



Marinfos Magazine

Le maritime vu autrement

N°32- Décembre 2022

Naturam expelles furca tamen usque recurret

(comme on dit vulgairement)

Sébastien d'Aurade

Rédacteur en chef

Vous êtes de plus en plus nombreux à m'envoyer vos remarques et commentaires, toujours polis et amicaux, je dois le dire.

Sur tout : les fautes d'orthographe (il y en a, en fait, souvent des fautes de frappe), mon amour immodéré pour la langue française (on ne se refait pas), mes petites remarques (parfois incisives, je l'admets), mon humour à "deux balles"* parfois "détaché" (on fait avec ce qu'on a), sans compter les erreurs, souvent dues à une lecture trop rapide d'une nouvelle reçue (les jours n'ont - à mon grand regret - que 24 heures, et je dois m'en contenter. C'est vrai, j'admets).

Je pourrai donner d'autres informations, mais elles sont protégées par des droits d'auteur, que je respecte, ou ne peuvent être reproduites sans autorisation (que je n'ai pas l'intention de demander).

Certes, j'encaisse : je n'avais qu'à faire attention, ou être plus modéré. Mais c'est de bonne guerre, continuez ; j'ai parfois (souvent ?) besoin d'être rappelé à l'ordre sous peine de devenir incontrôlable.

Mais si vous voulez une revue de presse politiquement correcte, vous avez le choix chez mes "confrères". Vous y trouverez aussi des fautes, certainement beaucoup plus...

Ma position de retraité m'autorise à écrire ce que nombre de gens encore en activité ne peuvent faire, pour de multiples raisons. C'est une position finalement assez confortable, il est vrai...

N'hésitez surtout pas à leur écrire !

Vous pouvez même vous "désabonner" : deux lecteurs l'ont fait en huit ans, et je ne leur en veux pas le moins du monde.

Mais vous êtes encore plus nombreux à apprécier et à m'encourager (souvent les mêmes du reste).

Alors, je continue à sévir, avec les moyens du bord, et l'assistance de l'ami Omar pour Marinfos Magazine, et sa mise en page.

J'en profite pour remercier ceux d'entre vous qui m'envoient des informations, toujours appréciées.

*Il était naguère à quatre sous, mais il faut tenir compte de l'inflation.



Telle l'Arlésienne, on parle une fois de plus de la chatière du Havre, mais on ne la voit jamais...

Nous laissons donc la parole à l'ami René de Cayeux, qui a bien voulu vider son sac (de marin) pour Marinfos.

Un peu d'histoire la Seine en scène

René de Cayeux

Acte 1 : L'accès fluvial à Port 2000.

Le parcours maritime sur la Seine commence à Rouen, au pont Jeanne d'Arc. Port 2000 débarque uniquement des conteneurs qui poursuivent un parcours continental et pour le moins français 85 % routier en 2021, 2025 projeté = routier 70%, fluvial 20%, ferroviaire 10%.

Au départ rien d'approprié n'a été prévu ! Il faudra bien qu'ils sortent ! L'amélioration de l'évacuation des conteneurs est souhaitée depuis longtemps.

--1-- Transfert par route, ce mode principal a existé depuis le début.

--2-- L'aménagement d'une voie ferrée, au début non reliée au réseau ferré national, a été fait pour le transfert des conteneurs vers les quais de la darse de l'Océan où accostent des chalands dont certains motorisés. Un temps ce furent des tracteurs (genre agricoles) qui tractaient quelques

conteneurs sur wagons plats ! Cette navette a été baptisée L'INTERLUDE (souvenir télévisuel) au point qu'au Havre plusieurs commerces ont cru détrôner le BAR-HAC (BAR du Club de foot du Havre le HAC Havre Athlétique Club), en adoptant le nom de L'INTERLUDE : une librairie, un café-théâtre, un tabac, un groupe à l'université...

La continuité ferroviaire nationale a été ensuite établie, franchissant l'écluse François 1er.

