Marinfos Magazine

Le maritime vu autrement — *N°29 - Avril 2022*

Les pratiques frauduleuses

Sébastien d'Aurade
Rédacteur en chef

Qui est concerné ?

Les sanctions maritimes appliquées par des États, voire des organismes internationaux tels les Nations Unies, gênent certains pays accusés de ne pas respecter des règles ou accords internationaux.

Si lesdites sanctions sont parfois exagérées, notamment pas les États-Unis qui en profitent pour favoriser leur propre commerce, n'hésitant pas à confisquer des navires sans même une décision de justice, il n'en reste pas moins que les mesures prises l'ont été en général de façon parfaitement conforme aux lois internationales.

Quels sont ces pays ?

La Biélorussie, la Corée du Nord, la Crimée, Cuba, l'Iran, la Syrie et le Venezuela.

La Russie vient d'allonger la liste et nul doute qu'elle dispose de beaucoup de moyens pour limiter la casse, du moins pendant un certain temps. Le 27 mars, un site maritime notait que pas moins de 33 pétroliers russes avaient coupé leur SIA, mettant ainsi un péril potentiel à la navigation internationale.

Bien entendu, les pays concernés font de leur mieux pour contourner les sanctions, car ils ont besoin d'un minimum de produits, surtout énergétiques, pour faire tourner leur économie, même au ralenti.

La voie maritime assure en général l'essentiel de ces approvisionnements et il est donc crucial pour eux de contourner les sanctions, fut-ce de manière illégale.

Comment font-ils ?

Tout d'abord, il faut essayer de camoufler l'identité réelle du navire.

Un moyen classique est de le faire acheter par une société dissimulée dans un paradis fiscal ou un État peu regardant qui -moyennant finances- l'immatriculera, lui permettant ainsi d'obtenir un numéro d'identification attribué par l'OMI, organisme international ayant pignon sur rue et 174 pays signataires ainsi que trois autres "associés".

Le siège de l'OMI

Bien souvent, on multipliera les ventes et rachats, avec à chaque fois un changement de nom, pour compliquer une recherche efficace.

Il faut ensuite dissimuler l'origine réelle de la cargaison ; pour cela, ne pas se faire repérer dans le port de chargement ou de déchargement.

Le système le plus utilisé est en fait le plus simple : débrancher son système d'identification automatique (acronyme anglais AIS) ; c'est ce transpondeur qui permet aux satellites de suivre les mouvements des navires, transmis ensuite à des sites publics ou privés, mais souvent consultables sans autorisation particulière. Il est imposé par la convention SOLAS de 1974 qui demande que tous les bateaux d'un tonnage supérieur à 300 tjb navigant à l'international et 500 tjb pour le cabotage national en soient équipés.

C'est une pratique dangereuse, car la présence du navire en infraction n'est plus repérable, sauf au radar, dont la portée est bien moindre et nécessite une veille plus soutenue en l'absence d'avertissement préalable.

À défaut, des gens bien entraînés peuvent même modifier les données transmises, mentant sur l'identité du bateau et sa position. Parfois, on peut même usurper l'identité d'un autre navire…

On a même vu du "camouflage", réalisé dans un petit chantier, voire avec les moyens du bord pour en modifier l'apparence habituelle.

Une autre pratique consiste à effectuer un transbordement bord/bord dans des eaux peu surveillées sur un bateau du pays proscrit.

Comment lutter contre ces fraudes ?

Il existe plusieurs organismes qui suivent régulièrement tous les mouvements de navires, dans le monde entier.

Les noms des contrevenants repérés sont communiqués aux services officiels de nombreux pays (Douanes, Affaires maritimes, etc) et sont également connus par d'autres intervenant de la chaîne maritime, tels les banques, compagnies d'assurance…) qui peuvent de leur côté prendre les mesures qui s'imposent (certaines jouent le jeu, mais pas toutes, loin de là).

Mais tout ceci reste souvent vain en raison de l'ampleur grandissant de la fraude et des moyens dérisoires mis en œuvre.

