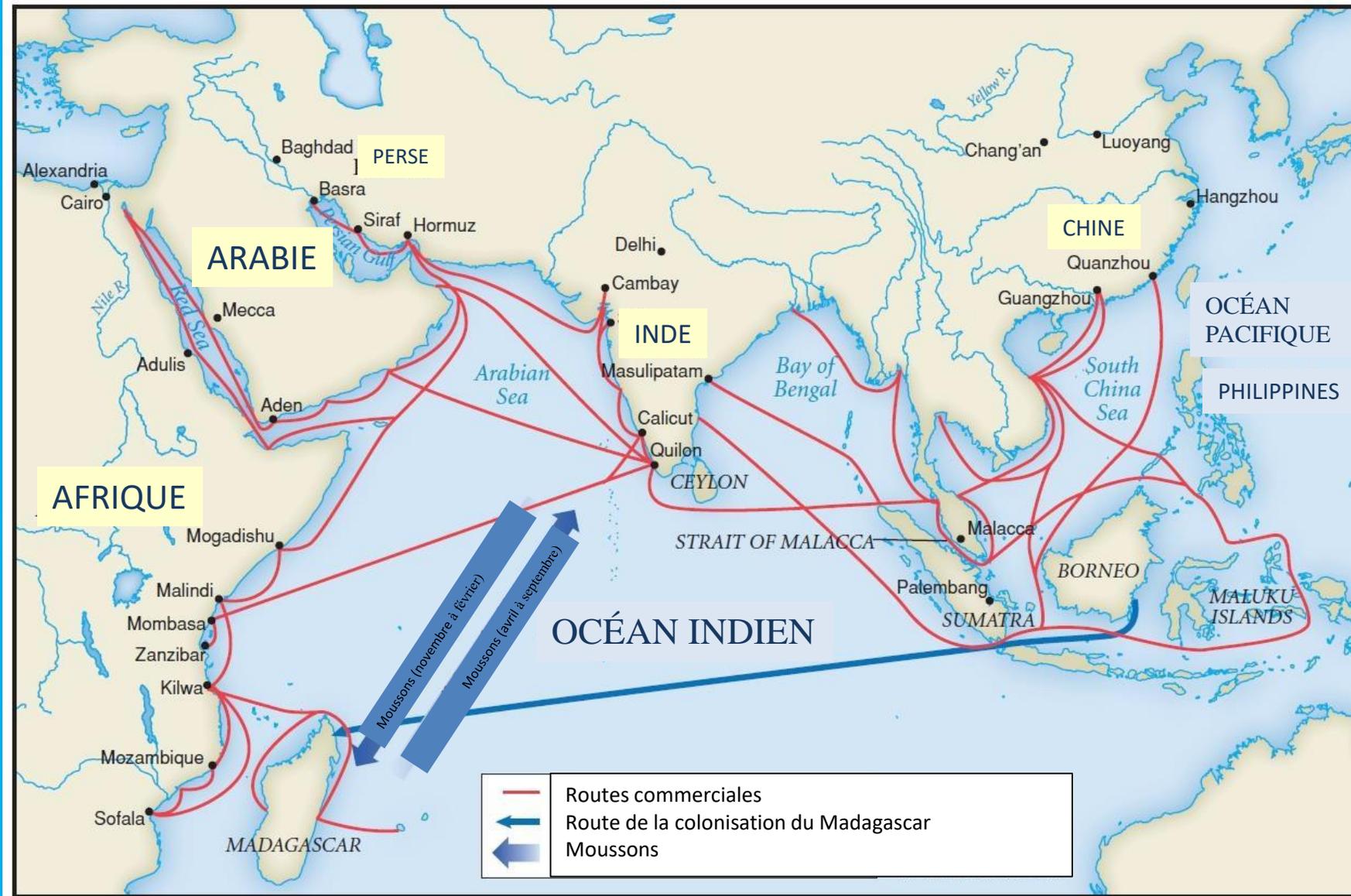


Des milliers d'années d'histoire et de tradition influencent la sécurité maritime



La sensibilisation au domaine maritime (SDM):

La compréhension efficace de tout ce qui est associé avec le domaine maritime global qui pourrait impacter la sécurité, la sûreté, l'économie ou l'environnement d'un pays.

La sensibilisation au domaine maritime est une partie composante et un catalyseur clé pour la sécurité maritime.

