Marinfos Magazine

Le maritime vu autrement *N°34 - Avril 2023*

Les sanctions contre la Russie sont-elles vraiment efficaces ?
On peut en douter…

Sébastien d'Aurade
Rédacteur en chef

La situation politique a -une fois de plus- imposé des sanctions à certains pays ne respectant pas les règles communément approuvées, notamment en ce qui concerne les droits de l'Homme et l'armement nucléaire.
On trouve parmi eux trois importants producteurs de pétrole et de produits dérivés : la Russie, l'Iran et le Venezuela.
Transporter les marchandises en question, en général par mer, tombe donc sous le coup des dites sanctions.
Mais, comme par le passé, elles ne sont pas de nature à frapper leur économie d'un coup mortel, et en voici quelques raisons :

Commençons par la Russie : c'est le plus grand pays du monde, et aussi un des plus riches en matières premières, y compris les fameuses terres et métaux rares, si recherchés dans l'industrie électronique. Disposant de plus de très larges surfaces cultivables, elle peut être totalement autonome dans le domaine de l'alimentation. De quoi voir venir. Bien sûr, elle a néanmoins encore besoin de nombreux produits manufacturés qu'elle ne produit pas encore, ou pas assez.

Très rapidement, Poutine a ordonné aux banques et sociétés de réassurance de prendre leurs dispositions pour palier la disparition des sociétés étrangères du secteur.
Le PIB du pays a diminué de 2% en 2022, mais le FMI prévoit une légère croissance en 2023.
Oui, les sanctions gênent la Russie, mais son économie survivra en s'adaptant aux nouvelles conditions qui lui sont imposées.
Il lui faut donc des devises, mais elle a pour cela des réserves immenses d'hydrocarbures, qu'elle continue à vendre à des pays qui ne se sentent pas concernés pour des raisons politiques, de (soi-disant) neutralité, où tout simplement financières. Le G7 en a gentiment fixé une limitation à 60 dollars le baril, que personne ne semble vraiment respecter, au milieu d'un jungle de combines plus ou moins confidentielles.

https://tinyurl.com/mvv7fwk3

La Russie a simplement augmenté sa production et le prix du baril est resté élevé, d'autres pays producteurs en ayant profité pour diminuer la leur.
C'est un peu l'arroseur arroseur arrosé : nous payons notre pétrole plus cher.
Seules les exportations d'engrais ont un peu faibli.
La Chine, l'Inde achètent massivement les pétrole "Urals" à prix cassés et d'autres pays, Brésil en tête, font le plein de produits raffinés ; même les pays européens ont besoin de mazout et de diesel russe, faute d'avoir les capacités de raffinage nécessaires.
Alors, tout continue à arriver, après avoir été transféré de bord à bord à bord ou via Ceuta ou la Grèce, plus ou moins discrètement.
Il y a quelques années, la France a brusquement arrêté le programme de livraison des deux bâtiments BPC destiné à la Marine russe, bradés ensuite à l'Égypte, dans des conditions restées assez opaques. Résultat : les chantiers navals russes ont mis les bouchées doubles pour combler -du moins en partie- leur retard technologique, et n'achèterons, certainement, plus rien à Naval Group. Nous avions fait la même chose avec les produits laitiers dont les Russes étaient nos premiers clients à l'exportation. Les chaînes de télévision ont alors montré à l'envi les rayons des supermarchés du pays, vides, ou presque. Poutine a alors déclenché un plan d'urgence, et obligé le secteur agricole à adopter un plan d'urgence. Maintenant, le pays est auto-suffisant dans ce domaine et, là encore, le marché est définitivement perdu. Et il en sera de même chaque fois que nous cesserons de vendre à des destinataires mis sur nos listes noires.
De mars à décembre 2022, 4 343 vraquiers pour 23,8 millions de tonnes ont été utilisés pour le trafic russe ; pendant la même période l'année précédente, c'étaient 4 580 navires ayant transporté 24,3 millions de tonnes, une bien faible différence. Les pétroliers et citerniers n'ont jamais transporté autant de produits russes ; seules les routes maritimes empruntées ont changé.

