

PROGRAMME ASIE

LA FLOTTE MARCHANDE, L'ARME SECRÈTE DE PYONGYANG

PAR QUENTIN NOUGUÉ

DIPLÔMÉ D'IRIS SUP' EN MASTER 2 GÉOPOLITIQUE ET PROSPECTIVE, ET DIPLÔMÉ DU MASTER 2
EN DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE ET GESTION DU RISQUE MARITIME À LILLE

OCTOBRE 2019

ASIA FOCUS #124

Les onze résolutions successives adoptées depuis 2006 contre la Corée du Nord par l'Organisation des Nations unies (ONU) et une politique de rétorsion affirmée des États-Unis, dans le but de l'empêcher d'accéder au statut de puissance nucléaire, se sont jusqu'à présent avérées inefficaces. À la différence des autres sanctions, celles visant directement le secteur maritime nord-coréen ont été votées plus tardivement. Dans les faits, ces mesures n'ont pas eu les effets escomptés puisque, tant sur le plan militaire qu'économique, Pyongyang a fait la démonstration de sa constante adaptation.

Si le régime nord-coréen parvient à faire échec aux sanctions internationales, il le doit en grande partie à une flotte marchande dépassée mais fiable qui utilise de multiples techniques de contournements. Dans cette stratégie, la Corée du Nord a pu également bénéficier de l'assistance d'un réseau international de complicités (États, sociétés, intermédiaires étrangers...)

Bien que l'on ne dispose que de peu d'informations précises à leur sujet, il semble en effet que les voies terrestres et aériennes n'interviennent que de façon très limitée dans les échanges commerciaux de l'État communiste : la première a jusqu'à une date récente été entravée par la fermeture du pont de l'Amitié, véritable cordon ombilical avec la Chine par lequel transitaient 70% des marchandises entre les deux pays (officiellement fermé pour des travaux de maintenance) ; l'autre est trop facilement repérable en raison de plans de vol obligatoires et ne peut concerner de toute façon que des volumes limités. La voie maritime clandestine est donc l'arme essentielle qui permet à la Corée du Nord de financer ses programmes d'armement nucléaire et balistique et, plus accessoirement, d'assurer la survie de sa population.

LA FLOTTE MARCHANDE, ARME SECRÈTE DE PYONGYANG POUR CONTOURNER LES SANCTIONS INTERNATIONALES

Alors même que la Corée du Nord subit le régime de sanctions « *le plus sévère et le plus strict jamais imposé à un État membre de l'ONU au cours du XXI^e siècle* »¹, sa flotte marchande, longtemps demeurée dans l'ombre, s'affirme de plus en plus comme une arme essentielle pour la survie de ses programmes d'armements illicites.

En effet, les navires qui la composent, bien que dépassés technologiquement, arrivent à sillonner une grande partie des eaux asiatiques pour exporter toute une gamme de marchandises prohibées, allant du charbon aux produits textiles, en passant par les produits de la mer. En face, les forces de la communauté internationale (bâtiments de guerre, avions de reconnaissance...) rencontrent d'importantes difficultés pour s'y opposer.

De l'ombre à la lumière ou la montée en puissance de la flotte nord-coréenne

La flotte marchande du régime a longtemps bénéficié d'un certain anonymat. La presse internationale n'en faisait en effet que très rarement état (citons tout de même la médiatisation du cargo *Pong su* qui a révélé qu'une partie de son équipage avait été condamnée en 2005 par la justice australienne pour avoir débarqué près de 125 kilos d'héroïne sur une des plages de l'État de Victoria, situé au sud-est de l'île²) et la recherche académique sur le sujet était pratiquement inexistante (à l'exception notable du travail d'Hazel Smith, professeure adjointe à la *Western Sidney University*, qui était parvenue en 2009 à dresser un premier état des navires nord-coréens concernant leur nombre, leur âge, les entreprises qui les détenaient ainsi que les pavillons qu'ils arboraient³).

¹ *Le Conseil de sécurité impose le régime de sanctions « le plus sévère et le plus strict » à la République populaire démocratique de Corée*, Couverture des réunions et communiqués de presse (8042E SÉANCE – SOIR) – Organisation des Nations Unies, 11 septembre 2017 [consulté le 30 août 2019], disponible sur : <https://www.un.org/press/fr/2017/cs12983.doc.htm>

² Doug Struck, « Heroin Trail Leads to North Korea », *The Washington Post.com*, 12 mai 2003 : <https://www.washingtonpost.com/archive/politics/2003/05/12/heroin-trail-leads-to-north-korea/017fa657-ce96-4eae-b44e-16f9376816ff/>

³ Hazel Smith, « North Korean Shipping : A Potential for WMD Proliferation ? », *The East-West Center.org*, 2009 : <https://www.eastwestcenter.org/publications/north-korean-shipping-potential-wmd-proliferation>

Mais c'est l'incident provoqué par la saisie du *Chong Chon Gang* en juillet 2013 à l'entrée du canal de Panama qui a réellement porté la flotte nord-coréenne sur le devant de la scène. Il a révélé le vaste troc avec plusieurs pays dans le monde auquel, depuis des décennies, se livrait Pyongyang pour irriguer son économie. À bord de ce navire intercepté, les autorités panaméennes avaient découvert, dissimulés sous un chargement de sucre roux, 25 conteneurs (soit environ 240 tonnes) renfermant du matériel militaire cubain : deux missiles complets sol-air Volga et Pechora, neuf fusées en pièces détachées, deux avions de type Mig-21 et 15 moteurs pour ce type d'appareil, « tous fabriquées au milieu du siècle passé et qui devaient être réparés en Corée du Nord en échange de monnaie sonnante et trébuchante, ou de nourriture »⁴. L'affaire s'était soldée par le versement par Pyongyang d'une amende de 700 000 dollars contre la restitution de son embarcation, et par la condamnation du capitaine à une peine de prison ferme pour « avoir menacé la sécurité du canal »⁵.

Aujourd'hui, les presses britannique et américaine publient régulièrement des articles sur le thème de la flotte du régime et certains de leurs journalistes mènent souvent des travaux d'enquête extrêmement poussés. Tel fut par exemple le cas du *Financial Times* en 2017, dans un article intitulé « *North Korea's opaque trading network keeps economy afloat* »⁶, ou plus récemment du *Wall Street Journal* dans son « *Fake Signals and Illegal Flags : How North Korea Uses Clandestine Shipping to Fund Regime* »⁷.

Les pérégrinations du *Chong Chon Gang*

Si l'on se réfère aux registres maritimes internationaux, le *Chong Chon Gang* apportait déjà dans son sillage, avant son arraisonnement au Panama, une réputation défavorable : au début des années 2000, il était repéré du côté de l'Égypte et de l'Iran ; en 2009, il subissait une tentative d'abordage de la part de pirates somaliens qui avait occasionné des blessures chez deux membres d'équipage ; un an plus tard, il naviguait à proximité de

⁴ *Chinpo Shipping : a singaporean financial agent of North Korea*, James Martin Center for Nonproliferation Studies, décembre 2017 [consulté le 30 août 2019] : <http://www.nonproliferation.org/wp-content/uploads/2017/12/op35-part3.pdf>

⁵ « N Korean ship seized with Cuban weapons returns to Cuba », *BBC.com*, 15 février 2014, disponible sur : <https://www.bbc.com/news/world-latin-america-26210187>

⁶ Don Weinland, Yuan Yang, « North Korea's opaque trading network keeps economy afloat », *Financial Times.com*, 13 septembre 2017 : <https://www.ft.com/content/fcec428e-6b55-11e7-b9c7-15af748b60d0>

⁷ Niharika Mandhana, « Fake Signals and Illegal Flags : How North Korea Uses Clandestine Shipping to Fund Regime », *The Wall Street Journal.com*, 28 novembre 2018 : <https://www.wsj.com/articles/fake-signals-and-illegal-flags-how-north-korea-uses-clandestine-shipping-to-fund-regime-1543402289>

l'Ukraine pour s'y livrer à des activités de contrebande de drogue, d'alcool et de cigarettes⁸ ; enfin, en 2012, il faisait une mystérieuse escale dans le port de Tartous en Syrie (enclave militaire russe), sans que l'on ait jamais réussi à savoir précisément quel type de transaction avait été réalisé⁹.

