

# Les espaces maritimes, lieux d'une mondialisation... criminelle hybride ?

Entretien avec Yan Giron

jeudi 5 juillet 2018, par [Pierre VERLUISE](#), [Yan GIRON](#)

**Après avoir coordonné un dossier consacré aux nouvelles criminalités maritimes, dans le n°13 de la revue « Sécurité globale » (éd. Eska), Yan Giron répond avec précision aux questions de Pierre Verluise, fondateur du Diploweb.com.**

**Pierre Verluise (P. V) : Que nous apprennent les espaces maritimes de la mondialisation ?**

**Yan Giron (Y. G.) :** Tout d'abord, il faut rappeler que la mondialisation actuelle, dans son essence la plus profonde, a débuté dans les années 1970 et qu'il s'agit d'une maritimisation. [La mer](#) y est à la fois le levier qui démultiplie et la condition *sine qua non* pour mobiliser les flux de capitaux associés à la mondialisation. Bien entendu, certaines innovations technologiques, telles que le conteneur, ont accru les possibilités de cette maritimisation, cheville ouvrière de la spécialisation et de l'interdépendance planétaire.

Ainsi [le commerce mondial transitant par les océans a été multiplié par cinq depuis les années 1970](#), et représente aujourd'hui près de 90% du commerce mondial, comme nous le rappelle dans ce dossier Frédéric Moncany de Saint Aignan, président du Cluster Maritime Français. Hormis les spécialistes du sujet, cette évidence échappe encore à beaucoup. D'autant que le volet communicationnel et technologique de cette mondialisation a tendance à faire oublier le monde réel. Et même-là, ce volet ne pourrait pas s'exercer sans les câbles sous-marins, par lesquels transitent 99% des échanges de données mondiaux.

En matière de mondialisation, il nous vient donc d'abord cette vision sur la fonction « vecteur, support de flux » des océans : notre dépendance aux océans et son intensité ont été démultipliées dans des proportions jamais égalées dans l'histoire de l'humanité. Et l'âge d'or océanique que nous annonce la croissance bleue devrait encore accroître cet état de fait. Les océans portent un formidable espoir pour l'humanité.

Il existe d'autres dimensions. C'est d'abord l'exploitation des richesses marines : biologiques (pêche, aquaculture, biotechnologies), minérales (hydrocarbures, minerais profonds dont terres rares) ou énergétiques (houlomotrice, marée motrice, énergie thermique des mers, ou support à l'éolien). Ce qu'on peut qualifier de fonction de « rente ». La mondialisation n'est pas le moteur de l'exploitation des potentiels marins. Mais leur mise en exploitation débute simultanément avec la dernière vague de mondialisation [1]. Bien entendu, les différentes conséquences de la mondialisation s'appliquent sur cette fonction de rente. Ainsi, depuis la fin de la Guerre froide (1990) et l'internationalisation progressive des entreprises, cette mise en exploitation se fait de plus en plus par la constitution de groupement de capitaux transnationaux pour servir les marchés internationaux.

Le fait de gagner économiquement sur les océans déporte de plus en plus vers le large des préoccupations terrestres issues de la mondialisation. Et notamment, les questions liées à la protection, la défense et la sécurisation dans un environnement de plus en plus chaotique. Les activités économiques en mer, et [les infrastructures associées](#), sont plus facilement atteintes par l'ouverture au large. Sans compter que la France dispose d'un territoire terrestre et maritime sur chacun des océans grâce à ses outremer, ce qui

la rapproche du moindre développement maritime de ses voisinages régionaux, légal ou illégal.

Les espaces maritimes attirent de plus en plus les populations humaines, que ce soit pour le plaisir *via* les croisières ou le tourisme littoral par exemple (fonction hédoniste des océans), ou pour leur établissement permanent. Les projections mondiales concernant l'implantation de population proches des littoraux indiquent de 50 à 70% de l'humanité dans un horizon de 30 à 50 ans. Ce qui veut dire une humanité et les activités économiques terrestres associées, encore plus soumises aux grandes règles océaniques, positives ou négatives.



Enfin, le droit international de la mer s'est consolidé au moment de l'explosion de la dernière mondialisation, dont l'accélération débute avec la fin de la Guerre froide. La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (CNUDM) [2], signée en 1982, est ratifiée en 1994. Ce droit international est l'un des derniers à avoir été conçu sans aucune participation du secteur privé, qu'il soit à but caritatif ou économique. Sur la mer, ce sont les Etats et seulement les Etats. Et ce droit entre en vigueur au moment même où la gouvernance mondiale et les secteurs privés « signifient » aux Etats leurs retraits.