- **L'Importance de la SDM**
- **Des réponses gouvernementales et non gouvernementales aux défis de la SDM**
- **Zone de responsabilité / Zone d'intérêt**
- **Un environnement de menaces changeantes**
- **Des outils communs de la SDM**
- **Intégrer les données météorologiques**
- **La formation et l'éducation**
- **Résumé**

Favoriser la sensibilisation au domaine maritime



INDIAN OCEAN FLOOR

1:50,000,000. Bathymetry from 1000m level. 400000m Height above sea level. 1:50,000,000. Height above sea level. 400000m Height above sea level.

Copyright © 2000 National Geographic Society. All rights reserved. Printed in the United States of America.

National Geographic Society
MEMBERSHIP PRESIDENT

OF THE NATIONAL GEOGRAPHIC MAGAZINE
MELVILLE J. BROWN, JR., PRESIDENT

Published by National Geographic Society, Washington, D.C. 20045-1086
Printed by National Geographic Society, Washington, D.C. 20045-1086

Rassembler, fusionner, identifier, suivre et diffuser de l'information

Renseignements

Capteurs

Données de sources ouvertes

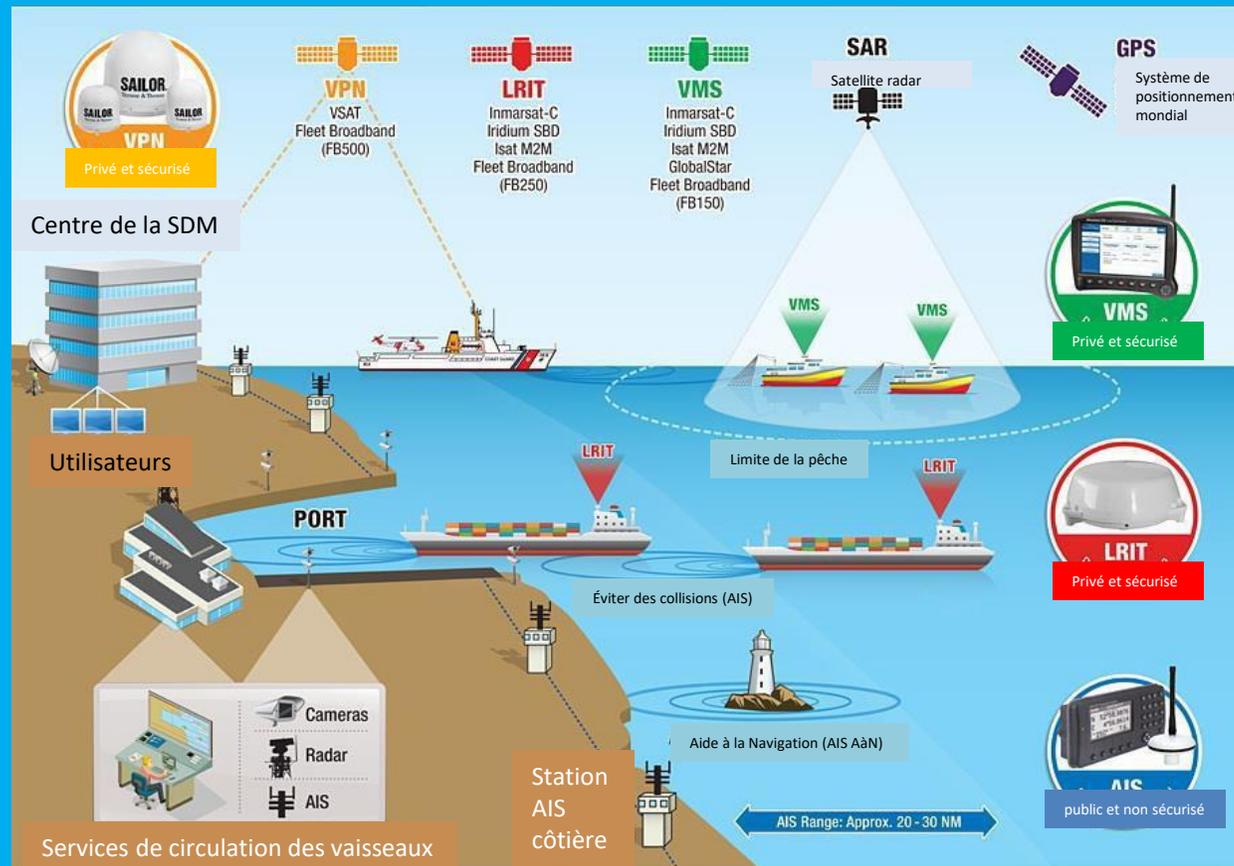
Vaisseaux commerciaux

D'autres centres de fusionnement

Leadership national

Police

Plateformes d'interdiction



JIATF-S, SIFC, NMIC, CRFIM, et beaucoup d'autres....