La Russie n'a aucun mal à trouver les navires nécessaires. Les frets sont plus élevés en raison du risque, et les primes d'assurance augmentent, c'est tout. L'ennui est que ce sont des vieux navires qui sont utilisés en raison des risques encourus, et qu'ils sont souvent en mauvais état, donc plus susceptibles d'avoir des accidents.
AIS coupés, pavillons changés, nous avons maintenant une flotte fantôme, principalement possédée par des intérêts russes ou grecs, mais qui n'en continue pas moins à naviguer.
Pour le reste, l'Iran et le Venezuela font de même, à une échelle plus modeste, certes, mais leur permettant néanmoins de continuer à exporter. Comme pour la Russie, il leur est plus difficile de se procurer certains produits manufacturés, notamment dans les domaines de pointe, tels l'électronique, mais il suffit des les payer plus cher, quitte à leur faire emprunter des circuits commerciaux détournés. Ce sont, en fin de compte, les citoyens qui paieront, soit par une augmentation générale des prix, soit en se privant de certains choses.
Le drame de tout ceci est qu'il n'y a que des perdants : les pays sanctionnés et les pays occidentaux qui n'ont ni pétrole ni gaz, c'est le cas de la France.
Tout à un prix, y compris les sanctions…

Sommaire

- Les sanctions contre la Russie sont-elles vraiment efficaces ?, *par Sébastien D'Aurade.*
- Le naufrage de l'Armement français , *par Sébastien D'Aurade.*
- Trafics de drogue, *par Capt. Pilchard*.
- Cybersécurité portuaire, par *Capt. Pilchard.*

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

Le naufrage de l'Armement français

Alain Genty

Quand on jette un coup d'œil sur un annuaire de la Marine marchande de 1962, on constate que la quasi totalité des armateurs mentionnés n'existe plus. Certains ont tout simplement disparu ; d'autres ont été absorbés par un autre, ou vendus à des entités étrangères. Seul Louis-Dreyfus subsiste, amoindri de son activité traditionnelle, puisque tous ses vraquiers ont été vendus récemment.

Certes, il y a des nouveaux venus, pas toujours possédés par des intérêts français, mais ne compensant pas les tonnages perdus.

Notre secteur maritime d'alors, bénéficiaires de subventions variées au titre de la Poste, du trafic militaire, de la continuité territoriale etc, ronronnait tranquillement, parfois sans se douter de ce qui l'attendait…

Quelques pavillons de compagnies maritimes françaises au début du XXe siècle.

En 1955, la France était au 5e rang des armateurs mondiaux, au 10e en 1963 et se trouve maintenant rétrogradée en 27e position.

La fin de la période coloniale

Où sont passés les célèbres noms, qui parfois dès le XIXe siècle, occupaient le devant de la scène : Delmas, Vieljeux, Fabre, Fraissinet, Schiaffino…

Et quelles sont les raisons de leur disparition ?

Commençons par la cause la plus ancienne : la fin de notre empire colonial, amorcée par la perte de l'Indochine en 1954. Première victime : les Messageries Maritimes, dont c'était l'un des fleurons. Les services ont continué après, notamment sur l'Inde et Madagascar, mais ils n'étaient plus rentables ; les paquebots mixtes alors en service n'étaient pas assez remplis.

Vint ensuite la perte de l'Algérie, qui amorça la fin de ceux qui la desservaient, accompagnée par la perte du contrôle économique de la Tunisie et du Maroc.

L'indépendance des pays d'Afrique occidentale francophone avait rapidement suivi et la création d'armements nationaux porta un coup très dur aux spécialistes de la région, principalement les Chargeurs Réunis et Delmas -Vieljeux.

L'arrivée de la conteneurisation, dont l'importance fut mal comprise

Une révolution dans le conditionnement des contenants des marchandises n'arrangea pas les choses, nos armateurs ayant été incontestablement parmi les plus réticents à s'y mettre.

Je me souviens qu'à mes débuts, représentant en France d'une société américaine de location de conteneurs, mes démarches avaient été accueillies avec beaucoup de scepticisme. Un dirigeant me dit "votre truc ne marchera jamais !"