Il en résulte une dialectique publique / privée très particulière. Et ce d'autant plus que cette CNUDM module les questions de souverainetés océaniques selon des zonages vers le large. Cette dialectique nourrit des jeux d'alliances et de concurrence publiques / privées qui déterminent une conflictualité maritime totalement inscrite dans la mondialisation, dont les nouvelles formes de criminalité maritime sont aussi l'expression.

**P. V : Dans quelle mesure les espaces maritimes échappent-ils à la loi, à la police, à la gendarmerie, bref aux Etats ? La criminalité maritime est-elle perçue actuellement de manière pertinente par les acteurs légaux ? Existe-t-il des conflits d'intérêts entre acteurs légaux et illégaux qui expliqueraient cette cécité partielle ?**

**Y. G. :** Appliquer la loi et déployer les fonctions régaliennes sur les océans participe de ce qu'on appelle l'Action de l'Etat en Mer. Son efficacité est déterminée par trois éléments : en premier lieu le droit du pavillon et les zonages définis par le droit international, ce qui conditionne le cadre d'exercice de la souveraineté en mer. En second lieu les moyens que l'on met en œuvre au sein de ce cadre de souveraineté, qui seront directement conditionnés par la perception que l'on a de tel ou tel problème sur les océans. En troisième lieu, notre capacité à articuler les outils régaliens maritimes avec ceux terrestres, ce qu'on appelle le continuum terre-mer. Ce dernier point est important. Si le théâtre d'opération est maritime ou portuaire, le commanditaire d'une menace reste toujours un terrien.

Au-delà des souverainetés des Etats, il y a les espaces internationaux dans lesquelles quelques conventions s'appliquent (sauvegarde de la vie humaine, gestion de certains stocks de poisson, environnement), mais où la question des libertés domine. Ces espaces au-delà des juridictions nationales représentent environ les 2/3 des surfaces maritimes mondiales. Cette notion d'espace international n'a

que peu d'équivalent terrestre, notamment du point de vue de la police et de la justice.

En ce qui concerne les zonages et le droit du pavillon, la CNUDM rend compte d'un équilibre permanent entre deux préoccupations qui peuvent sembler antagonistes : la nationalisation de l'espace maritime par les Etats côtiers pour s'approprier les ressources marines qui s'y trouvent ; et la volonté d'une liberté totale de navigation et de commerce. Les deux concepts se retrouvent simultanément dans la CNUDM. Et sont à l'origine de la relative facilité d'échappement à la loi sur les espaces maritimes par rapport aux milieux terrestres.

Aujourd'hui, on peut « nationaliser » les espaces maritimes jusqu'à 200 milles nautiques, soit 370,4 km vers le large pour la surface [3], mais uniquement sur le plan de la mise en valeur économique et de la responsabilité environnementale. Ce qu'on appelle [la Zone Economique Exclusive, ZEE](#). Mais la pose d'un câble sous-marin par un autre Etat y reste presque libre. Dans cette ZEE, l'Etat n'a que la police environnementale et celle des pêches [4].

La mer territoriale, [l'espace de souveraineté maritime officiel](#), permet l'essentiel des pouvoirs de justice pénale jusqu'à 12 nautiques, mais pas de justice civile (selon les termes de la CNUDM). Elle ne donne pas pour autant un contrôle total sur le passage des navires qui ont la liberté du passage inoffensif et sur lesquels seul le droit de l'Etat du pavillon s'exerce. On ne peut ainsi pas visiter un navire dans les eaux territoriales avec la même facilité qu'une installation à terre. Et de 12 à 24 nautiques, seules les lois et règlements douaniers, sanitaires et d'immigration peuvent encore s'appliquer.

On peut ainsi disposer du deuxième espace maritime mondial en ZEE, cas de la France, sans que cela donne un « équivalent territoire terrestre » en matière de compétences régaliennes de justice et de police.

En ce qui concerne la perception publique de la menace, qui permettrait de mobiliser les moyens régaliens, nous sommes généralement aveugles. Peu de crimes maritimes sont enregistrés statistiquement, comme le rappellent le colonel Manet et le chef d'escadron Bégard de la gendarmerie maritime dans ce dossier. La nomenclature des crimes et délits ne précise que rarement leur caractère maritime, à part les cas d'infractions à la pêche en mer et de pollution marine.

