vietnam, Malaisie, Brunei, Philippines, Taïwan)<sup>23</sup>. La Chine exprimant, de manière unilatérale, des droits souverains sur le sol, sous-sol et les eaux sus-jacentes de la mer de Chine méridionale. Avec, notamment, le tracé d'une région en neuf traits, surnommé « langue de boeuf », au lendemain de la Seconde Guerre Mondiale<sup>24</sup>. Cette zone maritime étant la pierre angulaire du développement, et de l'efficacité, des nouvelles routes de la soie du dirigeant Xi Jinping, la RPC utilise divers moyens pour prendre possession d'espaces dans la mer de Chine méridionale. Toutefois, il est important de noter que la Cour Permanente d'Arbitrage de la Haye donna raison à la République des Philippines en soutenant que les revendications chinoises ne possédaient aucune bases légales, tout en proclamant l'illégalité des pratiques menées par la Chine dans cette zone<sup>25</sup>.

Comme présenté, les principales routes, de l'économie maritime, vont face à une multitude d'acteurs, aux ambitions différentes, cette multiplicité s'accompagne d'une réflexion sur les évolutions de la Marine, mais aussi du droit international.

---

<sup>21</sup> Soit plus de 1 000 navires chargés de céréales et autres denrées alimentaires. Voir : Conseil de l'UE et Conseil Européen, « Les exportations de céréales ukrainiennes expliquées » : <https://www.consilium.europa.eu/fr/infographics/ukrainian-grain-exports-explained/>

<sup>22</sup> Chloe Hoorman et Elise Vincent, « Les attaques de drones navals ukrainiens obligent la flotte russe à quitter la Crimée », *le Monde*, 21 juillet 2024.

<sup>23</sup> A noter que des tensions sont également vives en mer de Chine Orientale entre la Chine et le Japon concernant les îles Senkaku (ou Diaoyu en mandarin). Surtout depuis que l'Empire du Soleil levant a racheté en 2012, trois de ces îlots à un homme d'affaire japonais (la Chine considérant cela comme une nationalisation).

<sup>24</sup> Z. Gao, B. Bing Jia, « The Nine-Dash Line in the South China Sea : history, status, and implications », *American Journal of International Law*, Janvier 2013, p.98.

<sup>25</sup> Cour Permanente d'Arbitrage, Arbitrage relatif à la mer de Chine méridionale (La République des Philippines c. La République Populaire de Chine), 12 juillet 2016.

## II - La question de l'adaptabilité technologique et conventionnelle.

Les moyens mis en oeuvre par les différents acteurs suscités peuvent être amenés à se questionner sur les Marines d'aujourd'hui. La résurgence des crises, et leurs simultanités, poussent à entreprendre un changement de paradigme. Depuis la Guerre froide, les puissances navales possédaient des armes permettant d'établir des dégâts à une distance suffisamment élevée de la cible. Toutefois, comme vu précédemment, les moyens usités à l'encontre d'un bâtiment de guerre peuvent s'avérer excessivement peu coûteux (eu égard à la valeur d'une frégate sévèrement endommagée par exemple). L'évolution technologique, pour les assaillants, permet d'économiser des vies humaines - le remplacement des embarcations suicides par des drones permet d'avoir un opérateur à distance - tout en commettant, *in fine*, des dégâts.

La prise en compte de cette évolution technologique est donc cruciale. Il ne s'agit plus de l'apanage de milices, puisque des forces étatiques comme celles de l'Ukraine en utilisent. Cette asymétrie possède un coût particulièrement important. Une frégate française utilisant un missile Aster 15 - d'une valeur se comptant en millions d'euros - pour détruire un drone - dont le coût de production peut s'élever à quelques dizaines de milliers d'euros - nous amène à pousser la réflexion sur les moyens de défense pouvant être développés. Un bâtiment de guerre, de la recherche et développement à sa mise en service opérationnelle, nécessite un très grand laps de temps. Néanmoins, sa perte peut être extrêmement rapide. L'un des cas emblématiques étant la perte de quatre porte-avions, par l'Empire japonais, durant la bataille de Midway, du 4 au 7 juin 1942. Dans cette réflexion, le bond technologique pourrait venir de bâtiment adaptable à l'Intelligence Artificielle et d'une possible bulle de défense automatisée autour du navire. La Marine demeure dans une situation où elle se doit être polyvalente et agile. Pouvoir faire face à un navire de guerre d'un Etat ennemi, comme à une menace provenant d'un essaim de drones, où la stratégie de la saturation pourrait être usitée.

