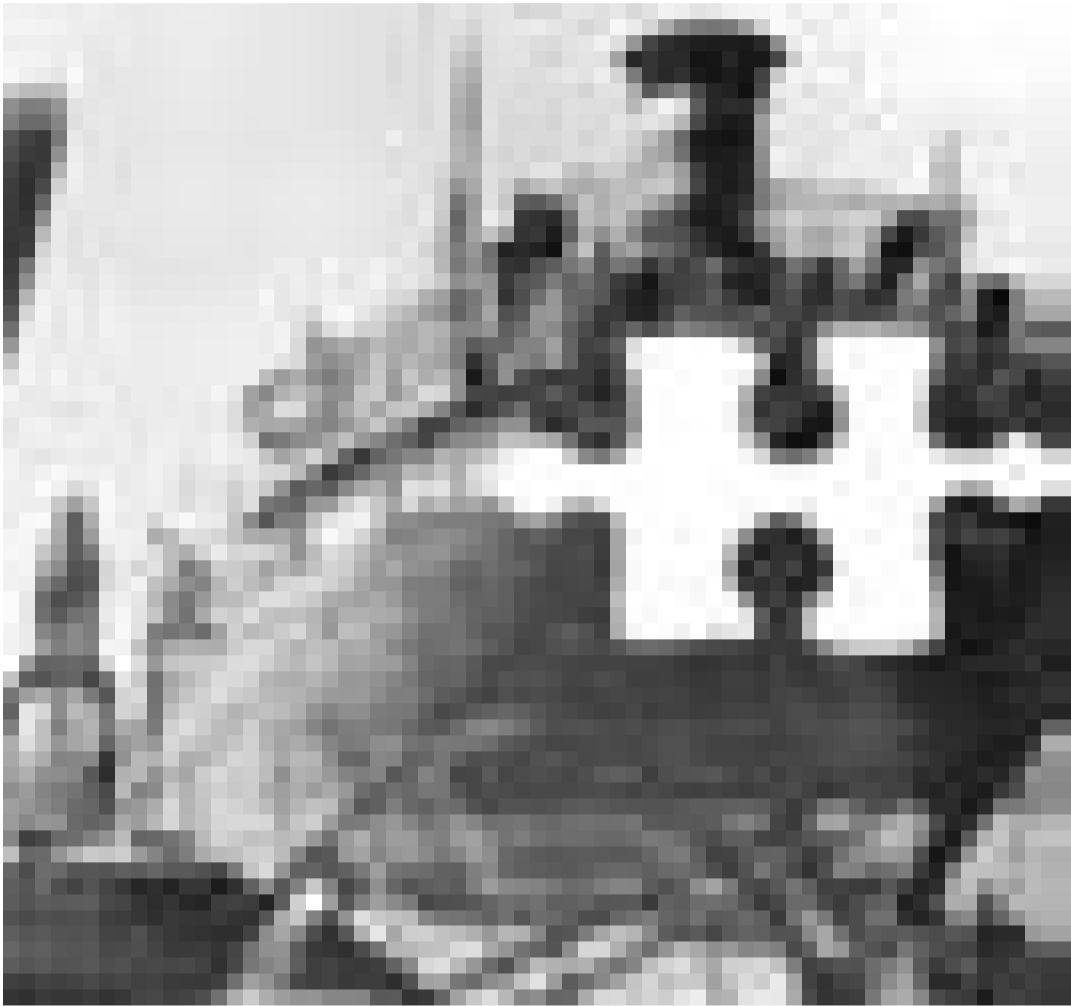


ATTAC

Transport maritime et mondialisation libérale



Pour l'organisation Attac, la mondialisation et les pratiques criminelles dans le transport maritime relèvent de la même logique. Nous publions le chapitre introductif du texte le plus récent sur ce sujet.

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, pro-voquant 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.

Plus d'échanges, plus de profits

En premier lieu, généralement parlant, la "bulle" des échanges libéralisés entraîne une pression à la baisse des coûts. En effet, 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 (quatre 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.

Deuxièmement depuis une vingtaine d'années, la logique du profit à tout prix s'est imposée. 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 vieillissants. 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 va permettre la généralisation d'un système qui fera d'une pierre trois coups: souplesse, irresponsabilité, profits.

Troisième élément: les paradis fiscaux et les pavillons "économiques" se sont développés comme les deux piliers de la dérégulation dans les transports maritimes.

D'une part 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.

D'autre part 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.

