



Oceano nox

Éditorial

Sébastien d'Aurade

Rédacteur en chef

De tous temps, la mer a été meurtrière, même de nos jours, malgré une amélioration sensible des divers moyens d'avertissements et de protections.

Le métier le plus dangereux n'est pas celui de pompier, comme semble le croire la majorité de nos concitoyens, mais bien celui de marin-pêcheur.

Une particularité de certains cimetières bretons, avec des noms de marins sans sépulture peut en attester.



Pourtant, nombre de personnes, tant civiles que militaires, sont prêtes à intervenir, jour et nuit, parfois en pleine tempête, au péril de leur vie.

Un cas récent vient, hélas, d'illustrer les dangers encourus par les sauveteurs, notamment ceux de la SNSM, qui ne disposent que d'embarcations assez légères pour leurs interventions.

Pourtant, ce drame aurait pu être évité si le malheureux pêcheur n'avait pas pris la mer dans des conditions jugées périlleuses, même par ses confrères locaux. Quelques traits de chalut, valaient-ils les risques encourus, non seulement pour l'imprudent pêcheur, mais aussi pour les malheureux sauveteurs ?

Je l'ai déjà entendu : "il faut bien payer le bateau" ou "les dernières marées étaient mauvaises, on a presque rien fait, alors, vous comprenez, il faut bien qu'on sorte". Certes, celui qui a pris des risques est bien content quand il rentre et que sa pêche se vend bien à la criée, faute de concurrence. Mais le succès n'est jamais garanti. En cas de naufrage, il n'y a plus de fins de mois à boucler ou de traitements à payer ; il n'y a plus que le désespoir : au mieux attendre un éventuel remboursement, plus ou moins bon, de la compagnie d'assurance, au pire la tragique disparition d'un ou plusieurs membres d'équipage.



Toutefois, la pêche n'est pas la seule à prendre des risques de ce genre : parfois les gros navires en prennent aussi, refusant de se dérouter lorsqu'un ouragan est annoncé, à la fois pour satisfaire ou obéir à l'armateur et pour prouver qu'on est un bon marin.

Mais la palme revient de très loin à la plaisance. Certains sont totalement inconscients, prenant la mer par trop gros temps, sur un bateau n'étant pas équipé pour affronter les éléments déchaînés. Ces imbéciles* se retrouvent ensuite en avarie ou désemparés et déclenchent donc leur balise Argos (s'ils en ont une...) pour prévenir les sauveteurs. Si la Marine Nationale est à proximité, on peut espérer un heureux dénouement, mais si c'est le canot de la SNSM, les risques encourus sont autrement plus importants : les bénévoles y laissent parfois leur vie, comme on vient encore d'en faire la triste expérience.

Mais ce n'est pas tout : le crétin, une fois sauvé, n'est pas toujours reconnaissant et peut même devenir abject : un de mes amis -hélas disparu- qui était membre de l'équipe de sauvetage d'une station bretonne, me racontait il y a quelques années, qu'après avoir sauvé un plaisancier en panne de moteur, ce dernier avait assigné la station en justice, au motif que le canot de la SNSM avait éraflé son voilier en lui portant secours... Heureusement, il avait été débouté.

Et il y aurait de nombreux exemples du même comportement...

Pour ces gens, on se demande parfois s'il faut vraiment les secourir, d'autant plus qu'ils n'aident financièrement les sauveteurs que contraints et forcés !

Il faudrait qu'ils soient obligés de payer les frais d'intervention, systématiquement ; ça les ferait réfléchir.

*si vous connaissez un autre terme, n'hésitez pas à me le faire savoir...

Je fais un don à la SNSM :

<https://don.snsm.org>



Où sont-ils, les marins sombrés
dans les nuits noires ?
O flots, que vous savez de lugubres
histoires !

Victor Hugo. Oceano vox.