Le Havre noyé sous le ridicule non ! S'il l'a été sous les bombes, à la montée du niveau des eaux, il aura la chance d'être la dernière ville sous les eaux, grâce à l'architecte Perret qui a relevé le niveau de la ville en construisant le nouveau Havre, SUR les décombres, des traces de l'ancien niveau sont conservées pour l'Histoire en plusieurs lieux : la partie Sud de la place de l'Hôtel de Ville et le square Saint Roch avenue de la porte Océane...

3-- La chatière 2022-10-02

Le mode fluvial et ses versions.

--3-1-- Utiliser l'existant, le canal de Tancarville et les deux fins de parcours différents : Sas Quinette de Rochemont et de François 1er.

Ces deux parcours ont l'intérêt d'utiliser des voies en place, mais imposent des travaux : la construction d'une chatière dans la digue Sud et une longue digue de protection pour la navigation des fluvio-maritimes.

Inconvénients

---- Le parcours par le sas Quinette impose le franchissement des ponts routiers et ferrés mobiles, depuis le pont VIII et le passage du sas Vétillard. L'entretien de ces ouvrages va être plus lourd et le trafic routier local de ces zones dont certaines ex portuaires lourdement impactées. Il y aura une très sensible augmentation des pollutions atmosphérique et sonore de la ville du Havre et des environs tout le long du parcours, du pont VIII jusqu'à l'avant port au vent de la ville.

---- Le parcours par l'écluse François 1er, vu la taille et le volume de l'écluse, va occasionner des mouvements nécessitant des attentes pour le regroupement d'un nombre suffisant de fluvio-maritimes, compte tenu de la dimension de cette écluse qui ne pourra être mise en œuvre que pour un nombre restreint de fluvio-maritimes. Ces deux parcours ont un autre inconvénient commun, la présence simultanée dans l'avant port du Havre des navires de mer se dirigeant vers les postes ferries pour le circuit Quinette et pour les pétroliers, les navires de croisière... pour le circuit François 1er.

La "tenue du plein" s'il est facilitant, a des contraintes à maîtriser !

Ces deux derniers ont été "mesurés" évidemment par le pilotage.

--3-2-- Envisager plusieurs autres parcours

--- 3- 2-1 Créer un sas depuis le fond de la Darse de l'Océan vers l'extrémité Est de Port 2000, avec la contrainte d'y assurer un passage ferroviaire. Seuls investissements, le parcours utilisant le canal actuel vers Tancarville. *Suite de l'article page 2.*

Hydrogène, voiles, GNL, électricité, ammoniac... J'en étais sûr : ils ont oublié la rame !



Sommaire

- ✓ Editorial, par Sébastien D'Aurade.
- ✓ La Seine en scène, par René de Cayeux.
- ✓ Le VLCC "Young Yong", par Capt. Pilchard.
- ✓ Navires et flottes fantômes, par Capt. Pilchard.

Suite et fin de l'article "La Seine en scène" de la page 1.

--- 3-2-2 Occasion de poursuivre le Grand Canal du Havre vers l'Est jusqu'à l'écluse de Tancarville, offrant un plus grand avenir au Grand Canal du Havre... Améliorant l'accès à des surfaces isolées et moins exploitées actuellement, par l'éolien attendu...

Avantages de 3-2-1 et 3-2-2 :

Extérioriser sensiblement toutes les pollutions, diminuer la gêne au fonctionnement des activités tant commerciales que de vie des quartiers de l'Eure...

--- 3-2-3 Oublier l'écluse de Tancarville, descendre sous le pont de Normandie et créer un chenal "porte" dans la zone Nord de l'estuaire vers l'extrémité Est de Port 2000.

Oui c'est une zone Natura fragile et protégée ! Ce serait l'occasion de l'améliorer de nombreuses façons :

- Bel exemple que celui de l'"Île aux oiseaux" dans la Zone Sud de l'Estuaire sous la digue du Ratier !

- Bel exemple au péage Nord que l'aire touristique et pédagogique aménagée, qui met en valeur la richesse écologique de la Zone Nord de l'estuaire.

Même avant le début des études il y avait tout le temps de l'améliorer, élargir, l'agrandir dans la Zone Nord, voire la déplacer lentement progressivement et en créer comme il a été fait dans la Zone Sud.