Chaque siècle a ses plaies ; le nôtre pourrait bien être celui de la fraude…

Sommaire

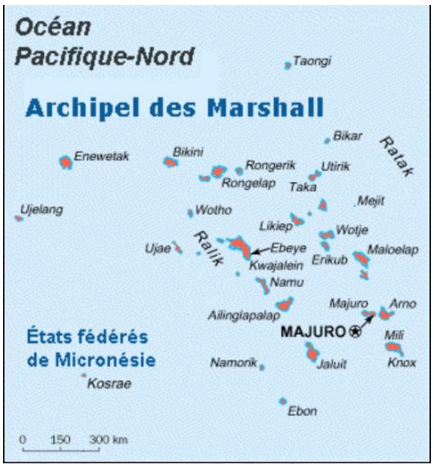
- ✓ Les pratiques frauduleuses. *par Sébastien D'Aurade.*
- ✓ Les cartes marines à bâtonnets.
- ✓ Un océan de règlements. *par Capt. Trevor Johnson.*
- ✓ Les États voyous du maritime. *par Alain Genty.*

Rédacteur en chef : Sébastien d'Aurade - Maquette et informatique : Omar von Breizh - Sirène : Ondine Akelleur - Contributeur : Capt. Pilchard

Les cartes marines à bâtonnets

(“*Stick charts*” en anglais)

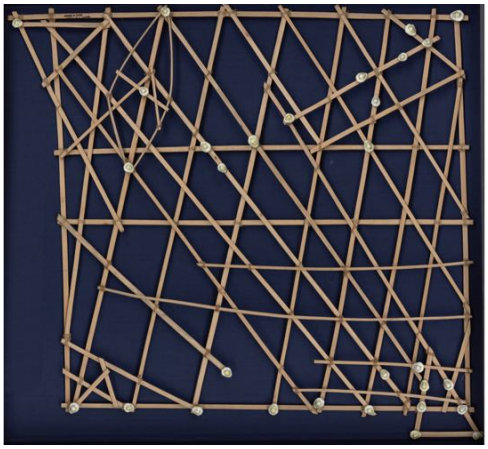
Les Îles Marshall, situées en Micronésie, dans le Pacifique occidental, comptent 32 îles principales, et au total plus de 1 200 îles ou îlots. L’archipel est divisé en deux groupes d’îles et îlots, d’origine volcanique, et corallienne principalement. Chaque groupe d’îles forme une même chaîne géologique, les Ratak (îles “de l'Aurore” ou “du Soleil levant”), 14 îles, à l’Est, et, à l’Ouest, les Ralik (îles “du Soleil couchant”), 14 îles principales. Les deux chaînes sont distantes d’environ 200 km, et s’étendent sur environ 1 400 km du Nord-Ouest au Sud-Est.



Les îles ont été habitées par les Micronésiens dès le IIe millénaire avant notre ère. En 1525, l’explorateur espagnol Alonso de Salazar les a “découvertes”, mais c’est en 1788 que les Britanniques les ont réellement explorées, dont un capitaine du nom de John Marshall. Ce fut toutefois en 1820 qu’un amiral russe, John Adam von Krusenstern, leur donna le nom moderne d’îles Marshall. Les îles Marshall devinrent une république indépendant en 1979.

Les premiers Micronésiens étaient de bons navigateurs en navigation côtière et hauturière. Spécialistes en astronomie et en météorologie, ils avaient une parfaite connaissance des trajectoires du soleil, des étoiles, des vents, et des courants. Leur savoir, secret bien gardé, était transmis de père en fils. Ceux qui avaient “la connaissance” jouissaient d’une grande estime.

Les seuls instruments de navigation dont ils disposaient étaient des “instructions nautiques” sous forme de “cartes à bâtonnets”, elles ne constituaient cependant pas des cartes marines dans notre acceptation occidentale.



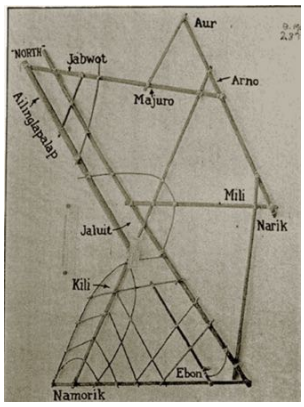
Ces cartes étaient fabriquées à l’aide de fines baguettes de bois, ou tiges de bambous, reliées entre elles en lignes droites ou courbes pour créer une structure semblable à un cadre.

