



Le transport maritime : un exemple de la mondialisation libérale

I. Une activité économique méprisant les hommes et l'environnement

Depuis plus de deux décennies se multiplient les naufrages de navires chargés de pétrole brut, de fioul lourd ou de produits chimiques divers. Des pollutions sévères se produisent, provoquant atteintes à l'environnement et crises dans les activités économiques liées à la mer et aux côtes : pêche, ostréiculture, tourisme.

Sur les côtes de l'Atlantique et de la Manche, le phénomène s'est reproduit trois fois en trois ans : *Erika*, *lévoli Sun*, *Prestige*, pour ne retenir que les catastrophes les plus importantes. Sur l'ensemble de la planète, il se produit en moyenne un naufrage tous les trois jours, 1 600 disparitions de marins en mer par an ; plus de 6 000 navires répertoriés comme dangereux, circulent sur les océans. Malgré des multitudes de lois et conventions internationales, comment en est-on arrivé là ?

Une analyse des évolutions récentes devrait permettre de trouver des stratégies efficaces pour l'adoption de mesures vraiment préventives.

I. Dans la " bulle " des échanges libéralisés, une pression à la baisse des coûts

Le commerce mondial des biens s'est accru d'une manière spectaculaire depuis 50 ans. L'augmentation du trafic maritime international en est le moyen et le reflet. Ce secteur économique utilise environ 38 000 navires de plus de 300 tonnes et occupe 930 000 marins. Sur la durée, on constate cependant que les exportations ont augmenté beaucoup plus vite que la production mondiale (4 fois plus vite pour la période 1990-1997). Libre-échange accru, transports intra-firmes des transnationales (un tiers des échanges mondiaux) expliquent largement le gonflement de cette bulle commerciale.

Ces échanges effrénés ne peuvent être intéressants pour les transnationales qu'en abaissant toujours davantage le coût du transport maritime (intermédiaire obligé pour 80% des produits). Des navires de 15 à 20 ans, déjà amortis, offrent la rentabilité maximale. Il ne faut donc pas être surpris si, en 2002, 60% de la flotte mondiale a une moyenne d'âge supérieure à 15 ans... Mais si l'on sait que 80% des naufrages concernent ces bateaux, on se demande comment une telle prise de risque a pu devenir la norme.

II. Du profit à tout prix

Vers 1985, trois éléments entraînent une nouvelle donne :

1 – le bouleversement technologique des télécommunications mondialise les marchés. La vente des produits pétroliers au marché *spot* (coup par coup) se développe. Le *trader* (courtier) devient un personnage clé du monde maritime. Informé rapidement, payé au pourcentage, il incite à toutes les spéculations, et une cargaison pourra être achetée et revendue plusieurs fois en cours de trajet ! Les compagnies pétrolières qui, jusque là, pratiquaient des activités intégrées du " puits à la pompe ", et qui possédaient de grandes flottes, vont de plus en plus souvent faire appel à des armateurs indépendants qui offrent plus de souplesse dans ce marché *spot*.

2 – le repli de la construction navale - lié à une surproduction spéculative des années 1970 et aux incertitudes des cours pétroliers (choc de 1979, contre-choc de 1983-1985) - entraîne l'utilisation de bateaux vieillissés. Juste au moment où, suite au naufrage de l'*Amoco Cadiz*, des contraintes accrues pour améliorer la sécurité maritime se mettent en place (Mémoire de Paris de 1982). Le propriétaire du bateau étant responsable, les *majors* pétrolières vont fuir peu à peu leur responsabilité en externalisant leur flotte.

3 – la libre circulation des capitaux qui se développe à ce moment-là et va permettre la généralisation d'un système qui fera d'une pierre trois coups : souplesse, irresponsabilité, profits.

III. Deux piliers : les paradis fiscaux et les pavillons " économiques "

1 – les paradis fiscaux offrent une domiciliation, et souvent une protection judiciaire, à des sociétés fictives intégrées dans des montages complexes que des juristes financiers mettent tout à fait légalement en place. Achat et gestion des bateaux échappent ainsi à l'impôt. De même que les profits ! La plupart des activités du transport maritime sont segmentées dans un entrelacs de sociétés-écrans dont on ne sait plus qui possède l'autre, ce qui permet de contourner efficacement les réglementations.