Où est passé le génie maritime français !

Problèmes :

Un courant doit être interdit dans ce chenal "porte" tant de flot que de jusant, qui conduirait à des transports d'alluvions... plusieurs solutions comme installer un sas-porte aux dimensions fluviales, non pour gérer les niveaux, mais pour limiter voire même interdire les transferts alluvionnaires. Comme installer un bassin de chasse situé dans l'amont de ce chenal "porte" vers un déversoir côté aval du chenal "porte".

Avantages :

- Réduction très importante de la longueur du parcours, donc du temps de parcours.

-- Suppression des pollutions atmosphérique et sonore dans la partie basse de la ville du Havre tant de jour que de nuit.

- Disparition de toute gêne supplémentaire sans nouvelle utilisation des ponts mobiles et sas intra-muros tant de jour que de nuit.

- Suppression des éventuels conflits de parcours communs, voire de pilotage, tant dans la partie havraise du canal de Tancarville que dans l'avant-port et le port à marée, voire difficultés minimales mais limitées à l'intérieur de Port 2000.

- Montant du coût des travaux évidemment très inférieur à celui du projet de chaudière.

- Durée des travaux certainement inférieure.

Prendre en considération l'élévation attendue du niveau de la mer tant pour la taille des ouvrages que pour leurs cotes altimétriques.

Le marais Vernier qui sera à nouveau envahi par la mer, prendra naturellement la relève de la partie d'estuaire zone Natura 2000 le long de Port 2000, menacée elle aussi par la montée des eaux.

On peut continuer à passer par Anvers, le canal du Nord sera sans doute achevé avant l'accès fluvial de Port 2000 !

Maritime français !

Acte 2 -- Le pont de Normandie

Il a été pensé, comme pour le pont de Tancarville pour améliorer la desserte locale mais surtout les deux axes du Nord de la France vers Caen-Rennes et le Sud-Ouest + Espagne. Décision de construction en 1989, 30 ans après l'inauguration du pont de Tancarville.

Inauguré en 1995 (de 1959 à 95 = 36 ans dus... au mille-feuille français, mais aussi au fait que la zone du futur "Port 2000" n'a pas été déminée après 1945. Outre la présence de bombes qui ont rasé le port et la ville,

cette vasière a été le déversoir pour toutes les munitions que les havrais, pendant des décennies, ne savaient où mettre. Des mois de déminage ont participé aux 36 ans de délais... et ont repris pour port 2000.

Le pont de Normandie a ses deux extrémités au niveau d'une cote très basse à la différence du pont de Tancarville qui a profité d'une falaise sur la rive Nord, réduisant la longueur de l'ouvrage.

A l'occasion d'une visite du port de Rouen* avec l'IFM, un responsable a déclaré qu'une nouvelle traversée plus en aval était étudiée, sans doute par tunnel, sans préciser le départ (La Hève ?) et une arrivée soit à l'ouest d'Honfleur où se trouve nombre de surfaces disponibles comportant des bâtiments et routes en cours d'effondrement, soit vers Merville Franceville proche de la baie de l'Orne.

Acte 3 le Pont Gustave Flaubert

Notre ami Daniel Mongon de l'ACOMM, devenue l'association HYDROS, organisait des visites techniques, à caractère maritime bien sûr !

Voici une dizaine d'année un petit groupe d'ACOMMarins a pu visiter le port de Rouen, lieu de certaines activités logistiques de Daniel.

Nous eûmes l'avantage d'entendre une conférence très documentée sur le port et notamment le récent pont Gustave Flaubert, suivie d'une visite des installations dans la machinerie du pont G.F.

L'un de nous, Philippe Cremer, Capitaine au long cours avait eu une carrière dans la construction de remonte-pente et téléphériques.

A l'époque je l'incitai vivement à faire part de ses remarques :

Les immenses réas en tête de pylônes ont leurs roulements très proches de l'axe central (un peu comme sur une roue de bicyclette) or mon ami Pilippe me dit en aparté que cela est interdit dans la profession "remonte-pente et téléphériques". Les rouleaux des roulements sont beaucoup plus nombreux quand leur bande de roulement se trouve très proche de la périphérie du réa, charge et frottements y sont mieux répartis et supportés !