Les échanges de l'information entre des pays et des organismes sont importants pour créer de la confiance

PLAN D'ACTION

COMPRÉHENSION

CONNAISSANCE

INFORMATION

DONNÉES

CONNAISSANCE SITUATIONNELLE DE LA SDM

Observables	Ramasser	Fusionner	Analyser	Diffuser	Décider / Agir
<ul style="list-style-type: none"> • Vaisseaux • Gens • Installations • Fret • Infrastructure • Voies maritimes • Menaces • Forces amies • Temps 	<ul style="list-style-type: none"> • Capteurs • Opérateurs et personnel de terrain • Agences de renseignements • Sources ouvertes • Données du secteur privé • Police • Sources internationaux 	<ul style="list-style-type: none"> • Trajectoires avec trajectoires • Données avec données • Trajectoires avec données 	<ul style="list-style-type: none"> • Détections d'anomalies • Reconnaissance des forms et analyse • Comparer avec des règles • Outils de recherche 	<ul style="list-style-type: none"> • Réseaux • Montre des centres de commandement 	<ul style="list-style-type: none"> • Stratégique • Opérationnel • Tactique

Vue d'ensemble

- **L'Importance de la SDM**
- **Des réponses gouvernementales et non gouvernementales aux défis de la SDM**
- **Zone de responsabilité / Zone d'intérêt**
- **Un environnement de menaces changeantes**
- **Des outils communs de la SDM**
- **Intégrer les données météorologiques**
- **La formation et l'éducation**
- **Résumé**

Exemples d'organismes interagences/ multinationaux du partage de l'information maritime

- **Centre de rapports sur la piraterie du Bureau maritime international (BMI) en Malaisie (1992)**
- **L'équipe spéciale interorganisations– Sud (JIATF-S) des États-Unis (1999)**
- **Le Commandement de la protection des frontières en Australie (2004)**
- **Le Système de surveillance des côtes – Sud (CWS) aux Philippines (2008)**
- **Le Centre du fusionnement de l'information à Singapour (2009)**
- **Les Centres de la SDM en Afrique du Sud (2012)**
- **Le Réseau de surveillance côtière de l'océan Indien en Inde (2014)**
- **Le Centre regional du fusionnement d'information maritime**

