**Tips :**

1. Il est possible d’utiliser plusieurs systèmes pour identifier un navire, comme le système AIS (*Automatic Identification System*), *l’international maritime organization (IMO) number,* ou encore le nom du navire
2. Si le AIS du navire est éteint ou ne fonctionne pas, il est toujours possible de le tracker via des moyens détournés, mais c’est plus difficile
3. La plupart des outils OSINT orienté maritime sont payant, et forcément toujours efficaces (Ex : les images satellites sont payante, nécessite un beau temps, que le satellite passe à l’endroit voulu au moment voulu, qu’il n’y a pas de brouillard, etc.)
4. Il est possible d'estimer la position d'un navire sans le voir, à partir de sa dernière position connue, de ses caractéristiques techniques et de la zone de navigation probable.
5. C’est possible d’usurpé le signal AIS d’un navire, afin d’obfusqué sa propre position (*AIS spoofing*)
6. Il est possible que le navire ait modifié son IMO afin d’être moins détectable via les techniques de renseignement (technique illégale et très souvent utiliser par les acteurs malveillants dans le secteur maritime)
7. Une bonne technique permettant de vérifier l’authenticité de l’IMO d’un navire est de vérifié son historique : est-ce que le nom du vaisseau a changé ? Est-ce que l’IMO à changer légalement ? Plusieurs sites sont spécialisés dans ce genre de renseignement
8. Selon SANS Institute, c’est plus facile d’identifier un navire, même s’il utilise du spoofing que s’il coupe simplement son AIS
9. C’est (parfois) possible de tracker le personnel naviguant d’un bateau (ainsi que le bateau), en recoupant les données que le personnel diffuse sur les réseaux sociaux et les données AIS
10. Parfois, certaines personnes font des présentations (walkthrough) des navires sur YouTube, ce qui peut fournir énormément d’informations sur ce dernier
11. Comme dans beaucoup d’autres domaine, utiliser google dork avec l’ID du bateau facilite grandement le travail
12. Le numéro MMSI est un identifiant maritime unique à neuf chiffres qui, bien qu'il permette à des sites comme MarineTraffic ou VesselFinder de suivre la position et l'historique d'un navire via des plateformes OSINT, présente des limites telles que la possibilité d'usurpation ou de désactivation, nécessitant de croiser les informations avec d'autres sources.
13. Une technique relativement efficace est de faire preuve de bon sens, par exemple, un bateau de pêcheur qui a une cinquantaine d’antennes, c’est suspect
14. Il est tout à fait possible pour un navire de changer de pavillon, une procédure légale appelée « réimmatriculation ». Toutefois, cette pratique est soumise à des réglementations internationales strictes.   
    Dans un contexte de sanctions internationales, le changement de pavillon peut être exploité de manière illicite pour dissimuler la véritable origine, la propriété ou la cargaison d'un navire. Ce contournement des réglementations est désigné sous le terme de **pavillon de complaisance** ou de recours à une **flotte fantôme**.
15. Un navire VEUT gagner de l’argent, car il en a besoin, donc s’il ne gagne pas d’argent légalement, il est peut-être utile de s’intéresser à lui, car il dépend forcément d’une source de revenu
16. Une bonne technique d’analyse maritime est de fonctionner à la baseline, c’est-à-dire prendre un reférentiel d’activité considéré comme normal, et comparer avec les données à analyser
17. Les sous-marins sont extrêmement difficiles à traquer via OSINT
18. La plupart des techniques mentionné ici peuvent s’appliqué à l’aéronautique

**Tools :**

* Il existe des « Piracy Maps » qui liste les attaques sur les navires, les lieux où elles se sont produites, ainsi que d’autres données :
  + [Main Piracy Map Full – ICC – Commercial Crime Services](https://icc-ccs.org/map/)
  + [Animated Piracy Map Shows Piracy Hot Spots in Oceans](https://www.maps.com/animated-piracy-map-shows-piracy-hot-spots-in-oceans/)