2 – la " libre immatriculation " dans des États complaisants permet un triple avantage :

- diminuer de 30% à 50% les frais d'enregistrement ;
- diminuer souvent de plus de 60% les frais d'équipage ; ces pays n'exigent ni protection sociale, ni conventions collectives. C'est la porte ouverte au recrutement d'équipages plurinationaux, sous-payés et travaillant aux limites de leur forces, d'où de graves risques pour la sécurité ;
- échapper à de nombreux règlements internationaux (devenus contraignants et coûteux), ces pays ne les ayant pas ratifiés.

De plus, l'immatriculation d'un bateau s'obtient en quelques heures, en présentant des certificats de classification et des contrats d'assurances obtenus... par correspondance souvent.

IV. La montée en puissance des lobbies d'armateurs et des lobbies financiers et le contournement des lois

La *complaisance*, qui représentait 5% du tonnage brut mondial en 1945, en représentait 30% en 1980, 44,5% en 1989, et 64% aujourd'hui ! Après le naufrage de l'*Exxon Valdez* en 1989, Exxon, reconnue fautive, dut supporter d'énormes réparations. Les *majors* se débarrassèrent alors quasiment de leur flotte. Les armateurs " indépendants " des pays riches, sur lesquels s'exerçait la pression évidente des groupes pétroliers affréteurs (40 % du trafic mondial), ont été les véritables acteurs de ce " nouveau transport maritime ".

En fait, ce sont les armateurs européens qui possèdent et contrôlent aujourd'hui 45% de la flotte mondiale ! La première flotte du monde appartient aux armateurs grecs qui, par

Le transport maritime : un exemple de la mondialisation libérale

exemple, utilisent 70% des immatriculations de Chypre, 63% de celles de Malte... Le Japon utilise 43% de la flotte du Panama, en apparence première flotte mondiale.

La complicité des États riches : loin de s'opposer à ces phénomènes, les anciens grands États maritimes les ont accompagnés et même imités en créant des pavillons " bis ". Pour la France, le pavillon des Kerguelen (1987) permet aux armateurs de réduire les charges sociales de 50% en employant des équipages plurinationaux et en s'affranchissant des normes sociales françaises. Le travail précaire devient la règle pour presque tous les marins du globe.

Rôle accru des banques : Le transport maritime met en jeu des sommes énormes (ex : la cargaison d'un pétrolier de 250 000 tonnes peut valoir plus de 57 millions d'euros, la construction d'un bateau plus de 300 millions d'euros) . Les banques jouent un rôle de financement, mais aussi de pression quand la demande d'affrètement est forte (taux de profit de 25% espéré...). C'est le cas actuellement : en 2001, toutes les capacités de transport disponibles étaient utilisées. Pour répondre à la demande, le marché des vieux bateaux rafistolés, voire maquillés, se développe et permet des spéculations juteuses : l'achat et la revente deviennent plus intéressants que l'exploitation du bateau lui-même...

C'est la " mauvaise complaisance " qui augmente les risques de catastrophes.

V. Les instruments admis de la navigation dangereuse : fiction juridique et complaisance à tous les niveaux

La fiction juridique de la *one ship company*. Grâce à un montage financier *off-shore* (Luxembourg, Suisse, Gibraltar, Panama...), une société peut se créer pour l'achat d'un seul bateau : s'il fait naufrage, la société propriétaire, légalement responsable, fait faillite ou disparaît, et ne peut donc rien payer aux victimes ! Ce fut le cas pour *l'Erika*. C'est encore le cas pour le *Prestige*. Il faut alors un procès (une dizaine d'années...) pour retrouver éventuellement les véritables responsables.

La complaisance des sociétés de classification et des compagnies d'assurance. Les États complaisants ne mettent pas en place les moyens de contrôle nécessaires pour établir les certificats réglementaires de navigabilité, dont l'attribution leur incombe. Des sociétés transnationales de classification technique sont alors mandatées pour ce faire. Mais, sans contrôle supplémentaire, par un tour de passe-passe que beaucoup admettent, une certification technique devient un certificat de navigabilité ! Placées sous la contrainte de la concurrence, ces sociétés privées, à la fois juges et parties, ne font que satisfaire les attentes de leurs clients : les grands armateurs, mais aussi peu à peu des armateurs amateurs seulement guidés par le profit, et des mafieux blanchisseurs d'argent sale qui s'insinuent tout à fait légalement dans ce système hypocrite.

