

Un statut du navire français sous régime européen

Bernard Dujardin

Vice-président de l'Institut Français de la Mer

Historiquement, le statut du navire s'est construit au fil du développement des activités commerciales maritimes. Ce statut formalise la relation entre le navire et l'État du pavillon. Les conditions de francisation établissent un lien entre la nationalité du propriétaire et le pavillon du navire. C'est au titre de l'immatriculation du navire que sont définies les conditions de conduite du navire : règles de sécurité, droit du travail des personnels à bord, droit fiscal applicable, droit pénal, droit civil.

La construction juridique du pavillon français est marquée par le lien étroit entre la vocation coloniale que s'était donnée la France et sa vocation maritime. L'empreinte du protectionnisme en est la marque. Les monopoles ont permis de bâtir un régime de droits acquis riche et ruineux qui est au cœur du surcoût du pavillon. La décolonisation n'a pas eu d'incidence sur ce produit de l'histoire.

Harmoniser les conditions d'immatriculation des navires français avec celles de nos partenaires européens est le seul moyen de rétablir la compétitivité du pavillon français. La réforme du statut du navire de commerce est, me semble-t-il, la seule approche réaliste. Grâce à l'attractivité de l'environnement offert par la législation, il s'agit de viser quatre objectifs :

- le retour de la flotte de commerce française à un rang mondial en harmonie avec sa puissance industrielle et commerciale,
- la relance de l'emploi de navigants français de haute qualification par nouvelles embauches et par mise en place d'un ascenseur social au profit des *ratings* et de la maistrance,
- le rétablissement d'une balance équilibrée des échanges de services maritimes,
- la fin des subventions publiques versées par le contribuable.

L'externalisation

La méthode qui consisterait à s'intéresser séparément à chaque point d'environnement de l'activité économique du transport maritime : fiscal, social, technique, ... serait en grande partie vouée à l'échec. Pour ne prendre que le cas de la fiscalité (taxe au tonnage, défiscalisation des revenus des marins), l'expérience montre que toute orientation qui conduirait à vouloir modifier le code général des impôts aurait toutes les chances d'échouer ou d'être vouée à la précarité. Il est tout à fait improbable que le ministre des Finances accepte des dérogations aux règles générales du droit fiscal sous l'argument toujours réitéré « *pourquoi tel avantage à telle profession et non à telle autre* » ? Il n'y a pas en effet que l'industrie du transport maritime qui doit faire face à la concurrence de la délocalisation de la production vers des pays à faible coût de main d'œuvre. Pour la flotte marchande, le phénomène s'appelle dépavillonnement vers les pays de libre immatriculation.

Le droit français du navire applique implicitement le principe du droit du sol à l'activité de transport maritime avec quantité de dérogations. À titre d'exemple, les

prestations de service de transport maritime assimilées à des exportations ne sont pas soumises à la TVA. Le statut du navire doit être explicité. Il faut renverser la proposition et partir du fait qu'en droit international, un navire civil battant pavillon d'un État n'est pas assimilé à une parcelle du sol national de cet État. Cette règle doit être transcrite en droit français : **l'activité économique d'un navire de commerce francisé immatriculé dans un port de la métropole ou d'un département d'outre-mer effectuant une navigation internationale, c'est-à-dire faisant du trafic bilatéral ou tiers, est une activité économique non localisée sur le territoire national.** Le statut du navire doit donc préciser que l'activité de transport maritime hors du territoire national est considérée comme étant une activité *offshore*. Le mot *offshore* (à l'extérieur des côtes) n'a pas d'expression française correspondante et s'oppose à l'activité *inshore* (à l'intérieur des côtes).

C'est la prise en considération de ce concept aux Pays-Bas, suite aux travaux de M. Chris Peeters, professeur à l'université d'Anvers, qui a permis de concevoir le statut du navire européen. Les Pays-Bas ont modernisé et simplifié le statut du navire de la manière suivante : respect des conventions internationales que les Pays-Bas ont ratifiées et, au premier chef, les conventions sur la sécurité maritime de l'OMI. Sur ce navire respectant ces conventions, l'armateur organise son armement en fonction des objectifs économiques qu'il vise et des conventions sociales qui le lient aux représentants du personnel. L'État néerlandais fournit à l'armateur un environnement juridique de son activité que sanctionne l'attribution du pavillon. Pour ce service, il fait payer une taxe au tonnage qui se substitue à tout autre fiscalité (impôt sur les sociétés pour les compagnies, impôt sur le revenu pour les personnels).

L'Euromer

Ce statut est devenu européen parce que tous les grands pays maritimes de l'Espace économique européen excepté la France l'ont adopté. Mme Loyola de Palacio, vice-présidente de la Commission européenne, commissaire européenne chargée des transports, pousse les États membres à mettre en place chez eux les conditions d'exploitation d'une flotte marchande compétitive selon ces principes pour contrer les prétentions hégémoniques de l'Extrême-Orient.

L'externalisation de l'activité de transport maritime peut être entreprise par voie législative puis réglementaire dans un délai d'un an. Il ne s'agit en effet en aucun cas de faire un énième rapport de réflexion mais de rédiger un corps de textes cohérents, de le soumettre aux partenaires sociaux puis pour la partie législative essentielle, à la procédure parlementaire. Cette réforme est celle de l'intégration de la France dans l'Euromer selon l'expression utilisée par la Président de la République.