

2016/09/06 – Grégory Cassan – Article RSE - Destruction porte-conteneurs

La fuite de millions de documents confidentiels issus du cabinet d'avocat panaméen Mossack Fonseca, dans la désormais fameuse affaire des « Panama Papers », a révélé qu'une de ses filiales délivrait des pavillons de complaisance à des armateurs européens. C'est ce qu'a affirmé l'association Robin des bois dans son 44ème bulletin d'information de juillet dernier.

Un tel changement de pavillons de navire permet aux armateurs de s'évader fiscalement et de s'affranchir de nombreuses réglementations environnementales et protectrices de la sécurité du personnel. Alors que l'Union européenne et les Etats-Unis ont renforcé les contrôles sur leurs ports, des armateurs peu scrupuleux recourent à des pavillons de complaisance juste avant d'envoyer leurs navires dans des chantiers de démolition du sous-continent indien. Notons que cette région du monde regroupe le démantèlement de près de 80% des navires de commerce et que les conditions de travail sont déplorables, comme en témoigne l'ONG Shipbreaking Platform dans son rapport annuel de 2015.

La justice belge vient d'ouvrir une première enquête pour évasion fiscale visant la Compagnie Maritime Belge. Après avoir exploité pendant une dizaine d'années un gros vraquier, le Mineral Water, la Compagnie l'a vendu à un notable du démantèlement de navires au Bangladesh pour 4,5 millions d'euros sans se soumettre à l'impôt belge. Et si ce navire a attiré l'attention des autorités, c'est parce qu'il est passé du pavillon belge à celui de Niue juste avant d'arriver au chantier, et que la vente s'est effectuée par le biais de plusieurs intermédiaires pour brouiller les liens avec l'acquéreur final qui a mauvaise réputation.

Dans un contexte de surcapacité, les armateurs sont poussés à se débarrasser rapidement des porte-conteneurs les moins rentables pour récupérer au moins le prix du métal, déclare le cabinet londonien Clarksons. Au-delà des problématiques d'évasion fiscale des armateurs, cette conjoncture qui multipliera par trois le volume de porte-conteneurs envoyé vers les chantiers de démolition du sous-continent indien doit inciter cette filière à la vigilance.

En effet, le transport maritime reste le mode de transport privilégié d'un grand nombre de multinationales. Les porte-conteneurs demeurent un outil indispensable dans la chaîne de production et dans la livraison de produits manufacturés sur les marchés finaux.

Ainsi, les assureurs des armateurs de même que les entreprises qui recourent à leur services, chargeurs et propriétaires des marchandises, seraient bien avisés de faire preuve de vigilance à leur égard afin d'être en mesure d'identifier notamment les risques en matière de : droits de l'Homme, pour les conditions de travail des chantiers de démolition ; de fiscalité du pays d'origine de l'armateur ; de respect de l'environnement, les navires en destruction pourront être qualifiés de déchets et faire l'objet de sanctions face aux normes européennes qui restreignent l'exportation des produits dangereux vers des pays tiers ; sans compter les risques de corruption qui peuvent nourrir les mécanismes de contournement de ces contraintes. Alors que les consommateurs s'intéressent de plus en plus aux conditions sociales et environnementales de production, les marques de produit de grande consommation doivent se préparer à répondre de l'impact ESG de leurs partenaires logistique.