Les compagnies d'assurance, placées dans la même logique de collusion, accordent des contrats sans réserve au simple vu de ces certificats complaisants... Tous poussent ainsi le risque au plus haut point, le considèrent comme normal et porteur de profits. Comment, dès lors, faire face à ces dérives ?

Un bateau-poubelle retenu à Sète

L'Edoil, bateau de 27 ans, immatriculé jusqu'en décembre 2002 à Saint Vincent & Grenadines, mis sur la liste noire de l'Union européenne, bannissable des ports européens au mois de juillet 2003, arbore maintenant le pavillon des îles Tonga. Il était venu à Sète charger une cargaison d'huile de colza. Contrôlé défavorablement, il y est retenu depuis le 3 février 2003. Son propriétaire grec fera-t-il les réparations nécessaires ? Son équipage - composé de 3 Grecs et de 5 Pakistanais (qui avaient dû payer de 3 à 5 000 dollars pour embarquer...) - est abandonné ! Les impayés de salaire jusqu'à fin mars s'élèvent à 56 500 dollars.

Un exemple, parmi tant d'autres, de l'irresponsabilité de certains armateurs, affréteurs, chargeurs ou agents maritimes ; mais aussi de l'incroyable degré d'exploitation des marins.

II. Face aux pollutions : réparer mais surtout prévenir.

L'aspect mondialisé du transport maritime a été très tôt pris en compte. Dès 1828, la Lloyd's a permis d'assurer une cargaison contre une perte qui se produirait en quelque endroit du globe. Ensuite, ce sont les personnes qu'on a assurées face au risque maritime. Aujourd'hui, ce sont les conséquences des pollutions que l'on essaie de réparer, les littoraux et les richesses de l'océan que l'on essaie de préserver.

I. Un système de réparations très insuffisant

Les dégâts environnementaux (littoraux et biomasse) n'étant pas reconnus (délit environnemental non institué, difficulté de l'inventaire, critères financiers d'estimation non élaborés), seule une indemnisation de l'activité économique faisant l'objet d'une comptabilité est organisée. Lors des marées noires, l'intervention des services publics entraîne des avances financières énormes pour les différentes collectivités (l'État français dépensait 3 millions de francs par jour en janvier 2000 après *l'Erika*...) qui seront peu ou pas remboursées. Après plusieurs marées noires, l'Organisation maritime internationale (OMI) a mis en place un système à deux niveaux : une convention internationale sur la

responsabilité civile (CLC 1969) et la convention FIPOL modifiée en 1992. La première soumet le propriétaire du navire à une responsabilité très limitée, couverte par une assurance ; la seconde crée un fonds (lui aussi plafonné) d'indemnisation des victimes, alimenté par les entités réceptionnant les hydrocarbures. Si le FIPOL a constitué un progrès, il est cependant loin d'être satisfaisant : complexité des démarches, lenteur, plafonnement à 171,5 millions d'euros, ce qui ne permet de réparer le préjudice que faiblement (parfois seulement 20%). D'autre part, dans le protocole additionnel de 1992, les sociétés pétrolières n'ont accepté de financer le FIPOL qu'en échange de la renonciation à toute poursuite à leur encontre. Ce sont pourtant les compagnies pétrolières qui choisissent le navire pour un transport... Elles ont même - prises de doute ? - mis en place leur propre système d'estimation-qualité d'un bateau, le *vetting*. Mais si la livraison est urgente et le *trader* convaincant, elles prennent le risque du vieux bateau. Ce fut le cas de *l'Erika*... Avec le système du FIPOL, Total n'a pas de comptes à rendre... s'il n'a pas commis de faute inexcusable. C'est seulement un long procès qui en décidera (instruction en cours depuis janvier 2000).

Le transport maritime : un exemple de la mondialisation libérale

On constate donc qu'actuellement s'est mise en place une chaîne d'irresponsabilité : les armateurs, on l'a vu, ont organisé leur grâce aux sociétés-écrans et aux *one ship companies*. En cas de catastrophe, les autres acteurs du transport, affrêteurs propriétaires de la cargaison, sociétés de classification, se rejettent mutuellement les fautes, ou accusent commodément le capitaine et les équipages ...