Pour l'essentiel, ce cargo a surtout opéré en Asie, avec néanmoins quelques déplacements en Afrique de l'Est, dans la péninsule arabique et au Brésil. La veille de son départ pour Cuba en 2013, il était amarré dans le port de Vostochny, à l'est de la Russie¹⁰.

Des navires de commerce fiables malgré leur vétusté

Dans les faits, la situation de la flotte marchande du régime peut paraître paradoxale : en effet, même si elle est majoritairement composée de navires d'occasion, sujets à des avaries fréquentes, elle conserve une efficacité redoutable dans l'art d'exporter des marchandises interdites à l'étranger. En face, les avions et navires engagés contre elles par la communauté internationale peinent à la suivre dans une région où le trafic maritime est particulièrement dense.

- Une flotte relativement nombreuse mais technologiquement dépassée

Une grande opacité recouvre les statistiques sur la Corée du Nord dans le domaine maritime et nous nous sommes cantonnés aux seules sources, peu nombreuses mais fiables, qui sont fournies par le système d'identification européen sur l'état des navires (*Equasis*) et l'assureur anglais *Lloyd's*.

La flotte marchande du régime compterait actuellement **225 navires en activité**, parmi lesquels 176 cargos. Ce chiffre placerait la Corée du Nord à la 32^e place mondiale par le nombre d'embarcations, derrière la Belgique (263) et l'Iran (238)¹¹.

Il s'agit d'une flotte vieillissante – environ 32 ans de moyenne d'âge contre 14,3 pour le reste du monde - dont le nombre global des navires ne cesse de diminuer depuis 2008,

⁸ Oren Dorell, « North Korea ship held in Panama has a colorful past », *USA Today.com*, 18 juillet 2013 : <https://eu.usatoday.com/story/news/world/2013/07/17/n-korea-ship-checkered-history/2524479/>

⁹ Lomi Kriel, « Panama finds weapons on North Korean ship coming from Cuba », *Reuters.com*, 17 juillet 2013 : <https://www.reuters.com/article/uk-panama-northkorea/panama-finds-weapons-on-north-korean-ship-coming-from-cuba-idUKBRE96F0WD20130717>

¹⁰ *Ibid.*

¹¹ *Review of Maritime Transport 2017*, United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD), octobre 2017 : https://unctad.org/en/publicationslibrary/rmt2017_en.pdf

cette diminution étant partiellement compensée par l'acquisition de navires d'occasion qui sont pour la plupart à usages multiples et de petite taille. À la différence de ceux qui ont été mis au rebut et dont les capacités de chargement oscillent entre 6000 et 17 000 tonnes, ces nouvelles embarcations affichent une jauge brute inférieure, allant de 1500 à 3000 tonnes.

Cette tendance à acheter des navires moins volumineux est allée de pair avec une nette intensification de l'activité commerciale de proximité puisqu'entre 2009 et 2014 les voyages effectués dans la région auraient augmenté de 79%. Parallèlement, le nombre de déplacements au long cours a chuté, se limitant pour l'essentiel à la contrebande d'armes¹².

Cette efficacité commerciale peut surprendre, si on considère l'obsolescence d'une flotte classée « à très haut risque » en termes de sécurité par le mémorandum d'entente de Tokyo sur le contrôle des navires par l'État du port (pour la période 2018-juin 2019, elle partageait les dernières positions avec des pays comme la Micronésie, la Palaos et la Tanzanie)¹³.

L'acquisition par Pyongyang de navires à l'étranger

Si la Corée du Nord dispose de plusieurs chantiers navals sur son territoire, ses capacités de production demeurent très limitées (la dernière embarcation commerciale mise en service a été le *cargo Ja Ryok* en avril 2017).

Aussi pour renouveler les effectifs de sa flotte, Pyongyang doit aussi s'approvisionner sur les marchés internationaux : Japon, Chine, Corée du Sud, Allemagne, Finlande ou encore Brésil.

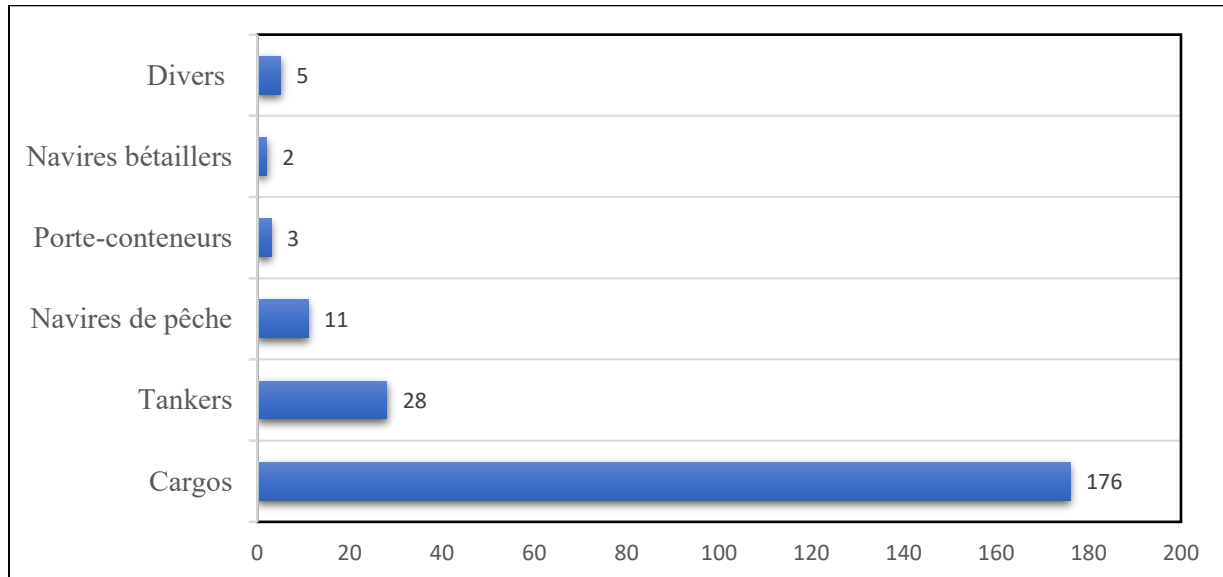
Par ailleurs, nous avons personnellement mené une étude approfondie dans le secteur des navires d'occasion (*Maritime Sales Inc, Ocean Marine Brokerage services, YachtWorld...*) qui nous a permis de déterminer les prix auxquels se négocient les modèles privilégiés par le régime nord-coréen (en fonction de leur contenance, de leur dimension,

¹² Rapport final présenté par le Groupe d'experts en application de la résolution 2141, Organisation des Nations Unies, p.47, 23 février 2015 : <https://www.undocs.org/fr/S/2015/131>

¹³ Site du Mémorandum d'entente de Tokyo sur le contrôle des navires par l'État du port (Tokyo Mou) : <http://www.tokyo-mou.org/doc/Flag%20performance%20list%202017.pdf>

de leur âge ainsi que de leur état d'usure) : pour les cargos polyvalents, les sommes demandées oscillent entre 700 000 et 1,5 million de dollars ; s'agissant des pétroliers, les tarifs fixés ne dépassent guère le million de dollars.

Composition de la flotte marchande nord-coréenne



Source : Lloyd's et Equasis

- Une flotte qui reste largement opérationnelle

Selon un rapport du groupe d'experts onusiens, la flotte marchande nord-coréenne aurait généré au cours de l'année 2017 près de 200 millions de dollars de recettes, en exportant toute une série d'articles prohibés (charbon, fer, plomb, fruits de mer, produits textiles...), essentiellement vers des pays comme la Chine, la Russie, la Birmanie, le Vietnam et, dans une moindre mesure, l'Indonésie¹⁴. Ce chiffre ne tient toutefois pas compte des marchandises qui « *n'ont pas été détectées ou signalées par les États membres ou qui ont été signalées, sciemment ou par erreur, comme des importations issues de pays tiers autres que la Corée du Nord* »¹⁵.