Ce n'était pas le mien, mais celui de M. Malcom MacLean, fondateur de SeaLand, mais peu importe…

Un autre me reçut sur le palier de ses bureaux, prit ma carte de visite dans les mains, et me la rendit en disant "oh vous savez, les ports que nous desservons ne seront jamais équipés pour des conteneurs de 20 pieds ; nous utilisons des cadres de 9 m3, largement suffisants".

Et tout à l'avenant…

Ils s'y sont finalement mis, mais trop tard, et ont fait ensuite de très mauvaises affaires, en commandant fort cher des navires souvent mal étudiés et mal utilisés. On se souvient encore du "Korrigan", des Messageries Maritimes.

Malcom P. McLean est l'inventeur, au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, d'un système de conditionnement des marchandises qui a révolutionné le commerce maritime international : le container.

Un autre, d'un armement nationalisé, me dit d'un ton condescendant que toutes les dispositions avaient été prises pour ne pas avoir recours à la location (ils en ont loué par la suite des dizaines de milliers).

Des acquis sociaux ayant coûté très cher

Un autre élément qui a certainement joué, et pas qu'en France, a été le coût du pavillon, devenu trop cher pour de multiples raisons, notamment le coût des équipages, les généreux congés, et aussi des charges sociales parmi les plus élevées du monde.

La limitation légale du nombre d'heures travaillées à bord a obligé de mettre à bord plus de personnels, plombant encore un peu plus le désavantage.

Il a fallu des années pour que l'on crée le fameux "pavillon bis", jugé insuffisant par les armateurs, et honteux par les syndicats de navigants. En France, il est particulièrement difficile d'avoir un réel dialogue social ; c'est pourtant faisable dans d'autres pays européens, notamment en Italie (pays choisi par Corsica Ferries, et pas par hasard).

Il nous a donc fallu pour survivre passer au RIF, ou assimilé, et, même sous pavillon de "nécessité" (je réserve la "complaisance" à une autre catégorie d'armateurs, heureusement inconnus chez nous).

Un manque de base solide

Handicap supplémentaire : la quasi-absence, à part la Corse, d'un trafic inter-îles, assurant à d'autres un "fond de commerce" appréciable : l'Italie a la Sicile et la Sardaigne, grands territoires générant beaucoup de trafic ; l'Espagne a les Baléares et les Canaries, le Portugal Madère et les Açores. Pavillon national obligatoire, ce qui assure une base solide.

N'allez pas croire pour autant que les navigants de ces pays soient mal payés ; ils bénéficient également de bonnes couvertures médicales et ont de bonnes retraites (prises sensiblement plus tard, il est vrai…).

Et si CMA CGM se vante d'avoir un certain nombre de navires sous pavillon français, c'est parce qu'ils sont souvent enregistrés au RIF, notre fameux pavillon bis, qui n'emploie que peu d'officiers et encore moins de membres d'équipage.

Pour le reste, nous nous contentons de "niches".

Nous ne sommes pas les seuls

Notons cependant, que notre pays n'a pas été la seule victime des nouvelles donnes du transport maritime : les armements américains, encore florissants en 1970, ont presque tous disparu : Prudential, Lykes, SeaLand, Waterman, Farrell, American Export Lines, U.S. Lines, Black Star, Grace, Moor Mc Cormack… pour ne parler que des lignes régulières, celles au pétrole étant depuis longtemps immatriculées sous tiers pavillon.

Seuls, tel Matson, ceux qui desservent les terres américaines éloignées, comme Hawaï, l'Alaska ou Porto Rico, protégés par le "Jones Act", ont survécu, au grand dam des habitants de ces régions, obligés de payer un transport maritime hors de prix (il n'y a pas d'équivalent de notre DSP).

D'autres pays européens, notamment le Royaume Uni, ont connu les mêmes problèmes, ayant eux aussi perdu leur empire colonial et dû tenir compte des revendications sociales ; piètre consolation…

Un retour à la grandeur de notre pavillon, certes pas impossible, sera néanmoins très difficile, car seul un changement radical des conditions d'exploitation des navires pourrait changer la donne, tout changement dans l'attitude des syndicats de navigants semblant inenvisageable.

