

## Orientations communautaires sur les aides d'État au transport maritime

(97/C 205/05)

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

### 1. INTRODUCTION

#### 1.1. Développement du secteur maritime: le principe de la liberté du marché

La politique maritime de la Communauté, comme cela a été précisé dans plusieurs communications au Conseil, couvre aussi bien la promotion des transports maritimes communautaires, les relations extérieures et la sécurité maritime, que la construction navale et la technologie maritime. Le but a été d'assurer la liberté d'accès aux marchés des transports maritimes dans le monde entier pour les navires sûrs et non polluants, si possible immatriculés dans des États membres de la Communauté et dont les équipages sont composés de ressortissants d'États membres. Cette approche a permis d'ouvrir les marchés, notamment en Europe, et de donner au consommateur un large choix de services de transport maritime concurrentiels, mais le nombre de navires immatriculés dans les registres des États membres et le nombre de marins communautaires employés ont considérablement diminué, particulièrement au cours de la dernière décennie.

Cette philosophie repose sur des mesures législatives aux niveaux international, communautaire et national. Surtout en ce qui concerne les normes de sécurité et les conditions de travail, il existe des conventions et des résolutions internationales, et la Communauté s'emploie activement à promouvoir le renforcement des normes mondiales dans les instances adéquates, notamment l'Organisation maritime internationale. Au niveau communautaire, le Conseil a adopté en 1986, un ensemble de mesures législatives fondamentales sur la navigation maritime reposant sur le principe d'un marché ouvert non protectionniste<sup>(1)</sup>. D'une manière générale, la Communauté a décidé qu'il doit suffire de satisfaire à l'exigence d'être établi dans la Communauté pour avoir le droit de fournir des services de transport maritime entre la Communauté et des pays tiers, ou entre des

États membres. Le règlement (CEE) n° 4055/86 prévoit, par exemple, la libre prestation de services pour tous les transporteurs établis dans la Communauté, que leurs navires battent pavillon d'un État membre ou d'un pays tiers.

Les exceptions à cette philosophie d'ouverture des échanges, à savoir l'existence de trafics réservés aux navires immatriculés dans des États membres et battant pavillon d'États membres, sont relativement peu importantes (certaines liaisons de cabotage en particulier). L'immatriculation nationale d'un navire offre donc peu d'avantages économiques. Il peut même y avoir des inconvénients, tels que l'obligation de respecter des conditions strictes en matières d'équipages ainsi que les régimes fiscaux et sociaux des États membres applicables aux entreprises et à leurs employés, qui, la plupart du temps, rendent relativement coûteuse l'exploitation de navires battant un pavillon communautaire et dont l'équipage est composé de marins originaires de la Communauté. En outre, il est peu coûteux pour les opérateurs de pays tiers d'entrer sur des marchés ouverts. Alors qu'il n'existe pas pour les services de transport maritime de taxes ou droits directs ou indirects, tels que ceux qui s'appliquent à la plupart des marchandises et services importés, et qui permettraient de comparer dans une certaine mesure les coûts entre opérateurs communautaires et non communautaires, il y a une concurrence directe entre les navires immatriculés dans la Communauté et les navires immatriculés dans des pays tiers non seulement dans les échanges internationaux, mais également dans la plupart des échanges intracommunautaires.

Les transports maritimes sont en outre caractérisés par une mobilité extrême. Il est facile d'éviter un régime coûteux en immatriculant des navires dans d'autres pays (dans lesquels il n'existe pas de réglementation en matière d'équipage), et en établissant, le cas échéant, une administration ou une gestion de façade en dehors de l'État membre concerné (pour éviter d'être soumis à son régime fiscal). Au cours des dernières années, on a disposé en outre d'une abondante main-d'œuvre maritime provenant de pays tiers à bas salaires, ce qui a permis aux propriétaires de navires de choisir des équipages à faibles coûts salariaux. Ce secteur connaît actuellement une surcapacité cyclique et structurelle, c'est-à-dire qu'il dépend de la demande et que les chargeurs peuvent faire baisser les tarifs. Si on ajoute à cela le fait que les propriétaires de navires ont des coûts fixes élevés, il est normal que les compagnies cherchent de plus en plus à réduire leurs coûts, voire à faire des économies, et qu'il ne soit pas toujours rentable pour elles de proposer des services de haute qualité. Cela peut compromettre l'intérêt à long terme pour la Communauté de disposer de transports fiables, efficaces et non polluants.