Dans ce contexte, elle tire d'abord profit pour se camoufler de l'immensité de la zone pacifique et de son trafic maritime intense. La coalition des sept pays (Japon, Corée du Sud, Nouvelle-Zélande, Grande-Bretagne entre autres) réunie sous l'égide des États-Unis

¹⁴ Rapport final présenté par le Groupe d'experts en application de la résolution 2345, Organisation des Nations Unies, p.17, 5 mars 2018 : <https://www.undocs.org/fr/S/2018/171>

¹⁵ *Ibid.*

a pour l'instant du mal à enrayer les mouvements des navires nord-coréens, ce d'autant que certaines zones maritimes sont interdites de survol aux aéronefs militaires étrangers (notamment la zone économique exclusive chinoise, sauf à bénéficier d'une autorisation expresse de Pékin¹⁶). À cela s'ajoute l'utilisation faite par Pyongyang de toute une série de techniques de contournement, auxquelles nous consacrerons une analyse plus détaillée dans la partie suivante.

Les conteneurs secrets du régime

Rompue aux techniques de dissimulation les plus diverses, la Corée du Nord se livre de plus en plus à l'acheminement de marchandises interdites (drogue, cigarettes, objets de contrefaçon...) dans des conteneurs embarqués sur des navires appartenant à des compagnies maritimes respectables qui les transportent à leur insu. « *C'est très anonyme et donc très difficile à identifier* », reconnaît Hugh Griffiths, spécialiste des trafics illicites à l'Institut international de recherche sur la paix de Stockholm (SIPRI) et coordonnateur des experts chargés du dossier nord-coréen¹⁷.

Par ce procédé, Pyongyang a réussi à expédier jusque dans le port de Kaohsiung à Taïwan pour un million de dollars de cigarettes. Plus récemment, ce sont les autorités des Émirats arabes unis qui ont saisi plusieurs conteneurs nord-coréens dont certains étaient destinés à l'Érythrée, pays qui entretient des liens militaires étroits avec la Corée du Nord depuis la fin des années 70 (guerre de l'Ogaden)¹⁸. L'une des hantises des services de sécurité américains est que l'un de ces conteneurs transportant des armes de destruction massive n'atteigne les États-Unis¹⁹.

¹⁶ Conférences de l'IREDIÉS, Usages pacifiques et militaires de la zone économique exclusive : étude des obligations des États côtiers et non côtiers de tenir dûment compte des droits des autres États en vertu de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, IREDIES Conference Papers, n°1/2018 - Université Paris1 : https://www.pantheonsorbonne.fr/fileadmin/IREDIÉS/Couvertures_publications/Conference_Paper_IREDIE_S_n.1-2018.pdf

¹⁷ « Comment la Corée du Nord survit grâce au... troc d'armes », *Challenges.fr*, 18 juillet 2013 : https://www.challenges.fr/economie/comment-la-coree-du-nord-survit-grace-au-troc-d-armes_186753

¹⁸ Leo Byrne, « How North Korea's sanctions evasion at sea has evolved over time », *NK News.org*, 10 avril 2019 : <https://www.nknews.org/2019/04/how-north-koreas-sanctions-evasion-at-sea-has-evolved-over-time/>

¹⁹ Jon Lockett, « North Korea could sneak nukes into US inside shipping containers, expert claims », *The Sun.co.uk*, 5 mai 2017 : <https://www.thesun.co.uk/news/3490947/north-korea-nukes-us-shipping-containers/>

DES PARADES EFFICACES PERMETTANT À LA FLOTTE NORD-CORÉENNE D'OPÉRER À L'ÉTRANGER

En dépit des très nombreuses restrictions qui lui sont infligées pour la dissuader de poursuivre l'exécution de programmes d'armements illicites, la Corée du Nord se considère comme traitée en paria et reste déterminée à mettre au point des technologies balistiques et nucléaires toujours plus perfectionnées.

Jusqu'ici cependant, le régime des sanctions internationales n'a pas produit les effets escomptés essentiellement grâce à son secteur maritime qui demeure pratiquement intact. On trouve à cela plusieurs raisons : tout d'abord, elle a conçu des tactiques qui lui permettent de contourner efficacement les résolutions onusiennes ; d'autre part, elle bénéficie d'un réseau international de complicités qui facilite la mise en œuvre des différents stratagèmes générateurs de revenus illicites ; enfin, elle profite du faible niveau d'application des sanctions de l'ONU par certains de ses États membres.

Un éventail varié de techniques de dissimulation des navires nord-coréens

- Les sociétés-écrans

Sous le terme de société-écran, on désigne une entité fictive spécialement créée dans le but de dissimuler l'identité de son ou de ses véritables propriétaires grâce à l'utilisation de prête-noms (administrateurs locaux ne jouant aucun rôle réel) ou par l'usage d'actions au porteur (titre de propriété anonyme).

C'est ainsi que la Corée du Nord a constitué un vaste réseau de sociétés-écrans réparties dans un certain nombre de juridictions ne participant pas à l'échange effectif de renseignements²⁰. La région de Hong Kong par exemple en hébergerait à elle seule plus de 160²¹.

Pour rendre leur repérage compliqué, ces structures sont éphémères. Celles qui ont pu être extraites des registres d'immatriculation des navires nord-coréens affichent une date

²⁰ Les principales juridictions concernées sont : Hong Kong, les îles Vierges britanniques, les Samoa, le Panama, les Bahamas et les Seychelles.

²¹ Joshua Berlinger, « Hiding in plain sight: Why Hong Kong is a preferred spot for North Korea's money launderers », *CNN.com*, 4 décembre 2017 : <https://edition.cnn.com/2017/10/16/asia/hong-kong-north-korea/index.html>

de création récente et ont une durée de vie limitée, n'excédant pas en moyenne 2 ans. Le cargo *Dolphin 26*, propriété de Pyongyang, a de la sorte été officiellement détenu par cinq sociétés différentes au cours de ces 8 dernières années²².

Mais, malgré sa sophistication, ce système souffre de plusieurs faiblesses, parmi lesquelles le recours réitéré aux mêmes intermédiaires étrangers. C'est le cas de la compagnie hongkongaise *Orion House Services Limited*, citée dans l'affaire dite des Panama Papers, scandale financier révélé en 2016 par un consortium international de journalistes d'investigation. Nous avons découvert par recoupement que cette compagnie avait créé pour le compte de la Corée du Nord au moins 11 sociétés-écrans, dont la majorité est domiciliée dans les îles Vierges britanniques²³.

Hong Kong, hub mondial pour les sociétés-écrans

Hong Kong est à l'heure actuelle la troisième place financière mondiale et elle s'est positionnée comme le centre de financement offshore de la Chine continentale. Au cours de l'année 2017, plus de 160 000 sociétés s'y sont incorporées²⁴. Pour assister les créateurs d'entreprises étrangers, elle offre un vaste réseau de compagnies qui, à l'image d'*Orion House Services Limited*, s'occupent de tout : inscription de la firme au registre du commerce, ouverture d'un compte bancaire, fourniture d'un *company secretary* (agent autorisé à représenter la structure auprès des autorités locales) et réception de son courrier²⁵.

Depuis le début des années 2010, Pyongyang a fait de cette région chinoise au statut particulier l'une de ses bases principales pour contourner les sanctions décrétées à son encontre²⁶.

Récemment cependant, l'environnement juridique y a évolué en sa défaveur. Le gouvernement hongkongais a en effet amendé sa loi sur les sociétés (*Companies Ordinance*

²² Equasis navire *Dolphin 26* : <http://www.equasis.org/EquasisWeb/public/HomePage>

²³ Offshore Leaks Database – Orion House Services Limited, disponible sur : <https://offshoreleaks.icij.org/nodes/11001746>.