Dans les entrailles de la machinerie situées dans les profondeurs des piles, le dispositif d'égalisation des longueurs des câbles est plus que déroutant :

- un ridoir a un échantillonnage qui semble nettement limite,
- ce même ridoir n'a pas de logement propre dans le tambour et de ce fait il est tordu, obligé de se comporter comme les câbles qui s'enroulent sur des tambours cependant bien adaptés avec logement pour chaque tour de tambour...

Philippe n'a pas voulu faire part, ni sur place ni ultérieurement de ses observations, je me sens le devoir d'ainsi utilement honorer sa mémoire de grand professionnel.

Acte 4 Le pont de Tancarville

Pensé depuis 1931, accepté par Pétain en décembre 40... décision de construction en 1955.

- Au sein de l'hydro du Havre en 1955 nous sommes nombreux à penser que ce vieux projet qui va se réaliser est situé trop en amont !

- Inauguré en 1959, mais vilipendé par les américains qui avaient été évincés de sa construction, le pont de Tancarville est toujours debout ! (de 1931 à 59 = 28 ans dus à... la guerre) !! Il est gentiment baptisé "l'Etendoir à linge" c'est sous le nom de Tancarville que vous en trouvez dans le commerce" !

- Inauguré en 1977 le pont de Brotonne en amont de Tancarville n'a pas été conçu pour soulager le trafic routier du Havre" !

Acte 5

- La Seine a réussi à s'attribuer le nom du cours d'eau jusqu'à la mer alors qu'elle a un affluent l'Oise, rivière au parcours aval plus long qu'elle...

- Ce fleuve Seine a cependant réussi à garantir la sécurité des navires, notamment à Lutèce ! Reconnaissons le. Fluctuat ...

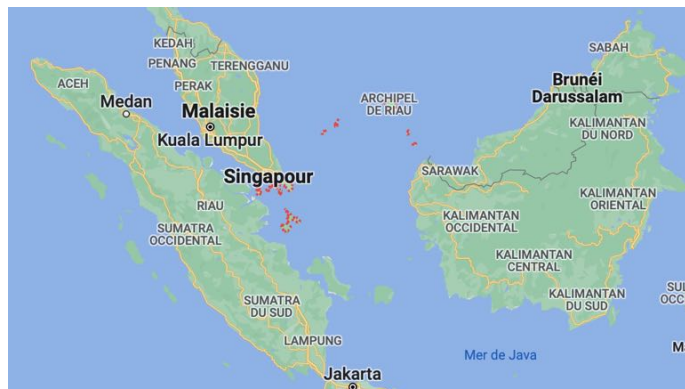
- Une situation semblable a favorisé le Mississippi devant le Missouri plus long que lui.

Le VLCC "Young Yong"

Trafic illégal de pétrole

Capt. Pilchard

Le 26 octobre dernier, le navire "Young Yong", pétrolier VLCC de 300 000 tonnes de port en lourd, battant pavillon djiboutien, âgé de 21 ans, et chargé d'une cargaison de 2 millions de brut vénézuélien, s'échoue au large des îles Riau en Indonésie, au large de Singapour, près de gazoducs et de pipelines sous-marins, heureusement sans dommages à ces installations.



Les opérations nécessaires à la sauvegarde du navire et de l'équipage ainsi que la protection de l'environnement ont été rapidement mises en œuvre par les autorités indonésiennes pour que le navire soit remis à flot. Échouement et interventions que l'on pourrait qualifier de classiques lors d'événement de mer de ce type.



Le VLCC "Young Yong" échoué

Mais, les autorités s'aperçoivent rapidement que le "Young Yong" est sur liste noire américaine. Après que les premiers remorqueurs se sont retirés par crainte de représailles américaines en raison des sanctions, les États-Unis ont autorisé certaines opérations aux autorités indonésiennes dans le cadre des efforts visant à renflouer le super-pétrolier, remise à flot qui a été réalisée début novembre.

