



La grande pagaïe des lignes régulières

Sébastien d'Aurade

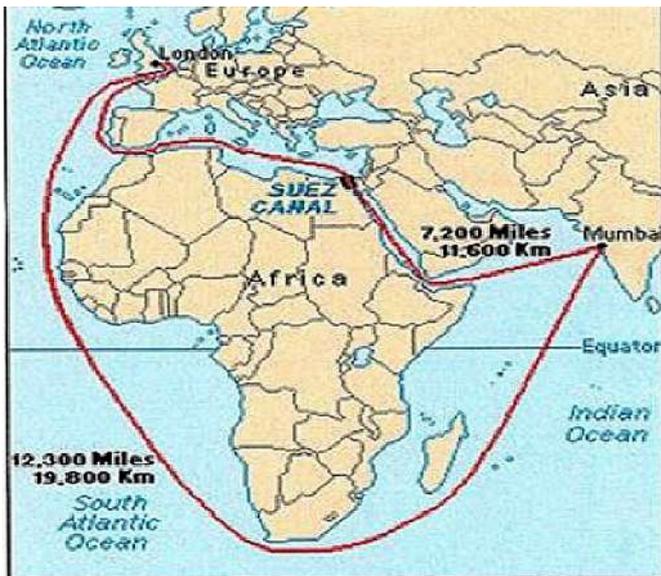
Faut-il vraiment plaindre les armateurs ?

Parfois oui, parfois non.

Dans un article précédent, nous avons souligné la précarité du métier.

S'il est vrai que les temps sont parfois difficiles, il faut cependant admettre que les armateurs -comme dans beaucoup d'autres professions- sont aussi des opportunistes :

Alors que l'année 2024 s'annonçait assez mal, les événements politiques sont venus à leur secours, avec les attaques des navires en mer Rouge, au départ du Yémen, par des forces armées rebelles soutenues et armées par l'Iran. Les pirates somaliens, en sommeil depuis un certain temps, en ont profité pour reprendre du service, et -ne voulant pas être de restes Gardiens de la Révolution ont commencé à arraisonner des navires appartenant à des entités ayant le malheur d'être dans la ligne de mire des Ayatollahs qui n'ont pas vraiment la réputation d'être des champions de la tolérance.



En général soucieux de la préservation de leurs marins et de leurs navires (pas toujours dans cet ordre...) nombre d'entre eux ont donc décidé d'éviter la mer Rouge et le canal de Suez pour faire le détour par Le Cap = plus long, donc plus coûteux avec une consommation de carburant estimée à plus 40%. Soit ! Ce surcoût peut être estimé à 500 000 dollars ; avec certes des variantes selon la vitesse du navire et sa taille.

Cependant, ils omettent de mentionner que dans le même temps, ils n'ont pas à payer les frais de transit par le canal de Suez, entre 500 000 et 800 000 dollars selon la dimension du porte-conteneurs (environ 700 000 dollars pour un 20 000 EVP)

Le délai moyen supplémentaire d'environ 11 jours a, certes, lui aussi son coût (entretien, équipage, etc), mais quoi qu'il en soit, l'armateur ne semble pas perdre d'argent ; or les frets n'en finissent pas de monter (on parle même d'un retour à un conteneur de 40' à 10 000 dollars). Les prix ont triplé en 18 mois et pourraient encore grimper...

Même en calculant au plus fort, il ne semble pas que l'armateur dépense plus en faisant le tour par le sud., mais ils appliquent néanmoins des surcharges combustibles. Alors...cherchez l'erreur !

Les contrats à long terme sont parfois bafoués, les prix au comptant étant beaucoup plus élevés.

Pour couronner le tout, on annule des départs pour provoquer la pénurie. La fiabilité des escales est en diminution constante. (39 départs annulés en une semaine)

CMA CGM, comme ses concurrents, augmente donc ses tarifs (en les qualifiant pudiquement de "restauration des taux" <https://tinyurl.com/4defbmy8>). Récemment, le japonais ONE a annoncé une surcharge ETS (pollution). Les surcharges se multiplient ; il y en a tous les jours ! On ne fait aucun cadeau...

Et ceux qui continuent à passer par Suez n'omettent pas de répercuter aux chargeurs les frais d'assurance supplémentaires, en général conséquents, avec parfois peut-être une petite tentation de les majorer, pour leur peine...