²⁴ « Proliferation of Shell Companies Sparks Calls For Crackdown in Hong Kong » *Radio Free Asia.org*, 28 février 2019 : <https://www.rfa.org/english/news/china/proliferation-of-shell-companies-02282019095338.html>

²⁵ Informations obtenues sur le site de la Hai Yang Company Secretary Limited, company secretary basée à Hong Kong : <https://societehk.com/>

²⁶ Kelvin Chan, « How Hong Kong plays the middleman in helping North Korea evade sanctions », *National Post.com*, 22 mars 2018 : <https://nationalpost.com/news/world/nkorean-sanctions-evasions-reveal-hong-kongs-middleman-role>

- Cap 622) afin de satisfaire aux demandes pressantes du Groupe d'action financière, organisme intergouvernemental de lutte contre le blanchiment d'argent et le financement du terrorisme. Le nouveau texte impose dorénavant aux véritables propriétaires des sociétés une plus grande transparence, prévoyant notamment la délivrance de certaines de leurs informations personnelles (lieu de résidence, copie des papiers d'identité...) ²⁷.

- Les pavillons de complaisance

L'expression « *pavillon de complaisance* » désigne l'immatriculation d'un navire auprès d'un État autre que celui dont le propriétaire est ressortissant. Grâce à cet artifice, le cargo *Jie Shun* immatriculé au Cambodge est parvenu en août 2016 à atteindre l'extrémité sud du canal de Suez, ayant à son bord 30 000 lance-roquettes et composants divers pour une valeur totale de 26 millions de dollars ²⁸.

Selon une étude menée la même année par le *Center for Advanced Defense Studies* (C4ADS), organisation américaine à but non lucratif spécialisée dans le domaine des conflits et de la sécurité, 64% de la flotte marchande communiste était ainsi enregistrée auprès de pays de libre immatriculation ²⁹.

Dans cette entreprise, Pyongyang a pu s'appuyer sur un vaste réseau d'agents, d'intermédiaires et de sociétés complices, disséminés à travers une dizaine d'États dans le monde. À titre d'exemple, on sait que des ressortissants chinois impliqués dans le trafic d'armes nord-coréennes ont occupé durant plusieurs mois des postes clés au sein des administrations maritimes du Sierra Leone et du Panama, ce qui leur a permis d'enregistrer des navires étrangers sous les pavillons de ces deux pays ³⁰. À Singapour de même, deux entreprises locales étroitement liées au « *royaume ermite* » – *Senat Shipping*

²⁷ David S. Lee, « How changes to Hong Kong law could make life harder for North Korean companies », *NK News.org*, 13 mars 2018 : <https://www.nknews.org/2018/03/how-changes-to-hong-kong-law-could-make-life-harder-for-north-korean-companies/>

²⁸ Joby Warrick, « A North Korean ship was seized off Egypt with a huge cache of weapons destined for a surprising buyer », *The Washington Post.com*, 1^{er} octobre 2017 : https://www.washingtonpost.com/world/national-security/a-north-korean-ship-was-seized-off-egypt-with-a-huge-cache-of-weapons-destined-for-a-surprising-buyer/2017/10/01/d9a4e06e-a46d-11e7-b14f-f41773cd5a14_story.html

²⁹ *In China's shadow, Exposing North Korean Overseas Networks*, Center for Advanced Defense Studies, 19 septembre 2016 :

<https://static1.squarespace.com/static/566ef8b4d8af107232d5358a/t/57dfe74acd0f68d629357306/1474291539480/In+China%27s+Shadow.pdf>

³⁰ James Byrne, « The Sailors of Panama – Project Sandstone » *Rusi.org*, 2019 : https://safety4sea.com/wp-content/uploads/2019/05/RUSI-The-Sailors-of-Panama-Project-Sandstone-2019_05.pdf

et *Korasia* – ont géré pendant plusieurs années les registres d'immatriculation des îles Kiribati, de Niue, des Tuvalu et de la Mongolie³¹.

La Corée du Nord a aussi pu emprunter ponctuellement le pavillon d'autres nations sans y avoir été préalablement autorisée. Ce fait est attesté par la découverte récente d'une vingtaine d'embarcations nord-coréennes qui ont arboré illégalement la bannière des îles Fidji³².

À bien des égards, cette utilisation des pavillons de complaisance peut être rapprochée du cas iranien. En 2012, une société basée à Dubaï (*Philtex*), légalement autorisée à délivrer le pavillon de la Tanzanie, avait frauduleusement enregistré sur les registres de cet État, des dizaines de pétroliers iraniens afin de leur permettre d'atteindre des ports étrangers³³.

Les amis singapouriens de Pyongyang

Durant presque une décennie (de 2003 à juillet 2013), la Corée du Nord a entretenu des liens privilégiés avec un groupe d'individus basés à Singapour qui l'ont aidée dans plusieurs de ses opérations maritimes illégales (notamment dans l'obtention de pavillons de complaisance)³⁴. Ce réseau se décomposait de la manière suivante :

À sa tête, se trouvaient Lai Yong Chian (également connu sous le nom de Leonard Lai) et sa femme Sun Ya, tous deux anciens propriétaires de la société *Senat Shipping* identifiée comme ayant participé à la gestion ainsi qu'à l'exploitation de navires directement associés au régime, dont le *Chong Chon Gang* sur lequel nous nous sommes précédemment attardés. Ce couple avait antérieurement fait en Chine l'éloge des équipages nord-coréens

³¹ Andrea Berger, « North Korea's Friends in Singapore Running Flags of Convenience », *38North.org*, 2015 : <https://www.38north.org/2015/06/aberger062215/>

³² Charlotte Greenfield, « Pacific nations crack down on North Korean ships as Fiji probes more than 20 vessels », *Reuters.com*, 15 septembre 2017 : <https://www.reuters.com/article/us-northkorea-missiles-pacific-shipping/pacific-nations-crack-down-on-north-korean-ships-as-fiji-probes-more-than-20-vessels-idUSKCN1BQ0ZQ>

³³ Sara Perlangeli, « Flagging down North Korea on the High Seas », *Rusi.org*, 29 mars 2018 : <https://rusi.org/commentary/flagging-down-north-korea-high-seas>

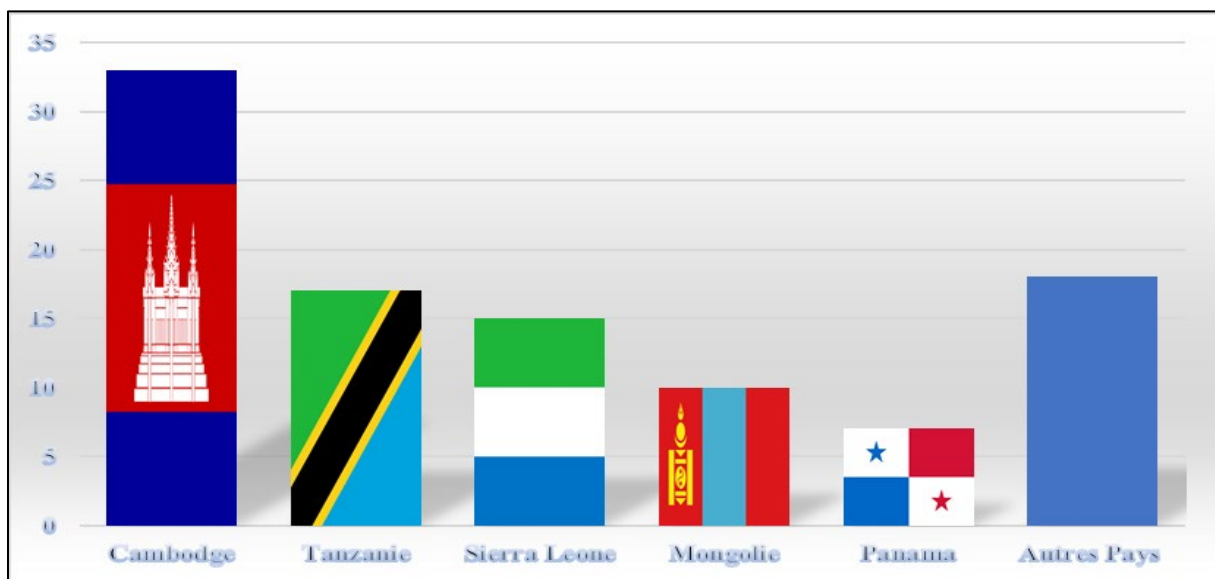
³⁴ *Rapport final présenté par le Groupe d'experts en application de la résolution 2141*, Organisation des Nations Unies, 23 février 2015 : <https://www.undocs.org/fr/S/2015/131>

et avait encouragé, devant la Fédération du commerce singapourien, les entreprises étrangères à venir investir en Corée du Nord³⁵.