"Les individus qui dirigent ce réseau illicite utilisent un maquis de sociétés fictives et des tactiques frauduleuses, notamment la falsification de documents", a déclaré le sous-secrétaire américain au terrorisme et au renseignement financier.



"Young Yong" - 332 m/ 58 m - Port en lourd : 306,340 mt

Le pétrolier, étroitement suivi par les autorités depuis plusieurs mois, avait été utilisé pour le stockage flottant dans les eaux internationales au large

de la Malaisie orientale, et faisait régulièrement la navette vers la Malaisie occidentale pour des transferts de navire à navire.

D'après les enquêtes menées, le "Young Yong" avait été chargé, lors d'opérations illégales de transfert de navire à navire, de cargaisons iraniennes fournies par le Venezuela avec deux autres pétroliers, dont l'un le "Sylvia I" est d'ailleurs également inscrit sur liste noire.

Le journal maritime Lloyd's List précise que Djibouti, qui rappelons-le, n'a pas ratifié la Convention de Nairobi sur l'enlèvement des épaves, a suspendu l'enregistrement du pavillon, estimant que le navire était engagé dans des actions illégales.

Ce registre, ajoute le Lloyd's List, "est régulièrement utilisé par les armateurs pour faire battre le pavillon de pétroliers âgés utilisés pour le transport de brut iranien et vénézuélien sanctionné par les États-Unis, en raison de son faible niveau de surveillance réglementaire et technique".

La compagnie d'assurance russe Insgosstrakh qui avait délivré la "blue card" du "Young Yong" aurait également annulé celle-ci. (Blue card/Carte bleue : <https://tinyurl.com/Pandi-BlueCard>).

La convention SNPD de 2010

<https://www.hnsconvention.org/fr/la-convention/>

La Convention internationale de 1996 sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses (Convention SNPD) a pour objet de garantir une indemnisation convenable, prompt et efficace pour les dommages aux personnes et aux biens, le coût des opérations de nettoyage, les mesures de remise en état et les pertes économiques liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses.

Le propriétaire du navire

"En vertu de la Convention SNPD, le propriétaire du navire est objectivement responsable de tout dommage causé par des SNPD, c'est-à-dire qu'il est responsable même si le navire n'était pas défectueux et qu'aucune faute n'a été commise par les membres de l'équipage. Le propriétaire du navire est tenu de souscrire une assurance pour couvrir la responsabilité qui lui incombe en vertu de la Convention. Cette assurance doit être normalement délivrée par l'assureur chargé de la couverture 'protection et indemnisation' (P&I) du propriétaire."

L'armateur, d'après les documents, est une société, Technology Bright International, enregistrée dans les îles Marshall par l'intermédiaire d'un trust, et, à ce jour, personne ne dispose d'informations sur le propriétaire réel.

La cargaison de 2 millions de barils de brut serait contrôlée via une société basée à Hong Kong, la East Wind Ship Management.

Le navire s'est donc retrouvé sans pavillon et sans assurance H&M (Hull-and-Machinery), ni P&I (Protection and Indemnity). Il va être difficile de rechercher les responsabilités et les réels acteurs de cette situation plus que complexe.

Sans assurance, et étant soumis aux sanctions américaines, ce sera une perte sèche pour les propriétaires de la cargaison, et du navire, qui vont certainement être dans l'impossibilité de faire valoir quelque droit que ce soit, ni exercer des recours.

Pour compenser les frais et dommages occasionnés, les indonésiens se rembourseront certainement grâce à la saisie de la cargaison. Au cours officiel du brut à l'export du Venezuela, une cargaison de 2 millions de barils représente plus ou moins 184 millions de dollars.

Dans son malheur, le "Young Yong" n'a pas endommagé, ni arraché les conduites sous-marines, et n'a pas occasionné de pollution importante.

Cet échouement nous donne une leçon, et un avertissement, de ce qui pourrait arriver lors d'un tel accident avec un navire non assuré, non correctement couvert par un P&I Club, avec, de surcroît, des chargeurs/acheteurs et armateurs pas très bien identifiés (prude euphémisme).