Dans ce système de faux semblants, où n'existe plus qu'un respect formel des obligations, comment imposer un retour aux règles de base de la sécurité : un armateur professionnel qui s'occupe d'un bateau fiable et recrute de bons marins ?

II. Comment assurer la sécurité ?

La puissance publique, garante de l'intérêt général, s'incarne dans le rôle des États. Dans le monde maritime, il y a une double responsabilité :

- un État peut immatriculer un bateau ; il lui donne alors sa nationalité (son pavillon) et lui fournit les certificats de navigabilité réglementaires. Il agit alors comme État du pavillon ;
- un État peut recevoir dans ses ports des navires d'autres pays. Il agit alors vis-à-vis d'eux comme État du port.

Très tôt, les États se sont concertés pour élaborer un droit de la mer fixant les obligations de chacun.

Dans le droit international, les contrôles des navires incombent à l'État du pavillon : " *Chaque État fixe les conditions auxquelles il accorde sa nationalité aux navires, ainsi qu'aux conditions d'immatriculation et du droit de battre son pavillon. Les navires possèdent la nationalité de l'État dont ils sont autorisés à battre pavillon. Il doit exister un lien substantiel entre l'État et le navire ; l'État doit notamment exercer effectivement sa juridiction et son contrôle, dans les domaines techniques, administratifs et social, sur les navires battant son pavillon* ". (Convention sur la haute mer) art. 5, 29 avril 1958.

La convention de Montego Bay (10 décembre 1982) reprend ce principe incontesté. L'explosion des pavillons de complaisance dans les 15 dernières années a permis de contourner les obligations internationales en réduisant souvent à une fiction le contrôle de l'État du pavillon, et d'établir la primauté du profit sur le droit... Voilà où a conduit le libéralisme prôné par les grands du G8 !

III. Que peut faire l'Organisation maritime internationale ?

L'Organisation maritime internationale (OMI), structure spécialisée de l'ONU créée en 1945, regroupe 145 États qui élaborent juridiquement les conditions de l'activité maritime. L'OMI intègre, de par son statut, les normes environnementales et sociales minima adoptées par l'ONU, l'OIT ou la CNUCED...

Chaque catastrophe apporte sa contribution au développement du droit international. L'*Exxon Valdez* a mis en avant les double-coques, l'*Amoco Cadiz* a amené le FIPOL, l'*Erika* a rectifié son montant, accéléré le calendrier de retrait des simple-coques, le *Prestige*...

Toutefois, son fonctionnement est lent et complexe : pour avoir force de loi, une décision adoptée par l'OMI doit être ratifiée par un nombre minimum de pays représentant plus de 50% de la flotte mondiale. Ainsi, pendant les premières années du fonctionnement de l'OMI, les grands pays maritimes traditionnels (86% de la flotte en 1964) respectant des normes de qualité, avaient un poids décisif. Maintenant que les pavillons de

complaisance représentent plus de 60% de la flotte mondiale, tout est tiré vers le bas : non seulement les conventions existantes sont souvent ignorées, mais il devient bien difficile d'en adopter de nouvelles, plus contraignantes. Il est évident que les armateurs, les *majors* pétrolières, et les banques qui profitent de cette situation ont intérêt à ce que rien ne change. Ils ne se prient pas d'exercer des pressions sur les gouvernements (1) ...

Les grands ensembles régionaux riches, qui sont sensibles aux pollutions, ont été confrontés à ce blocage de l'OMI. Le droit de l'État du port prend de plus en plus d'importance, et la possibilité d'intervention des États côtiers dans leur zone économique exclusive (200 milles des côtes) commence à apparaître.

Mais le contrôle de l'État du port ne se substitue pas à celui de l'État du pavillon. Ce n'est encore, tout au plus, qu'un filet de sécurité (2), limité, de plus, par la manière très diverse dont les différents États l'exercent actuellement. Certes utiles, ces mesures, oubliées des marins, ne traitent pas le problème de fond : dissuader les utilisateurs de bateaux à risques. Cependant les États-Unis s'en tirent bien, disent beaucoup.