Les fournisseurs de soutes vendent plus ; tant mieux pour eux.

Les grands perdants de l'affaire sont donc les ports situés sur le parcours mer Rouge/Méditerranée, et -bien sûr- le canal de Suez, dont les revenus constituent une des plus importantes ressources financières de l'Égypte. En revanche, des ports d'éclatement comme Tanger Med et Algésiras, situés sur le nouveau parcours, figurent parmi les plus importants bénéficiaires.

S'il est vrai que les temps soient parfois durs pour les lignes régulières, ce n'est plus le cas pour le moment. Elles publient maintenant des résultats financiers faisant état de bénéfices confortables, qui ne correspondent pas vraiment aux lamentations régulièrement exprimées.

Mais il faut se méfier des retours de bâton ; les chargeurs peuvent avoir une très bonne mémoire ; la situation actuelle ne deviendra sans doute pas permanente, une fois les stocks reconstitués et les commandes de fin d'année livrées. Avec des navires en trop sur le marché, même si certains armateurs les mettent à la chaîne, ce surplus pèsera lourdement sur les prix, à moins qu'ils n'aient trouvé autre chose entre-temps ou que des gouvernements s'en mêlent...

Un conteneur de 40 pieds Chine / Europe à 20 000 dollars ?
J'aurais dû épouser un armateur !



Sommaire

- ✓ La grande pagaïe des lignes régulières. Sébastien d'Aurade.
- ✓ Couper l'AIS ou non. Capt. Pilchard.
- ✓ Chaque navire est un navire de guerre. Capt. Pilchard.
- ✓ ETS . Comment les armateurs ont-ils pu faire sans ? Alain Genty
- ✓ Galerie de bateaux.



Couper l’AIS ou non

Capt. Pilchard

Lors de précédentes éditions (*1), nous avons vu que certains navires falsifiaient leurs signaux AIS (*Automatic Identification System*, ou en français, *Système d'Identification Automatique*). Le but étant de se prêter à des activités illicites, pour échapper, notamment aux sanctions internationales, lors d’opérations de transbordement de cargaisons de pétrole, ou de commerces avec l’Iran et le Venezuela, entre autres.

Avec les attaques en mer Rouge menées par les rebelles Houthis, ou les tensions avec l’Iran, certains navires de commerce sont, comme il y a quelques années au large de la Somalie, tentés de modifier manuellement, voire couper purement et simplement leurs signaux AIS. Le but étant de protéger leurs activités licites !



Modifier, ou désactiver, son signal AIS peut augmenter dans ces deux zones très fréquentées, mer Rouge et détroit d’Ormuz, le risque de collision entre navires, sachant que l’AIS, à la différence du radar, de l’ECDIS ou... des yeux, n’est ni un instrument de navigation, ni un outil anti-collision, c’est, initialement un instrument d’information et d’assistance dont l’objet est d’indiquer le nom, l’indicatif du bateau et sa position (*2). L’usage s’est développé, que, lorsque 2 bateaux ont des routes de collision, les officiers de quart peuvent se parler par VHF après s’être identifiés l’un et l’autre au moyen de l’AIS.

Les agences et organisations, gouvernementales et maritimes, donnent des avis contraires sur cette pratique

L’US Maritime Administration recommande de couper le transpondeur lors des passages des navires marchands dans le détroit de Bab el-Mandeb, au large du Yémen, a contrario de l’UKMO britannique (*United Kingdom Maritime Trade Operations*), dépendant de la Royal Navy. L’Union européenne ne donne pas une consigne précise. L’IMCA (*International Marine Contractors Association*), avec INTERCARGO (*The International Association of Dry Cargo Shipowners*), suggèrent de limiter, encore une fois manuellement, les données transmises par les signaux AIS afin de réduire les informations disponibles, susceptibles d’aider les rebelles à suivre les mouvements des navires, et lancer leurs missiles et attaques.

Le détroit de Bab el-Mandeb, en mer Rouge, et celui d’Ormuz, au Sud-Est de la péninsule arabique, constituent des goulets d’étranglement vitaux pour l’économie mondiale. Les rebelles Houthis et les Iraniens ne s’y sont pas trompés, et les attaques et incidents s’y multiplient. Leur capacité de nuisance à la liberté de navigation et de commerce est très forte.