Trafics de drogue

Capt. Pilchard

Début mars de cette année, près de 2,5 tonnes de cocaïne répartis dans des sacs étanches ont été trouvées sur les plages autour du port de Cherbourg, notamment celles proches de la baie de Seine. La valeur marchande s'élève à environ 150 millions d'euros. Les sacs étaient pour la plupart reliés entre eux, et attachés à des gilets de sauvetage, certains étaient dotés de balises GPS. On a pu apercevoir près des plages d'atterrage des individus mystérieux au volant de grosses berlines allemandes aux vitres teintées, mais aussi, des jeunes en scooters, vêtus discrètement de noir, sillonnant les plages étroitement surveillées par les forces de l'ordre, tous à la recherche de cette marchandise.

Les autorités pensent naturellement que ces colis ont été jetés au large de la côte depuis un navire, cette manœuvre, connue sous le nom de "drop-off", permet aux passeurs d'éviter les ports d'entrée officiels, où les chances de saisie sont plus grandes. Pour ce faire, les trafiquants doivent recruter des membres d'équipage à bord de cargos commerciaux.

Pour l'affaire de Cherbourg les enquêteurs cherchent à savoir si ce largage était intentionnel pour que les colis soient récupérés ensuite par un plus petit bateau, ou si les paquets ont été balancés à la mer pour éviter d'être trouvés lors d'un contrôle en mer. L'enquête est toujours en cours.

Une autre question qui se pose est de savoir si les équipages qui participent à ces trafics le font par appât du gain, volontairement, ou pour, certainement, beaucoup d'entre eux, sous contrainte, comme nous allons le décrire.

Début 2019, dans le port de Philadelphie, les douaniers américains avaient découvert à bord du porte-conteneurs "Gayanne" de la Compagnie maritime MSC, lors de son arrivée, près de 20 tonnes de cocaïne pour une valeur d'un milliard de dollars. Cette quantité a représenté, à ce jour, la plus grande saisie maritime de drogue de l'histoire américaine. Le navire devait ensuite repartir pour Rotterdam.

L'enquête qui a suivi a montré que plus d'un tiers de l'équipage était impliqué.

D'après l'agence de presse Bloomberg, les autorités américaines avaient suivi le "Gayane" bien avant qu'il ne pénètre dans les eaux américaines. Les agents américains avaient également arraisonné et fouillé plusieurs autres navires de MSC dans le cadre d'une enquête plus large sur un réseau international de trafic de cocaïne qui avait infiltré la compagnie maritime depuis une dizaine d'années. Grâce aux indices recueillis lors de ces arraisonnements, ainsi qu'aux renseignements obtenus en Europe de l'Est, l'administration américaine avait identifié le puissant cartel des Balkans.

Toute compagnie maritime qui assure des liaisons entre l'Amérique du Sud et l'Europe risque d'être la proie des trafiquants de cocaïne. MSC est, selon les autorités, une cible particulièrement attrayante, la compagnie dessert les mêmes routes que celles du trafic de la cocaïne, principalement celles utilisées pour le transport de fruits et légumes frais d'Amérique du Sud vers l'Europe du Nord.

Le cartel des Balkans, couvrant 5 pays, est une constellation de gangs, unis par une langue commune, le serbo-croate.

MSC est (ou a été) le plus grand employeur au monde de marins originaires du Monténégro, foyer du cartel des Balkans. La petite ville de Bar abrite le plus grand port maritime du Monténégro où MSC est omniprésent. C'est une escale pour la ligne de croisière de la compagnie, et MSC y gère également un de ses quatre centres de formation des équipages.

Sur les 6 000 marins que compte le Monténégro, environ 2 250 travaillent pour MSC.

Bloomberg raconte l'histoire d'un jeune homme Monténégrin d'une vingtaine d'années, Aleksander Kavaja, qui a grandi dans la banlieue de Bar. Sa mère, Ranka, travaille dans une soupe populaire locale, et son père, Radoslav, gagne de l'argent en fabriquant des bibelots à partir de coquillages, et en les vendant aux touristes, aussi sa famille a-t-elle été ravie lorsqu'il a obtenu son diplôme maritime, et décroché un emploi chez MSC.

Un jour, à la mi-avril 2019, Aleksander déjeune dans un café de Bar. Il doit embarquer sur le "Gayane" au port d'Anvers dans quelques jours. Après avoir terminé son repas, il est abordé par un homme qu'il ne connaît pas. "*Nous savons qui tu es, nous savons qui est ta famille. Nous savons que tu vas embarquer dans cinq jours*".