À divers endroits, aux jonctions des bâtonnets entrecroisés, des petits coquillages, des cauris (ou porcelaine-monnaie), y étaient attachés figurant l’emplacement des îles, ou l’axe des étoiles.

Les bâtonnets, qu’ils appelaient “Dungungs”, représentaient les courants et l’orientation de la houle. Les bâtonnets courbés montraient où les houles étaient déviées par une île, ou un atoll. Les bandes courtes et droites indiquaient les courants à proximité des îles. Les bandes plus longues pouvaient indiquer la direction dans laquelle se trouvaient certaines îles.

Les phénomènes qui permettent d’aider le navigateur à positionner une île qui n’est pas en vue, sont la réfraction et la réflexion des vagues, celles-ci prenant des directions différentes lorsque la houle touche les côtes.

Les ondes vont et rebondissent sur les obstacles pour repartir dans l’autre sens, c’est la réflexion. Lorsque la vague se déplace d’un milieu à un autre, après avoir passé un obstacle par exemple, c’est la réfraction. En approchant du rivage, la hauteur des vagues augmente et leur vitesse diminue avec la profondeur. Toutes ces caractéristiques, et bien d’autres, dûment observées et mémorisées, permettaient aux pilotes d’évaluer ensuite leur position en mer et de naviguer plus sûrement.

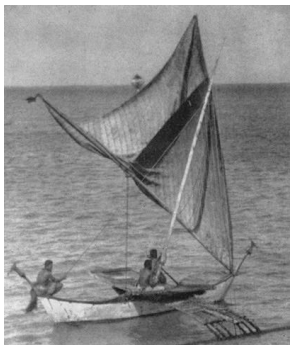


Chaque carte était unique, et ne pouvait, bien souvent être lue et interprétée que par la personne qui l'avait réalisée. Ces constructions fragiles n’étaient pas emportées pendant le déplacement, mais servaient d’outil pour les exercices à terre.

Pour se diriger, les navigateurs reconnaissaient la houle de l'océan en s'accroupissant ou se couchant à plat ventre dans leur pirogue pour sentir simplement comment celle-ci roulait. Ils étaient capables d'identifier et distinguer, quatre houles océaniques différentes, qu'ils appelaient Rilib, la plus forte générée par Kaelib, ainsi que Bundockeing, et Bungdockerik.

- Rilib, et, Kaelib plus faible, sont générés par les alizés du Nord-Est.
- Bungdockerik dans les îles du Sud, souvent aussi forte que Rilib, se forme dans le Sud-Ouest.
- Bundockerik est la plus faible des quatre houles, et est principalement ressentie dans les îles du Nord.

Cette connaissance ancestrale de la navigation était certainement facilitée, sans rien retirer aux mérites de ces premiers navigateurs, par un ensemble de paramètres naturels :

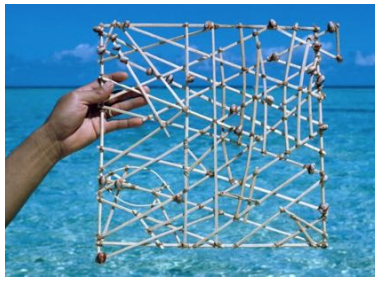


- La proximité de l’équateur permettant une bonne navigation astronomique à vue.
- L’existence d’une houle régulière engendrée par les alizés.
- L’orientation perpendiculaire des chaînes Ratak et Ralik par rapport à cette houle permettant d’utiliser la houle réfléchie.
- Les fortes pentes sous-marines aux abords des îles et des atolls permettant d’affiner l’approche des terres.

Lors de leurs voyages, une vingtaine, voire beaucoup plus, de pirogues, naviguaient en groupe en suivant un pilote, “chef navigateur” habile dans l’interprétation des courants, et possédant la connaissance d’une carte à bâtonnets.

L'utilisation des cartes à bâtonnets et de la navigation à l'aide de la houle prirent fin, a priori, après la Seconde Guerre mondiale, lorsque de nouvelles technologies électroniques permirent une navigation plus accessible, et que les voyages entre les îles en pirogues tendirent à disparaître.

Ces cartes à bâtonnets sont encore fabriquées, mais, maintenant, uniquement pour les vendre comme souvenirs aux touristes.