Le porte-conteneurs “MSC Aries”, d’une capacité de 15 000 TEU, a été, par exemple, saisi par les forces iraniennes dans le détroit d’Ormuz le 13 avril, avec 25 membres d’équipage à bord. L’Iran a d’abord déclaré que le navire était visé en raison de ses liens avec Israël, certainement le motif principal, mais le ministre iranien des Affaires étrangères a ensuite affirmé, certainement pour habiller ce prétexte fallacieux, que le navire ayant désactivé ses transpondeurs AIS dans les eaux iraniennes, celui-ci créait ainsi un danger pour la navigation.

La saisie du navire n’étant plus une raison politique, mais devenant plutôt un argument technique et sécuritaire.

Le régime totalitariste use de la réglementation maritime des démocraties occidentales d’une manière perverse ... uniquement lorsque cela l’arrange.



Avant que les démocraties ne s’imposent contre les dictatures, l’histoire du XXe siècle nous montre qu’elles perdent d’abord, avant de gagner ensuite (en principe). Mais le processus est long. Combien de temps, de dommages humains, financiers, matériels avant de retrouver un équilibre mondial ?

Le transport maritime, entre autres, n’a pas fini de subir les aléas et changements géopolitiques actuels.

Pour aller plus loin

(*1) MARINFOS Magazines

Marinfos Magazine #17, <https://tinyurl.com/Marinfos17>

Marinfos Magazine #32, <https://tinyurl.com/Marinfos32>

Marinfos Magazine #33, <https://tinyurl.com/Marinfos33>

Marinfos Magazine #35, <https://tinyurl.com/Marinfos35>

(*2) RIPAM (COLREG)

Règlement International pour Prévenir les Abordages en Mer #41 - <https://tinyurl.com/IMO-Guidelines>

1-AIS is an additional source of navigational information. It does not replace, but supports, navigational systems such as radar target tracking and VTS, and

2-The use of AIS does not negate the responsibility of the OOW to comply at all times with the Collision Regulations, particularly rule 7 when determining whether risk of collisions exists.





Chaque navire est un navire de guerre

Capt. Pilchard

Une politisation et une militarisation croissantes

du secteur maritime civil de la Chine

Un article d'une étude belge, parue en 2022, avait retenu à l'époque notre attention. Cette analyse s'appuie sur des documents du gouvernement chinois, et constate l'emprise de la Chine sur le transport maritime international, et son contrôle des principaux ports européens qui lui permettraient de contrôler, voire d'étouffer, le commerce mondial dans l'éventualité d'un conflit avec l'Occident au sujet de Taïwan (Voir encadré).

Son auteur, le professeur Jonathan Holslag liste d'emblée ses principales constatations :

- 1) On observe une politisation et une militarisation croissantes du secteur maritime civil de la Chine. (ndlr : Ils ne font là que répéter ce que faisait déjà l'URSS avec ses ferries dans les années 70 (Type Belorussiya) et 80 (type Dmitri Shostakovich).
- 2) La Chine considère la puissance maritime comme un élément important de sa puissance nationale et comme cruciale pour sa sécurité économique nationale.
- 3) La Chine dispose d'une vaste puissance maritime. Contrairement à d'autres pays, la plupart de ses actifs maritimes sont contrôlés par l'État. Néanmoins, la Chine aspire à une puissance maritime de plus en plus avancée sur le plan technologique.
- 4) Ces dernières années, le Parti communiste a renforcé son emprise sur toutes les grandes entreprises maritimes, telles que CSSC et COSCO, tandis que ces entreprises se sont engagées à redoubler d'efforts pour mettre en œuvre les orientations politiques, y compris la tentative d'obtenir un plus grand "contrôle" des flux et des technologies maritimes.
- 5) Ces entreprises ont déclaré qu'elles chercheraient à coopérer avec les pays européens, tout en gardant à l'esprit une plus grande indépendance et une innovation indépendante.
- 6) Comme le dit COSCO Shipping : "La puissance maritime est inséparable du soutien d'une marine populaire forte". La Chine développe ses moyens maritimes civils dans l'optique d'être déployée dans des conflits armés.



Exercice avec des véhicules militaires amphibies et le navire roro "Bang Shui Dao" de la compagnie China Shipping Group.

7) Les entreprises et les centres européens ont continué à coopérer avec leurs homologues chinois qui sont engagés dans des projets de recherche maritime à double usage et militaire.

