



Marinfos Magazine

Le maritime vu autrement

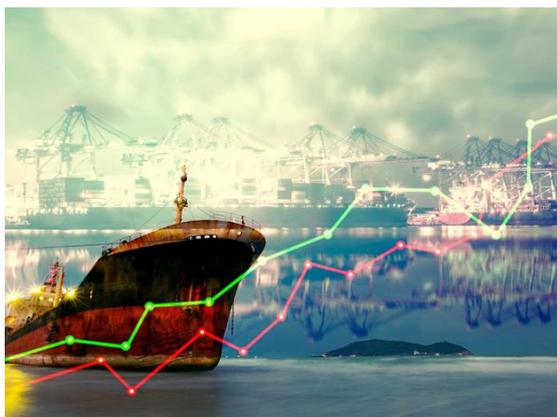
N°33- Février 2023

Lignes régulières : haro sur les armateurs

Sébastien d'Aurade
Rédacteur en chef

Récemment, la grande presse s'est ruée sur les bénéfices, jugés extravagants, réalisés par les armateurs, les trouvant tout simplement scandaleux, et demandant parfois qu'ils soient frappés d'un impôt supplémentaire.

Certes, ils ont gagné beaucoup d'argent ; mais faut-il pour autant les pénaliser ?



Le faire équivaldrait presque à renoncer à notre système capitaliste pour un autre où rentabiliser son affaire serait mal vu, et certains n'hésitent pas à le laisser entendre.

D'aucuns ont même parlé de nationalisation pour CMA CGM, comme si cela réglerait le problème ; on sait d'expérience que, chez nous, les armateurs d'État sont rarement rentables, et que c'est bien souvent le contribuable qui doit mettre la main à la poche.

Notons au passage qu'à l'étranger, les médias ne semblent pas s'en être offusqués outre mesure.

Nos journalistes ont la mémoire courte ... ou ne connaissent pas leur affaire :

Dans les transports maritimes, c'est cyclique, les périodes de vaches grasses sont régulièrement suivies par d'autres de vaches maigres. La situation actuelle laisse penser que ce sera encore le cas.

Un survol des 50 dernières années vous le confirmera.

Il n'y a guère, les armateurs perdaient de l'argent ; seuls ceux qui disposaient de réserves ont survécu : une bonne partie des grands noms de l'époque est passée dans le giron des survivants. En 2008, CMA CGM était au bord de la faillite ; il est vrai qu'une bonne partie de sa dette, évaluée à quelque sept milliards d'euros était due à une spéculation malheureuse sur le marché à terme des soutes. Mais néanmoins, son patron de l'époque, Jacques Saadé, avait été obligé de faire entrer dans le capital le financier turc Robert Yildirim et BPI France (organisme d'État chargé d'accompagner les entreprises dans leur développement).

Quand les lignes régulières perdaient de l'argent, parfois par milliards, qui dans la grande presse s'en était ému ?

Personne !

Leurs pertes étaient considérées comme un aléa acceptable, un risque normal.

Mais être rentable, voire très rentable, serait inadmissible ?

Et quand on reparle de supprimer la taxe au tonnage, certes avantageuse en période faste, personne n'a bronché quand les armateurs continuaient à la payer alors qu'ils ne faisaient plus de bénéfices.

Le transport maritime est ainsi : on peut gagner beaucoup d'argent, mais on peut aussi en perdre beaucoup.

Les ténors du secteur ne s'y trompent pas : ils investissent dans la logistique en rachetant des sociétés de premier plan, et en s'assurant le contrôle de leurs concessions portuaires. Quand le plateau de la balance penchera de l'autre côté, ils auront au moins l'espoir de gagner quelque chose ... comme chargeur ou manutentionnaire.



Augmenter leurs impôts ?

Trop d'impôt tue l'impôt, c'est avéré, y compris au Ministère des finances où une démagogie imbécile fait fuir chaque année des contribuables fortunés, qui, au lieu de payer relativement peu, ne paient plus rien du tout...