<sup>(1)</sup> Le paquet de 1986 (JO n° L 378 du 31. 12. 1986, p. 1, 4, 14 et 21), comprend quatre règlements:

- le règlement (CEE) n° 4055/86, portant application du principe de la libre prestation des services aux transports maritimes entre États membres et entre États membres et pays tiers, modifié par le règlement (CEE) n° 3573/90 (JO n° L 353 du 17. 12. 1990, p. 16),
- le règlement (CEE) n° 4056/86, déterminant les modalités d'application des articles 85 et 86 du traité aux transports maritimes, modifié par l'acte d'adhésion de l'Autriche, de la Finlande et de la Suède,
- le règlement (CEE) n° 4057/86, relatif aux pratiques tarifaires déloyales dans les transports maritimes,
- le règlement (CEE) n° 4058/86, concernant une action coordonnée en vue de sauvegarder le libre accès au trafic transocéanique.

### 1.2. Développement du secteur maritime: la compétitivité décroissante des pavillons communautaires

Le secteur des transports maritimes européens est confronté à une vive concurrence internationale, et la part de la flotte immatriculée dans la Communauté dans les transports maritimes mondiaux a constamment diminué au cours des trente dernières années. En 1970, 32 % du tonnage mondial naviguait sous pavillon d'un État membre. En 1995, cette part était tombée à 14 %. La part des principaux pays à immatriculation ouverte est passée de 19 % à 38 % au cours de la même période. On a également assisté à une diminution correspondante constante du nombre de marins communautaires employés à bord.

Après avoir reconnu le problème du manque de compétitivité des pavillons communautaires, la Commission a proposé une série de mesures positives en 1989, qui prévoyaient notamment un registre maritime communautaire «EUROS»<sup>(2)</sup>. Ce système devait fonctionner en liaison avec les premiers registres nationaux des États membres et garantir aux propriétaires de navires des aides d'État en échange de l'acceptation de certaines obligations en matière d'emploi de ressortissants de la Communauté dans les équipages. Le Conseil n'a finalement toutefois pu accepter l'approche EUROS.

En l'absence d'une mesure communautaire apportant une certaine harmonisation, les États membres ont pris indépendamment des initiatives pour sauvegarder leurs intérêts maritimes. Des considérations économiques importantes, le maintien de l'emploi, du savoir-faire et de la valeur stratégique de la flotte ont influencé les décisions nationales. On reconnaît également que la qualité ne doit pas être compromise par les mesures d'économie que prendraient les propriétaires de navires simplement pour survivre face à la concurrence à bas prix émanant, en particulier, des pavillons de complaisance. La qualité doit être préservée et améliorée, aussi bien sous l'angle des normes techniques que de l'exploitation des navires, ce qui implique des besoins continus en formation et la nécessité d'employer des personnes possédant les aptitudes requises.

Des mesures ont en conséquence été progressivement introduites pour ralentir la tendance à l'évasion du pavillon, telles qu'un assouplissement des conditions applicables aux premiers registres nationaux, le développement de deuxième registres ou de registres internationaux, l'utilisation d'aides d'État, ou encore une combinaison de ces mesures. Aucune approche n'a toutefois entièrement donné satisfaction.

Le problème ne s'arrête cependant pas à l'évasion du pavillon. Lorsque des États du pavillon non membres de

la Communauté proposent une infrastructure de services internationaux intéressante, le transfert du pavillon a généralement été suivi, ces dernières années, d'une relocalisation des activités annexes (telles que la gestion des navires) dans des pays non membres de la Communauté, ce qui s'est traduit par des pertes d'emplois encore plus élevées, aussi bien sur les navires qu'à terre. Il en est également résulté une perte de savoir-faire maritime. Le sentiment que les emplois maritimes sont peu nombreux, que le travail est dur et les possibilités de carrière réduites se traduit par une diminution du nombre d'étudiants dans les instituts de formation de marins et une diminution de l'embauche de jeunes marins. Les effets négatifs tant en ce qui concerne le personnel navigant que le personnel à terre en ont été multipliés.