Deux autres de leurs compatriotes (Chong Koy Sen et Lim Mei Peng) étaient liés à leurs activités. Ils étaient gérants de l'entreprise *Korasia*, déjà impliquée dans l'affrètement d'embarcations pour le régime nord-coréen. À partir de 2001, cette société avait en outre été désignée par Pyongyang pour explorer des gisements puis extraire du pétrole au nord-est du pays, sur une zone d'environ 6000m². Jamais auparavant une entité extérieure n'avait obtenu un tel accord de la part de la Corée du Nord. L'exploitation devait porter sur des réserves estimées à plus de 10 millions de barils³⁶.

Immatriculation des navires nord-coréens en 2017

Échantillon de 100 navires



Source : Equasis

- Falsification de l'identité des navires et de la documentation afférente

Les navires atteignant une certaine jauge brute sont dans l'obligation de faire figurer leur nom et numéro OMI (code d'identification unique composé de sept chiffres permettant

³⁵ « US blacklists Singapore shipping firm over North Korean weapons smuggling », *The Guardian.com*, 24 juillet 2015 : <https://www.theguardian.com/world/2015/jul/24/us-blacklists-singapore-shipping-firm-over-north-korean-weapons-smuggling>

³⁶ Keun Wook Paik, « North Korea and Seabed Petroleum », *Chatham House.org*, 15 juin 2015 : https://www.wilsoncenter.org/sites/default/files/Keun_Wook_Paik.pdf

d'identifier précisément chaque embarcation) sur un endroit visible de la coque. Ce numéro est invariant, quels que soient les changements de propriétaire, de pavillon ou de nom.

Ignorant délibérément cette réglementation, plusieurs navires battant pavillon nord-coréen ont recouvert de peinture les noms et numéros d'identification dans le but manifeste de camoufler leur identité et de se faire passer pour des navires différents. Un cas démonstratif de ce type de pratiques nous est donné par le pétrolier *Yuk Tung*. Pendant plusieurs mois, il a usurpé l'identité du *Haika* qui battait pavillon comorien et qui effectuait son dernier voyage depuis le golfe de Guinée jusqu'aux chantiers de démolition de Chittagong au Bangladesh. On notera que les deux embarcations étaient jumelles, construites la même année par le même fabricant et qu'elles avaient le même tonnage et les mêmes équipements de bord. Enfin, pour parachever la supercherie, les autorités maritimes de Pyongyang s'étaient procuré de faux certificats d'immatriculation à l'étranger.

L'imposture n'avait pas éveillé les soupçons des banques mondiales et régionales qui avaient facilité les transactions financières associées à ses opérations illégales, et pas davantage ceux des assureurs qui avaient fourni de bonne foi une couverture d'assurance au *Yuk Tung*.

- Les compagnies d'assurance maritime :

Pour pouvoir accéder aux principaux ports mondiaux, chaque navire de commerce doit impérativement être muni d'une police d'assurance valide. Cette dernière peut être contractée auprès d'un P&I Club (*Protection and Indemnity Club*), mutuelle créée par des armateurs et dont la spécialisation est la couverture des risques maritimes majeurs.

Parmi les P&I Clubs renommés, cinq au moins sont suspectés d'avoir assuré des navires nord-coréens : le *London* (Royaume-Uni), le *Skuld* (Norvège), le *Korean* (Corée du Sud), le *Raetsmarine* (Pays-Bas) et le *West of England* (Luxembourg)³⁷.

³⁷ Robert Huish, « How to sink the Hermit kingdom : improving maritime sanctions against North Korea », *Canadian Naval Review.ca*, 2017 : <http://www.navalreview.ca/wp-content/uploads/public/vol13num2/vol13num2art1.pdf>

Pyongyang fait aussi occasionnellement appel à des entités étrangères dépourvues de toute licence officielle, comme la société *DGS Marine Group* établie au Liechtenstein qui a délivré des certificats d'assurance pour au moins deux cargos nord-coréens (le *Min Hae* et le *Dong Nam 1*)³⁸.

Le choix qu'ont fait ces compagnies d'assurer des navires liés à la Corée du Nord est motivé par la faiblesse des sanctions encourues au regard du gain financier qu'elles peuvent en espérer. C'est ainsi qu'entre 2009 et 2011, l'assureur new-yorkais *Navigators* a récolté près d'un million de dollars de primes d'assurance de la part de l'État communiste, bien loin de l'amende de 271 000 dollars que lui a infligée quatre ans plus tard le Département du Trésor des États-Unis pour avoir enfreint l'ordre exécutif 13466, directive écrite émanant du président américain lui-même et interdisant expressément à ses concitoyens de traiter avec Pyongyang³⁹.

La société *DGS Marine Group*

La société *DGS Marine Group*, également connue sous le nom de *British European and Overseas P&I*, était une compagnie d'assurance maritime à l'origine domiciliée au Liechtenstein. En juin 2012, une enquête menée par la presse britannique (notamment *The Daily Telegraph*) avait permis de découvrir que cette société avait, en violation des règlements européens et américains applicables dans ce domaine, délivré des certificats d'assurance pour plusieurs navires iraniens chargés d'exporter du pétrole vers la Syrie⁴⁰.

Quelques mois après la publication de ces informations, les autorités financières de la principauté ont annoncé que *DGS Marine* n'avait jamais obtenu les autorisations nécessaires pour y exercer le métier d'assureur et que, depuis, son siège avait été précipitamment transféré dans les îles Vierges Britanniques.

³⁸ Rapport final présenté par le Groupe d'experts en application de la résolution 2276, Organisation des Nations Unies, 27 février 2017 : <https://www.undocs.org/fr/S/2017/150>

³⁹ Elizabeth Shim, « New York marine insurance company fined for North Korea dealings », *UPI.com*, 7 août 2015 : https://www.upi.com/Top_News/World-News/2015/08/07/New-York-marine-insurance-company-fined-for-North-Korea-dealings/6271438971137/

⁴⁰ Colin Freeman, « British businessman accused of insuring oil tankers "involved in undermining sanctions against Syria" », *The Telegraph.co.uk*, 23 juin 2012 : <https://www.telegraph.co.uk/news/worldnews/middleeast/syria/9351309/British-businessman-accused-of-insuring-oil-tankers-involved-in-undermining-sanctions-against-Syria.html>

Par ailleurs, le groupe d'experts du Conseil de sécurité des Nations unies a recueilli des preuves établissant que cette même entité avait à maintes reprises falsifié ses rapports financiers annuels pour masquer une situation économique précaire et l'absence de fonds propres suffisants⁴¹.

La compagnie fut dissoute durant l'été 2016, à la suite de la mort prématurée de son propriétaire⁴².

- Le système d'identification automatique :

Le système d'identification automatique des navires (AIS selon l'acronyme anglais) est un outil spécialement conçu pour prévenir les abordages en mer, optimiser les échanges de données de navigation et améliorer le contrôle du trafic maritime. La Convention SOLAS pour la sauvegarde de la vie humaine en mer impose à leurs propriétaires son installation à bord des embarcations d'une jauge brute supérieure à 300 tonnes.

Mais ce dispositif peut être facilement désactivé par l'équipage. C'est ce stratagème qu'utilisent certains navires nord-coréens qui veulent accéder à des ports étrangers ou emprunter des itinéraires qui leur sont interdits. Il a permis, en septembre dernier, au cargo *Kwang Myong* d'accoster à Longkou, ville côtière du nord-est de la Chine, après avoir disparu des écrans radars pendant plusieurs jours.