Pour un armateur, rien de plus facile que de "dépailloner" et délocaliser, car son gagne-pain flotte et peut aller en France comme simple visiteur, comme dans le jeu du "Monopoly".

Alors ?

Les hauts et les bas qui sont considérés comme acceptables dans l'industrie ne le seraient donc pas dans le maritime ?

Ou serait-ce une preuve supplémentaire que la filière a encore beaucoup de progrès à faire pour l'information du grand public ?

2023, l'année chinoise de l'animal aux grandes oreilles, symbole de paix et de prospérité. C'est ce que nous souhaitons à nos lecteurs.



Sommaire

- ✓ Lignes régulières : haro sur les armateurs, par Sébastien D'Aurade.
- ✓ Usurpation d'identité, par Capt. Pilchard.
- ✓ Reconnaître un navire.
- ✓ Falsification de l'identité d'un navire.

Usurpation d'identité

Capt. Pilchard

Le mardi 17 janvier de cette année, un pétrolier de 6 500 t de port en lourd a explosé et provoqué un incendie violent alors que le navire était à quai pour des travaux de maintenance à l'arsenal de Ruammitr sur la rivière Mae Klong dans le centre de la Thaïlande. Le bilan est de plusieurs morts et blessés.



Le pétrolier "Smooth Sea 22" en feu le 17 janvier 2023

Le nom de ce pétrolier ? "Smooth Sea 22" (OMI : 9870991), battant pavillon thaïlandais, construit en 2018 (il y a 5 ans), mais n'est-ce pas plutôt le "Smooth Sea 28" (OMI : 8514045), construit en 1986 (il y a 37 ans) ? D'après l'ONG américaine, C4ADS, organisation dont la mission à laquelle elle se consacre est "de combattre les réseaux illicites qui menacent la paix et la sécurité mondiales" <https://c4ads.org>, l'Organisation maritime internationale (OMI) a été abusée et a attribué, en 2019, un nouveau numéro OMI au pétrolier. Le P&I Shipowners' Club, membre de l'International Group, a également été trompé, et a bien inscrit le navire dans ses registres.

Le C4ADS avait publié en 2021 un rapport expliquant les modes opératoires de blanchiment d'identité de navires, et citant notamment le "Smooth Sea 22" ainsi que d'autres navires impliqués dans des opérations maritimes sous sanction avec la Corée du Nord. Ces informations, et le mode opératoire des compagnies illégales, ou illicites, avaient bien été transmis aux autorités thaïlandaises ainsi qu'au Conseil de sécurité des Nations unies dès 2021. <https://tinyurl.com/c4ads-Unmasked> (Voir page 38 et suivantes, la mise à plat de la malversation du "Smooth Sea 22").

Brièvement les grandes lignes de l'opération : l'armateur thaïlandais enregistré est la Smooth Shipping Company exploitant une vingtaine de petits pétroliers de 5 000 / 6 500 t de 25 ans d'âge moyen. Le pont du "Smooth Sea 28" a été grandement modifié en 2018 dans un chantier de Bangkok. Le navire est, ensuite, allé dans un chantier chinois. Quatre jours après son arrivée, le chantier naval a mis à l'eau un nouveau pétrolier sous le nom de "Smooth Sea 22" dont les caractéristiques (longueur, largeur etc.) sont semblables au "Smooth Sea 28". Le numéro OMI de ce dernier

réponse de la Thaïlande concernant leur enquête sur les deux pétroliers "Smooth Sea". Le "Smooth Sea 22", ainsi que deux pétroliers au moins, aux identités et numéros OMI falsifiés ont continué de naviguer impunément dans les eaux thaïlandaises.

L'OMI enquête sur la fraude à l'identification des navires et d'autres pratiques semblables. Un rapport général est attendu en 2024.

Cette affaire, véritable imbroglio, est une situation confuse, et d'une grande complexité, favorisée par la complaisance ou le laxisme des autorités, soit à cause de la corruption, soit par incompréhension du montage sophistiqué.