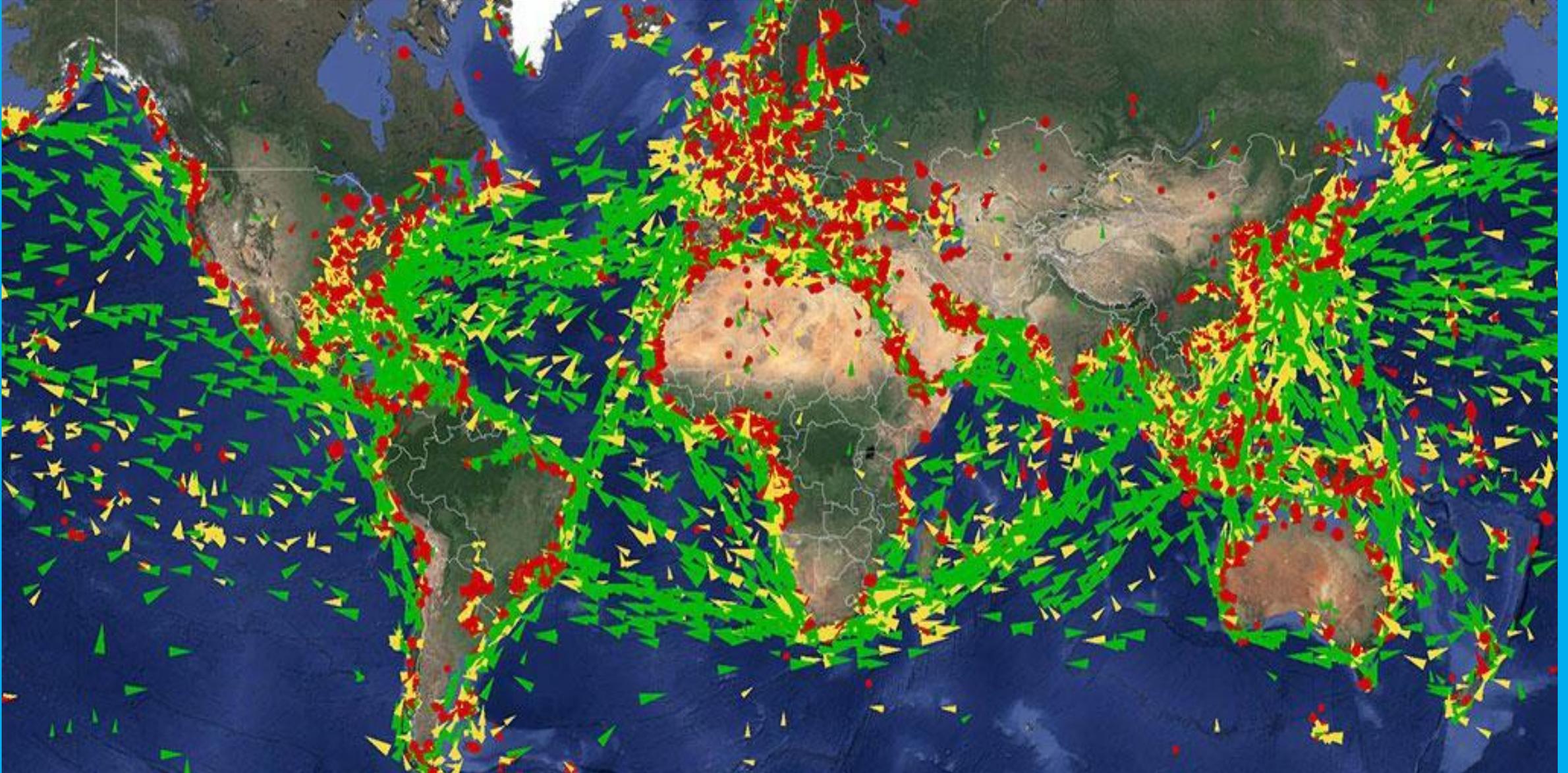
De vastes Liens globaux



65 Centres opérationnels dans 35 pays

- **L'Importance de la SDM**
- **Des réponses gouvernementales et non gouvernementales aux défis de la SDM**
- **Zone de responsabilité / Zone d'intérêt**
- **Un environnement de menaces changeantes**
- **Des outils communs de la SDM**
- **Intégrer les données météorologiques**
- **La formation et l'éducation**
- **Résumé**

Image maritime globale



Sensibilisation au Domaine maritime

ACCIDENTS EN MER

Certains des océans les plus emblématiques du monde sont aussi les plus en danger. On a trouvé que *La Mer de Chine méridionale et les Indes orientales, l'Est-Méditerranée et la Mer noire, la Mer du Nord et les Iles britanniques* sont les zones à risque pour des accidents en mer. Le WWF renforce l'importance des normes pour la construction, le maintien et le fonctionnement des vaisseaux pour réduire le risque d'accidents.

NAUFRAGE

50%
De pertes annuelles de vaisseaux

Le naufrage causé par le mauvais temps, des brèches ou la rupture en deux, mais pas par des collisions cause 50% des pertes annuelles de vaisseaux

90%

LE TRANSPORT MARITIME LIVRE 90% DE TOUT LE COMMERCE GLOBAL

LE WWF POUR DES MERS PLUS SURES

MARÉE NOIRE de PRESTIGE

En 2002, le pétrolier *Prestige* a coulé et a causé le déversement de plus de 70 000 tonnes d'hydrocarbures dans l'océan Atlantique au large de la côte espagnole. Il a produit non seulement des impacts environnementaux dévastateurs mais aussi des pertes économiques estimées à €8 milliards. Mais après cela, on a créé de la confiance entre les pêcheurs et les écologistes qui existe toujours.

