

Le pavillon en Grèce

Elias Clis

Ambassadeur de la République hellénique à Paris

L'intérêt que présentent vos travaux pour un Grec est plus qu'évident. Je dois ajouter qu'en tant que représentant de la Grèce en France, j'apprécie énormément l'occasion qui m'a été offerte par Monsieur Francis Vallat de prendre part à cette table ronde, bien que je doive avouer que je suis intimidé par la perspective de présenter quelques pensées sur ce sujet éminemment important, devant une assemblée de personnalités qui sont expertes en la matière, devant de grands noms de l'industrie maritime française.

J'espère quand même que la tradition maritime millénaire de mon héritage, une tradition qui est devenue une deuxième nature pour tous les Grecs, me donnera la possibilité d'apporter certaines idées qui ne seront pas sans intérêt, bien que je m'empresse de solliciter votre indulgence.

Je crois, de mon point de vue formé par la tradition, que le phénomène de la mondialisation n'est pas difficile à évaluer et à gérer quand on parle du commerce maritime. En effet, le transport maritime constitue une activité humaine, une activité d'entreprise qui, de par sa nature, est une activité de mondialisation.

Une exposition récente à Paris m'a rappelé l'exemple d'un naufrage important sur les côtes de l'Asie Mineure, entre Rhodes et Chypre, en Cilicie. Un bateau de commerce mycénien n'a pas su achever son voyage entre les côtes syriennes et la Grèce. Il transportait de l'ébène et de la pâte de verre d'Egypte, de l'ivoire et des œufs d'autruche africains, des lingots de cuivre de Chypre, des lingots d'étain de Cornouailles, des amphores d'essences d'Arabie, de l'ambre de Baltique, de l'huile et des armes de Grèce. Mille trois cent ans avant notre ère, on voit effectivement, en microcosme, un exemple éminent de mondialisation dans le rapport commercial maritime.

Cette dimension de liberté d'entreprise, cette dimension de « mondialisation » de la marine marchande a été bien comprise par les Grecs, tout au long de leur histoire. Même pendant une période où l'hellénisme s'est trouvé dépourvu de liberté y compris de liberté politique, c'est-à-dire sans un État qui leur soit propre, les Grecs ont recherché, une fois encore, l'expression de leur sens d'entreprise et de développement à la mer. La marine marchande grecque, battant souvent pavillon russe, maltais ou celui d'autres solutions de fortune ou de fantaisie, a conquis le commerce maritime méditerranéen aux dépens de Venise, des Pays-Bas ou même de la France et de l'Angleterre. Il s'agit de la période entre le XVII^e et le XIX^e siècle, phénomène précurseur du miracle moderne de la marine marchande grecque.

Il est évident que l'activité de la marine marchande s'effectue dans un environnement non seulement de liberté de navigation dans les mers, mais aussi dans un environnement qui facilite le contact commercial et la communication. La notion courante de mondialisation et les orientations de politique économique qu'elle entraîne, favorisent notre activité commune. La mondialisation nous la connaissons déjà, c'est une condition indispensable du travail d'armateur.

Pour l'économie hellénique, le secteur maritime reste toujours un composant extrêmement important. La contribution du secteur au PNB du pays s'élève au niveau de presque 6 %. Il reste toujours un facteur important d'emploi, représentant un taux de 2,5 % de la force de travail. C'est un facteur très important de la balance des paiements en tant que source de devises étrangères au secteur des revenus invisibles.

La Grèce, par ses armateurs, détient la première place dans la marine marchande mondiale. Ceci est un facteur considérable aussi en ce qui concerne l'importance de l'Union européenne dans l'économie mondiale. Au sein de cette tranche importante du total, les bâtiments de pavillon national constituent un groupe très substantiel. Actuellement, 2 085 bâtiments battent pavillon grec, ce qui donne à la flotte nationale la troisième position et 8 % du tonnage au niveau mondial. Il en résulte un avantage direct pour l'Union, une contribution plus que substantielle à la puissance économique européenne qui, par le poids de cette activité économique ajoute encore un secteur dynamique à son potentiel. **Notre flotte marchande constitue la moitié de la marine marchande communautaire.**

Comme vous le savez, une partie de la marine marchande sous contrôle grec ne bat pas pavillon hellénique. Pour la Grèce, l'utilisation des pavillons dits de complaisance est une réalité. Les gouvernements grecs se sont toujours penchés sur cette question, et essaient toujours, dans la mesure du possible, d'introduire des changements qui favorisent la compétitivité, pour encourager la totalité du potentiel à réintégrer le registre national. Cet objectif serait aussi à l'avantage de l'Union. Mais, afin d'y parvenir, il faut réexaminer cette question dans une optique plus globale, surtout dans la période actuelle où le monde s'ouvre et se libéralise.

