



Les États-Unis peuvent-ils instaurer un protectionnisme maritime ?

Trump a-t-il les moyens d'américaniser le commerce maritime ?

Sébastien d'Aurade

Depuis sa réélection, le Président des États-Unis multiplie les déclarations, parfois fracassantes, sur un contrôle de son pays de son commerce maritime.



Parmi ses trouvailles, relevons une taxe sur les navires construits en Chine et faisant escale aux États-Unis (la majorité), une augmentation substantielle des droits de douane et une nouvelle tentative pour faire payer les paquebots y faisant escale, tous navigant sous pavillon étranger. On reparle aussi - bien sûr- du "Jones Act", nom couramment donné au "Merchant Marine Act" de 1920, passé sous l'impulsion du sénateur Wesley Jones ; cette loi prévoit que toute marchandise partant du territoire américain, et destinée à un autre point de ce territoire, doit obligatoirement être transportée sur un navire battant pavillon américain, construit aux États-Unis, et avec un équipage américain. Cela signifie que les produits manufacturés, le gaz et le pétrole, les céréales, etc. destinés à Porto Rico, Hawaï, l'Alaska, Guam et quelques autres territoires contrôlés, coûtent sensiblement plus cher au consommateur, les coûts du pavillon américain étant largement supérieurs à ceux du marché mondial. Question de choix et de survie dudit pavillon...

Pour exporter son gaz et son pétrole, le pays a besoin des navires étrangers. Point !

Une tentative est déjà en cours pour imposer le "Stars and Stripes" aux plates-formes de forage et d'éolien en mer opérant dans leur ZEE. Difficile, car le pays possède peu de ces engins sous pavillon américain, et n'est pas riche non plus en navires de servitudes, accompagnements indispensables.

Peuvent-ils vraiment s'offrir une telle politique ?

Sur le papier, sans aucun doute. Dans la pratique, c'est autre chose.

Tout d'abord, les États-Unis ne maîtrisent pas le transport de leur commerce international. Les produits manufacturés, surtout en provenance d'Extrême-Orient voyagent sur des navires étrangers, effectivement très souvent construits en Chine. Mais toute taxe supplémentaire ferait augmenter les prix des dits produits d'environ 10 %, selon les économistes, à ajouter aux 10 % de droits de douane parfois mentionnés. Le marché américain peut-il s'offrir de payer 20 % de plus pour ses téléviseurs, appareils de cuisine, ordinateurs, téléphones portables, chaussures et autres vêtements ?

L'industrie lourde (où ce qu'il en reste) est-elle prête à payer plus cher son acier et son aluminium ?

Sans compter la faillite inévitable de nombre d'importateurs. Si les nations touchées prenaient des mesures de rétorsion identiques, les exportateurs du pays, notamment dans le domaine agricole, en pâtiraient immédiatement.

Les croisiéristes verraient augmenter le prix de leurs escapades et pourraient tenter les géants du secteur, comme Carnival, de tourner la difficulté en proposant des vols à bas prix Miami/Nassau, d'où partiraient les paquebots, privant ainsi les ports comme Miami de recettes substantielles...

Récemment, le responsable du commerce extérieur avançait le chiffre de 1,5 million de dollars de taxes pour un navire construit en Chine (un grand porte-conteneurs probablement) faisant escale dans un port américain. Une somme !

L'avis du consommateur

En fin de compte, c'est probablement ce dernier qui décidera, à moins que Donald Trump ne s'enfonçe dans ses théories, quitte à pénaliser ses administrés, y compris ses propres électeurs.

L'expérience a montré qu'il était parfois très obstiné, même si ses proches et ses conseillers n'étaient pas de son avis.

Personne n'aime payer plus cher ses achats, encore moins se passer de quelque chose qui faisait partie de ses habitudes de la vie quotidienne. On enregistre déjà une augmentation du chômage, effet direct des licenciements pratiqués dans l'Administration, dont les collaborateurs sont beaucoup moins protégés que chez nous. Sans compter l'inflation qui ne manquerait pas d'arriver.

L'effet boomerang est bien connu, mais le locataire de la Maison Blanche ne connaît que les clubs de golf...



