

Office suisse de la navigation maritime
Elisabethenstrasse 33
4010 Bâle

Genève, le 13 août 2021

Concerne : Consultation informelle sur l'orientation future du pavillon et de la flotte maritime suisse

Madame, Monsieur,

Dans le cadre de la consultation informelle sur l'orientation future du pavillon et de la flotte maritime suisse, nous souhaiterions vous faire parvenir nos commentaires sur une stratégie maritime globale suisse et une analyse des quatre scénarios concrets relevés par l'expertise externe de l'Institut d'économie maritime et de logistique de Brême (ISL) mandaté par l'Office fédéral de la navigation maritime.

Bien que la Suisse soit un pays enclavé, elle possède un important secteur maritime. Parmi les nations maritimes, la Suisse se classe au 11ème rang mondial et au 5ème rang européen. L'industrie du transport maritime emploie environ 2'000 personnes en Suisse. La contribution directe au PIB national est estimée à 2,4 milliards de francs. En outre, le secteur maritime joue un rôle central dans la plaque tournante du commerce des matières premières en Suisse, employant plus de 10'000 personnes et contribuant à hauteur de 4,8 % au PIB suisse, ainsi qu'à 20% des rentrées fiscales des cantons de Genève et du Tessin et 17% des rentrées fiscales du canton de Zoug.

1. Une stratégie maritime globale suisse

Actuellement, la Suisse ne dispose pas d'une stratégie maritime globale, cependant, toute décision sur l'avenir du pavillon et de la flotte devrait être intégrée dans une stratégie dont le but est d'accroître l'attractivité et la compétitivité de la Suisse tout en créant des conditions de concurrence équitables avec les autres pays. La STSA salue les objectifs du Conseil fédéral visant à promouvoir une place économique suisse compétitive dans le domaine du négoce de matières premières, ainsi que de la navigation maritime et de créer les conditions cadres nécessaires et attractives tant en vue de l'établissement d'armateurs étrangers, que pour les armateurs déjà présents en Suisse.

La compétitivité économique de la Suisse fait concurrence aux autres centres de négoce comme Singapour, Dubaï et Londres. L'introduction prévue, mais encore hypothétique, de la taxe au tonnage sans lien

obligatoire avec le pavillon suisse, largement acceptée au niveau international et particulièrement répandue dans l'Union européenne, peut représenter un élément supplémentaire dans la promotion du transport maritime opéré depuis la Suisse. Ceci semble être le concept le plus simple et le plus attractif, même si l'impact de l'introduction de la taxe au tonnage seule, sans aucune autre amélioration concurrentielle, n'aurait que des répercussions minimales sur la flotte battant pavillon suisse.

Une future stratégie maritime globale devrait définir le rôle et la position de la Suisse face aux lois et normes internationales basées sur des objectifs globaux adoptés par l'Organisation Maritime Internationale (OMI). STSA est convaincu qu'il serait pertinent de réitérer la vision de la Suisse sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre dans le secteur du transport maritime international, conformément à la stratégie climatique de la Suisse, en ligne avec les objectifs globaux « U.N. Sustainable Development Goals ».

Les objectifs de l'OMI prévoient une réduction de l'intensité de carbone d'au moins 40 % d'ici à 2030 par rapport à 2018 et une réduction des émissions annuelles totales de gaz à effet de serre d'au moins 50 % d'ici à 2050 par rapport à 2008. Il est important de suivre activement ces évolutions car, selon la dernière étude de l'OMI sur les gaz à effet de serre (GES), les émissions de GES du transport maritime (exprimées en équivalents CO₂) sont passées de 977 millions de tonnes en 2012 à 1076 millions de tonnes en 2018. Malgré des gains d'efficacité entièrement compensés par la croissance continue du transport maritime, les GES devraient encore augmenter de 50 % d'ici 2050 (par rapport aux niveaux de 2018).

Dans ce contexte, les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre fixés par l'OMI peuvent sembler irréalisables si des mesures draconiennes ne sont pas prises dès maintenant par les Etats, dont la Suisse.

2. Scénarios pour l'avenir du pavillon et de la flotte maritime suisse

La consultation présente le choix entre quatre options, dont deux, à savoir le statu quo (option 1) et l'abandon du pavillon maritime et fermeture de tous les registres associés (option 4), ne sont pas dans l'intérêt des entreprises privées actives sur le territoire suisse. L'option de la modernisation du pavillon avec limitation à la navigation non commerciale (option 3b) ne devrait pas non plus être retenue, car la navigation non commerciale comprend uniquement les yachts et autres navires exploités à des fins privées et non lucratives.

L'option 2, l'ouverture générale du pavillon suisse, ne devrait pas être exclue d'emblée. Dès lors, une solution entre l'ouverture générale du pavillon suisse (option 2) et la modernisation du pavillon avec des exigences plus élevées en matière de sécurité et de durabilité (option 3a) devrait être analysée. Il convient également de souligner que ces deux options ne s'excluent pas nécessairement, mais qu'une transition de l'option 2, comme énoncée dans le rapport, vers une solution mentionnée sous l'option 3a, pourrait être envisagée.