D'après la Lloyd's List, "La prolifération de petits registres de pavillon mal gérés sert de refuge à une flotte obscure de plus de 300 pétroliers âgés sous-normes et mal entretenus, qui se livrent à des pratiques maritimes trompeuses, et sont presque exclusivement déployés sur les marchés russe, vénézuélien et iranien, ce qui rend encore plus urgente la résolution des problèmes de réglementation et de sécurité".

On peut dire que cet accident est une sorte de "hors d'œuvre" s'agissant d'un petit pétrolier de 6 500 t. de port en lourd, vide et à quai (avec des morts et des blessés tout de même !). Le "plat de résistance" sera ce genre d'accident lors d'un transfert de navire à navire (STS) sauvage offshore avec des VLCCs, mais pas loin des côtes de l'Union européenne par exemple !



Reconnaître un navire

(Traduction libre et résumée d'un extrait du rapport du C4ADS, cité dans l'article "Usurpation d'identité")

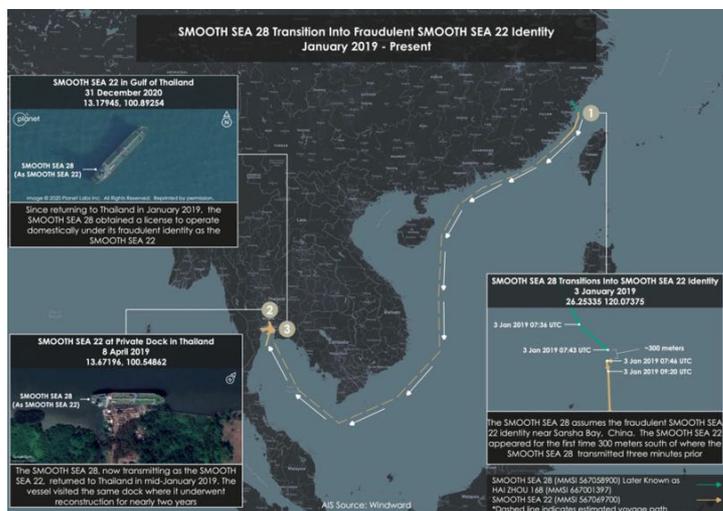
Un navire a trois caractéristiques principales : identité enregistrée, numérique et physique. Ces trois groupes d'informations sont utilisés à la fois séparément et en tandem pour identifier les navires en mer. Chacune d'entre elles remplit une fonction importante : l'identité enregistrée d'un navire constitue un registre crédible de son existence et de ses caractéristiques ; son identité numérique est utilisée pour suivre à distance ses mouvements, et son identité physique fournit une preuve visuelle des informations d'identification. L'évaluation précise de l'identité d'un navire est essentielle pour des raisons allant de la facilitation du flux efficace du commerce mondial à la garantie de la sécurité et de la sûreté maritimes.

Les acteurs illicites, quant à eux, veulent rester non identifiés et tentent de dissimuler les activités de leur navire et leurs relations avec celui-ci. Ils emploient diverses méthodes pour altérer l'identité de leur navire, ou pour donner une fausse image de leurs activités, ce qui donne lieu à un jeu permanent du chat et de la souris entre les autorités maritimes et ceux qui cherchent à échapper à la réglementation.

L'identité enregistrée

L'identité enregistrée d'un navire est l'ensemble des informations liées à son numéro OMI, un numéro unique à sept chiffres attribué par IHS Maritime au nom de l'OMI lors de l'enregistrement (<https://tinyurl.com/6etdu2sw>). En tant que régulateur international des affaires maritimes et de la navigation, le système d'enregistrement et de numérotation des navires de l'OMI est considéré comme faisant autorité, et ces informations sont utilisées dans toute l'industrie maritime pour identifier et suivre les navires de la flotte mondiale. L'enregistrement d'un navire auprès de l'OMI lui confère un niveau de légitimité qui lui permet d'accéder aux services réglementaires et financiers dont il a besoin pour fonctionner en toute sécurité et exercer une activité commerciale.