Sommaire

- ✓ Editorial : Oceano vox. Sébastien D'Aurade
- ✓ GPS spoofing.Capt. Pilchard
- ✓ La rougeole.Omar von Breizh
- ✓ Justice en haute mer.Omar von Breizh



GPS spoofing

(Usurpation d'identité GPS en français)

Capt. Pilchard

Ne pas confondre le brouillage de GPS et l'usurpation d'identité GPS.
Le brouillage GPS consiste à envoyer un signal radio puissant qui perturbe ou bloque tous les signaux des satellites GPS vers les appareils de navigation GPS sur une certaine zone. La navigation assistée par GPS n'est alors plus possible.



Ce piratage est facile à détecter, le positionnement par satellite ne fonctionne plus ou très mal.

L'usurpation d'identité GPS, ou plus précisément l'usurpation d'identité du système mondial de navigation par satellite (GNSS), est un terme générique car il n'y a pas que le système de navigation américain GPS (*Global Positionning System*), d'autres pays ont aussi leur propre réseau de satellites. Pour

l'Europe, le système de positionnement par satellites Galileo, en Russie, GLONASS (né et développé depuis les années 1980 pendant la guerre froide), en Chine BeiDou (système disponible à l'origine qu'en Asie, pour la Chine et les pays voisins comme complément de couverture aux autres GNSS, la couverture devant être étendue à la terre entière en 2020). Tous ces systèmes sont compatibles entre eux.

Pour la lecture, nous allons utiliser le terme "GPS" comme utilisé dans le langage courant.

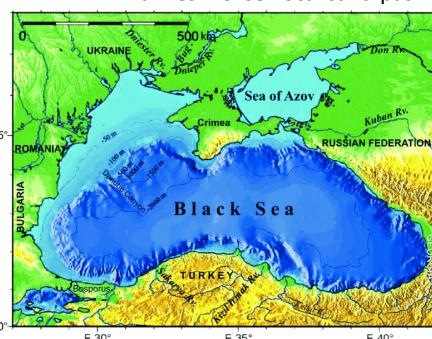
"L'usurpateur d'identité" va émettre de faux signaux de navigation pour tromper les périphériques GPS d'une certaine zone, le navigateur va recevoir de fausses informations concernant sa position, son cap, sa vitesse etc. sans en avoir conscience.

Dans un récent rapport intitulé "Above Us Only Stars" (<http://tinyurl.com/y2bgkmhp>) les experts de C4ADS ont répertorié 9 883 cas d'usurpation GPS signalés ou documentés, notamment en Mer noire aux environs de l'Ukraine et de la Crimée. Des incidents du même ordre ont aussi été rapportés du côté de la Syrie et des frontières entre la Russie et les pays de l'OTAN et également sur le territoire russe autour de certains bâtiments gouvernementaux ou officiels.

Preuves que la Russie utilise régulièrement cette technique d'usurpation d'identité.

Des dizaines de navires, traversant le détroit de Kertch, en Mer Noire près de la Crimée, zone connue pour être un lieu important de mouvements militaires russes, ont reporté avoir eu leurs coordonnées GPS indiquer la ville de Tsibannoblaka ou l'aéroport de la ville de Gelendzhik plutôt que leur position réelle.

Sur le plan maritime, avec ce type de cyber-attaques, on peut imaginer le risque de collisions entre leurs équipements électroniques, le risque qu'un navire se mette à la côte ou percutte un rocher non répertorié puisque le navigateur se considérerait ailleurs qu'à sa position réelle et, même à l'échelle de conflits entre Etats, le risque de paralysie de voies maritimes.



Il y a quelques années, cette technique qui nécessitait des équipements sophistiqués d'un coût inabordable, était réservée principalement aux militaires. La technique a évolué et s'est simplifiée, elle est maintenant

disponible à des prix accessibles. Le matériel nécessaire peut être acquis sur le marché privé pour quelques centaines d'euros.