IV. La stratégie des États-Unis pour préserver leurs côtes : déplacer le problème

Dès les années 1970, les États-Unis sont sensibles aux problèmes environnementaux. En 1976, plus de la moitié des États a déjà adopté une loi pollueur-payeur. Après le naufrage de l'*Exxon Valdez* (1989), l'État fédéral ne met qu'un an à adopter

Les " paquets Erika "

- Renforcement des contrôles des navires par l'État du port, liste noire de navires dangereux, possibilité de leur bannissement des eaux européennes. (Rotterdam a obtenu un délai supplémentaire.)
- Contrôle renforcé sur les sociétés de classification. Possibilité de retrait de l'agrément communautaire en cas de négligences.
- Calendrier de retrait progressif des pétroliers à simple coque. Le calendrier a été adopté par l'OMI. Il aboutit cependant à un retrait plus lent que celui proposé initialement par la Commission européenne.
- Création d'une Agence de sécurité maritime européenne
- Mise en place d'un système de suivi et d'information pour améliorer la surveillance du trafic dans les eaux européennes (mise en place d'ici février 2004.)
- Une mesure abandonnée : le fonds d'indemnisation européen COPE d'un milliard d'euros.

L'*Oil Pollution Act*, unilatéralement, en ignorant l'OMI. Des critères d'âge stricts sont imposés aux navires déchargeant dans les ports. La puissance économique américaine a imposé ces règles aux armateurs du monde entier (il n'y a que très peu d'armateurs américains...).

Mais, plus que les exigences techniques ou les garde-côtes, c'est l'exigence d'une assurance avec responsabilité financière illimitée qui semble avoir joué un rôle décisif. La nécessité de cette assurance fait réfléchir sur l'emploi d'un bateau douteux à destination des États-Unis. Cependant, si on repense au fonctionnement mondialisé du transport maritime, la décision unilatérale du gouvernement fédéral, en 1990, a eu une conséquence mécanique. Dans un contexte de flotte mondiale vieillissante, avec une demande d'affrètement forte, les États-Unis ont renvoyé la circulation des bateaux en mauvais état vers les autres continents... L'Europe (30% du trafic mondial) avec

Le transport maritime : un exemple de la mondialisation libérale

ses mers dangereuses (Iroise, Gascogne) ou étroites (Manche) allait connaître les plus grands risques. Les faits l'ont malheureusement confirmé, même si les bateaux les plus fatigués se sont plutôt retrouvés dans l'Océan Indien.

L'attitude des Etats-Unis peut sembler encore plus problématique quand on sait que la majorité des flottes du Panama et du Libéria (première et deuxième flottes mondiales) sont gérées principalement par des sociétés américaines depuis les Etats-Unis. N'y a-t-il pas là un certain cynisme : on se protège, mais on ne fait rien – au contraire – pour décourager la complaisance et ses dérives, dont les autres sont victimes ? Que vive la liberté d'entreprendre, mais que les autres en fassent les frais !

V. L'Europe : intérêts divergents, libéralisme contre attentes des populations

L'Union européenne est composée d'États membres aux intérêts divergents. Elle est ainsi confrontée à une double difficulté :

- faire passer la sécurité du transport maritime avant les intérêts économiques des États qui profitent du laisser-faire actuel ;
- faire admettre que la sécurité maritime a un prix, car la mise en œuvre de réglementations et les exigences accrues impliquent un coût, aussi bien pour les États que pour les acteurs privés du transport maritime.

Cette difficulté se traduit par de longues négociations : les textes naviguent entre la Commission, le Parlement européen, le Conseil européen, et enfin les Parlements nationaux. Il aura ainsi fallu trois ans pour faire adopter les paquets " Erika I et II ", mais, à ce jour, seuls 3 États (Espagne, Allemagne et Danemark) ont transcrit ces textes, pourtant bien modestes, dans leur législation nationale ! Ils sont donc inopérants... Il faut également souligner que la création, proposée en 2000, d'un fonds d'indemnisation européen (fonds COPE), seule mesure mettant à contribution tous les acteurs-clés du transport maritime, a été abandonnée... La chaîne d'irresponsabilité continue !

La responsabilité pénale et financière de ceux qui prennent les risques est justement le problème essentiel ! 13 novembre 2002, le *Prestige* déverse son fioul sur les côtes espagnoles et françaises... Énorme émotion dans toute l'Europe. Manifestations monstres. Fortes déclarations de chefs d'État et de gouvernement. Accord du sommet de Copenhague (décembre 2002) pour une nouvelle directive européenne...