Cependant, cette dissimulation prolongée et volontaire de navires a eu comme corollaire d'avoir accentué le risque de collisions avec d'autres embarcations naviguant à proximité. En moins d'un mois, Pyongyang en aurait ainsi perdu deux : la première – *Chong Gen* – en pleine mer de Chine orientale ; l'autre – *Kum San* – près du port de Lianyungang, au nord-est de la Chine.

- Le recours à la technologie Blockchain comme moyen de financement

La blockchain peut être définie comme « une technologie de stockage et de transmission d'informations, transparente, sécurisée et fonctionnant sans organe central de contrôle (son

⁴¹ *Ibid.*

⁴² Jim Mulrenan, « UK suspends its move to dissolve DGS Marine group », *TradeWinds.com*, 31 mai 2017 : <https://www.tradewindsnews.com/insurance/uk-suspends-its-move-to-dissolve-dgs-marine-group/2-1-94323>

architecture est décentralisée) »⁴³. De ce concept découle celui de crypto monnaie. Générée par un logiciel en open source, cette monnaie alternative se distingue par son anonymat, sa facilité à être encaissée ainsi que les difficultés à la tracer.

Au cours de ces dernières années, la Corée du Nord est devenue l'un des principaux utilisateurs de monnaies virtuelles dans le monde (Bitcoin, Monero, Ethereum ou encore XRP). Il s'agissait d'en faire pour elle un outil important lui permettant d'échapper aux restrictions financières imposées par la communauté internationale⁴⁴.

Bien plus encore, sous couvert d'une fausse plateforme de blockchain (*Marine Chain*) « utilisant sa propre cryptomonnaie pour faciliter l'achat et la vente de navires dans le monde entier au moyen de la tokénisation numérique », Pyongyang est parvenu à récolter l'équivalent de plusieurs centaines de milliers de dollars contribuant au financement d'une partie de ses opérations maritimes illégales. Le directeur général de la structure était un Singapourien du nom de « Capitaine » Jonathan Foong. D'après un rapport d'une équipe d'analystes en cybersécurité (*Recorded Future's Insikt group*), cet individu aurait dans le passé collaboré avec Leonard Lai, un compatriote qui s'était vu reproché d'avoir aidé la Corée du Nord à contourner le régime des sanctions internationales (cf. le paragraphe sur « les amis singapouriens de Pyongyang »)⁴⁵.

- Les transferts de navire à navire

Enfin, pour s'approvisionner clandestinement en combustible, la Corée du Nord a recours au transfert de navire à navire. Cette pratique qui est strictement encadrée par l'Organisation maritime internationale (OMI) consiste à transvaser en haute mer du pétrole, du gaz naturel ou des dérivés du pétrole brut entre deux navires placés côte à côte, à l'arrêt ou en déplacement⁴⁶.

⁴³ Définition de la Blockchain issue du site Journal du Net : <https://www.journaldunet.com/economie/finance/1195520-blockchain-avril-2019/>

⁴⁴ Julie Zaugg, « Pyongyang se finance en volant des cryptomonnaies », *Le Temps.ch*, 6 novembre 2018 : <https://www.letemps.ch/economie/pyongyang-se-finance-volant-cryptomonnaies>

⁴⁵ *Shifting Patterns in Internet Use Reveal Adaptable and Innovative North Korean Ruling Elite*, Recorded Future's Insikt group, 2018 : <https://go.recordedfuture.com/hubfs/reports/cta-2018-1025.pdf>

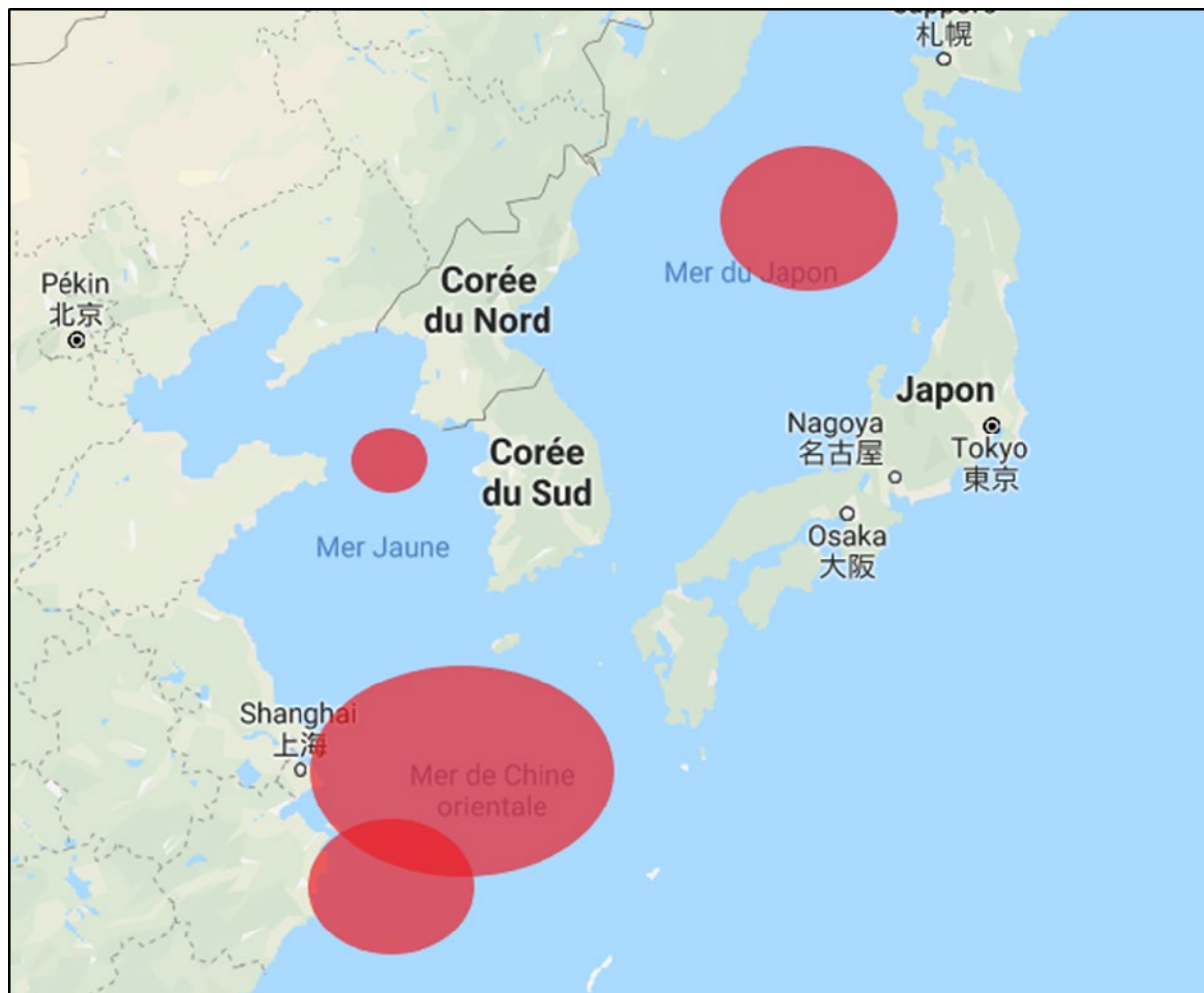
⁴⁶ Chapitre 8 de la Convention internationale pour la prévention de la pollution marine par les navires (Marpol), Organisation maritime internationale, 2012 : http://www.intertanko.com/Global/admin_WeeklyNews/Gilchrist%20SafeSTS.pdf

Or, depuis 2018, plus de 150 transbordements suspects attribués à la Corée du Nord ont été dénombrés par les satellites de reconnaissance américains et la marine japonaise. Les principaux lieux de jonction identifiés correspondaient aux eaux situées au large du port de Shanghai, à la partie ouest de la mer Jaune et au nord de la mer du Japon. Un des derniers transbordements authentifiés se serait produit entre le navire nord-coréen *Chon Mon San* et le pétrolier *Xin Yuan 18* battant pavillon des Maldives.