Les pirates somaliens, ou autres, peuvent par exemple acquérir cette technologie facilement. Le navire ciblé, captant par ses équipements électroniques un message falsifié, pourra être dévié de son cap et être dirigé près de la côte où, non seulement, il sera attaqué, mais aussi lorsqu'il demandera de l'aide à la force internationale destinée à le protéger, l'endroit où il va transmettre n'étant plus réel, la force d'intervention atteindra un endroit où il ne sera pas.

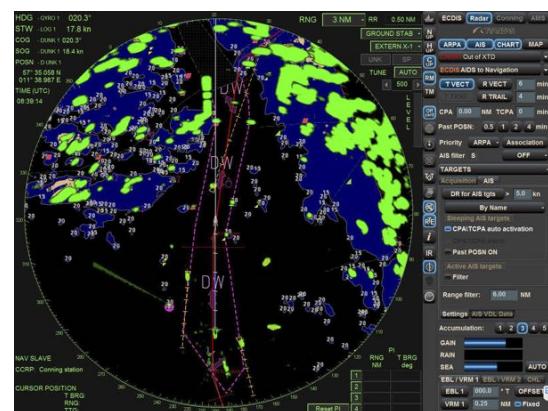
En termes de contre-mesures, il existe des méthodes de navigation de



secours, datant d'avant les années 1980 lorsque les navires ne dépendaient pas de la navigation par satellite.

Mais la question principale est de savoir quand un piratage se produit et quand les signaux GNSS peuvent et ne peuvent être fiables. Des technologies de détection de l'usurpation d'identité provenant de l'industrie de la défense commencent à arriver sur le marché civil. La sécurité de la navigation est fondamentale, l'Organisation maritime internationale (OMI) a donné aux armateurs jusqu'en janvier 2021 pour intégrer la gestion des cyber-risques dans les protocoles de sécurité des navires.

Par ailleurs, cette menace d'usurpation d'identité sur des navires avec



équipage vulnérables est encore plus pertinente si on la considère pour les projets de navires sans équipage.

il conviendra de maîtriser la "cyber-sécurité" de la navigation maritime avant de laisser naviguer sur les océans les navires sans équipage totalement automatisés avec des opérateurs distants.





La rougeole

La rougeole peut entraîner de graves complications physiques et ... maritimes et juridiques

Omar von Breizh

Après une incubation d'une à trois semaines, le virus provoque des symptômes grippaux : fièvre, fatigue, et souvent toux, rhume et maux de gorge. Puis, deux à quatre jours plus tard, ces manifestations s'amplifient et sont accompagnées d'éruptions cutanées, essentiellement des plaques rouges qui s'étendent sur l'ensemble du corps.



La maladie peut provoquer des pneumonies sévères qui nécessitent souvent une hospitalisation, elle peut, plus rarement entraîner une encéphalite, une infection du cerveau pouvant laisser des séquelles, comme des troubles de la concentration, mais aussi des troubles moteurs. En outre, de sept à dix ans plus tard, on peut être affecté par la panencéphalite subaiguë sclérosante. Cette inflammation de la moelle épinière, qui touche tout le système nerveux, est particulièrement redoutable,

puisque elle s'accompagne de troubles psychiques et neurologiques, suivis du décès.

Contre la rougeole, aucun traitement efficace n'existe, à part quelques antibiotiques pour atténuer. Lorsqu'on est malade, la seule chose à faire est de rester chez soi, de bien s'hydrater, de bien manger et d'éviter d'infecter son entourage. La maladie est très contagieuse. (*d'après le site "Planète Santé.ch"*).

L'incroyable résurgence de la rougeole à cause du nombre sans cesse en augmentation des obscurantistes anti-vaccin pose déjà et va poser de plus en plus de problèmes.

Après avoir découvert un cas de rougeole à bord parmi les membres de l'équipage, les autorités sanitaires de l'île de Sainte-Lucie, dans les Caraïbes, ont mis en quarantaine le "Freewinds", un paquebot de croisière avec environ 300 personnes à bord, lors de son escale en avril dernier.