- L'industrie du transport doit promouvoir un plus grand sens de responsabilité par les propriétaires et les opérateurs.
- Les vaisseaux devraient être inscrits dans les meilleurs états de pavillons
- Souligner des états de pavillons irresponsables et peu performants
- On devrait scruter publiquement les pratiques dangereuses et mauvaises

DÉFINITION D'UN ÉTAT DE PAVILLON

L'état de pavillon est le pays dans lequel le navire est inscrit et qui a l'autorité et la responsabilité de faire respecter les règlements sur des vaisseaux.

NORTH SEA AND BRITISH ISLES

ZONES A RISQUE

EAST MEDITERRANEAN AND BLACK SEA

JAPAN AND KOREAN SEA

SOUTH CHINA SEA AND EAST-INDIES

The Coral Triangle

50%

DES NAVIRES DE CHARGE GÉNÉRALE CONSTITUENT PRESQUE 50% DE TOUS LES TYPES DE VAISSEAUX PERDUS EN MER

L'ÉCHOUAGE

Des vaisseaux naufragés et échoués causés par le racleage du fond marin, de la côte ou des épaves sousaquatiques est la deuxième cause la plus commune des pertes de vaisseaux

LES FACTEURS DE RISQUE

La plus grande probabilité d'un accident d'un vaisseaux arrive quand tous les facteurs suivants arrivent ensemble:

172

EN 2010, ON A PERDU 172 VAISSEAUX EN MER

Zones à risques + Vaisseaux de plus de 10 ans + État de pavillon peu performant + Navire de charge ou vaisseaux de pêche



LA VALEUR ÉCONOMIQUE DU TRIANGLE DU CORAIL

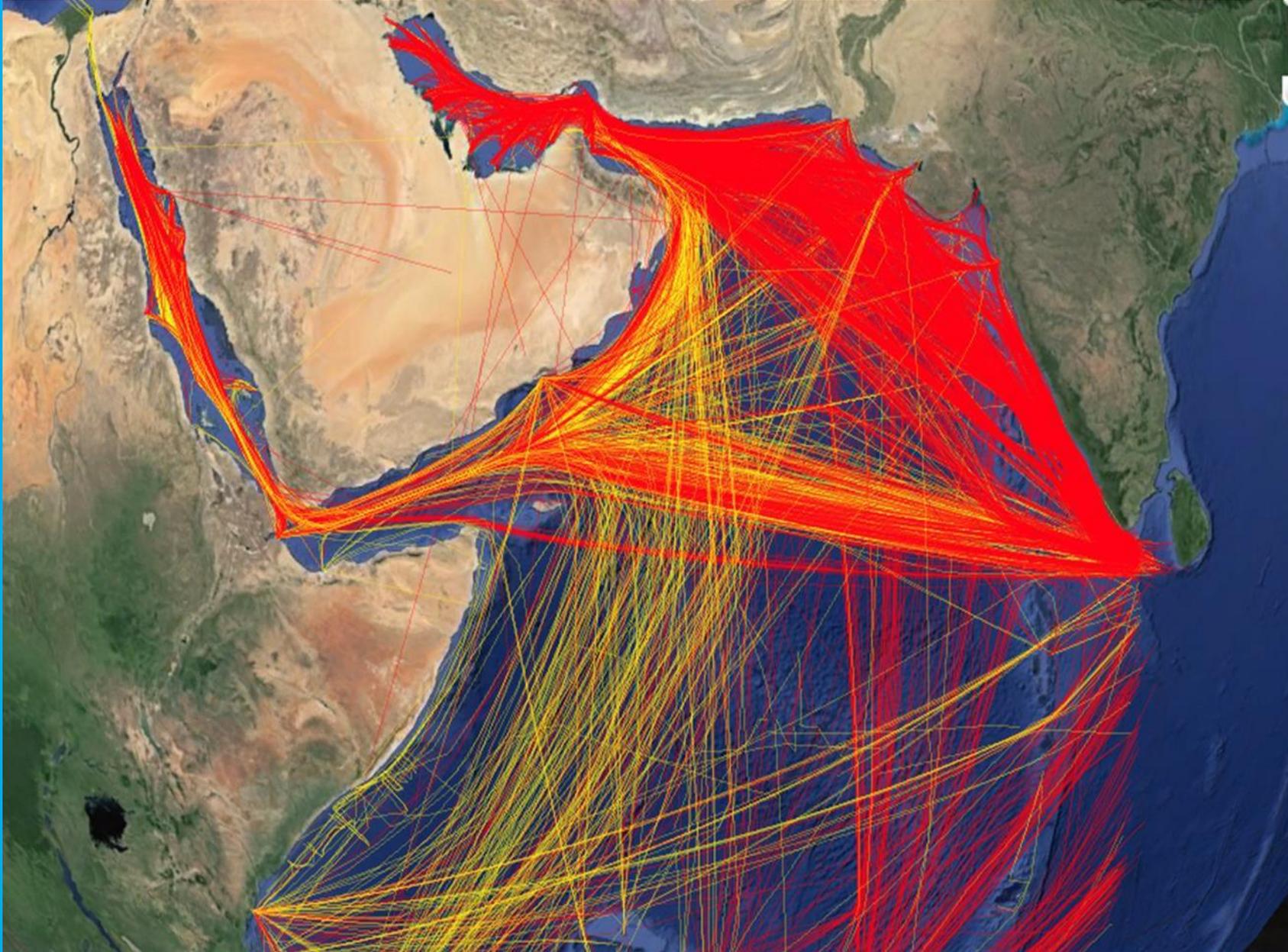
Des accidents de transport dans le triangle du corail pourraient affecter sévèrement la subsistance et la sécurité alimentaire des 120 millions de gens qui comptent sur les ressources de la zone