Un océan de règlements

Capt. Trevor Johnson
Extra Master
MRIN, MNI, ARINA
(traduit de l'anglais pas Philippe Le Hardi)

Il faut savoir naviguer sur l'océan, certes, mais aussi dans une mer de paperasserie.

Savez-vous exactement combien de réglementations et de lois régissent le transport maritime d'aujourd'hui ?
Non eh bien moi non plus !
Pour une industrie qui a environ 5 000 ans et qui transporte environ 90 % des marchandises mondiales, tout en naviguant dans certains des environnements les plus difficiles sur les eaux internationales, il y a forcément un tas de règles. En fait, il y en a tellement qu'il est presque impossible de donner un nombre exact.
Le transport maritime a été parmi les toutes premières activités à adopter les normes de sécurité internationales largement mises en œuvre. En raison de sa nature mondiale inhérente, l'Organisation maritime internationale (OMI) a élaboré un cadre global de réglementation de la sécurité maritime mondiale. Mais ce n'est évidemment pas tout. Il y a SOLAS, MARPOL, COLREG, LOADLINE ET ISPS, qui ne couvrent que les opérations des navires. Ensuite, il y a STWC et ILO 147 pour les gens de mer, et ISM pour les compagnies maritimes. De plus, il existe de nombreuses réglementations locales et portuaires à suivre, des certifications à obtenir, des cadres fiscaux, des directives de cybersécurité, ainsi que de nombreux autres concernant des questions plus spécifiques qui sont également en vigueur dans le monde entier.

Le moins que l'on puisse dire, c'est que le cadre réglementaire du transport maritime est complexe.

Mais ce qui rend ce paysage parfois inutilement lourd, ce sont des règles et des exigences obsolètes qui ont perdu de leur pertinence avec le temps. Nous utilisons l'intelligence artificielle sur les navires tout en les forçant à avoir une cloche à bord ! Entre ces deux générations de technologies, il y a un énorme fossé qui devient trop grand pour être géré. Avec chaque avancée technologique, nous continuons à ajouter de nouvelles réglementations sans retirer, ou, au moins, revoir les anciennes.
Bon nombre de ces anciennes conditions de fonctionnement sont appliquées sans réfléchir et des solutions inutiles sont conçues pour les incorporer dans des systèmes automatisés modernes simplement pour cocher une case.

Voici quatre exemples de réglementations obsolètes et de systèmes redondants dont la navigation pourrait se passer.

La corne de brume

Dans des conditions de visibilité réduite et faible, selon les règles, un navire est censé faire retentir sa "corne", en fait une sirène spéciale, pour signaler sa présence aux autres navires. En échange, ces derniers sont tenus d'assurer une veille "visuelle et auditive". Sur la plupart des navires, lorsque vous montez sur l'aileron de passerelle, vous entendez vos moteurs auxiliaires, les ventilateurs de la salle des machines et éventuellement le bruit de quelques centaines de conteneurs frigorifiques. Il n'y a pratiquement aucune chance d'entendre un autre navire, sans parler de déterminer son relèvement et sa portée précis. Alors pourquoi cette exigence ? C'est parce qu'à l'époque, vous n'aviez pas d'autre choix que d'écouter. Et cela fonctionnait bien lorsque vous étiez sur un voilier ou sur des conceptions plus anciennes où le pont est séparé du moteur. Mais aujourd'hui, c'est différent. Vous n'avez plus besoin d'entendre d'autres navires pour être conscient de leur présence ou de sonner la corne de brume pour leur faire prendre conscience de la vôtre. Nous avons maintenant un riche ensemble de choix technologiques pour résoudre ce problème archaïque qui sont bien meilleurs et plus précis que sonner les cloches et les gongs.

Les sens

Les salles des machines sont un bon exemple de progression similaire. Les règlements originaux exigeaient que l'officier mécanicien de quart utilise ses sens de l'ouïe, de la vue, de l'odorat et du toucher. Mais lorsque nous avons remplacé la veille humaine par des solutions technologiques "sans pilote", nous n'avons pas eu à remplacer les sens du toucher et de l'odorat. C'est parce qu'il y a 50 ans, quelqu'un a eu le courage de dire que cela n'avait plus de sens, compte tenu de toutes les avancées technologiques. Prenons l'exemple de l'odeur, par exemple : l'objectif initial derrière cette exigence était de s'assurer que tout le navire ne prenne pas feu. Mais aujourd'hui, nous sommes mieux lotis avec des systèmes de détection plus performants que d'essayer de sentir la fumée. Nous avons donc décidé de supprimer la partie "odeur" du règlement.