### 1.3. Orientations de 1989 pour les aides d'État

Face au recours croissant aux aides d'État, la Commission a établi, en 1989, des orientations définissant les conditions dans lesquelles les aides d'État pour les transports maritimes seraient considérées comme compatibles avec le marché commun<sup>(3)</sup>. Les deux grands objectifs définissant l'intérêt commun de la Communauté étaient le maintien de navires sous pavillons communautaires et l'emploi du plus grand nombre possible de marins communautaires. La Commission s'est efforcée d'atteindre ces objectifs par une approche communautaire du problème des différences de coûts entre la flotte immatriculée dans les États membres et les navires battant pavillon de complaisance. Il s'agissait là de la première tentative d'assurer une certaine convergence entre les actions des États membres.

#### *Plafond*

La Commission a notamment admis que les flottes battant des pavillons d'États membres étaient mal placées vis-à-vis de la concurrence eu égard aux avantages dont disposent les exploitants battant des pavillons de pays tiers, et notamment des pavillons de complaisance. Il en est résulté des différences de coûts d'exploitation. C'est la raison pour laquelle les orientations de 1989 prévoyaient une méthode pour assurer que, globalement, les aides d'États ne dépassent pas un certain plafond à fixer sur la base du handicap en matière de coût que rencontrent sur les marchés mondiaux les navires battant le pavillon d'un État membre à bas salaires. Le calcul reposait sur le coût d'exploitation théorique de navires battant pavillons portugais et chypriote, c'est-à-dire le moins coûteux des pavillons communautaires et un pavillon de complaisance. Après pondération pour refléter la composition des flottes nationales selon les types de navires, on a pu calculer un plafond national unique pour les aides de fonctionnement annuelles et applicable à tous les types de navires.

(2) «Un avenir pour les transports maritimes de la Communauté: mesures destinées à améliorer les conditions d'exploitation des transports maritimes de la Communauté», COM(89) 266 final du 3 août 1989.

(3) «Mesures financières et fiscales relatives à l'exploitation des navires immatriculés dans la Communauté», SEC(89) 921 final du 3 août 1989.

#### 1.4. Réexamen des orientations

Eu égard au déclin continu des flottes communautaires et à l'accroissement des divergences de réactions des États membres face aux difficultés du secteur maritime communautaire, la Commission a tiré la conclusion qu'il fallait réexaminer la stratégie maritime communautaire. Elle a présenté les premiers résultats de ce réexamen dans une communication en mars 1996 (\*).

La Commission a conclu que la poursuite de l'amélioration de la sécurité, l'accès aux marchés internationaux et l'application des règles de concurrence, associés aux efforts en vue de promouvoir la formation et d'encourager l'emploi et la recherche et le développement, renforceraient la compétitivité du secteur des transports maritimes en Europe. La Commission a cependant reconnu que des mesures d'aide peuvent être actuellement nécessaires pour maintenir et développer le secteur des transports maritimes de la Communauté. La Commission s'est également interrogée sur une éventuelle nouvelle approche en matière d'aides d'État.

Un consensus a été réalisé sur la nécessité de réexaminer les orientations sur les aides d'État dans le secteur maritime, compte tenu de l'évolution de la concurrence internationale et de la tendance générale à la libéralisation des échanges de biens et de services, de l'évolution du secteur maritime, de l'expérience acquise dans l'application des orientations de 1989, des réactions à la communication sur une stratégie maritime et eu égard à l'inventaire des aides d'État aux transports maritimes dressé conformément aux engagements pris dans le livre blanc sur le développement futur de la politique commune des transports (\*\*).

Sur le plan des principes généraux, la volonté demeure intacte de rendre la flotte communautaire fiable et compétitive et d'employer le plus grand nombre possible de marins communautaires. Cependant, pour atteindre ces objectifs, il faut lier plus étroitement l'aide à des actions spécifiques plutôt que vouloir refléter indirectement des différences de coût d'exploitation théoriques.