Les négociations en cours sur l'Accord général sur le commerce des services (AGCS) de l'Organisation mondiale du commerce viennent à point nommé nous rappeler le double langage des autorités. Ainsi, trois semaines avant le désastre du *Prestige*, le comité sur la régulation maritime intérieure (Committee on Domestic Regulation) de l'AGCS a ajouté à sa liste des règlements internes à examiner de près rien moins que " *les réglementations environnementales et de sécurité excessives en matière de transport maritime* " !

VI. Comment agir ?

Dénoncer les spéculations et la loi du profit au détriment de la nature et de l'humain est notre raison d'être. Il nous faut donc trouver les voies pour désarmer les États complaisants, et forcer les puissances financières qui les utilisent, à reconnaître les droits environnementaux et les droits humains. Le libéralisme dominant ne peut reculer que si nous dénonçons tous ses fonctionnements opaques et ses complicités cachées. C'est en infor-

mant et en luttant pour faire valoir des droits qu'un " autre transport maritime " sera possible.

(1) La convention sur les pollutions par les produits toxiques et dangereux (HNS 96), signée en 1996, attend toujours les ratifications nécessaires pour entrer en vigueur, il en est de même de l'annexe IV de la convention MARPOL relative aux rejets d'hydrocarbures, signée par 75 pays ne représentant que 43% de la flotte mondiale ...

(2) Le contrôle de l'État du port consiste en une " inspection matérielle [qui] doit être limitée à l'examen des certificats, registres ou autres documents dont le navire doit être muni, en vertu des règles et normes internationales généralement acceptées " (article 226.1 de la convention sur le droit de la mer de 1982)

Pollueur = Payeur ?

Sur mandat du Conseil européen de Copenhague de décembre 1992, la Commission européenne a présenté le 5 mars dernier une proposition de directive instituant pénalement un délit de pollution par hydrocarbures ou substances dangereuses dans les eaux côtières, la zone économique exclusive et la haute mer. La Commission accompagne son projet d'un constat accablant sur le laisser-faire actuel : dispositions de la convention MARPOL 73/78 rarement appliquées, amendes légères souvent couvertes par une assurance (!), non coopération des entreprises pétrolières, faiblesse des moyens d'identification des pollueurs...

Reprenant la demande de nombreuses organisations, la Commission européenne considère que seules des sanctions pénales importantes concernant toute la chaîne du transport maritime seraient " *suffisamment efficaces et dissuasives* ". Le Conseil européen des transports des 27-28 mars ne s'est pas exprimé publiquement sur ce sujet mis à son ordre du jour. Désaccords ?

Cette directive est maintenant soumise à la procédure de co-décision avec le Parlement européen. Sa majorité libérale qui a bloqué le fonds d'indemnisation COPE, la votera-t-elle ?

Les États européens vont-ils, enfin, instituer en droit la délinquance écologique et financière ? L'application de sanctions semble cependant aléatoire : dans l'UE, " *les États membres coopèrent...* " hors UE, " *le pays d'escale prend les mesures appropriées...* ".

Bibliographie

- Pierre Bauchet, *Les Transports mondiaux, instruments de domination*, Economica, Paris, 1999.
- Patrick Benquet, Thomas Laurenceau, *Les Pétroliers de la honte*, Editions n°1, Paris, 2000.
- François Lille, *Pourquoi l'Erika a coulé*, L'Esprit frappeur, Paris, 2000.
- Job Le Corre, *Mers noires*, Editions Apogée, Rennes, 2001.
- Jean Moulin, *Le risque, le salarié et l'entreprise*, VO Editions, Montreuil, 2002
- Rapports disponible sur le registre de la Commission européenne : http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/regdoc/registre.cfm
- Commission d'enquête sur la sécurité du transport maritime des produits dangereux ou polluants, Rapport n° 2535, *Les Publications de l'Assemblée nationale*, 2000.
- Colloque international sur la sécurité du transport maritime de Brest (mars 2002) : <http://www.cub-brest.fr/saferseas/13-16-march.htm>
- Étude du SIRC, Université de Cardiff (OIT : JMC/29/2001/3)
- OMI : <http://www.imo.org>