Et finalement, le rapport de l'ISL ne tient pas compte des aspects économiques, légaux, administratifs et politiques sur le court, moyen et long-terme.

i. Option 2

La STSA est d'avis que la réputation des pavillons de complaisance est erronée, notamment en ce qui concerne leurs performances et leurs normes. En effet, quatre des dix meilleurs pavillons de la « liste blanche » du Mémorandum d'entente de Paris (MoU de Paris), audités et répertoriés par des inspections portuaires, répondent à la définition de pavillon de complaisance. Ces quatre pavillons sont ; les Îles Marshall (3ème position), les Bermudes (4ème), les Bahamas (6ème) et les Îles Caïmans (9ème)¹. Le fait qu'ils se trouvent sur la liste blanche leur confère une vraie crédibilité auprès des compagnies d'affrètement et des États.

Le principal avantage de l'option 2 réside dans la libéralisation et l'attractivité immédiate de la place économique suisse. Il est important de maintenir un niveau élevé en termes de norme de qualité :

- Les normes d'acceptation du navire et de son gestionnaire (pre-vetting) ;
- L'audit annuel du gestionnaire et l'inspection annuelle des navires ;
- L'adhésion et la ratification des traités internationaux et leurs interprétations.

L'option 2 permettrait d'attirer de nouveaux navires, en fonction de critères d'âge ou des résultats du contrôle fait dans les ports par les autorités. Face à la souplesse des pavillons offshore, les États européens ainsi que la République de Saint-Marin ont également adapté leurs registres. Le Registre International Français (RIF) a facilité l'accès au pavillon français et simplifié les procédures administratives. Il existe désormais la possibilité pour l'armateur de ne plus être français pour accéder au pavillon français, ce qui représentait une condition *sine qua non* auparavant et qui est encore le cas en Suisse (art. 5b al. 1 de l'Ordonnance sur la navigation maritime). De même pour la pavillon norvégien (Norwegian International Ship register NIS), qui est un registre relativement « ouvert » qui n'exige pas la propriété norvégienne des bateaux, mais requière un lien économique avec la Norvège. Ces deux modèles pourraient être des alternatives pour la Suisse.

En adoptant l'option 2, la Suisse attirerait une flotte importante qui naviguerait sous le pavillon suisse et se préparerait ainsi à passer à l'option 3a, tout en laissant au gouvernement la liberté nécessaire pour légiférer sur les futures normes. Afin de renforcer la stratégie court et moyen terme, l'option 2 devrait être promue à l'international aux moyens de la taxe au tonnage, un régime de taxation favorable aux entreprises de négoce. Ceci dans le but d'attirer en Suisse des armateurs étrangers avec une flotte de bateaux de qualité.

¹ Paris MoU, Current Flag Performance list 2020, Period 07-2021 / 06-2022.

ii. Option 3a

Selon STSA, la modernisation du pavillon suisse permettrait de mettre en œuvre des exigences plus élevées en matière de sécurité et de durabilité :

- i. Grâce à des réglementations nationales qui correspondraient aux normes internationales (OMI) et / ou régionales (UE / US) ;
- ii. Grâce à des exigences plus élevées pour battre le pavillon suisse contrôlées par un suivi rigoureux des audits et des inspections.

La STSA est favorable à l'option 3a (ii), car elle permettrait aux entreprises membres de STSA d'être au même niveau d'exigence que les autres pays. La transition, graduelle et échelonnée sur 3-5-10 ans vers l'option 3a peut être revue à intervalles réguliers moyennant une réévaluation à chaque étape. Les règles internationales sont d'ores et déjà présentes, leur application définit la qualité du pavillon (voir les résultats des pavillons de complaisances dans le Paris MoU) et, pour cela, il est crucial que le pavillon suisse se dote d'un système d'inspection compétent.

En conclusion, les membres de STSA saluent l'adoption d'une stratégie maritime globale pour la Suisse, afin d'instaurer une plus grande confiance pour tous les acteurs concernés et actifs dans le transport maritime international.

Si la Suisse parvient à constituer une flotte importante et significative naviguant sous pavillon suisse, elle augmentera son influence au sein de l'OMI et pourra ainsi contribuer à la mise en œuvre de sa stratégie d'amélioration de l'environnement et de la sécurité dans la chaîne de valeur du commerce international des matières premières.

Cependant, le choix du scénario réside dans la seule responsabilité de la Confédération et sa volonté de rester une place attractive pour les sociétés de négoce de matières premières et les armateurs et non pas par un choix multiple d'options.

Nous sommes à disposition de la Confédération et de l'Office fédéral de la navigation maritime pour toute question relative au transport maritime international, dans l'attente, nous vous prions de croire, Madame, Monsieur, à l'expression de notre parfaite considération.



Florence Schurch
Secrétaire générale, STSA