Le "Freewinds", battant pavillon panaméen, long de 134 m. a été construit en 1968, il est utilisé par l'église de la scientologie pour des retraites spirituelles. D'après le site de la scientologie, le navire est le siège de l'organisation *Flag Ship Service* (FSSO), une retraite religieuse administrant le niveau le plus avancé de conseil spirituel de la religion de Scientologie.

Le site précise que, pour un scientologue, aller sur le "Freewinds" pour devenir Nouvel OT VIII marque l'apogée d'un voyage profondément spirituel. Il s'agit de l'accomplissement spirituel le plus significatif de sa vie, qui lui permet de réaliser pleinement son immortalité.

Les adeptes considèrent que le Freewinds est le seul endroit où un scientologue est certain de pouvoir consacrer toute son attention à la pratique de sa religion, et d'être en même temps entouré de gens qui partagent son engagement religieux et sa vision de la vie en général.

Les scientologues sont méfiants à l'égard de la médecine traditionnelle et la plupart refusent la vaccination en général, les médias américains rapportent qu'un nombre notable des dissidents les plus en vue en matière de vaccination sont des scientologues. Le médecin à bord du Freewinds aurait tout de même demandé une centaine de doses de vaccin.

La rougeole, comme certaines autres maladies, étant hautement contagieuse, on peut comprendre la précaution des autorités caribéennes de Sainte Lucie, cette île située entre les îles de Saint-Vincent-et-les-Grenadines au sud, la Barbade au sud-est, et la Martinique au nord. Sa superficie est de 620 km² pour une population estimée à 187 768 habitants et elle n'a pas connu d'épidémie depuis plusieurs dizaines d'années.

Projetons maintenant le cas sur un plus gros paquebot de l'armement Carnival Cruise Lines, par exemple, avec 5 000 passagers et 2 000 membres d'équipage.

Considérons que 80 % sont des passagers américains dont une centaine avec la rougeole. Très rapidement, on peut imaginer les nombreux problèmes juridiques que la découverte d'un cas contagieux peut entraîner. Interdiction à tout le monde de débarquer dans un port d'escale, ou pire, à Miami, au port de retour à la fin de la croisière, mise en quarantaine du navire pour 10 jours.



Le port de Miami

Sans être exhaustifs :

- Les milliers de passagers 'sains' se retournent contre Carnival.
- Carnival se retourne contre les passagers malades, lesquels répondront qu'ils ont contracté le virus étant à bord.
- L'état du port d'escale qui se retourne contre Carnival qui a 'importé' des maladies graves.
- Certains ports d'escale refusent l'accostage sans preuve de la vaccination de tous les passagers et de l'équipage, obligation que Carnival contestera.
- Certains ports d'escale demanderont qu'un médecin local vaccine tous les passagers et l'équipage pour descendre à terre, ce qui sera refusé et risquera de tout bloquer.
- Si Carnival exige une vaccination à jour pour embarquer, les anti-vaccins, surtout aux Etats-Unis, attaqueront pour contester cette obligation.
- Perte d'exploitation, sur la croisière en cours et à venir.
- Une partie de l'équipage poursuivra Carnival pour mise en danger, et ajoutons, pour faire bonne mesure la solidarité des autres navires de la compagnie (environ une centaine de paquebots).
- On peut également soulever la question du conflit sur la loi applicable : pavillon, armateur, *shipmanager* (équipage), pays d'escale, pays de nationalité des réclamants (passagers & équipage).

Tous les éléments d'un cocktail détonnant sont réunis pour que les cabinets d'avocats américains ou autres exploitent ces litiges potentiels.





Justice en haute mer

Où exercer son droit à agir ?