Suite et fin de l'article page 3.



Reconstitution de l'itinéraire du "Smooth Sea 28" lors de son changement d'identité pour devenir "Smooth Sea 22".

étant maintenant attribué frauduleusement au "Hai Zhou 168", pétrolier également actif avec la Corée du Nord. Tous ces éléments avaient été transmis à l'OMI, et à la Thaïlande. Les Nations Unies n'ont jamais reçu de

Suite et fin de l'article "Reconnaître un navire" de la page 2.

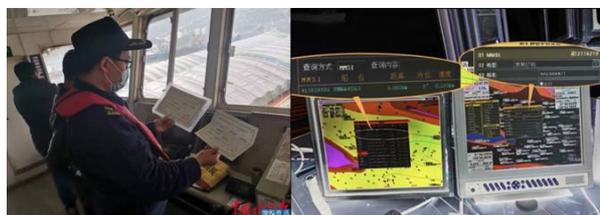
Les informations d'identification peuvent inclure, sans s'y limiter, les éléments suivants :

- Le numéro OMI du navire,
- Les identifiants uniques des équipements de communication (par exemple, le numéro MMSI* et l'indicatif d'appel),
- Le pavillon enregistré,
- L'historique de la propriété et de la gestion,
- Les dimensions physiques et les détails de construction du navire.

* Le Maritime Mobile Service Identity ou Identité dans le service mobile maritime permet de coder les équipements d'appel sélectif numérique. C'est une série de neuf chiffres transmis par ondes électromagnétiques pour identifier de manière unique les stations radioélectriques.

L'identité numérique

L'identité numérique d'un navire est constituée des informations statiques, dynamiques et relatives au voyage transmises par le transpondeur AIS du navire.



À gauche : Un fonctionnaire de l'administration chinoise de la sécurité maritime inspecte les licences de station radio de navire d'un navire soupçonné d'avoir diffusé de multiples numéros MMSI (juillet 2020). A droite : Deux transpondeurs AIS programmés chacun avec leur propre numéro MMSI trouvés à bord d'un cargo battant pavillon chinois (novembre 2020). Source: Soship.com ; cssglw.com

Conçu à l'origine comme un système d'évitement des collisions entre navires, le transpondeur AIS diffuse les types d'informations suivants aux navires et récepteurs environnants, tant sur terre que sur les satellites :

Les informations d'identification du navire (c'est-à-dire les informations "statiques" qui peuvent inclure le numéro MMSI, le numéro OMI, l'indicatif d'appel, les dimensions),

Les données dynamiques (par exemple, la vitesse, le cap, le taux de giration),

Les détails du voyage (par exemple, la destination, l'heure d'arrivée prévue).

L'identité physique

L'identité physique d'un navire est déterminée par les caractéristiques qui peuvent être observées visuellement ou mesurées empiriquement, notamment les suivantes :

Cosmétique (par exemple, la peinture),

Structurelles (par exemple, la conception de la coque, la configuration du pont, les canalisations, le moteur),

Les caractéristiques mesurées (par exemple, la longueur et la largeur).

Deux types d'imagerie aident les observateurs à établir l'identité physique d'un navire : l'imagerie satellitaire ou aérienne, et l'imagerie au sol. L'imagerie satellitaire ou aérienne est parfois disponible auprès de fournisseurs d'imagerie commerciale comme Planet Labs, Airbus et Maxar. L'imagerie au sol est régulièrement collectée par un réseau mondial de passionnés de navires qui prennent régulièrement des photos des navires et les téléchargent sur des sites internet publics. Bien que l'imagerie satellitaire, aérienne et au sol, soient facilement accessibles, le suivi des modifications de l'identité physique d'un navire au fil du temps peut constituer un défi pour les observateurs maritimes. Certains navires peuvent avoir été photographiés il y a plusieurs années, ce qui peut induire en erreur quant à leur apparence actuelle. D'autres navires peuvent n'avoir aucun enregistrement photographique.