Dans l'ensemble, seul un nombre restreint d'agents et de partenaires étrangers paraît avoir été partie prenante dans ce type d'opérations. Un des principaux était, à Taïwan, le propriétaire de plusieurs entreprises de pêche locales – dénommé *Chen Shih-hsien* – qui aurait affrété, sous couvert d'une société-écran implantée dans les îles Marshall, le tanker hongkongais *Lighthouse Winmore* pour ravitailler Pyongyang⁴⁷. En Chine, ce sont des trafiquants d'armes proches du régime nord-coréen (cf. paragraphe sur les pavillons de complaisance) qui auraient collaboré avec lui par l'entremise du *Koti* immatriculé au Panama⁴⁸.

⁴⁷ « Taiwanese businessman charged over illegal oil sales to North Korea », *South China Morning Post.com*, 5 juillet 2018 : <https://www.scmp.com/news/china/diplomacy-defence/article/2153891/taiwanese-businessman-charged-over-illegal-oil-sales>

⁴⁸ Leo Byrne, James Byrne, « Seized oil tanker linked to N. Korean networks, investigation reveals », *NK News.org*, 3 janvier 2018 : <https://www.nknews.org/2018/01/seized-oil-tanker-linked-to-n-korean-networks-investigation-reveals/>

Carte des transferts de navire à navire

Source : Département du Trésor des États-Unis

Le réseau taïwanais

Pendant ces deux dernières années, Taïwan a été l'un des principaux sièges de la contrebande de pétrole à destination de la Corée du Nord. Le groupe d'experts onusiens y a identifié une série de compagnies et d'individus, dont *Chen Shih-hsien* qui s'est récemment suicidé, accusés d'avoir directement enfreint les sanctions internationales⁴⁹.

Ces experts ont constaté que ces trafiquants utilisaient les mêmes méthodes que la Corée du Nord : ils contrôlaient leurs navires via des structures-écrans domiciliées dans une multitude de juridictions, parmi lesquelles les îles Vierges britanniques, Hong Kong, le

⁴⁹ Duncan DeAeth, « Taiwanese businessman guilty of N. Korea sanctions violations commits suicide », *Taiwan News.com*, 22 juin 2019 : <https://www.taiwannews.com.tw/en/news/3729920>

Samoa et les Seychelles et les enregistraient auprès d'États de pavillons de complaisance qui faisaient globalement fi des sanctions internationales (Sierra Leone, îles Marshall, République dominicaine...)⁵⁰.

Pour organiser les transbordements avec Pyongyang, les membres de ce réseau recouraient fréquemment à une « *application mobile chinoise de messagerie textuelle et vocale* » connue sous le nom de WeChat. Dans de nombreux cas, seules de simples coordonnées géographiques étaient transmises en lieu et place de l'identité des navires impliqués⁵¹.

Au total, si l'on se réfère à l'échéancier des livraisons retrouvé, le réseau taïwanais devait encore transférer à Pyongyang neuf autres cargaisons pour un prix d'environ 65 millions de dollars⁵².

La communauté internationale impuissante à endiguer de telles pratiques

- Des ports en activité constante

Malgré les sanctions croissantes pesant sur son secteur maritime, Pyongyang parvient à maintenir une activité constante dans ses ports, voire à en moderniser certains. Deux exemples illustrent ce propos.

Le premier concerne Nampo, ville côtière bâtie sur les rives de la mer Jaune, à une cinquantaine de kilomètres à l'ouest de Pyongyang. Fréquemment désignée par le groupe d'experts onusiens comme « *une plaque tournante pour le déchargement de produits pétroliers issus des transbordements* », elle est dotée d'un port ayant bénéficié d'agrandissements notables à l'intérieur de ses terminaux charbonniers et à conteneurs. Des images satellites ont en effet montré l'installation d'une nouvelle grue mobile à côté des cinq autres déjà existantes, l'assèchement de plusieurs hectares de zones marécageuses pour la construction de hangars de stockage (le dernier en date mesure

⁵⁰ *The Rise of Phantom Traders : Russian Oil Exports to North Korea*, The Asan Institute for Policy Studies, juillet 2018 : <http://en.asaninst.org/contents/the-rise-of-phantom-traders-russian-oil-exports-to-north-korea/>

⁵¹ *Rapport final présenté par le Groupe d'experts en application de la résolution 2345*, Organisation des Nations Unies, 5 mars 2018 : <https://www.undocs.org/fr/S/2018/171>

⁵² *Ibid.*

plus de 190 mètres de long), ainsi que l'édification d'un troisième quai pour accélérer le déchargement des marchandises⁵³.

L'autre a trait à la zone économique spéciale de Rason (anciennement Rajin-Sonbong), située à proximité des frontières chinoise (province de Jilin) et russe (kraï du Primorie), entre le fleuve Tumen et la mer du Japon. L'un de ses ports a fait l'objet au mois de mai dernier d'importants travaux d'extension dans le but de réceptionner puis d'acheminer une quantité accrue de pétrole brut à destination de la raffinerie de Seungri, la plus importante du pays⁵⁴. Il s'agit là du troisième investissement majeur dans le secteur depuis la location au début des années 2010 d'une partie des installations portuaires, respectivement aux sociétés *Chuang Li Co Ltd* (Chine) et *Rail Trade Co Ltd* (Russie)⁵⁵.

La plupart de ces nouveaux aménagements ont été réalisés après qu'une délégation nord-coréenne (conduite par le Ministre des transports terrestre et maritime en personne – Kang Jong Gwan) eut effectué, en violation manifeste des résolutions onusiennes, une visite d'étude au port de Singapour, dans le cadre d'un projet commun de formation technique et scientifique⁵⁶.

- Une flotte toujours efficace à l'étranger

Les différentes résolutions internationales contre la Corée du Nord n'ont pas non plus entravé significativement les déplacements de sa flotte marchande. En témoignent les accostages fréquents de ses navires dans des ports étrangers voisins : Nakhodka, Kholmok et Vladivostok pour la Russie ; Lianyungang, Dalian, Longkou, Tianjin et Weihai du côté de la Chine. Un recensement personnel - que nous avons effectué grâce à un outil de suivi en ligne (*NK Ship Tracker*) - nous a aidé à découvrir que plus d'une trentaine d'embarcations nord-coréennes avaient pénétré dans les eaux territoriales de ces deux pays au cours de ces quatre derniers mois.

⁵³ Hamish Macdonald, Leo Byrne, « Despite sanctions, N. Korea upgrades coal, oil, and container facilities at Nampo », *NK News.org*, 17 avril 2018 : <https://www.nknews.org/pro/despite-sanctions-n-korea-upgrades-coal-oil-and-container-facilities-at-nampo/>

⁵⁴ Leo Byrne, « North Korea upgrades Sonbong port facilities near Rason », *NK News.org*, 10 juin 2019 : <https://www.nknews.org/pro/north-korea-upgrades-sonbong-port-facilities-near-rason/>

⁵⁵ « Who uses Rason's ports ? Lease confusion explored », *North Korean Economy Watch.com*, 7 mai 2014 [consulté le 30 août 2019] : <http://www.nkeconwatch.com/2014/05/07/rason-port-lease-confusion/>

⁵⁶ Asyraf Kamil, « No sanctions violated in North Korean officials' port visit to S'pore: MFA », *TODAY Online.com*, 27 août 2019 : <https://www.todayonline.com/singapore/no-sanctions-violated-north-korean-officials-port-visit-spore-mfa>

Les navires du régime ont pu aussi occasionnellement atteindre quelques villes portuaires d'Asie du Sud-Est. Tel est le cas du *Hua Fu*, cargo qui a navigué ces dernières années sous la bannière d'au moins cinq États différents (le dernier étant celui du Panama). Le groupe d'experts onusiens l'a vu décharger sa cargaison de charbon, estimée à près de 800 000 dollars, dans les installations portuaires de Cam Pha, située à l'extrémité nord-est du Vietnam⁵⁷.