Pourvu que Trump ne veuille pas mettre la main sur mon petit coin de mer !



Sommaire

- ✓ Trump a-t-il les moyens d'américaniser le commerce maritime ?
- ✓ L'accord fabuleux pour les dockers US
- ✓ Nom de nom !
- ✓ La liberté de navigation menacée
- ✓ La corne de brume
- ✓ Photothèque

La liberté de navigation menacée

Le journal maritime *Lloyd's List* a récemment mis en lumière dans un article les menaces géopolitiques qui pèsent sur la liberté de navigation à travers le monde. *Marinfos* partage le même sentiment. En voici les principaux termes résumés.

"La liberté de navigation, un principe juridique fondamental qui garantit aux navires de tous les pays le droit de naviguer librement dans les eaux internationales, est de plus en plus menacée. Cette menace se manifeste à travers une convergence de facteurs géopolitiques, de préoccupations sécuritaires et d'attaques juridiques de plus en plus fréquentes, qui érodent progressivement ce pilier du droit de la mer et du droit international moderne.

Les attaques physiques contre la liberté de navigation

L'un des aspects les plus visibles de cette situation est l'augmentation des interférences physiques avec le transport maritime commercial. Les attaques des Houthis,

soutenus par l'Iran, en mer Rouge, malgré une annonce de cessez-le-feu, ont mis en lumière la vulnérabilité des routes commerciales maritimes et ont soulevé des questions quant à la capacité de la communauté internationale à garantir la liberté de navigation.

Le fait qu'un acteur non étatique comme les

Houthis ait pu perturber le trafic maritime mondial pendant plus d'un an témoigne de l'évolution de l'équilibre des pouvoirs et de la nécessité de repenser les mécanismes de protection navale. La sécurité des futurs transits maritimes dépend désormais de facteurs politiques et de la volonté des acteurs non étatiques, ce qui crée une incertitude préjudiciable pour le commerce international.



L'érosion du consensus international

Par le passé, les menaces contre la liberté de navigation, telles que la piraterie, ont été efficacement combattues grâce à une coalition internationale unie, dirigée par les États-Unis. Cependant, au cours des quinze dernières années, ce consensus s'est érodé, laissant place à une approche plus fragmentée et nationalisée.

La campagne des Houthis contre le transport maritime illustre ce changement de paradigme. Alors que, par le passé, des États aux intérêts divergents ont pu collaborer pour lutter contre la piraterie, la réponse à la menace houthis a été marquée par une fragmentation des efforts navals et une focalisation sur la protection des intérêts nationaux.

Les attaques juridiques et politiques contre la CNUDM

Outre les attaques physiques, la liberté de navigation est également menacée par des actions juridiques et politiques entreprises par des États souverains. La Chine, notamment, qui a été accusée de saper les principes de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (CNUDM) à travers la construction d'îles artificielles, et des actions comme le déploiement de canons à eau et de lasers contre les navires philippins, remet en question la liberté de navigation en mer de Chine méridionale, tout en contestant les droits souverains des autres États sur les zones économiques exclusives.

La Chine a également cherché à affaiblir la CNUDM en coulisses, en s'opposant à l'inclusion de références à la liberté de navigation dans les résolutions du Conseil de sécurité de l'ONU.

L'émergence de nouveaux défis

Les actions de la Chine ont créé un précédent que d'autres États pourraient être tentés de suivre, comme la Russie qui a évoqué l'idée d'un retrait de la CNUDM. Un membre du parlement russe a récemment critiqué le droit de passage en mer Arctique des navires étrangers, en particulier de la marine américaine. D'ores et déjà tous les navires étrangers sont tenus d'informer les gardes-frontières russes avant d'entrer dans ses eaux territoriales.

Ces développements inquiétants témoignent d'une remise en cause des principes fondamentaux de la liberté de navigation. Si cette tendance se poursuit, elle pourrait conduire à une fragmentation du droit de la mer et à l'émergence de régimes concurrents, avec des conséquences majeures pour le commerce international et la sécurité maritime.



