

Menace d'un déclassement du pavillon maritime suisse

En 2016, la flotte de la marine marchande suisse comptait encore une cinquantaine de navires pour 6 armateurs. En moins de quatre ans, on n'en compte plus qu'une vingtaine pour trois armateurs. Que s'est-il passé ?

La flotte sous pavillon suisse a enregistré des pertes millionnaires ces dernières années en raison du marasme maritime mondial. De plus, un armateur alémanique a rencontré d'importantes difficultés économiques. Comme ses navires étant cautionnés par la Confédération, cette dernière a dû saisir sa douzaine de bateaux et les mettre en vente à vil prix. La perte sèche s'est élevée à plus de 200 millions. L'armateur en question a été condamné à 5 ans de prison, le Tribunal du canton de Berne l'ayant estimé coupable d'escroquerie et de gestion déloyale. Mais la Confédération assume (mal, on le comprend) la perte.

Il faut savoir que l'achat d'un navire de haute mer est une opération onéreuse et complexe, représentant financièrement beaucoup de millions. En Suisse, une garantie étatique permet aux armateurs d'emprunter à un taux d'intérêt inférieur de 1 à 2% à celui du marché financier. Ceci en compensation d'une possible réquisition des navires en temps de crise ou de guerre.

Mais il y a aussi le contrôle des navires. Sur le plan mondial, la compétence en matière de sécurité maritime incombe à l'Organisation maritime internationale (OMI). Tous les États ne s'assurent cependant pas toujours du respect de ces règles internationales. Aussi, ces mêmes États ont réagi en mettant en œuvre un dispositif de contrôle coordonné des navires étrangers faisant escale dans leurs ports. Par exemple, un navire battant pavillon suisse peut être contrôlé dans tout port européen. Ces accords régionaux sont connus sous l'appellation de MoU (Memorandum of Understanding on Port State Control).

Lors de sa 52^e session, le Comité du MoU de Paris a présenté son classement par listes de couleurs blanche, grise ou noire, des navires de 73 pavillons selon les 53 307 inspections réalisées entre 2016 et 2018 par les administrations des États signataires, soit 25 pays européens, ainsi que le Canada et les États-Unis.

La liste blanche comprend 41 États (contre 40 antérieurement). La « grise » comprend 18 États (contre 20 en 2017), dont la Suisse et les États-Unis, lesquels courtisent ainsi avec la Lybie et l'Iran par exemple. La liste « noire » concerne 14 pavillons (13 en 2017), classés graduellement de moyen à très haut risque. Les Comores, le Togo et le Congo restent les derniers de la liste.

Cette situation est due au trop faible nombre d'inspections menées sur les navires sous pavillon suisse au cours des années indiquées. Le pavillon à croix blanche est ainsi passé sur la liste grise de l'OMI et il est menacé de passer sur liste noire, celle des pavillons dont les navires présentent un risque élevé. Afin de limiter les dégâts Berne a pris une mesure inédite : permettre aux armateurs de changer provisoirement de pavillon pour des couleurs moins exposées. Cette ordonnance fédérale est entrée en vigueur le 01-11-2020 et peut être consultée sur la toile.

Ainsi, les deux derniers navires de la Suisse-Atlantique portent des noms bien helvétiques, (Général Guisan et Nyon) mais sont enregistrés à Majuro, aux îles Marshall

Pour sa part l'Association des armateurs suisses (Swiss Shipowners Association) basée à Genève, avait publié en mai 2020 un livre blanc portant réflexions sur la sauvegarde de la flotte suisse en haute mer. On ne peut oublier que l'industrie du transport maritime en haute mer représente plus de 2000 emplois directs, comme le relève le communiqué de presse de ladite association.

P.-A. Reymond
28-05-2021

Crédits :

- Divers articles de presse suisse au cours des dernières années, en particulier ceux de Hervé Deiss et d'Olivier Grivat
- Ordonnance 62833 sur le cautionnement de prêts financiers des navires suisses de haute mer.
- Association des armateurs suisses < www.shipowners.ch >