Vive la complaisance!

Quatrièmement, la montée en puissance des lobbies d'armateurs et des lobbies financiers favorisent 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 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 justeuses: 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.

Dernier élément d'explication: la fiction juridique et complaisance à tous les niveaux sont devenus les instruments admis de la navigation dangereuse.

La one ship company est une fiction juridique qui permet, grâce à un montage financier off-shore (Luxembourg, Suisse, Gibraltar, Panama ...), de créer une société 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.

Responsabilités diluées

La complaisance des sociétés de classification et des compagnies d'assurance est entretenue par le fait que 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?

PAVILLON MARITIME ET PLACE FINANCIERE

Luxembourg, vaisseau fantôme?

Le Grand-Duché dispose d'une place financière et d'un pavillon maritime. Deux bonnes raisons pour s'interroger sur ses relations avec les dérives épinglees par Attac.

Que l'organisation Attac - "Association pour une taxation des transactions financières pour l'aide aux citoyens" - s'occupe de naufrages de bateaux, cela peut paraître étrange à première vue. Tout comme le fait que le Luxembourg, dépourvu d'un accès à la mer, se soit doté d'un pavillon maritime en 1990. Une explication peut s'appliquer dans les deux cas: Le monde du transport maritime est lié au monde de la finance. En effet, les navires et les cargaisons représentent des valeurs importantes, qu'il faut d'abord financer. Ensuite on essaye de soustraire au fisc les retours sur investissement. Et en cas de naufrage, il s'agit encore de se soustraire à d'éventuelles demandes de dédommagement. Pour arriver à ces fins, quoi de mieux que de savants montages financiers?

Interrogé par le woxx, François Lille, économiste et membre du comité scientifique d'Attac, va même plus loin: "La complaisance maritime est le prototype des mondes sans loi que nous dénonçons. Les armateurs, c'est à dire les propriétaires ou les locataires de navires, appliquent le principe de l'off-shore, de l'extraterritorialité, jusqu'au bout." Selon lui, à travers des sociétés écran et des flux financiers incontrôlables, les compagnies de navigation échappent à la fois aux lois sociales, aux lois fiscales et à tout cadre juridique. "Les conventions internationales, soit sont ratifiées mais non appliquées, soit ne sont même pas ratifiées par les états complaisants."

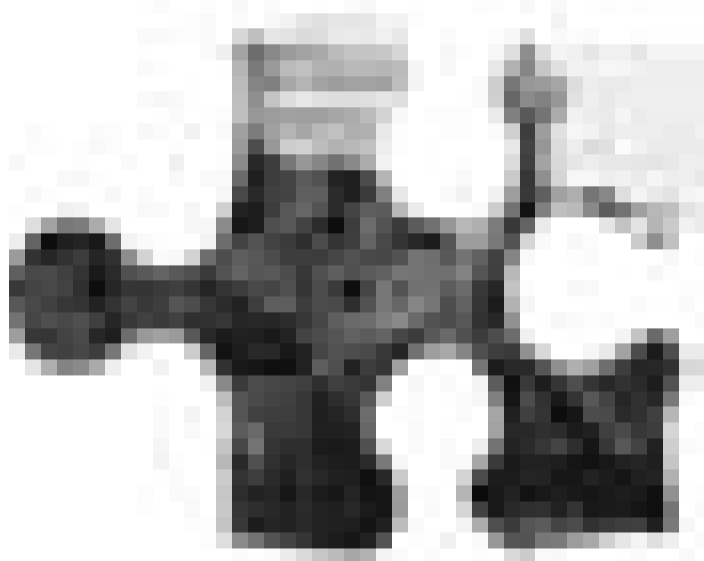
Pavillon pingouin

Premières victimes pour François Lille: les marins. "Ils se font exploiter par des armateurs, pour une bonne part européens, comme cela ne serait pas possible sur la terre ferme." Il donne un exemple: "Aux îles Kerguelen, territoire d'outre-mer français - les seuls habitants sont quelques chercheurs et des pingouins - la loi ne s'applique que partiellement. En créant un pavillon bis là-bas, la France a permis de contourner les dispositions du code du travail." Cela conduit, selon François Lille, à la discrimination sociale. "Typiquement, un équipage est composé de plusieurs nationalités. Or, les conditions de travail et de salaire diffèrent selon l'origine des marins, ce qui est illégal partout ailleurs."