Le journal Le Marin titre le 23 novembre "Les tankers passant par les détroits turcs devront prouver qu'ils sont assurés".

Le gouvernement turc tire, certainement, pour partie, les leçons du "Young Yong" en prenant des mesures préventives.

Navires et flottes fantômes

Capt. Pilchard

Depuis les premiers temps de la navigation maritime, il existe des tentatives diverses, de plus en plus sophistiquées de nos jours, pour dissimuler les traces de navigation des navires, soit en peignant de faux noms sur les coques, soit en trafiquant la documentation, soit en changeant régulièrement de propriétaires et passant les immatriculations sous divers pavillons etc.

La société de données Windward (<https://windward.ai>) est une des principales compagnies qui fournit des données sur le trafic maritime à des organisations internationales, des gouvernements et des institutions financières. Windward propose, entre autres, sur son site internet un lexique maritime pour aider ses clients à se familiariser avec les tenants et aboutissants du risque maritime, et à décrypter certains termes et vocabulaires importants (<https://windward.ai/glossary/>).

L'AIS (Automatic Identification System), ou en français, Système d'Identification Automatique transmet l'identification d'un navire, sa position, sa vitesse, son cap. Les transpondeurs AIS sont des unités de réception radio et signaux GPS. Ce système d'identification est devenu obligatoire, l'OMI (Organisation Maritime Internationale) impose depuis plusieurs années que les navires en soient équipés. L'AIS leur permet, en temps réel, de s'identifier, de partager entre eux leurs informations importantes, mais aussi aux stations côtières qui surveillent le trafic maritime de suivre, et contrôler, les mouvements des navires, et, ainsi, prévenir tout accident ou abordage, ou repérer toute activité anormale, voire illicite.



Exemple du trajet reconstitué d'un navire suivi en 2019 par HawkEye 360 (société américaine d'analyse géospatiale). Ce navire naviguait d'Est en Ouest. De droite à gauche : En bleu, le 30 octobre : le suivi avec l'AIS fonctionnant. En rouge : l'AIS débranché. En vert, le 31 octobre : la position du navire identifiée grâce à ses communications VHF sur le canal 70 près des îles Riau (situées entre Singapour et la Malaisie). En bleu, pendant la navigation cachée, deux spots avec AIS branché le 1er novembre. Cela a fourni des informations sur la trajectoire choisie par le navire via les îles Riau, par opposition à une route plus au sud, qui pourrait paraître plus logique pour le voyage.

Il est toutefois admis que l'AIS puisse être débranché ponctuellement, notamment dans les zones infestées de pirates, afin de ne pas être repérés, si, par exemple, les bords estiment que son usage augmente leur vulnérabilité. Les autorités maritimes peuvent ensuite demander aux armateurs la justification de ces coupures.

Mais certains navires coupent leur AIS soit pour cacher leurs activités, licites ou illicites, soit pour contourner les lois et sanctions internationales. (Voir l'article "transferts de navire à navire en haute mer" dans le dernier Marinfos Magazine N°31 de septembre <https://tinyurl.com/MarinfosMagazine31>).

Les navires transmettent ensuite électroniquement de fausses coordonnées de localisation et peuvent se livrer à leurs trafics ou activités illégales.

L'usurpation d'identité GPS, le "spoofing" en anglais

Nous avons vu dans notre édition N°17 de juin 2019 (<https://tinyurl.com/MarinfosMagazine17>), que l'usurpation d'identité pouvait servir à des

pirates pour dévier des navires en trafiquant le positionnement par satellite, sans que le bord ne s'en aperçoive, et les "entraîner" vers une zone où ils pourront tranquillement les aborder et les piller, ou les cacher pour vendre les cargaisons, ou demander une rançon.

Après avoir coupé la transmission de leur propre identification, ce détournement d'identité est maintenant utilisé par eux-mêmes pour positionner électroniquement leur navire ailleurs que la position où il est effectivement.

Windward reporte avoir découvert, sur l'année écoulée, plus de 500 cas de navires manipulant ainsi leurs systèmes de navigation.

