

"La flotte marchande grecque et la Communauté" dans Europe (10 avril 1981)

Légende: Dans son éditorial du 10 avril 1981, Emanuele Gazzo, directeur général de l'Agence Europe, plaide pour la mise en oeuvre d'une véritable politique commune des transports à l'occasion de l'adhésion de la Grèce aux Communautés européennes.

Source: Europe. Agence internationale d'information pour la presse. dir. de publ. RICCARDI, Lodovico ; Réd. Chef RICCARDI, Ferdinando. 10.04.1981, n° 3117. Bruxelles.

Copyright: (c) Agence Europe S.A.

URL: [http://www.cvce.eu/obj/"la_flotte_marchande_grecque_et_la_communaute"_dans_europe_10_avril_1981-fr-83e33d59-a9b6-4ed1-b7d1-85f5b85130b7.html](http://www.cvce.eu/obj/)

Date de dernière mise à jour: 17/09/2012

La flotte marchande grecque et la Communauté

Nous ne sommes pas assez naïfs - et nos lecteurs non plus - pour croire que le résultat d'une "addition" traduit automatiquement l'expression d'une certaine "puissance". Il faut cependant convenir que l'image que beaucoup se font va un peu dans ce sens, notamment lorsqu'on parle de la Communauté et de ses "dimensions" géographiques, démographiques ou économiques, en relation surtout aux nouvelles adhésions. Il est d'ailleurs significatif que pendant longtemps certains ont parlé sur un ton péjoratif de "la petite Europe", lorsque la Communauté était à Six (maintenant nombreux sont ceux qui estiment qu'elle était plus "forte" lorsqu'elle était "petite"). L'addition des kilomètres carrés, des millions d'habitants, des milliards du PNB, ou des millions de tonnes d'acier peut donner le vertige et faire frémir d'orgueil, mais ce n'est pas, en soi, un indice de prospérité ou de force. C'est toutefois - et voilà ce qui importe - une indication de la "dimension" de certains problèmes et donc de la nécessité de disposer des moyens aptes à y faire face.

Ceci vaut spécialement dans le cas de la flotte marchande qui bat le pavillon des pays de la Communauté. Cette flotte prend une toute autre dimension, mais aussi une toute autre structure, après l'adhésion de la Grèce. Des représentants des armateurs grecs sont venus à Strasbourg pour plaider leur cause auprès des parlementaires européens. Ils ne réclament pas grand chose et certainement pas de subventions, car il s'agit traditionnellement d'une des marines les plus "libres" du monde, mais surtout ils veulent dissiper certains malentendus et préjugés. Le problème mérite une réflexion approfondie : le moment est venu, en effet, de repenser, ou plutôt d'inventer la politique commune des transports, qui est tout de même inscrite dans le Traité de Rome, dont l'art. 84 prévoit que le Conseil pourra décider "des dispositions appropriées" pour la navigation maritime (et aérienne). Le problème se pose aujourd'hui en termes totalement différents qu'en 1957 : il s'agira surtout de savoir ce qu'on entend par "politique commune" dans le domaine des transports maritimes, et de l'inscrire dans une vision globale des transports européens, sans oublier surtout que cette industrie est par nature et tradition (et malgré les velléités protectionnistes qui subsistent dans certains pays) très "internationalisée" sur le plan mondial : il faudra donc savoir s'y prendre.

Malgré tout, il est bon de rappeler quelques chiffres. La capacité de flotte marchande communautaire est aujourd'hui d'environ 111 millions de tonneaux de jauge (TJB), dont la flotte grecque fait 39 millions, suivie de celle de la Grande-Bretagne (qui était dans le temps la première du monde), de la France, de l'Italie, de la RFA, etc. La flotte communautaire représente environ 26% de la flotte mondiale et dépasse largement celles du Libéria (82 millions TJB) et du Japon (40 millions TJB). Reconnaissons que ces données sont un peu faussées justement par la présence de "pavillons de complaisance", comme le libérien et le panaméen: qui sont les vrais armateurs des bateaux qui arborent ces pavillons? Ces chiffres donnent tout de même un ordre de grandeur de la présence des bateaux communautaires dans les océans et de l'intérêt qu'a la Communauté à voir se poursuivre l'expansion des échanges internationaux. La politique à concevoir devra donc être la moins dirigiste possible, adaptée aux différentes sortes de trafic et apte à favoriser une expansion qualitative.

Tous ceux qui s'occupent d'économie maritime savent que la flotte grecque a traditionnellement une moyenne d'âge plutôt élevée et surtout qu'elle est largement formée de "tramps", ces "vagabonds" qui vont chercher leur cargaison là où elle se trouve. Ces caractéristiques ne sont pas du tout péjoratives : elles répondent à une demande réelle du marché. La marine grecque est gérée avec une très grande habileté par des entreprises privées qui connaissent bien leur métier et qui exploitent astucieusement leur patrimoine, dans l'intérêt également des consommateurs. L'erreur la plus grave serait de vouloir imposer à la marine communautaire des règles trop rigides - en dehors bien sûr de celles qui concernent la sécurité et la protection sociale. L'adaptation des règles concernant les "conférences" ne devrait pas poser de grands problèmes. La Communauté pourra, en revanche, exploiter le poids global de sa marine dans les négociations au niveau mondial et dans la lutte contre l'ennemi n° 1 à savoir la discrimination de pavillon.

Donnons donc la bienvenue à Ulysse d'Ithaque, à son imagination et à son esprit d'aventure, dont l'Europe a tellement besoin, aujourd'hui plus que jamais.

Emanuele Gazzo.