Falsification de l'identité d'un navire Pourquoi est-ce difficile à contrer rapidement ?

(Traduction libre et résumée d'un extrait du rapport du C4ADS, cité dans l'article "Usurpation d'identité")

Qu'est-ce que la falsification de l'identité d'un navire ?

L'altération de l'identité d'un navire consiste à falsifier délibérément les données diffusées par l'AIS et/ou à modifier les caractéristiques physiques d'un navire pour en déformer l'identité. La falsification de l'identité d'un navire ne comprend pas la falsification de l'identité enregistrée d'un navire, également connue sous le nom de fraude au numéro OMI.

Un transpondeur AIS est lié à un navire principalement par le biais du numéro d'identité du service mobile maritime (MMSI). Le numéro MMSI est un numéro à neuf chiffres utilisé par les équipements de communication maritime comme les transpondeurs AIS pour identifier un navire, ou une station radio côtière.

Un transpondeur AIS peut transmettre toute une série de "messages" qui contiennent différentes informations, mais le numéro MMSI est le seul identifiant du navire inclus dans toutes les transmissions de position.

Bien que les transpondeurs AIS soient dotés de dispositifs de sécurité intégrés conçus pour empêcher la falsification du numéro MMSI, ces dispositifs ne sont pas uniformes chez les fabricants et peuvent être facilement contournés.

Selon le modèle de transpondeur AIS, le numéro MMSI codé peut être modifié après avoir saisi un code spécial censé n'être connu que du fabricant et des concessionnaires et techniciens autorisés. Toutefois, ces codes ne sont pas toujours bien protégés, car certains se trouvent sur des forums en ligne où ils peuvent être partagés ouvertement, ce qui peut permettre certaines fois à des utilisateurs indésirables d'éviter les coûts et le temps nécessaires pour envoyer un transpondeur à un fabricant pour réparation.

Outre la reprogrammation du transpondeur AIS embarqué, un utilisateur peut également acheter plusieurs transpondeurs AIS, ce qui signifie que les acteurs illicites peuvent simplement acquérir de nouveaux transpondeurs chaque fois qu'ils ont besoin de générer de nouvelles identités numériques.



Falsification de l'identité physique

L'altération de l'identité physique est la modification délibérée de l'apparence physique d'un navire afin de tromper visuellement un observateur.

Les équipages, ou les exploitants de navires, peuvent apporter des modifications cosmétiques en mer en peignant de nouveaux identifiants, en changeant le pavillon, ou en recouvrant certaines parties du pont d'une bâche. Ces mesures rudimentaires ont peu de chances de résister à l'examen de contrôleurs entraînés, mais elles offrent un niveau de base de transformation physique peu coûteuse, et facile à mettre en œuvre.

Suite et fin de l'article page 4.

Suite et fin de l'article "Falsification de l'identité d'un navire" de la page 3.

Les modifications cosmétiques et structurelles plus importantes nécessitent généralement l'accès à une expertise, des matériaux et des équipements spécialisés que l'on ne peut trouver que dans les chantiers navals ou à terre. Dans un chantier naval, un navire peut subir une peinture complète de son pont et de sa coque, apporter des modifications structurelles à la coque, ou reconfigurer les caractéristiques du pont, en réarrangeant la tuyauterie, par exemple.

Falsification de l'identité numérique

Une tactique appelée "blanchiment d'identité de navire" exploite les vulnérabilités du système de numérotation de l'OMI afin de générer des numéros OMI frauduleux qui permettent aux navires de se débarrasser de leur identité enregistrée d'origine et d'en endosser de nouvelles.



Qu'est-ce que le blanchiment d'identité de navires ?