Omar von Breizh

Avril 2019, le paquebot de croisière "MSC Divina" (Pavillon panaméen / GRT 139 072 t. / 333,30 m. x 67,69 m.) d'une capacité de 1 388 membres d'équipage pour 4 345 passagers rallie Palma, la capitale de l'île espagnole de Majorque à Valence.



Une jeune passagère britannique de 17 ans, qui voyageait avec ses parents, accuse un jeune italien de 18 ans de l'avoir forcée à entrer dans sa cabine et de l'avoir violée. Ayant réussi à s'échapper et l'ayant dit à ses parents, ceux-ci ont signalé le viol à l'équipage.

A l'arrivée en Espagne, le jeune homme a été arrêté par la police espagnole mais, après enquête, un juge de Valence considérant qu'il n'avait pas compétence pour connaître de l'affaire parce que l'agression sexuelle présumée se serait déroulée dans les eaux internationales a libéré le suspect.

Si l'Espagne ne peut pas engager de poursuites, alors quel pays peut le faire ?

Le Panama, où le navire est immatriculé ? L'Italie, où vit l'agresseur présumé ? ou le Royaume-Uni, la jeune fille étant britannique ?



On a coutume de comparer un navire de croisière à une ville dont le capitaine serait le maire.

Mais en matière d'ordre public, il n'y a pas de forces de police ni de tribunaux à bord.

Cela peut laisser les victimes d'actes criminels à bord du navire sans protection parce qu'il n'est pas clair quelle loi s'applique.

Lorsqu'il s'agit d'affaires pénales dans les eaux internationales, c'est la loi du pavillon qui doit s'appliquer en premier.

Le Panama aurait donc le premier droit d'engager des poursuites, le navire battant pavillon panaméen.

Selon la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (UNCLOS), "Tout Etat exerce effectivement sa juridiction et son contrôle en matière administrative, technique et sociale sur les navires battant son pavillon".

Le droit international permet également aux pays de tenir leurs citoyens responsables de leurs actes dans les affaires pénales et de demander justice pour leurs victimes. Cela signifierait que l'Italie et le Royaume-Uni pourraient tous deux être compétents.

Un porte-parole de MSC Cruises, l'armateur du navire, a déclaré qu'il s'agissait d'une question concernant des passagers voyageant à bord d'un de leurs navires et qu'ils coopéraient pleinement avec les autorités supervisant cette enquête dans les juridictions concernées.

Il n'y a pas de droit international qui couvre cette situation pour le moment.

Le viol s'est déroulé dans les eaux internationales, sur un « territoire » panaméen, il a été commis par un ressortissant étranger sur une autre ressortissante étrangère.

Le juge espagnol aurait pu agir seulement si l'Italien mis en cause résidait en Espagne.

La "juridiction extraterritoriale" britannique s'applique seulement pour les auteurs d'un crime à l'étranger, pas pour les victimes.



A priori, seul le principe juridique d'extraterritorialité pourrait permettre au Panama d'abandonner sa compétence juridique au profit d'un autre Etat. Dans ce cas, soit l'Italie, dont l'agresseur est citoyen, soit le Royaume-Uni, pays de la victime.

La victime a en tout état de cause droit à réparation.



Cet exemple de viol en haute mer démontre que les croisiéristes, une fois qu'ils sont dans les eaux internationales, ont peut-être beaucoup moins de protection légale qu'ils ne le pensent.

Les juristes internationaux devraient se pencher rapidement sur ce vide juridique. Avec le boom des croisières sur des navires de 5 000 ou 6 000 passagers et 1 500, 2 000 membres d'équipage, la probabilité d'avoir des imbroglios juridiques est grande.



- Puis-je avoir un sac plastique SVP ?

- Il est dans le poisson, Monsieur.



Marinfos Magazine est strictement privé, envoyé

à un nombre limité de destinataires

et ne saurait en aucun cas être assimilé

à une quelconque entreprise de presse.

Les envois et dossiers de Marinfos : <http://marinfos.e-monsite.com>