8) Malgré une prise de conscience croissante, l'Union européenne ne réagit pas à la politisation et à la militarisation croissantes du secteur maritime chinois.

Le quotidien britannique "Times" titrait le 26 décembre 2022 "La flotte chinoise de navires militarisés - Une menace pour le commerce", et

rappelait, lors de la parution de l'article, que "les navires battant pavillon chinois doivent désormais être construits selon des spécifications militaires, capables de transporter des troupes, des chars, et des engins amphibies, conformément à la doctrine gouvernementale".

Le professeur Holslag craint "qu'alors que l'Union européenne considère la mondialisation et l'ouverture du commerce international comme une fin en soi, pour la Chine, il s'agit plutôt d'un moyen d'étendre son pouvoir politique et militaire. Les ambitions économiques, politiques et militaires de Pékin sont indissociables". Il ajoute que "cela constitue un défi pour l'Union européenne qui, pendant longtemps, s'est attendue à ce que le nationalisme disparaisse, et à ce qu'elle s'appuie, pour son propre intérêt, sur une économie mondiale ouverte, plutôt que sur des politiques de contrôle". Ses recherches mettent en évidence le fait qu'à mesure que la puissance maritime de l'Europe et de l'Occident diminue, celle de la Chine s'accroît.

Il recommandait "qu'à long terme, la société, et pas seulement les gouvernements, doit réduire sa dépendance à l'égard des biens de consommation chinois".

D'un point de vue historique, le professeur Holslag compare "la dépendance de l'Occident à l'égard des biens de consommation fabriqués en Chine à l'utilisation par la Grande-Bretagne du commerce de l'opium pour consolider sa position et son pouvoir impérial sur les Chinois.

Aujourd'hui, c'est un peu l'inverse des guerres de l'opium du XIXe siècle : nous avons une dépendance et une sorte d'accoutumance aux biens de consommation chinois".

Deux ans après ces parutions de 2022, en mai 2024, l'étude du professeur Holslag n'est certainement pas obsolète, la Chine a lancé de nouvelles grandes manœuvres militaires présentées par Pékin comme une "punition" contre le nouveau président taïwanais, Lai Ching-te, élu en janvier dernier, et les forces "indépendantiste" ainsi qu'un "test de ses capacités à prendre le pouvoir" de l'île. Les principaux journaux français, comme Le Figaro, Le Monde, et d'autres, considèrent "pour autant, le risque d'escalade militaire est jugé limité à court terme alors que le géant asiatique tente d'encadrer sa rivalité avec Washington, sur fond de difficultés économiques intérieures grandissantes". "La Chine estime que Taïwan est l'une de ses provinces, qu'elle n'a pas encore réussi à réunifier avec son territoire depuis la fin de la guerre civile et l'arrivée au pouvoir des communistes, en 1949".

Au-delà de Taïwan, l'escalade entre la Chine et Taïwan, est une menace pour la paix du monde.

Naturellement, une situation avec la Chine similaire à celle que l'on connaît actuellement avec la Russie serait une d'une autre magnitude, mais pour les Chinois aussi.

L'Occident achète ce qu'ils produisent, s'il n'achète plus, à quoi bon produire, et vice-versa. Quant au blocage des ports occidentaux où les Chinois sont propriétaires ou co-propriétaires, on peut douter sur l'efficacité durable d'une éventuelle mesure de cet ordre.

Comme le rappelle, le journal maritime Trade Winds "Le renforcement des capacités militaires chinoises n'a rien de caché". Aux Occidentaux de ne pas être naïfs.

Pour aller plus loin

L'étude du professeur Jonathan Holslag : <https://tinyurl.com/Every-ship-a-warship>

Articles relevés dans Marinfos Quotidien du 30 mai 2024 : Construction navale : la Chine domine le monde (comme dans beaucoup d'autres domaines) :

<https://tinyurl.com/3zymd79y>

avec un rapport de BRS sur le sujet :

<https://tinyurl.com/2c8bzvav>

et un article de Naval News :

<https://tinyurl.com/ytkdv7su>



ETS* : comment les armateurs ont-ils pu vivre sans ?

Philippe Le Hardy

* Les "échanges de quotas d'émission" ou ETS (European Trading system).

Sous ce nom anodin se cache un monstre de mesures compliquées que les navires faisant escale dans les ports de l'Europe doivent appliquer.