L'activité maritime est une activité mondialisée depuis sa conception. Elle suit les règles de compétition avec beaucoup plus de facilité que l'activité par exemple industrielle, bien que dans le monde actuel, on voit les entreprises terrestres se relocaliser avec une aisance qui s'accroît sans arrêt.

L'expérience maritime grecque peut nous rendre plus pragmatiques. Dans le contexte de la mondialisation actuelle, il faut aborder le problème en ayant conscience que cette mondialisation est inhérente au caractère de notre secteur d'activités. Afin qu'une marine marchande nationale survive, afin qu'elle reste dynamique, elle doit rester compétitive. Et le pragmatisme doit nous faire faire la distinction entre les pavillons de complaisance qui offrent un cadre sérieux mais compétitif en matière de fiscalité et de termes de travail et ces pavillons de vraie complaisance qui tolèrent des pratiques douteuses en matière de sécurité de navigation et d'opérations maritimes opaques.

Loin de moi l'idée de me présenter en apôtre des pavillons de complaisance. Mais il est de notre intérêt national, ainsi que de notre intérêt communautaire collectif, d'approcher

l'avenir de la marine marchande européenne en termes de compétition. Je crois qu'il serait une erreur d'essayer de faire face aux questions qui nous préoccupent – et je cite en tête de ces questions la sécurité maritime, la sécurité de navigation et la protection de l'environnement – par l'approche du camp retranché et d'une façon défensive. Dans un tel cas, on travaille pour nos compétiteurs ; dans ce cas, on mine notre sécurité de navigation et notre environnement.

Depuis longtemps, au sein de la Communauté et à Bruxelles, la Grèce a essayé de jouer dans ce secteur le rôle qui lui revient par son importance maritime au niveau mondial. Elle a proposé des mesures de nature à renforcer la sécurité de la navigation, les exigences en ce qui concerne la construction et l'âge des bâtiments ; parfois, elle a devancé les règlements communautaires dans les dispositions nationales. Je crois savoir que l'apport de la Grèce aux procédures communautaires à Bruxelles est reconnu et respecté.

Notre point de vue, cependant, se détermine par cette double dimension de la mondialisation que j'ai essayée de définir et que l'on ne doit jamais oublier. Les mesures que l'on doit prendre ne doivent pas se limiter au seul niveau européen. Les exigences de la sécurité de navigation doivent être adressées au niveau mondial. Elles doivent être adoptées au sein de l'OMI. Elles doivent concerner la marine marchande du monde dans sa totalité. C'est le seul moyen d'isoler les cas douteux et d'assurer un niveau mondial de compétitivité saine dans ce secteur. **Il ne faut pas, en essayant de faire face à nos préoccupations très importantes, porter atteinte au potentiel maritime proprement européen.**

De la même manière, il faut examiner si l'harmonisation sur le plan économique, le plan fiscal et le plan d'emploi, doit se faire vers « le haut » ou vers « le bas » si je peux m'exprimer d'une façon aussi simpliste. Il ne faudrait pas trop restreindre nos pavillons nationaux par des exigences irréelles de composition d'équipage dans une période trop chargée de problèmes de chômage et de pression d'immigration. Ce n'est pas au-delà des possibilités communautaires et nationales de définir des cadres appropriés mais équilibrés, qui peuvent réconcilier l'acquis européen en matière de fiscalité et d'emploi avec la souplesse nécessaire pour un domaine d'entreprise qui effectivement s'exerce en mer libre.

Finalement, c'est peut-être plus exigeant mais pas impossible de prendre des dispositions strictes de protection de l'environnement et de contrôle de sécurité maritime, sans pour autant placer des entraves à la liberté de navigation et aux besoins de l'efficacité du transport qui constituent le fondement essentiel de l'activité du commerce maritime. Même dans le contexte environnemental, où l'enjeu est énorme, il nous faut une action d'envergure mondiale : le désastre récent des Galápagos démontre que la haute mer est aussi menacée que les zones de grand trafic.

Nous avons, dans tous les cas, besoin de règles internationales mondialement reconnues et d'une application uniforme. Il faut nous concerter sur une action uniforme au sein des instances globales internationales compétentes, puisque les mesures seulement régionales ou unilatérales sont inefficaces et n'en résultent, en dernier lieu, qu'à distordre les conditions de compétitivité libre et légitime.

En vous présentant ces idées qui viennent plutôt du cœur d'un Grec lié à la mer que de dossiers officiels de mon ministère de la marine marchande, j'ai l'impression d'avoir « apporté une chouette à Athènes » comme dit l'ancien proverbe que nous utilisons toujours,

quand quelqu'un exprime l'évidence ou le trop simple dans une discussion. En tout cas, je vous remercie de votre attention et de votre tolérance.