Le rapport de midi

Il existe aujourd'hui de nombreuses façons numériques d'enregistrer rapidement et efficacement des données. Pourtant, la norme à ce jour est toujours d'écrire les choses. De même, les navires commencent leurs journées à minuit et sont toujours tenus de déposer des rapports à midi. Les rapports de midi avaient du sens lorsque la navigation était basée sur les étoiles, et vers midi le soleil offrait une occasion pratique de calculer la position du navire. Nous ne dépendons certainement plus du soleil pour déterminer la position du navire, mais continuons à être obsédés par les rapports de midi. Les navires ne sont généralement même plus tenus de transporter des sextants. Donc, même si vous vous rappelez comment l'utiliser, votre position de midi est souvent hors de portée de nos jours.
De plus, les enregistreurs automatiques, obligatoires, conservent ces données, utilisables en cas de sinistre.

La boussole magnétique

Beaucoup de temps et d'argent sont consacrés au réglage et à la surveillance opérationnelle de la déviation du compas magnétique. Cependant, ce qui était autrefois un outil d'une immense valeur sur les navires en bois, donne maintenant des résultats discutables sur le navire d'aujourd'hui, en acier. Comme nous le savons, l'acier corrompt l'alignement du noyau de la boussole basé sur le champ magnétique terrestre. Et cela ne s'améliore pas lorsque vous avez des milliers de conteneurs en acier. Cela signifie que la boussole doit être reconfigurée lors de chaque escale, car chaque opération de chargement et de déchargement perturbe votre réglage minutieux. Et donc, ce qui est souvent perçu comme votre dernier recours de navigation pour vous ramener à bon port, si les lumières s'éteignent, a toutes les chances de ne plus être performant au moment où vous en avez le plus besoin.

De nombreux certificats pour naviguer

Pour donner un exemple, un constructeur finlandais a simulé un voyage intérieur transportant du grain de Nakskov au Danemark à Salzgitter, un petit port situé à environ 200 kilomètres au sud de Hambourg. Le voyage commence quelque part dans la mer Baltique, et nous descendons le système fluvial intérieur de l'Allemagne. Pour compléter ce voyage unique , il faut six qualifications et certifications d'opérateur différentes (voir l'image ci-dessous) ainsi qu'une connaissance approfondie de la langue allemande.

Suite de l'article p.4

Fin de l'article "Un océan de règlements "de la page 3.

En commençant par les certificats de compétence standard en eau profonde jusqu'aux différents certificats d'exemption de pilote et aux licences fluviales distinctes ainsi qu'à un permis général de classe A sur les voies navigables intérieures ; il faut une dizaine d'années de formation pour y arriver. En bref, on ne peut s'attendre à ce qu'aucune personne n'ait, seule, toutes ces compétences. Ainsi, un navire devrait généralement avoir plusieurs membres d'équipage spécialement formés à bord pour pouvoir naviguer sur ce petit tronçon, ou dépenser une belle somme pour obtenir l'aide de pilotes spécialisés à chaque jonction.
Le transport maritime regorge d'exemples de ce type où l'on s'attend à ce que l'automatisation moderne fonctionne autour de règles plutôt anciennes, qui existent simplement parce que "les choses ont toujours été faites de cette façon". C'étaient les solutions intelligentes à leur époque, mais la technologie a progressé à pas de géant depuis. Et il existe des systèmes beaucoup plus intelligents, précis et plus sûrs pour s'occuper des mêmes fonctions. Mais nous n'avons pas pris la peine de nous débarrasser de certaines de ces règles archaïques et de les remplacer par quelque chose de plus actuel.
La mer est un milieu impitoyable où la sécurité passe toujours en premier. Le mauvais temps, le vent et les vagues créent un environnement dangereux qui met à l'épreuve les ingénieurs, les concepteurs et les navigateurs. Cela ne changera pas lorsque l'équilibre entre les humains et la technologie changera en faveur de la technologie. De plus, à mesure que la pression en faveur de la décarbonation devient un facteur dominant, l'introduction de nouvelles technologies apportera de nouvelles façons de travailler et exigera un nouvel état d'esprit de la part de tous les acteurs du transport maritime.
Mais avant de commencer à construire des navires avec de nouvelles technologies, il est peut-être temps de réévaluer un peu, de réfléchir aux réglementations et aux lignes directrices qui sont toujours pertinentes et logiques, et à celles qui sont devenues obsolètes.
La réponse n'est pas simplement de continuer à ajouter de nouvelles réglementations, mais aussi d'analyser les anciennes règles et leurs fondamentaux – de demander pourquoi elles existent en premier lieu, puis de les mettre en œuvre intelligemment – de réviser si nécessaire et de se débarrasser de l'inutile.