L'homme a tendu un téléphone portable, et a dit à Aleksander qu'il avait le choix. Soit il prenait le téléphone et acceptait de suivre les ordres, soit il risquait sa sécurité et celle de sa famille. S'il acceptait, il recevrait 50 000 dollars, soit près d'un an de salaire.

Certains gangs du cartel des Balkans ont une réputation de grande brutalité et sauvagerie, l'année dernière, une descente de police dans la banlieue de Belgrade a permis de découvrir un hachoir industriel contenant des traces d'ADN humain.

Aleksander a pris le téléphone.

Au Havre, plusieurs affaires de dockers englués dans le trafic de drogue sont devant les tribunaux. Ces personnels portuaires ont été entraînés dans un engrenage infernal, encore une fois volontairement attirés par l'appât du gain, ou d'une manière contrainte et/ou sous intimidation.

Le schéma est classique dans les deux cas de figure : ils sortent, ou aident à sortir, ponctuellement du port, d'abord de petites quantités de drogue, puis ils facilitent volontairement, ou sous contrainte de plus en plus forte, la sortie de plus grandes quantités, jusqu'à des conteneurs entiers. Il leur est ensuite impossible d'échapper aux griffes de ces criminels.

En fait, tous les intervenants portuaires peuvent être la cible des cartels et des mafias de la drogue, tous les maillons de la chaîne logistique sont susceptibles d'être approchés. Plusieurs dockers, ou agents portuaires, ont été enlevés et séquestrés, leurs familles et leurs proches étant menacés des pires sévices.

En juin 2020, un docker havrais, Allan Affagard, est retrouvé mort, après avoir reçu des menaces d'après son épouse.

En Belgique, Vincent Van Quickenborne, le ministre de la Justice, après avoir supervisé le démantèlement d'un important trafic de cocaïne, doit vivre caché avec sa famille,.

Bloomberg reprend les termes du responsable de la police néerlandaise, Dave Janse, (le port de Rotterdam est également confronté à ce fléau) qui compare la situation actuelle à celle à laquelle les banques ont été confrontées, il y a vingt ans, lorsque les réglementations en vigueur dans de nombreux pays les ont obligées à mieux suivre les activités criminelles de leurs clients, et à respecter des normes de conformité strictes. Il s'agissait d'un changement profond dans la façon dont elles faisaient des affaires, et cela leur a coûté des milliards de dollars. "*Toutes les banques disaient qu'elles ne pouvaient pas regarder l'argent des clients et dire qu'il provient de la criminalité*", rappelle D. Janse. "*Aucune d'entre elles ne le dit maintenant. Et c'est ce que nous devons faire avec toutes les compagnies maritimes*".

La compagnie MSC affirme qu'elle prend la sécurité au sérieux. Après l'affaire du "Gayanne", la compagnie a déclaré qu'elle dépenserait 100 millions de dollars sur cinq ans pour améliorer la sécurité contre la contrebande et les trafics. Elle affirme qu'elle utilise désormais des patrouilles de gardes sur les navires naviguant le long des côtes de l'Amérique du Sud, des chiens renifleurs de drogue dans les ports à haut risque, et des caméras surveillées à distance sur ses navires.

Pareillement, Maersk renforce l'accès à ses terminaux, le personnel est étroitement contrôlé, et les informations confidentielles sont protégées.

Hapag Lloyd utilise de plus en plus sur ses conteneurs des codes PIN plus sécurisés. Avec une clé numérique individuelle, seul le propriétaire de la marchandise, ou un conducteur désigné, peut retirer un conteneur du terminal. Les informations ne sont plus en accès libre aux autres employés et autres personnels.