Et de fait, [les crimes et délits maritimes](#) ne se réalisent pas qu'en [mer](#). Quid de la criminalité économique touchant des activités maritimes, par exemple le blanchiment ? Ou d'un narcotrafic (commanditaire terrestre, production terrestre, consommation terrestre, vecteur maritime) ? Quid d'un trafic de voitures en région parisienne si sa finalité est Bamako ?

Quand un acte délictueux ou criminel doit-il être rattaché à la catégorie maritime ? Il est maritime si, à une étape de la chaîne criminelle, l'acte ne peut être réalisé que par un usage de la mer (dépendance stratégique) ; si la lutte contre cet acte implique une possibilité d'intervention significativement paralysante par une action maritime ou portuaire ; s'il nécessite une expertise très fine des spécificités de la justice selon les espaces maritimes pour le constat, l'identification, le traitement, la répression et la dissuasion de ces crimes et délits.

Nous avons aussi un problème général de perception de la portée réelle et de la gravité de la criminalisation d'un secteur, ce qui accroît notre cécité. Et cela concerne autant la mer que la terre. Aujourd'hui, on ne prend conscience d'un problème que lorsque le *pathos* est présent. Et le *pathos* dans les situations de crimes et délits, c'est la violence. Or l'usage de la violence est très maîtrisé et limité par la criminalité organisée [5]. Être violent c'est être visible. Et les stratégies criminelles sont celles du mimétisme, de l'opacification, du camouflage, de la corruption, et de l'hybridation par la fusion avec le légal, voire avec le politique.

Quand bien même, si un mécanisme ou un phénomène criminel est révélé, une société anesthésiée telle que la nôtre va s'y habituer très vite. Elle va alors très rapidement dépouiller les services de lutte de leurs moyens en arguant de nombreux prétextes : faible criticité du risque et de l'impact, tolérance, frein aux activités économiques, explosion des coûts induits (par exemple les coûts d'assurance), réputation, compétitivité ... Dans le secteur maritime, pouvez-vous seulement imaginer le coût d'une immobilisation

d'un navire pour inspection ? La rationalité économique mondiale a imposé la logique du flux tendu, l'absence de stocks et des moyens logistiques en activité continue. L'action policière et judiciaire est le grain de sable qui ne doit pas paralyser la machine économique mondiale.

Enfin, pour ce qui concerne la question du *continuum* terre-mer, le statut maritime rajoute des mécanismes d'opacification et d'échappement à ceux de la terre. La mer offre d'abord des zones refuges, que ce soit dans des espaces physiques (il suffit d'échapper aux zones de souveraineté) ou dans les espaces réglementaires et législatifs (pavillonnement dans les nationalités de moindres contraintes réglementaires, fiscales et judiciaires). A terre, les paradis fiscaux et les sociétés écrans permettent déjà une opacification administrative des sociétés. Cela bénéficie bien entendu aux sociétés maritimes. Mais à cela on rajoute aussi la possibilité d'atomiser la propriété apparente (une société par navire), de louer temporairement le navire (affrètement) ou de passer par un agent gestionnaire du pavillon ou du moyen navigant. Toucher et dissuader le commanditaire terrestre est donc d'une grande complexité. Et pourtant, y arriver est nécessaire car le droit terrestre est plus solide, plus contraignant et dissuasif.

Il n'y a pas, à proprement parler, de conflit d'intérêt spécifique entre les acteurs légaux et illégaux du maritime. C'est bien plus diffus. Il y a une structure et [une organisation maritime qui offre par sa nature même un cadre favorable](#). Il est construit pour faciliter et fluidifier le commerce et la mobilisation de capitaux. Avec Caroline Britz, j'examine d'ailleurs dans ce dossier la question du choix de l'investissement maritime et de son rôle dans la création de surcapacités toxiques. Tant que la machine fonctionne, le cadre joue son rôle. Par contre, pour accroître son efficacité économique, ce cadre a exigé l'extrême fluidification du contrôle policier et étatique. Il porte donc son propre revers de la médaille, qui est à l'origine de la première vague de criminalisation maritime que je décris.