En ce qui concerne le plafond, la méthode n'a pas permis de prendre suffisamment en considération les différences de taille des navires, de productivité, de composition des équipages et de rentabilité de l'exploitation (c'est-à-dire les profits ou les pertes réalisés). C'est la raison pour laquelle il a été conclu qu'il fallait une autre approche pour limiter les aides et éviter une course aux subventions (chapitre 10).

Les différences sur le plan de la compétitivité entre les navires immatriculés dans la Communauté et les navires immatriculés ailleurs, surtout ceux battant pavillon de complaisance, sont essentiellement dues à la fiscalité, car le coût du capital et la technologie disponible sont quasiment identiques dans le monde entier et les techniques sont essentiellement les mêmes. Mais en ce qui concerne les coûts fiscaux (taxes sur le chiffre d'affaires et charges sociales relatives aux marins), plusieurs études ont montré qu'ils constituent le facteur critique et la principale source de distorsion.

Les aides à l'exploitation doivent en principe être exceptionnelles, temporaires et dégressives. Dans le cas des transports maritimes, cependant, le problème de la compétitivité de la flotte communautaire sur le marché mondial est structurel et découle en grande partie de facteurs extérieurs. Le problème de l'écart de coût ne pouvant être résolu dans l'immédiat, il faudra encore longtemps accorder des aides aux armateurs communautaires pour leur permettre d'affronter la concurrence internationale.

Au niveau international, la Communauté œuvre en faveur de la libéralisation des services de transport maritime dans le monde dans des discussions dans le cadre de l'Organisation mondiale du commerce (OMC). D'importants partenaires commerciaux ont toutefois refusé d'accepter les propositions de la Communauté et les discussions ont été remises aux prochaines négociations d'ensemble sur les services qui devraient se tenir d'ici l'an 2000. Il semble également peu probable que, dans un avenir proche, un accord international puisse être conclu sur l'application des règles de concurrence aux transports maritimes, avec notamment une diminution des aides nationales.

À l'avenir, les aides pourront être progressivement réduites si la situation économique et politique mondiale le permet. En particulier, si les mesures nouvelles actuellement négociées dans le cadre de l'accord général sur le commerce des services (GATS) et touchant aux effets pervers possibles des subventions au commerce des services entrent en vigueur, les présentes orientations seront amendées en conséquences. Pour l'heure, il importe de suivre l'évolution de la situation grâce à une surveillance régulière des aides à la lumière de la compétitivité des flottes communautaires sur le marché mondial.

## 2. PORTÉE ET OBJECTIFS GÉNÉRAUX DES ORIENTATIONS RÉVISÉES EN MATIÈRE D'AIDES D'ÉTAT

L'approche communautaire des aides d'État doit tenir compte des différences de priorités et d'approches des États membres tout en veillant à réduire le plus possible les distorsions de concurrence.

(\*) «Vers une nouvelle stratégie maritime», COM(96) 81 final du 13 mars 1996.

(\*\*) «Le développement futur de la politique commune des transports: construction d'un cadre communautaire garant d'une mobilité durable», COM(92) 494 final paragraphe 59.

La Commission doit fixer les critères selon lesquels les aides d'État seront acceptées. Les systèmes d'aide ne doivent pas jouer au détriment des économies d'autres États membres, et il doit être établi qu'ils ne risquent pas de fausser la concurrence entre les États membres dans une mesure contraire à l'intérêt commun. Les aides d'État doivent toujours être limitées à ce qui est nécessaire pour atteindre leur objectif, et elle doivent être octroyées d'une manière transparente. L'effet cumulatif de toutes les aides octroyées par les pouvoirs publics (au niveau national, régional ou local) doit toujours être pris en considération.