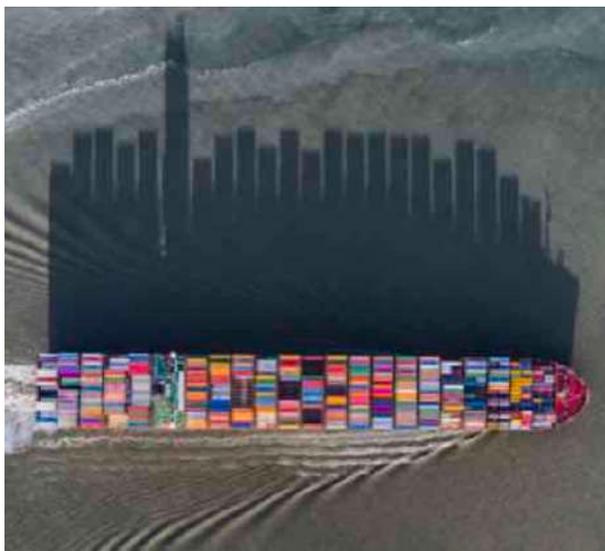
L'écologie semble maintenant avoir le dessus sur tout le reste. Il faut certes protéger la planète, encore faut-il que ce soit de façon raisonnable et à la portée de tous.

Soucieuse d'y participer, l'Europe n'est pas de reste, et -en matière maritime, comme dans tant d'autres- elle a fait preuve d'un zèle sans égal.

Une description détaillée serait longue ... et probablement incompréhensible ; nous allons donc nous contenter d'un petit résumé :

Les fonctionnaires européens sont issus de la fonction publique de leurs pays respectifs, et sont formés à l'école du "pourquoi faire simple quand on peut faire compliqué". Pour eux, la compréhension immédiate d'un texte veut dire qu'ils n'ont pas vraiment fait leur boulot.

Comme le dit un dicton américain : "un éléphant est une souris construite aux spécifications gouvernementales".



Donc, l'Union européenne a décidé de mettre une limite aux émissions nocives. Les navires, comme beaucoup d'autres moyens de transport, industriels ou autres, en produisent. Les armateurs dont les navires -à partir de 5 000 tjb- escalent dans les ports européens doivent maintenant acheter des allocations pour chaque tonne de CO2 émise. Comme une marchandise, elles peuvent être achetées, ou vendues. Si un armateur pollue moins que prévu, il peut vendre son "surplus". Dans le cas inverse, il sera obligé d'acheter des allocations supplémentaires.

Chaque mois, il doit produire un état de sa "consommation". Il leur appartient donc de déterminer la quantité de gaz nocifs émise par chaque navire leur appartenant.

Pour l'instant, la taxation est de 50% des dites émissions, avec une échelle progressive jusqu'en 2027.

Chaque armateur devra donc fournir sa consommation présumée à l'aide d'un système appelé FuelUE Maritime <https://tinyurl.com/43s3a2mc>.

C'est là que la fête commence : les chiffres donnés doivent être vérifiés et approuvés par une Société de classification et de contrôle, tel le Bureau Veritas. Mais, il n'est mentionné nulle part de quels instruments on doit se servir (pour le cas où ils existeraient), et comment le contrôle pourra être effectué. C'est également une porte ouverte à la fraude

(l'imagination de certains armateurs n'ayant d'égale que celle des bureaucrates qui ont pondu un tel système. À Bruxelles, on murmure même que les gens chargés du dossier ne s'y retrouvent pas non plus.

La presse spécialisée a beau faire état de cette situation, les promoteurs du programme persistent et signent, la pétaudière qui va s'en suivre n'étant visiblement pas leur problème.

Les ETS ont donc fait leur entrée dans les labyrinthes des décisions idiotes, rejoignant ainsi la taille des poireaux et la courbure des bananes.

Chapeau bas, mesdames et messieurs les fonctionnaires européens : vous vous êtes surpassés !



Galerie de bateaux

Nous continuons notre revue de bateaux, spécialisés, particuliers, atypiques, originaux ... ou laids !



Le constructeur australien Austral Ltd a obtenu, d'après le magazine maritime Gcaptain, un contrat de 516 millions de dollars, pour la construction du navire du programme de surveillance océanique de la Marine américaine de la classe T-AGOS 25. Marinfos affecte le design de ce bateau dans la catégorie « Navires laids » !

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>