Des ressources marines contribuent à une industrie touristique croissante basée sur la nature d'une valeur estimée de 12 milliard USD par an



Le frai du thon et des zones de frai soutiennent une industrie de thon d'une valeur de multiples milliards d'USD et fournissent des millions de consommateurs globaux

Surveillance de la circulation quotidienne des vaisseaux



- **L'Importance de la SDM**
- **Des réponses gouvernementales et non gouvernementales aux défis de la SDM**
- **Zone de responsabilité / Zone d'intérêt**
- **Un environnement de menaces changeantes**
- **Des outils communs de la SDM**
- **Intégrer les données météorologiques**
- **La formation et l'éducation**
- **Résumé**

Menace maritime transnationale



- **Drapeau (pavillon de complaisance ?)**
- **Propriétaire ?**
- **Équipage ?**
- **Passagers ?**
- **Cargaison ?**
- **Commandement et Contrôle ?**
- **Adresse de retour pour prendre des mesures de représailles ?**

Un problème de renseignements bien plus complexe et difficile

Des outils communs de la SDM

- Le système d'identification automatique (AIS)
- Le système intégré situationnel coopératif de l'information (CSSII)
- Le système de l'information sur la sûreté et la sécurité maritimes
- Le système d'identification et de suivi à distance (LRIT)
- L'autoroute électronique maritime
- Le système assisté par ordinateur de l'évaluation des menaces maritimes
- Analyse avancée de SeaLink (S2A)
- Le système d'information sur la sûreté et la sécurité maritimes



Intégrer les données météorologiques

Éviter le temps



La formation et l'éducation pour la sensibilisation au domaine maritime

La formation et l'éducation actuelles : pas de vision partagée

- Information non contextualisée par des agences
- Pas essentielles aux carrières
- Ad hoc et autoinitiées
- Insistent sur des qualifications
- Pas de points focaux pour la création d'outils et des leçons à tirer

Nouvelle vision pour la formation et l'éducation

- Conjointe, interagences et multinationale
- Essentielle pour les carrières avec assez de temps pour la concilier
- Stratégique et gérée par des organismes
- Insiste sur des aptitudes professionnelles
- Crée des points focaux pour la création d'outils et des leçons à tirer

● Résumé

Sensibilisation au Domaine maritime pour le 21^{eme} siècle

Maintenant

- Protéger l'information
- « Besoin de savoir »
- Éviter des risques
- Limite l'accès de contrôle
- Écrite au plus haut niveau de la classification ; il est difficile de déclasser ou de déclassifier
- Cloisonnée, mais pourtant plus ou moins une approche universelle

A l'avenir

- Partager l'information
- « Besoin de partager » - Aperçus de ceux qui n'en ont pas besoin
- Gestion des risques
- Établir des réseaux fiables
- Écrite au plus bas niveau de la classification ; ajouter des détails plus tard
- Plus de niveaux et de types d'accès

Argument ultime

*Un organisme / pays ne peut pas atteindre tout seul une SDM
compréhensive...*

*Nous avons tous besoin
de coopération
interagences et
international pour
réussir.*



Questions?

Remarques?