Le blanchiment d'identité de navires, à l'instar de la falsification d'identité, consiste à faire passer délibérément l'identité d'un navire "sale" (*dirty* en anglais) pour une identité "propre" (*clean* en anglais), mais il implique également de frauder l'OMI pour obtenir une fausse identité enregistrée. Plus précisément, une opération de blanchiment d'identité de navire se compose des éléments suivants :

Un ou plusieurs navires trafiquant ou déformant délibérément des aspects de leur identité physique, numérique et enregistrée afin de masquer leur identité d'origine ;

Au moins un navire adopte une identité "fictive". Une identité fictive est une identité enregistrée auprès de l'OMI qui a été obtenue avec une fausse documentation, un processus également connu sous le nom de fraude au numéro OMI. Une identité fictive n'a aucun lien authentique avec un navire.

L'idée derrière une opération de blanchiment d'identité de navire est simple. Lorsqu'un navire est désigné ou inscrit sur une liste noire, son identité est compromise, ou "sale", et les lois et règlements interdisent son exploitation normale. Pour contourner ces restrictions, les exploitants du navire ont besoin d'une nouvelle identité "propre" pour le navire. Une solution courante consiste à utiliser des tactiques de falsification d'identité, comme peindre par-dessus le numéro OMI original du navire "sale" ou diffuser un faux numéro MMSI afin qu'il ne transmette pas sous sa propre identité sur l'AIS.

Le blanchiment d'identité de navire, cependant, va beaucoup plus loin que ces stratagèmes élémentaires pour déguiser une identité "sale".

Les instigateurs de l'opération fabriquent une nouvelle identité apparemment légitime et propre - une identité fictive - qui n'appartient pas à un vrai navire, afin qu'elle puisse être utilisée par un autre navire. Dans certaines opérations de blanchiment d'identité, c'est le navire "sale" qui utilise directement l'identité fictive - nous appelons cela une opération directe de blanchiment d'identité de navire. Dans d'autres, un navire propre, "intermédiaire", prend l'identité fictive, laissant sa propre identité

d'origine pour qu'elle soit adoptée à son tour par un navire "sale" - c'est ce qu'on appelle une opération indirecte de blanchiment d'identité de navire.

Falsification d'identité de navire vs. blanchiment d'identité de navire

La principale différence entre la falsification d'identité de navires et le blanchiment d'identité de navires est le niveau de sophistication et de coordination dont font preuve les acteurs de cette opération. Plutôt que de s'appuyer sur des mesures *ad hoc* de falsification d'identité pour faire passer un navire "sale" pour un autre navire, les auteurs d'une opération de blanchiment d'identité de navire vont jusqu'à investir des ressources dans la création d'identités fictives. L'utilisation ultérieure de cette identité nouvellement fabriquée nécessite une coordination entre les différentes entités impliquées afin de s'assurer que les navires ne diffusent pas le même numéro OMI, ou le même numéro MMSI, au même moment. En somme, le blanchiment d'identité de navires démontre des niveaux élevés d'effort, de coordination et d'utilisation de ressources pour créer et maintenir une identité "propre" pour un navire "sale".



Les navires impliqués dans des opérations de blanchiment d'identité présentent rarement les signes révélateurs habituels de falsification de l'AIS, ou de travaux de peinture négligés qui recouvrent d'anciens noms de navires. Par conséquent, les forces de l'ordre, et les régulateurs civils, ont beaucoup plus de mal à identifier les navires impliqués dans une opération de blanchiment d'identité, ce qui nécessite des comparaisons croisées approfondies entre les données d'enregistrement de l'OMI, les transmissions AIS de plusieurs identités et les caractéristiques physiques des navires telles qu'elles apparaissent sur les images. L'expertise technique et l'accès aux données nécessaires pour mener de telles enquêtes sont considérablement plus élevés que ce que de nombreux régulateurs dans le domaine maritime sont en mesure d'exploiter, et réduisent la probabilité que les régulateurs puissent produire des informations exploitables avec la rapidité requise pour perturber les activités illicites.



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>