Mais ce cadre économique est fragile et suppose une certaine robustesse des opérateurs. Dès lors qu'ils se fragilisent, le ticket d'entrée dans le maritime est abaissé. Et offre alors des opportunités immenses au crime organisé : cadre favorable et opportunités d'investissement maritime. La fragilisation économique entraîne pour survivre l'apprentissage progressif des fraudes et ensuite de la criminalisation pour les acteurs maritimes. Et elle offre une possibilité de rachat d'entités maritimes, armement ou fournisseur de services maritimes d'occasion, par des investisseurs criminalisés. Ce qui est en train de se produire dans certains segments maritimes et va produire la deuxième vague contemporaine de criminalité. C'est-à-dire la criminalisation de long terme du maritime lui-même, et non plus par son seul usage logistique d'opportunité comme pour la première vague.

## **P. V : Quelles sont les spécificités de la criminalité maritime ? Y observez-vous - comme à terre avec Daesh - des phénomènes d'hybridation ?**

**Y. G. :** Si on doit expliciter les effets visibles de la criminalité maritime, on retrouve une liste relativement bien circonscrite dans laquelle on situe usuellement la spécificité de la criminalité maritime : trafics illégaux de marchandises et de déchets par voie de mer, pêche illégale, trafics humains, travail forcé, narcotrafics, pollutions marines, navires ne répondant pas aux normes internationales de sécurité, mise en péril de la vie en mer, brigandage, piraterie, voies de fait ... mais aussi criminalité économique, blanchiment, fraude fiscale, fraude documentaire, escroquerie, cybercriminalité, espionnage économique, corruption. Mais nous ne parlons là que des conséquences. Les causes, les facteurs aggravant et les moteurs varient énormément. C'est là que le chaos s'installe et c'est là que résident aujourd'hui les spécificités profondes du maritime. Et en tout premier lieu les hybridations.

Les mécanismes d'hybridation fonctionnent à plein dans le maritime. Leurs conséquences en sont la fragilisation des situations maritimes et le renforcement du crime organisé. Il faut saluer ici l'intense travail de Jean-François Gayraud qui a développé dans les réseaux francophones le concept de l'hybridation à terre. C'est en le lisant que j'ai pu enfin mettre un nom et développer les concepts d'hybridation maritimes.

Définissons tout d'abord [l'hybride et l'hybridation](#). Dans le secteur stratégique, il y a un piège sémantique dans lequel il ne faut pas tomber. On ne parle pas ici de guerre hybride qui est un concept difficile à

cerner et qui relève plutôt de celui des guerres asymétriques. [L'hybride que nous utilisons est celui du génétique, c'est-à-dire le croisement et le mélange de l'ADN](#). C'est celui qui est tout à la fois une chose et une autre. [L'hybridation est donc le mécanisme qui produit de l'hybride, ou la réalisation de situations qui sont dans des logiques hybrides](#).

Les hybridations maritimes sont aujourd'hui de trois types. Il y a celle de l'Etat et du Privé. La deuxième est celle du légal avec l'illégal. La troisième est celle du civil avec le militaire. Ces trois types d'hybridation se sont déjà réalisés par le passé. La nouveauté est qu'elles interviennent simultanément, et presque partout. Si les lieux de leur réalisation sont encore précis, les conséquences irradiant. Le théâtre d'opération est ainsi devenu mondial.

Donnons rapidement quelques exemples pour décrire ces hybridations. Pour celle concernant l'Etat / Privé, c'est l'expression de cette dialectique historique évoquée plus haut : le privé, caritatif ou économique, désire exister sur les océans par la maîtrise directe ou indirecte des fonctions régaliennes. Ce faisant, il affaiblit les services régaliens agissant - eux - dans le sens de l'intérêt général. Cela va de la définition ou l'imposition de normes à la prestation de services de contrôle des océans. Pour l'hybridation légale / illégale, il s'agit des deux vagues de criminalisation déjà évoquées, et notamment la transformation d'acteurs légaux en acteurs illégaux temporaires ou permanents, et réciproquement. Pour le civil / militaire, c'est le développement d'activités maritimes qui sont opérées par des civils et qui peuvent avoir valeur militaire, alors même que la définition d'un acteur militaire est précisément décrite par la CNUDM. Ou l'instrumentalisation du civil à des fins stratégiques.

Se placent par exemple dans cette dernière catégorie [les milices maritimes chinoise et vietnamienne](#), composées de marins pêcheurs et de commerce. Elles constituent une forme de réserve militaire qui utilise ses moyens civils sur l'eau. D'autres exemples de ce type se multiplient. Cette hybridation est aussi bien exercée à l'initiative des Etats, dans le cadre du développement de leurs capacités sur toutes les nouvelles formes de la conflictualité, qu'à l'initiative du privé qui y trouve une activité économique complémentaire permettant de rentabiliser un outil maritime en perte de rentabilité.