La technologie employée est basée sur une application VPN pour ordinateur ou téléphone portable (Un VPN est un réseau privé virtuel conçu pour protéger l'activité internet en ligne), que les hackers, même amateurs, réussissent à

utiliser facilement pour que leur ordinateur et adresse IP soient cachés. Certains internautes, jeunes ou moins jeunes, connaissent bien cette possibilité pour télécharger, entre autres, gratuitement, et

illégalement, des films de cinéma. En Ukraine, pendant les événements actuels, les ukrainiens réussissent malgré les contrôles à rester en contact avec le "monde extérieur" via ces VPN, les autorités ne pouvant détecter d'où les émissions sont émises.

Cela montre à quel point le système est vulnérable, et peut permettre à une économie souterraine et cachée de se développer.

Les armateurs concernés ont toutefois compris qu'un navire valant plusieurs millions de dollars ne peut risquer d'être blacklisté, par certains États, les assureurs, les P&I Clubs, ou les banques qui pourraient les soupçonner d'avoir sciemment désactivé leur AIS pour se livrer à des opérations illicites en rupture des dispositions de la résolution OMI de 2015 (<https://tinyurl.com/OMI-Resolution-A-1106>). Le fait de couper son AIS, et le remettre en marche soulèvera, à plus ou moins long terme, des questions des autorités maritimes, et pour une seule, ou quelques, opérations frauduleuses, compromettre l'exploitation future de leur navire.

La technique de parade est alors simple, comme nous l'avons vu, le navire pirate "vole" les données d'un navire opérant ailleurs dans le monde. Son AIS, ainsi manipulé, transmet une fausse position. Le journal de bord du navire, reproduisant des voyages réels, n'aura ainsi pas de "trous" dans son historique.



Une autre technique de camouflage récemment détectée, et expliquée par la société Windward, consiste à utiliser les identités d'un "navire-leurre" naviguant à proximité d'un pétrolier, par exemple, prévoyant charger des cargaisons "interdites" ou donnant lieu à sanctions.

Le "navire-leurre" navigue au ralenti dans la zone concernée, sans enfreindre les interdictions. Le "navire-pirate" modifie son signal AIS, et charge sa cargaison. Les deux navires se retrouvent ensuite, et repartent chacun de leur côté. Le navire-pirate a alors à son bord une cargaison de pétrole qui sera difficilement traçable, la documentation, notamment les connaissances, ayant été, par ailleurs, trafiquée.

Suite et fin de l'article page 4.

Suite et fin de l'article "Navires et flottes fantômes" de la page 3.

La technologie satellitaire et les fréquences radio

Les "navires-pirates" opèrent souvent avec leur système d'identification automatique éteint, mais d'autres sources de données peuvent être activées par des organisations de surveillance comme, par exemple l'agence européenne EMSA (European Maritime Safety Agency), avec, notamment, la technologie satellitaire, et le repérage des fréquences radio des navires (<https://www.emsa.europa.eu/we-do/surveillance.html>) .

Plusieurs réseaux de satellites civils commerciaux peuvent capter les émissions des radars, les balises de détresse, les téléphones satellites et les signaux radio VHF, les transmissions radio sur le canal VHF 16 (156,8 MHz) - la fréquence d'appel standard - et ainsi compléter la recherche et la traque d'un navire ciblé.

Par exemple, tel navire, repéré précédemment une première fois, et transmettant pendant plusieurs semaines d'étranges mouvements de dérive n'ayant aucun sens pour un navire à vide coûtant plusieurs dizaines milliers de dollars par jour, fera l'objet d'une attention plus particulière, surtout, si à un moment ou un autre, des mouvements erratiques ont été repérés.

Au jeu du chat et de la souris chaque partie s'adapte au fur et à mesure en fonction des progrès technologiques.