De l'avancée technologique pour les défenseurs, peut aussi être amené à une réflexion sur le droit international. En effet, « tout ce qui concerne la mer bouge et le droit international maritime qui accompagne et encadre l'activité en mer bouge également. L'évolution est donc un facteur intrinsèque de sa nature »<sup>26</sup>. L'interrogation peut porter sur la mise en place d'un régime statutaire pour la protection du commerce international. La crise des Houthis en mer Rouge, susmentionnée, apporta une triple réponse. La première étant le déroutement de navires vers le cap de Bonne-espérance, rallongeant le trajet, ce qui peut, en cas de tension sur les chaînes d'approvisionnements, entraîner de possibles complications industrielles, voir des hausses de prix. Les deux autres réponses étant la mise sur pied de l'Opération Gardien de la prospérité, une coalition internationale maritime regroupant dix pays<sup>27</sup> et l'Opération Aspides<sup>28</sup>.

La réflexion pourrait porter sur l'établissement d'une Convention portant sur la sécurisation de l'économie maritime mondiale, sans discrimination d'origine et de destination des marchandises; dès lors qu'une menace sérieuse peut être avérée et que celle-ci peut persister sur une durée indéfinie. La mise en place, dans le même temps, d'une opération de maintien de sécurisation unique, sous un seul commandement. Alors que le Conseil de sécurité des Nations-Unies, rappela que les Etats membres ont le droit de défendre leurs bâtiments contre les attaques qui portent atteinte aux droits et libertés de navigations<sup>29</sup>; cette Convention pourrait rappeler les bases de la légitime défense, que sont les principes de nécessité et de

---

<sup>26</sup> F. Odier, « Le droit international maritime, ses évolutions et la protection des océans », *Espace et ressources maritimes*, 2001, N°14, pp 1-11.

<sup>27</sup> Etats-Unis, Royaume-Unis, Bahreïn, Canada, Danemark, Grèce, Norvège, Pays-bas, Seychelles.

<sup>28</sup> Ou « EUNAVFOR Aspide », opération similaire à l'Opération Gardien de la prospérité, menée par l'Union Européenne avec la participation notamment de la Belgique, de l'Estonie, de la Finlande, de la France, de l'Allemagne, de la Grèce, de l'Italie, des Pays-Bas, et de la Suède.

<sup>29</sup> *Ibid* n° 12.



proportionnalité<sup>30</sup>. Toutefois, la question d'une introduction de frappes préventives mériterait d'être débattue, si les menaces sont réelles, sérieuses, et continues durant une période temporelle définie. Une condition de la mise en oeuvre de ces frappes préventives exigerait un examen approfondi par la Cour International de Justice. Néanmoins, la visée permettrait de faciliter la mission de protection des bâtiments et navires commerciaux, dans une période où un Etat, comme une milice, peut être en capacité de causer de sérieux torts à une puissance navale.



*Une interception de missiles Houthi, en Mer rouge, par l'USS "Carney". (AFP)*

---

<sup>30</sup> Cour Internationale de Justice, Plates-Formes pétrolières (République islamique d'Iran c. Etats-Unis d'Amérique), 6 novembre 2003.

## Conclusion

Les routes maritimes internationales sont soumises à une résurgence de la violence. Les détroits restent des points névralgiques du commerce mondialisé. Dans ces conditions, l'éruption de violence, à de multiples points de la planète et de manière simultanée, compliquent la tâche de sécurisation pour les puissances navales. L'exemple de la Turquie, avec l'application de la Convention de Montreux de 1936, a permis d'éviter l'escalade, en mer Noire. La fermeture des détroits du Bosphore et des Dardanelles, aux bâtiments de guerre des belligérants, empêcha une accumulation de force dans la mer Noire. Tout en permettant, pendant une année, les exportations de céréales pour les pays en voie de développement. Néanmoins, la difficulté apparaît dans d'autres endroits du globe. La mer Rouge, théâtre de la volonté des Houthis de soutenir le Hamas contre Israël. Mais aussi, dans une logique de prospective, le détroit de Taïwan. Comme vu plus haut, les tensions sont présentes en mer de Chine méridionale. Et Pékin désire toujours que Taipei, qu'elle considère comme lui appartenant, soit rattaché au continent, de manière pacifique ou avec l'usage de la force si il le faut. La visée stratégique de l'ancienne Formose permettrait à la flotte de SNLE chinois d'avoir un accès direct à l'Océan Pacifique. Toutefois, Taïwan reste la place-forte des semi-conducteurs, et notamment les plus perfectionnés à l'heure actuelle. La Chine et Taïwan représentent deux acteurs majeurs dans le commerce international, si une guerre devait avoir lieu, avec la participation américaine, la question des puissances navales pour assurer l'approvisionnement de leurs Etats se posera inéluctablement. Dans un sens, avec la montée continue de la tension en Asie, un premier élément de réponse se trouve peut-être dans le réarmement progressif du Japon, et sa volonté toujours plus grande de nouer des liens avec l'OTAN<sup>31</sup> (bien loin de la zone de l'Atlantique Nord).

KURASZYK Dimitri

---

<sup>31</sup> La présence du Japon au sein du « Partnership Interoperability Platform ».