Il y a là visiblement des améliorations à apporter, mais il faudra être patient, très patient, pour que les bureaucrates de tous les pays s'accordent…

Les États voyous du maritime

Alain Genty

La Russie bien entendu passe en première position avec l'attaque délibérée de navires civils ; pour trouver une telle infamie, il faut remonter au nazisme et à Hitler, avec lequel Poutine a visiblement beaucoup de points communs.
Si l'on a beaucoup parlé en son temps du comportement inadmissible de l'Égypte lors de l'échouement de l'Ever Given, https://tinyurl.com/2u6ss9mj, la Justice égyptienne protège ses ressortissants impliqués dans d'autres genres de crimes : accusés de viol sur une touriste française, l'Égypte n'a jamais répondu à la demande de la Justice française, un exemple parmi tant d'autres.
Mais -hélas- il n'y a pas que l'Égypte.
Depuis quelques temps, les actions de chantage ou d'extorsions de fonds semblent se multiplier :
- La Malaisie inflige de fortes amendes à des navires mouillés à la limite des eaux territoriales, au motif qu'ils stationneraient dans lesdites eaux, chose quasi impossible à vérifier, les relevés satellitaires n'ayant pas la précision voulue (nous parlons de quelques mètres prétendument dépassés).
Les capitaines et les armateurs font état des sommes parfois importantes exigées, sans reçus et finissant apparemment dans la poche des autorités locales.
- La Turquie met des amendes en pagaïe pour dépassement de quantités de soutes déclarées lors de l'arrivée (pas toujours faciles à évaluer de façon précise et pas nécessairement signe de volonté de frauder…).
- Le Pérou , par Repsol interposée, imite la SCA et demande une rançon à l'armateur italien Flli d'Amico (alors que le responsable semble bien être le raz-de-marée) et confirme ainsi sa triste réputation :

https://tinyurl.com/y45z6r7p

La fuite se situant au niveau du raccord du flexible avec le navire, elle est la responsabilité de la raffinerie et non pas de l'armateur, mais c'est le fait du prince…
Mais si les sanctions contre la Russie sont acceptées par une grande majorité des nations, il n'en n'est pas de toujours de même pour l'Iran : en 2020, les Nations Unies ont levé l'embargo.
Cependant, les États-Unis, qui en sont membre, continuent à appliquer les leurs, arraisonnant tous les pétroliers qu'ils peuvent lorsqu'ils sont soupçonnés de transporter du brut provenant de ce pays ; ils le font aussi pour le Venezuela, mais cet État est toujours sous embargo avec l'accord de l'ONU.
On peut donc parfois penser que les Américains se transforment en véritables pirates…
Dans le domaine de la pêche, de nombreux pays du Sud-Est asiatique envoient leurs bateaux, souvent possédés par l'État, dans des zones qui leur sont interdites, avec la bénédiction , voire l'encouragement, de leur autorités. L'Espagne n'en n'est pas là, mais lorsqu'un bateau propriété d'intérêts espagnols se fait repérer dans des zones de pêche où il ne devrait pas être, le bateau en question file hors des eaux territoriales et les amendes et autres constats d'infraction envoyés en Espagne restent lettre morte.

Faire le ménage ?

C'est très bien "sur le papier" ; dans la réalité, comment prendre des mesures efficaces, donc assez radicales, alors que les membres des organisations internationales censées les faire respecter sont eux-mêmes en faute ?
La solution n'est -hélas- pas pour demain…

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*