Le pavillon luxembourgeois avait également été classé pavillon de complaisance (PDC) par la "International transport workers' federation" (ITF). Nous avons posé la question au Commissariat aux Affaires maritimes luxembourgeois. Marc Glodt, le commissaire gouvernemental, explique que ce n'est plus le cas et que, de toute façon, être classé PDC par l'ITF n'est

pas synonyme de navires en mauvais état et d'équipages sous-payés. "Il s'agissait d'un problème entre les syndicats de marins belges et les armateurs belges. Avoir ce label de PDC a d'ailleurs entravé le développement du pavillon luxembourgeois."

Marc Glodt assure que sur le plan social, le Luxembourg n'a rien à se reprocher. Malgré le label PDC, les équipages étaient couverts par des contrats collectifs avec l'ITF. "Nous avons un dossier pour chaque marin", précise-t-il. Concernant la "discrimination sociale" dénoncée par



François Lille, le commissaire estime que c'est la situation normale partout en Europe. "De nombreux procès ont eu lieu à ce sujet. Qu'on trouve cela juste ou injuste, le fait est que les salaires des marins sont déterminés selon les conditions de leur pays d'origine et non selon celles du pays d'immatriculation du navire."

Du côté de Greenpeace, organisation réputée pour surveiller de près le transport maritime à cause des marées noires, le pavillon luxembourgeois n'est pas mis en cause. "D'après ce que nous savons, les contrôles sont sévères, et les navires, en particulier les pétroliers, bien protégés en cas de naufrage. On peut se demander à quoi ça sert d'avoir un pavillon luxembourgeois, mais nous n'avons pas de position de principe à ce sujet."

Complaisance relative

François Lille ne met pas en cause non plus le sérieux du pavillon grand-ducal. "Les pavillons bis français jouent également la carte de la sécurité. C'est qu'il y a une spécialisation dans le monde des PDC. Ce sont d'autres pavillons qui hébergent les épaves flottantes." Concernant le volet social, il estime que les syndicats nationaux adhérents à l'ITF contribuent à protéger les marins. "Mais les marins sous pavillon exotique sont interdits de syndicat. Les 'manning agencies', sous-traitants des armateurs, ont des listes noires sur lesquelles il vaut mieux ne pas être." C'est plus généralement le principe

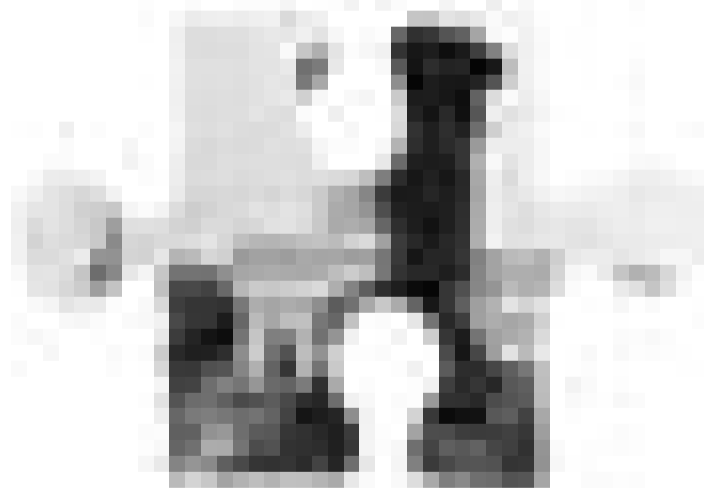
du pavillon de complaisance que critique François Lille: "Le droit international exige un 'lien authentique' entre l'armateur et l'Etat du pavillon. La normalité serait qu'un navire appartenant à une société française batte le pavillon français. Or ce n'est pas du tout le cas." Il annonce qu'une campagne "pour restaurer la dignité des conditions de travail des marins et lutter contre la complaisance maritime sera lancée fin novembre par 'Agir ici', en collaboration avec Attac et 'Biens publics à l'échelle mondiale'."

mateurs. François Lille dénonce cette privatisation du pouvoir de contrôle de l'Etat. "Même quand on recherche les sociétés de classification sérieuses, comme l'affirme le Luxembourg, la pression de la concurrence conduit à une dérive vers toujours moins de sécurité."