Tout ce trafic est à l'évidence facilité par les diverses pratiques frauduleuses auxquelles a recours Pyongyang, ainsi que par le faible niveau d'application des résolutions du Conseil de sécurité de la part de certaines nations membres (la Chine par exemple n'a pour l'instant refusé qu'une seule fois l'entrée de navires nord-coréens dans ses ports⁵⁸).

Des navires étrangers au royaume ermite

Même si leur activité est bien moins médiatisée que celle de leurs homologues nord-coréens, des navires étrangers continuent à prendre le risque de s'aventurer dans les ports du régime pour y commercer. Depuis 2017, la majorité de ces embarcations sont originaires du Vietnam et détenues par des sociétés nommément désignées dans les rapports de l'ONU et/ou placées sur la liste noire du Département du Trésor des États-Unis⁵⁹.

Pendant que se déroulait le dernier sommet diplomatique entre le président américain Donald Trump et le dirigeant suprême de la Corée du Nord Kim Jong-un à Hanoï en février dernier, un pétrolier vietnamien *Viet Tin 01* a pris la direction du port de Nampo pour décharger sa cargaison (environ 2000 tonnes de gasoil), alors même que sa destination initiale était la ville portuaire de Daesan en Corée du Sud. Ce changement de cap a été confirmé par de multiples images satellites⁶⁰. Par ailleurs, un cargo togolais – le *DN5505* – impliqué dans l'acheminement clandestin de voitures de luxe pour le régime de

⁵⁷ Michelle Nichols, Byron Kaye, « Australia probes company tied to illicit North Korea coal sale - U.N. », Reuters.com, 8 mars 2018 : <https://www.reuters.com/article/us-northkorea-missiles-un-australia/australia-probes-company-tied-to-illicit-north-korea-coal-sale-u-n-idUSKCN1GK27I>

⁵⁸ John Rutwich, Meng Meng, « North Korean ships head home after China orders coal returned », Reuters.com, 11 avril 2017 : <https://www.reuters.com/article/us-china-northkorea-coal-exclusive-idUSKBN17D0D8>

⁵⁹ Bertil Lintner, « North Korea eludes coal export ban via Vietnam », Asia Times.com, 8 février 2018 : <https://www.asiatimes.com/2018/02/article/north-korea-eludes-coal-export-ban-via-vietnam/>

⁶⁰ Leo Byrne, « On the eve of a landmark summit, a Vietnamese oil tanker arrived in North Korea », in NK News.org, 28 février 2019 : <https://www.nknews.org/pro/on-the-eve-of-a-landmark-summit-a-vietnamese-oil-tanker-arrived-in-north-korea/>

Pyongyang a été surpris en train de se diriger vers le Vietnam à la fin du mois de juillet, au moment où il coupait sa balise de géolocalisation⁶¹.

Cette augmentation du trafic maritime entre les deux pays soulève légitimement la question du laxisme du gouvernement de Nguyễn Xuân Phúc dans l'application des différentes résolutions internationales.

CONCLUSION

Pour limiter l'action de la flotte marchande du régime, la communauté internationale, au premier rang de laquelle les États-Unis a dû imaginer des parades, souvent inspirées du précédent iranien de la fin des années 2000. Citons parmi celles-ci : le renforcement du contrôle sur les compagnies d'assurance maritime et la déstabilisation du secteur maritime nord-coréen par une action de lobbying intense⁶². Les États-Unis, pour leur part, ont envisagé d'instaurer un blocus naval ou une mise sous quarantaine. Ils ont aussi commencé à appliquer dans ce domaine le principe d'extraterritorialité⁶³.

Ces mesures ayant été jusqu'à présent inopérantes, on peut s'interroger sur le point de savoir comment une flotte marchande quasi obsolète, soumise à un régime de sanctions vigoureux, est parvenue à soutenir financièrement une partie des programmes militaires illégaux d'un pays. Cet échec constitue incontestablement un revers cinglant pour toute la communauté internationale.

Pourtant, « nous savions depuis un certain temps l'importance que revêtaient ces navires pour contourner les sanctions étrangères » reconnaît Jonathan Schanzer, ancien fonctionnaire du Département du Trésor des États-Unis. « *Mais nous avons trop tardé à*

⁶¹ Leo Byrne, « OFAC designates North Korean national working in Vietnam », *NK News.org*, 29 juillet 2019 : <https://www.nknews.org/2019/07/ofac-designates-north-korean-national-working-in-vietnam/>

⁶² Robert Huish, *The Failure of Maritime Sanctions Enforcement against North Korea*, National Bureau of Asian Research, janvier 2017 : <https://pdfs.semanticscholar.org/26e8/19d804a4893c2b1c00f8052883d6ebc9cd27.pdf>

⁶³ Cas du navire nord-coréen *Wise Honest* saisi sur le fondement du International Emergency Economic Powers Act ainsi que de la North Korea Sanctions and Policy Enhancement Act of 2016.

agir efficacement. Aujourd’hui apparaissent fréquemment de nouvelles sociétés-écrans ainsi que de nouvelles embarcations destinées à aider le régime de Pyongyang »⁶⁴.

Dans ces conditions, la communauté internationale devrait redoubler d’efforts pour infléchir le comportement de la Corée du Nord. De notre point de vue, il faudrait nécessairement améliorer l’application et le contrôle des sanctions actuelles. À de très nombreuses reprises, des pays n’ont pas pris la peine d’inspecter, voire de saisir des bâtiments du régime alors même que ces derniers se livraient ouvertement à des activités réprimées par le Conseil de Sécurité de l’ONU. La surveillance et la régulation des acteurs clés du secteur maritime mondial devraient également être renforcées. Les compagnies d’assurances maritimes pourraient par exemple introduire « *une clause relative à la désactivation de l’AIS* » dans les contrats de navires opérant dans des zones réputées fréquentées par des embarcations nord-coréennes, dans le but de limiter les opérations de transbordement illégales.

L’idéal serait que les autorités nord-coréennes s’engagent en faveur d’une dénucléarisation « *complète, vérifiable et irréversible* » de la péninsule coréenne. Une intention qui sera forcément difficile à concrétiser du fait de l’importance que revêt l’arme nucléaire pour le régime. Quoi qu’il en soit, sa flotte marchande demeure pour le régime de Pyongyang, l’outil principal de son entreprise de nucléarisation et, tout simplement, de sa survie. ■

⁶⁴ Cité dans Keith Johnson, Dan de Luce, « Busting North Korea’s Sanctions-Evading Fleet », *Foreign Policy.com*, 28 février 2018 : <https://foreignpolicy.com/2018/02/28/busting-north-koreas-sanctions-evading-fleet-ofac-treasury-shipping/>

ASIA FOCUS #124

LA FLOTTE MARCHANDE, L'ARME SECRÈTE DE PYONGYANG

PAR QUENTIN NOUGUÉ / DIPLÔMÉ D'IRIS SUP' EN MASTER 2 GÉOPOLITIQUE ET PROSPECTIVE, ET DIPLÔMÉ DU MASTER 2 EN DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE ET GESTION DU RISQUE MARITIME À LILLE

OCTOBRE 2019

ASIA FOCUS

Collection sous la direction de Barthélémy COURMONT, directeur de recherche à l'IRIS, maître de conférences à l'Université catholique de Lille, et Emmanuel LINCOT, Professeur à l'Institut Catholique de Paris – UR « Religion, culture et société » (EA 7403) et sinologue.
courmont@iris-france.org – emmanuel.lincot@gmail.com

PROGRAMME ASIE

Sous la direction de Barthélémy COURMONT, directeur de recherche à l'IRIS, maître de conférence à l'Université catholique de Lille
courmont@iris-france.org

© IRIS

Tous droits réservés

INSTITUT DE RELATIONS INTERNATIONALES ET STRATÉGIQUES

2 bis rue Mercoeur
75011 PARIS / France

T. + 33 (0) 1 53 27 60 60

contact@iris-france.org

@InstitutIRIS

www.iris-france.org