Cybersécurité portuaire

Capt. Pilchard

Selon Washington, le ballon chinois qui a survolé les États-Unis était bien équipé de matériel d'espionnage, et n'était pas un simple ballon-sonde météo. Le ministère chinois des affaires étrangères a pareillement accusé les américains d'avoir fait voler des ballons à haute altitude au dessus de son espace aérien depuis 2022.
Pour les États-Unis, le ballon abattu par l'US Air Force faisait partie d'une flotte envoyée, à des fins d'espionnage, par Pékin au-dessus de plus de 40 pays sur les cinq continents.
Dans ce climat de suspicion réciproque, les autorités américaines se sont récemment émues du fait que les portiques équipant de nombreux ports américains, et achetés à la compagnie ZPMC (Shanghai Zhenhua Heavy Industries Co), ancienne société d'État chinoise, pouvaient constituer un véritable cheval de Troie.

ZPMC est une filiale de China Communications Construction Co, l'un des principaux entrepreneurs du projet "*Belt and Road*" (la nouvelle Route de la soie) qui ambitionne de développer les infrastructures et les liens commerciaux de la Chine en Asie, en Afrique, et avec l'Europe.
Ces grues portuaires, bien conçues, aux mêmes normes que les productions occidentales, et équipées d'électronique de pointe, ont conquis, en une vingtaine d'années, les deux tiers du marché mondial des portiques à conteneurs (*STS cranes*) avec des équipements de qualité à prix cassés, nettement moins chers que ceux fournis par les fabricants occidentaux. Le bonus : la livraison clés en main grâce à sa propre flotte de navires. Les ports nord-américains en ont été largement équipés.

Le contrôle croissant de la Chine sur les ports du monde entier, le développement de la nouvelle route de la soie, projet devenu central dans la politique économique chinoise qui concerne plus de 68 pays regroupant 4,4 milliards d'habitants, représentant près de 40 % du produit intérieur brut (PIB) de la planète, a effectivement de quoi inquiéter les États-Unis … et peut-être aussi les autres pays.
En 2017, le président de ZPMC, Hailiang Song, avait clairement, et ouvertement, déclaré dans une vidéo sur le site web de Microsoft, un des partenaires de ZPMC pour l'équipement électronique : "*Nous avions l'habitude de vendre des équipements, mais maintenant nous vendons des systèmes …. Grâce à notre bureau principal à Shanghai, vous pouvez surveiller toutes les grues pour aider au dépannage*".
ZPMC a vendu ses équipements dans plus de 100 pays, tous sont entièrement assemblés en Chine, et sont donc pilotés à l'aide d'un logiciel également fabriqué en Chine.
La Sécurité nationale américaine, la DIA, *Defense Intelligence Agency*, et le FBI, *Federal Bureau of Investigation*, ont constaté que les infrastructures portuaires pouvaient représenter un environnement vulnérable. Ces agences gouvernementales ont établi que Pékin, sans faire appel à ses forces navales, mais grâce aux logiciels équipant les grues, avait la capacité potentielle de désorganiser et/ou d'étrangler les trafics portuaires, voire éventuellement recueillir des renseignements sur les équipements militaires transportés, notamment ceux des opérations militaires américaines dans le monde entier, et, on pourrait ajouter … également dans la centaine de pays où les grues ZPMC sont installées.
D'après l'Association américaine des autorités portuaires (AAPA), il n'a pas été relevé d'atteintes à la sécurité, et aucun incident cinétique ou cybernétique impliquant ces grues n'a été signalé dans les ports américains. L'Association ajoute, toutefois, que les États-Unis devraient relocaliser aux USA la construction des portiques portuaires !
À cette fin, l'AAPA a annoncé son intention d'introduire prochainement la loi CRANES (*Crane Reshoring and National Enforcement of Supply Chain Security*) pour relancer la production américaine d'équipements portuaires.
En termes de cybersécurité, le Wall Street Journal, relevait récemment que "les ports européens se préparent à un changement réglementaire majeur l'année prochaine concernant la manière dont les centaines d'entreprises de leurs chaînes d'approvisionnement mondiales abordent la cybersécurité - les ports étant devenus la cible de groupes de pirates informatiques criminels et d'attaques parrainées par des États.
Le WSJ rappelait qu'une cyber-attaque survenue trois semaines avant l'invasion de l'Ukraine par la Russie en février 2022 a perturbé les activités de sociétés de stockage et de distribution d'énergie et d'un grand opérateur de terminaux à Anvers et dans d'autres ports belges et néerlandais.
Alors, les grues chinoises, Complotisme ? Fantasme ? Paranoïa ?

Humour

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*