Le futur incertain

L'impact de ces attaques contre la liberté de navigation est particulièrement inquiétant en raison de leur convergence, entre les menaces physiques (comme celles des Houthis), les menaces politiques (comme celles de la Chine et de la Russie), et les attaques juridiques contre les principes fondamentaux du droit maritime. Cette combinaison met en lumière l'effritement des normes internationales qui ont assuré la stabilité et la sécurité des espaces maritimes mondiaux.

L'idée que la liberté de navigation soit un droit fondamental reste présente, même si elle n'a jamais été aussi parfaite que certains l'imaginaient. Le droit maritime a toujours fait face à des tensions entre les principes juridiques et les réalités géopolitiques changeantes. Cependant, l'accumulation de défis juridiques, politiques et sécuritaires représente une menace sérieuse pour la gouvernance des espaces maritimes mondiaux.

Les structures et les principes juridiques qui permettent le commerce mondial sont soumis à des pressions sans précédent depuis la Seconde Guerre mondiale. Si cette tendance se poursuit, cela pourrait mener à l'émergence de systèmes concurrents fondés sur des règles divergentes, modifiant ainsi radicalement les dynamiques commerciales mondiales, les régimes de sécurité, et l'exploitation des ressources maritimes.

Cela pourrait entraîner une instabilité majeure, perturbant profondément le commerce international tel que nous le connaissons".



Pour aller plus loin

Histoire de la Convention des Nations unies sur le droit de la mer : <https://tinyurl.com/CNUD-Histoire>

La convention Montego Bay :

<https://tinyurl.com/CNUD-Convention>



L'accord fabuleux pour les dockers US

Les dockers américains viennent d'accepter, après un vote, un nouveau contrat de travail historique qui devrait assurer la paix dans les ports jusqu'en 2030.



Ce contrat, négocié après une grève de trois jours en octobre dernier, qui a paralysé des dizaines de ports américains, prévoit une augmentation de salaire de 62 % (le taux horaire de base passera de 39\$ à 63\$), et une protection contre l'automatisation dans les ports de la côte Est et du Golfe. Il est salué comme une victoire majeure par le syndicat des dockers (ILA). Le contrat est évalué à 35 milliards de dollars pour les employeurs. L'accord prévoit, néanmoins, l'introduction de certaines technologies pour améliorer l'efficacité. Par exemple, les entreprises pourront utiliser des grues télécommandées, ce qui réduit le temps passé par les travailleurs à monter et descendre des portiques. Ce nouveau contrat représente un compromis crucial entre les demandes des travailleurs pour de meilleurs salaires et protections, et le désir des employeurs d'améliorer l'efficacité des ports américains. Alors que les ports américains sont à la traîne par rapport à ceux d'Europe et d'Asie en matière d'automatisation, ce contrat ouvre la voie à une modernisation progressive tout en préservant les emplois.



La lutte des dockers de refuser les progrès de l'automatisation est-elle gagnable à terme ? Au milieu des années 60, les dockers luttèrent déjà contre le développement du conteneur.

Pour aller plus loin

Le rapport annuel de la Commission du port de New-York (2019-2020) :

<https://tinyurl.com/WaterFront-Com-on-dockers>

Voir le tableau ahurissant de la page 19 montrant que le salaire de la moitié des Dockers des grands navires porte-conteneurs (hors primes !) va de 100,000 \$ à 200,000 \$ et, pour 8,5% d'entre eux, à plus de 300,000 \$... et donc avant l'augmentation prévue !

Nom de nom !

Les États-Unis d'Amérique peuvent-ils décider seuls de changer le nom du golfe du Mexique en golfe d'Amérique ?

Le nom "Golfe du Mexique" est le résultat d'une évolution historique influencée par l'héritage aztèque, et la période coloniale espagnole.

Le décret de le renommer "Golfe d'Amérique" est une décision prise par le Président Donald Trump, à son initiative, écrit Lyna Maaziz, Docteure en droit public, dans un article édité par le Club des juristes.