Récemment, le Lloyd's List a reporté que "l'Organisation maritime internationale (OMI) a été dupée, et a attribué des numéros d'identification uniques à une dizaine de navires pétroliers engagés dans le commerce du pétrole iranien, russe et vénézuélien (toutes zones soumises à sanctions). Ces navires appartenaient à de faux propriétaires de navires et à de faux responsables techniques et ISM (*International Safety Management*, en français Code international de gestion de la sécurité) soit disant basés en Georgie".

Le Lloyd's List ajoute que "cette pratique montre comment les armateurs sous-normes ont trouvé de nouveaux moyens d'exploiter les lacunes de la réglementation par le biais d'une surveillance technique insuffisante et de registres du pavillon manquant de ressources en Afrique, dans les Caraïbes et dans les îles du Pacifique" ... "Les pétroliers ont des structures d'entreprise complexes, et changent fréquemment de propriétaire et de nom", pratiques bien connues pour brouiller les pistes et rendre difficile, voire impossible la poursuite des vrais propriétaires.



Transfert "navire à navire"

"L'année dernière, un rapport des Nations unies a révélé que l'OMI avait été trompée en délivrant par erreur des numéros OMI pour de nouveaux navires qui n'existaient pas, et qui étaient échangés contre des navires existants, lesquels faisaient le commerce avec la Corée du Nord.

Ce blanchiment des numéros OMI a servi à dissimuler des expéditions de charbon et de pétrole vers la Corée du Nord, en violation, bien sûr, des sanctions des Nations unies".

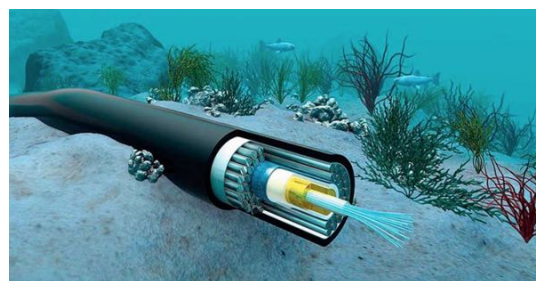
Nous aurons certainement l'occasion de découvrir de nouvelles et ingénieuses falsifications, et fausses déclarations...

D'après le journal maritime TradeWinds, le courtier maritime BRS a dernièrement affirmé que la "flotte fantôme" ("shadow fleet" suivant l'expression anglo-saxonne) est suffisamment importante pour permettre les exportations de pétrole russe, et maintenir ses exportations de brut aux niveaux actuels.

BRS a ajouté que bon nombre de navires sont anciens avec un âge moyen de 18 ans. Ces pétroliers utiliseront probablement de plus en plus les transferts de navire à navire dans l'océan Atlantique au large de l'Afrique occidentale et de la Malaisie.

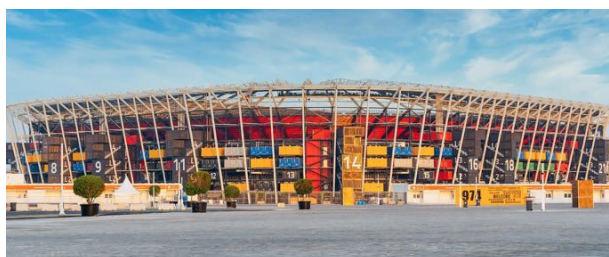
BRS continue en soulignant que les transferts navire à navire sont effectués par des navires de plus en plus gros (Aframax et VLCC), et que l'incertitude règne quant à l'entretien de ce tonnage fantôme ancien, nombre de ces navires ayant été transférés à des sociétés de classification de niche.

Sur le plan maritime, les problèmes de sécurité ajoutent un risque considérable aux difficultés politiques et commerciales actuelles, sans parler de l'importante augmentation du risque de pollution et les conséquences pour ces navires et cargaisons hors de la sphère des assurances traditionnelles et des Conventions.



Les câbles sous-marins

Voir la carte passionnante des câbles sous-marins à travers le monde : <https://www.submarinecablemap.com>



Coupe du monde de football 2022 au Qatar.

Le "Ras Abu Aboud Stadium" appelé aussi "Stade 794", car fabriqué avec 794 conteneurs maritimes.

Pour s'abonner
au bulletin quotidien de Marinfos

gentyco1@gmail.com

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>