Marée aux canards

Le commissaire luxembourgeois n'en est pas moins convaincu de la qualité de son pavillon, que l'on parle de sécurité ou de social: "Il n'y a ni poubelles flottantes, ni équipages abandonnés au bout du monde. Nous nous soucions de notre image de marque, en choisissant avec quels armateurs nous travaillons, tous sont des sociétés ayant pignon sur rue. Les autres ne se présentent même plus." Aux yeux de Marc Glodt, les activités maritimes luxembourgeoises sont la cible d'attaques non fondées: "En matière de sécurité par exemple, quand l'Union européenne a exigé des doubles coques pour les gros pétroliers, nos navires n'étaient pas concernés - ils en avaient déjà."

Au-delà de son pavillon, certes un peu artificiel, mais pas si complaisant que ça, le Luxembourg est-il en cause? Dans ses recherches sur l'Erika, François Lille n'est pas tombé sur une société-écran luxembourgeoise. De toute façon, le Grand-Duché avec sa place financière n'est qu'un maillon du système mondial d'occultation des flux financiers et commerciaux, système utilisé par les acteurs du transport maritime. Alors qu'il y a quelques dizaines d'années, les sociétés pétrolières entretenaient de véritables flottes, elles s'en sont débarrassées suite aux procès autour des marées noires. Au



Total, finisse par payer", estime l'économiste français. "Mais pour le Prestige, échoué en 2002, on ne trouve plus qu'un trader, un négociant indépendant, établi de surcroît en Suisse." Selon lui, il faudrait des administrations maritimes gérées de manière publique qui contrôlèrent la sécurité des navires. Or ce travail est fait par des sociétés de classification, privées et payées par les ar-

jourd'hui une bonne partie de la flotte mondiale appartient à des "single ship companies", avec une cohorte de sociétés-écran pour éviter que l'on puisse remonter aux véritables propriétaires.

C'est aussi l'expérience de Roger Spautz, qui a travaillé sur l'affaire "Euronav". D'après Greenpeace, cette société luxembourgeoise aurait vendu plusieurs vieux pétroliers - de pavillon non luxem-

bourgeois, précisons-le - en Asie, où ils auraient été démantelés au mépris des normes de sécurité, d'hygiène du travail et de protection de l'environnement. C'est en recherchant les liens entre la société Euronav et d'autres sociétés impliquées que Roger Spautz est tombé sur une toile d'araignée de sous-sociétés, de propriétaires enregistrés et effectifs etc. Rien que la liste des participations d'Euronav va de Euronav Agencies en Grande-Bretagne à Tokyo Transport Corporation au ... Libéria, en passant par la Tankers International aux îles Marshall. S'agit-il d'une société pourrie? "Ce n'est pas mon impression, Euronav appartient à un grand groupe belge", estime Roger Spautz. "Je dirais plutôt que de tels montages constituent la norme." Greenpeace vient d'ailleurs de découvrir un autre cas de vente d'un navire en Inde en vue de son démantèlement: le "San Nicolas", un navire frigorifique battant le pavillon des Comores, appartenant à la société "Fenrich Investment Inc. Luxembourg".

Tokyo-sur-Alzette

Encore une attaque non fondée contre le Luxembourg? Concernant Euronav, Marc Glodt explique au woxx que, d'un point de vue juridique, cela n'est pas de la compétence de son administration puisque les navires ne battaient pas le pavillon luxembourgeois. Néanmoins, les informations documentées qu'il a obtenues montreraient que le navire aurait été démantelé suivant le code de conduite de l'industrie en la matière.

Marc Glodt confirme par ailleurs que la pratique des "one ship companies" est répandue. "Même si des abus sont possibles, il s'agit là de structures conformes à la loi. D'ailleurs, nous voyons régulièrement apparaître de nouvelles structures en fonction du développement du business. Mais nous continuons à savoir qui est qui."

François Lille met en garde: "Il ne faut pas se tromper de cible: les paradis fiscaux, ce ne sont pas quelques îles et mini-Etats. C'est un système de relais pour les grandes places financières." Il estime que l'écran de fumée des montages financiers est à la fois très opaque et très perméable. "La dilution des responsabilités n'est qu'apparente, car ce sont les grands acteurs qui tirent les ficelles. C'est d'ailleurs pourquoi je suis convaincu qu'on peut éradiquer le système. A condition qu'on le veuille vraiment."

Raymond Klein

Dans le cadre de la Fête de la Résistance a lieu une conférence "Marée noire et pavillons de complaisance, ou comment les paradis fiscaux blanchissent l'argent et noircissent les plages". Elle est organisée et présentée par l'ASTM qui a invité Roger Spautz et François Lille. Rendez-vous: samedi, 25 octobre, 15h, à la Kulturfabrik.