

## L'harmonisation sur le plan économique (la concurrence loyale)

**Fernand Bozzoni**

Président de SOCATRA, membre du conseil d'Intertanko

Deux évidences en guise d'introduction : l'État gère son pavillon, l'armateur gère ses navires. Et dans le cadre de marchés ouverts, les navires de l'armateur n'arboreront le pavillon de l'État que si l'un et l'autre y trouvent leur intérêt. C'est là une évidence qui, comme toutes les évidences, a tendance à être un peu oubliée actuellement.

L'intérêt de l'État peut être d'ordre stratégique, économique et social, celui de l'armateur se mesure exclusivement en termes de gains de compétitivité qui peuvent lui être offerts par le pavillon. À ce stade, il convient de souligner que le pavillon du navire peut être différent de celui du pays de l'armateur et que dans l'analyse il convient de dissocier la propriété de la coque de l'exploitation de la coque.

Le pavillon est d'abord lié à l'exploitation du navire puisqu'il en définit les conditions d'utilisation et son intérêt réside essentiellement dans les avantages que procurent les règles d'armement qui lui sont propres. **En la matière, chacun sait que les règles d'armement sous pavillon français n'offrent pas d'intérêt majeur. Le principe généralement admis est que les contraintes doivent générer des compensations et que des avantages peuvent induire des contraintes.** C'est précisément ce qui s'est vérifié dans notre pays où le monopole de pavillon et autre navigation réservée ont été depuis très longtemps la contrepartie de règles d'armement particulièrement contraignantes.

Dans le contexte actuel de mondialisation et de libération des services, les compensations offertes par le pavillon français ont été rapidement supprimées sans que ces contraintes spécifiques aient été suffisamment allégées. Force est de constater que nous subissons aujourd'hui les conséquences de plusieurs siècles de protectionnisme maritime.

S'il n'y a plus de compensations possibles, faut-il alors accorder plus de liberté et de souplesse, ou tout au moins garantir au pavillon une égalité des chances dans la compétition ? Il peut arriver cependant que les réformes à entreprendre en ce sens s'opposent au poids de la tradition, de l'histoire ou de la culture sociale développées par le pavillon de telle sorte que les actions, qui à l'évidence apparaissent indispensables, ne peuvent être menées avec la célérité

qu'elles mériteraient parce qu'elles s'avèrent politiquement incorrectes. C'est, je crois, le cas du pavillon français.

Deux voies sont alors possibles : soit s'acharner à vouloir, malgré les oppositions et les réticences, réformer ce qui existe, soit innover et créer à côté (et non pas à la place !) de ce qui existe déjà un cadre novateur. La première voie peut s'avérer longue et incertaine, la seconde voie est moins conflictuelle et plus consensuelle. Dans cette optique, ne pourrait-on pas envisager, par exemple, de remettre demain en route le chantier trop vite abandonné de l'immatriculation EUROS qui, sur la base d'une harmonisation des conditions minimales d'exploitation des navires, constituerait une immatriculation commune mais non pas unique pour les différents pavillons européens et garantirait ainsi, au moins en Europe, une concurrence plus équilibrée.

On peut penser que cette harmonisation des règles d'armement s'avérera demain d'autant plus indispensable que certains pays de la communauté européenne dite « élargie » pourront se prévaloir du droit de libre accès au marché communautaire tout en maintenant des critères propres de pavillon qui leur seraient exclusivement favorables, ce qui engendrerait une distorsion de concurrence.

Concernant le deuxième volet de la propriété des coques, le régime fiscal français n'offre guère d'attrait particulier compte tenu notamment du régime de taxation de la plus-value qui est aujourd'hui, en la matière, le plus gros boulet attaché aux pieds des armateurs établis dans l'hexagone. Il semble qu'en l'occurrence, l'amortissement dégressif ne saurait globalement offrir les mêmes avantages que ceux de l'option de la taxe au tonnage adoptée par la majorité des pays de l'Europe du Nord. À défaut de la mise en place d'un tel système dans notre pays, ce qui serait éminemment regrettable, ne pourrait-on pas envisager d'instaurer, pour un temps limité, et à titre d'essai par exemple, un régime fiscal exclusivement réservé aux armements de toute origine installés en France, quels que soient par ailleurs les pavillons de navires exploités, qui s'apparenterait au régime fiscal des zones franches ? Cette initiative pourrait attirer certains armateurs étrangers en France et avoir au moins deux conséquences bénéfiques : celle des retombées économiques locales induites par la création de nouveaux centres de décision et d'exploitation des navires et celle d'assurer la pérennité sur le territoire national du *know-how* des méthodes de gestion d'un navire dont on peut craindre qu'on ne trouvera pas à court terme beaucoup de spécialistes français.

Au terme de ce propos, je ne souhaite pas donner de fausse impression, ni laisser entendre que tous les remèdes à nos maux sont dans les mains de l'État. Certes, je ne connais guère d'armateur étranger qui se soit volontairement installé en France ou qui ait délibérément immatriculé leur navire sous pavillon français (autre que ceux qui ont été incités par telle ou telle obligation de couverture de tonnage). Mais je ne connais pas non plus beaucoup d'armateurs français qui se soient exilés pour croître et embellir sous d'autres cieux où le bonheur leur était promis. J'ai cru par contre observer que ceux d'entre nous qui gémissent le plus fort n'entendent pas pour autant quitter le confort douillet du nid hexagonal pour tenter l'aventure. Peut-être conviendrait-il aussi que nous, armateurs français de France, montrions plus d'audace, d'ambition, d'imagination, de dynamisme, et que par référence au langage imagé dont vous voudrez bien excuser la trivialité, nous nous bougions un peu plus la poupe !