Quelle que soit sa vocation initiale, n'oublions pas qu'un navire, c'est aussi une capacité de transport, des outils de communication et d'écoute high-tech, une endurance à la mer, un équipage aguerri voire combatif. On peut y faire de la pêche ou du commerce, mais aussi de l'espionnage ou partir à l'abordage du concurrent sur l'eau. Et montrer l'activité du pavillon et la légitimité de sa présence historique sur une zone que l'on souhaite nationaliser pour ses autres enjeux.

Des exemples de ce type se multiplient [sur les océans](#), au point qu'on ne sait plus qui est qui. Il faut aussi ne pas se tromper. Par le passé il y a eu l'usage du légal par l'illégal, ou du civil par [le militaire](#) : les chalutiers espions soviétiques par exemple. Mais il s'agissait plutôt de mécanismes de camouflage et de mimétisme. La différence aujourd'hui tient dans le fait que la logique est clairement ancrée dans une mutation des acteurs, qui se pérennise dans le temps. C'est extrêmement nouveau et nécessite une révolution intellectuelle des services de lutte. Car la mutation et la criminalisation de certains acteurs mondiaux démultiplie les usages illicites et conflictuels antérieurs, qui n'ont d'ailleurs pas disparu. Comme le dit l'amiral Rogel, les menaces d'aujourd'hui n'ont pas effacé les menaces d'hier, elles cohabitent et se renforcent mutuellement. [6]

## **P. V. : En quoi les surcapacités maritimes sont-elles structurellement criminogènes ?**

**Y. G. :** La surcapacité est l'excès de moyens au regard du potentiel économique : trop de navires de pêche au regard de la ressource disponible ; et trop de navires de commerce au regard du fret à transporter ou de sa valeur.

Quand on est en situation de surcapacité durable, les acteurs économiques du secteur s'appauvrissent, se précarisent. La spécificité maritime des outils de production fait qu'ils sont difficiles à reconvertir hors du champ du maritime. Commence alors pour les acteurs la spirale infernale de la quête frénétique de rentabilité. Il est absolument essentiel de maintenir vis-à-vis de l'extérieur une image attractive de rentabilité, encore plus en mer qu'à terre. Car le moteur de la croissance des flottes de commerce n'est

pas le volume à transporter, mais le flux des capitaux-risqueurs que l'on arrive à mobiliser. Cette séduction de l'investisseur nécessite de rogner sur les marges, et commence à initier l'apprentissage de la criminalisation. Mais aussi, comme évoqué plus tôt, le secteur, en perdant de la valeur, devient alors accessible aux acteurs criminels terrestres.

Dans le cadre maritime, la création d'un excès de capacité est toxique par ces conséquences, mais aussi par son mécanisme en tant que tel. La variable d'ajustement, c'est-à-dire la déconstruction ou le naufrage, est difficile à activer. Le nombre de chantiers de déconstruction est limité. D'autant que dans certains segments maritimes, il y a une complète déconnection entre l'acte d'investissement et la rentabilité réelle à en attendre du fait de l'atomisation des centres de décision et leur court-termisme. En particulier le secteur des vraquiers et des navires citernes.

Pour ces secteurs, des ordres de constructions neuves sont passés à la moindre embellie économique et injectent des capacités pour vingt ans et plus. Elles s'ajoutent aux vagues spéculatives précédentes. Pour une année donnée, par exemple 2018, vous cumulez des navires issus des vagues spéculatives de 1998, 2003, 2005 à 2008, 2012, etc. On peut ainsi parler de « coups de bélier capacitaires ».

Et depuis la crise de 2008, la situation s'est empirée. Nous n'avons presque plus de vieux navires à déconstruire. Leur part est passé de 30 % à moins de 10%. Il faut donc déconstruire des navires récents, avec une valeur de cession très faible. De fait ces navires ne sont pas déconstruits. Ils sont revendus d'occasion vers le secteur de la troisième main et restent en activité, pour le meilleur ou pour le pire, notamment sur les routes maritimes secondaires qui bordent les outremer français.