<https://tinyurl.com/US-Gulf>

L'auteure précise que "Le décret présidentiel veille à préciser les zones spécifiques qui seront rebaptisées "golfe d'Amérique". Il en va ainsi du plateau continental étatsunien qui est le prolongement en mer du territoire terrestre des États fédérés côtiers : Texas, Louisiane, Mississippi, Alabama et Floride. De plus, le changement de nom s'étendra aux eaux à la frontière avec le Mexique, et Cuba".

Pour les professionnels du shipping, c'est "US Gulf" depuis toujours. Dans les relations entre affréteurs et armateurs, pour les positions des navires, il n'a jamais été employé un autre terme que "US Gulf".



Suggestion pour régler ce problème géopolitique :





La corne de brume

"Histoire surréaliste"

Le 30 décembre 2024, le paquebot "Carnival Sunrise" accostait à Charleston en Caroline du Sud, son port d'attache. Rien d'inhabituel ne s'était produit pendant la manœuvre. L'aube brumeuse avait toutefois nécessité l'utilisation de la corne de brume. Dans des conditions de faible visibilité, la corne de brume avertit les autres navires de la présence du paquebot afin d'éviter les collisions.



Mais, pour une passagère qui se trouvait à bord du bateau - une croisière de quatre nuits à destination de Nassau, aux Bahamas - le bruit de la corne de brume l'avait réveillée, et elle n'avait pu retrouver le sommeil ensuite. Elle était suffisamment en colère pour écrire, sur la page Facebook de John Heald, ambassadeur de la marque Carnival chargé à bord des relations avec les passagers, afin de demander une compensation. La sécurité d'un navire et de ses passagers étant toujours la priorité absolue, M. Heald n'a pas pu lui offrir la compensation qu'elle demandait.

Au lieu de cela, il a imaginé, sur sa page Facebook, une conversation fictive, humoristique, où il appellerait le Capitaine du navire pour lui demander de réduire le bruit :

- *Bonjour Capitaine, c'est John.*
- *Quel John ?*
- *John Heald, l'ambassadeur de Carnival Cruises.*
- *Ah oui. Pourquoi m'appellez-vous à la passerelle à 5 heures du matin ?*
- *Désolé de vous déranger, Capitaine, je sais que nous avons un brouillard épais ce matin, et que vous avez utilisé la corne de brume comme l'exige le code maritime, mais une dame m'a écrit, et m'a demandé de vous dire de ne pas actionner la corne de brume parce que cela perturbe son sommeil.*
- *Ne pas actionner la corne de brume !!! Etes-vous stupide ??? Nous avons un épais brouillard, nous devons signaler notre présence, c'est pour la sécurité !!!*

Heald a mis fin à la conversation imaginée, et le capitaine a rattaché.

Il va sans dire que la vie des 3 002 passagers et des 920 membres d'équipage à bord est plus importante que le sommeil d'une cliente, même si elle devrait peut-être emporter des bouchons d'oreille pour ses prochaines croisières afin de ne pas être réveillée à nouveau.

Dans les 650 réponses que le message de M. Heald a reçues, les personnes qui l'ont suivi se sont dites choquées par l'attitude déraisonnable de la passagère qui se plaignait.

- *Je suis actuellement sur le Sunshine, et ma cabine sur le pont 12 se trouve apparemment juste sous la corne de brume. Oui, cela m'a empêché de dormir depuis 3 heures du matin, mais je préfère être réveillé plutôt que de vivre un accident ! Merci de nous protéger, capitaine, a écrit un client de la même croisière.*
- *C'est scandaleux! Comment osez-vous suivre les règles et utiliser les protocoles de sécurité nécessaires pour protéger le navire, les passagers, l'équipage et toute autre personne qui pourrait être à proximité du danger, et réveiller une pauvre dame qui voulait dormir, a ajouté un autre "follower" sur Facebook.*

Pour aller plus loin

La page Facebook de John Heald :

<https://www.facebook.com/JohnHeald/>

Photothèque



"Island Princess" passant de justesse dans les anciennes écluses de Panama.



5 paquebots en même temps à Nassau. Le port de croisière de Nassau salue une nouvelle année record. Avec une capacité potentielle de plus de 30 000 passagers de croisière par jour, le port a accueilli 5,6 millions de croisiéristes en 2024.

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>