#### **P. V. : Que pourrait apporter le renseignement à la lutte contre la criminalité maritime ?**

**Y. G. :** Que ce soit pour la première ou la deuxième vague de criminalisation maritime, la première étape de la lutte réside dans la prise de conscience et la connaissance. Nous ne disposerons pas des moyens immédiats tant que nous n'aurons pas continuellement la preuve tangible de ces mécanismes. Nous ne pourrions pas non plus activer le *continuum* terre-mer sans cela. Et si nous n'hybridons pas nos cadres conceptuels, nous serons incapables de suivre les évolutions et les logiques. Nous devons totalement intégrer ce fonctionnement hybride pour voir la menace.

Très clairement, nous devons déployer d'abord une stratégie de connaissance. Et celle-ci passe par le renseignement, processus dans lequel nous allons transformer une donnée en information puis en interprétation. Ces données sont collectées parce que nous avons les cadres conceptuels et problématiques pour le faire. Et le renseignement résultant est diffusé vers ceux qui en ont l'utilité, et notamment ceux qui vérifient l'adéquation des concepts criminels à la réalité et produisent la réponse en matière de lutte.

Dans ce dossier, l'article du chef d'escadron Jérôme Barlatier est probablement amené à avoir une grande importance dans l'avenir. Tout d'abord parce qu'il parle de renseignement prospectif (en anglais *intelligence led policing*), et que ce type d'activité a beaucoup de mal à être mise en place en France dans le champ policier. Ensuite parce qu'il apporte une solution essentielle pour la situation à laquelle nous sommes confrontés dans le maritime.

Nous devons anticiper et voir la menace dans sa profondeur et son inter-connection mondiale. C'est d'autant plus important qu'une partie de cette menace criminelle a aujourd'hui une composante militaire et que les finalités de lutte ne sont pas identiques, même si les moyens d'intervention sont partagés dans le cadre de l'Action de l'Etat en Mer. Faire la guerre n'est pas faire la police, mais les frontières entre les deux s'amenuisent, notamment dans le champ de la basse intensité. Il est important de pouvoir mesurer constamment ce que l'on fait.

Notre relative cécité maritime et la limite de nos moyens régaliens, notre besoin d'une stratégie de connaissance et l'urgence de se mettre en ordre de marche nous imposent d'adopter les outils conceptuels les plus en pointe. Et nous ne devons pas céder aux sirènes du *big data*, mais au contraire les domestiquer. Ce sont bien les outils conceptuels, immatériels, qu'il nous faut, avant les solutions



logicielles et les prestataires de services coûteux. Nous devons d'abord investir sur l'analyse et l'interprétation intellectuelle et ensuite, seulement, mettre le *big data* au service de cela.

Copyright Juillet 2018-Giron-Verluisse/Diploweb.com

---

## Plus

. *Sécurité Globale*, 2018/1 (n° 13), éd. Eska,  
Champ géopolitique. Les nouvelles criminalités maritimes



Yan Giron : Introduction. Nouvelle criminalité maritime.

Yan Giron : Vers une nouvelle vague de criminalité maritime.

Yan Giron, Caroline Britz : Toxicité de la surcapacité maritime.

Florian Manet, Christophe Bégard : Les nouvelles criminalités en mer, vision de la gendarmerie maritime.

Jérôme Barlatier : L'apport du renseignement criminel dans le domaine maritime.

Frédéric Moncany de Saint Aignan : La nouvelle criminalité maritime.

[. Les articles de ce numéro de \*Sécurité Globale\* disponibles à la vente à l'unité sur le site Cairn.](#)

[. En savoir plus sur la revue \*Sécurité Globale\* sur le site de l'éditeur, Eska](#)

---

**Encore plus en vidéo. Yan Giron : Vers une privatisation des océans ?**

---

## P.-S.

Yan Giron intervient dans et hors du secteur maritime sur les questions d'accompagnement stratégique, au niveau des entreprises, des filières, des territoires, des politiques maritimes nationales ou des questions internationales. Il a coordonné un dossier consacré aux nouvelles criminalités maritimes, dans le n°13 de la revue *Sécurité globale* (éd. Eska). Pierre Verluisse, Docteur en Géopolitique, fondateur du

## Notes

[1] Sauf pour la pêche qui a commencé plus tôt.

[2] Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer, également connue sous le nom « convention de Montego Bay ».

[3] Et 350 nautiques pour le fond sous certaines conditions.

[4] Ce qui a aussi pour conséquence d'attribuer à ces deux thématiques une valeur géopolitique toute particulière dans la dialectique publique / privée.

[5] Jean-François Gayraud le rappelle à de multiples reprises dans ses ouvrages.

[6] Cols bleus, juillet 2016.