### 2.1. Portée des orientations révisées en matière d'aides d'État

Les présentes orientations couvrent toutes les aides en faveur des transports maritimes octroyées par les États membres de la Communauté ou au moyen de ressources publiques. Cela comprend tout avantage financier sous quelque forme que ce soit, financé par les pouvoirs publics (que ce soit au niveau national, régional, provincial, départemental ou local). À cet égard, la notion de «pouvoirs publics» peut également s'étendre aux entreprises publiques et aux banques contrôlées par l'État. La notion d'aide peut également s'étendre aux arrangements par lesquels l'État garantit des emprunts ou d'autres formes de financement par des banques commerciales. Les présentes orientations ne font aucune distinction entre les types de bénéficiaires en fonction de leur nature juridique (entreprises, partenariats, particuliers ...) ni entre secteur public et secteur privé, et toute référence à des entreprises est réputée s'étendre à tous les autres types d'entités juridiques.

Les présentes orientations ne couvrent pas les aides accordées aux chantiers navals au sens de la septième directive (\*) telle que complétée par le règlement (CE) n° 1904/96 du Conseil (†) ou de tout instrument postérieur, y compris le règlement (CE) n° 3094/95 du Conseil (‡) visant à mettre en œuvre, lorsqu'elles entreront en vigueur, les dispositions en matière d'aides d'État de l'accord de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) qui prévoit des conditions de concurrence normales pour le secteur commercial de la construction navale et celui de la réparation des navires), ni les aides pour les bâtiments de pêche. D'une manière générale, les investissements en infrastructures ne sont normalement pas considérés comme des aides au sens de l'article 92 paragraphe 1 du traité lorsque l'État offre un accès libre aux infrastructures, égal pour tous les opérateurs intéressés. La Commission peut cependant examiner de tels investissements lorsqu'ils sont susceptibles, directement ou indirectement, de bénéficier à certains armateurs en particulier. Enfin, la Commission

a posé le principe qu'il n'y a pas aide d'État lorsque les pouvoirs publics apportent à une entreprise une contribution dans des conditions qui seraient acceptables pour un investisseur privé agissant selon les pratiques commerciales courantes (\*).

Les présentes orientations s'appliquent à partir du jour de leur publication au *Journal officiel des Communautés européennes*. Elles ne remettent pas en cause les régimes d'aide autorisés avant cette publication. Ces régimes seront néanmoins réexaminés sur la base de l'article 93 paragraphe 1 du traité. Ils doivent être amendés, le cas échéant, dans les dix-huit mois qui suivent l'entrée en application des présentes orientations.

### 2.2. Objectifs généraux des orientations révisées en matière d'aides d'État

La Commission a souligné<sup>(10)</sup> que les aides d'État doivent être plus transparentes, de façon à ce que non seulement les pouvoirs publics au sens large, mais aussi les compagnies et les particuliers connaissent leurs droits et obligations. Ces orientations visent à améliorer la transparence et à déterminer quels programmes d'aides d'État peuvent être mis en place pour soutenir les intérêts maritimes communautaires. Comme ces mesures améliorent la compétitivité des flottes communautaires, des aides d'État ne peuvent généralement être octroyées que pour des navires inscrits aux registres d'États membres<sup>(11)</sup>. Les résultats escomptés sont les suivants:

- sauvegarder l'emploi communautaire (aussi bien à bord qu'à terre),
- préserver le savoir-faire maritime de la Communauté et développer les aptitudes maritimes,
- améliorer la sécurité.

Cependant, des aides d'État peuvent, dans certains cas exceptionnels, être octroyées pour des navires inscrits aux registres visés au point 3 de l'annexe 1, à la condition que l'État membre concerné établisse que le registre en question participe directement à la réalisation des objectifs énoncés ci-dessus.

En outre, des aides neutres à l'égard du pavillon peuvent être approuvées dans certains cas exceptionnels où un avantage pour la Communauté est clairement démontré (point 3.1 et chapitre 7).

(\*) Directive 90/684/CEE du Conseil, du 21 décembre 1990, concernant les aides à la construction navale (JO n° L 380 du 31. 12. 1990, p. 27), modifiée en dernier lieu par la directive 94/73/CE (JO n° L 351 du 31. 12. 1996, p. 10).

(†) JO n° L 251 du 3. 10. 1996, p. 5.

(‡) JO n° L 332 du 30. 12. 1995, p. 1.

(\*) «Application des articles 92 et 93 du traité aux prises de participation des autorités publiques», Bulletin des CE 9-184.

(10) XXII<sup>e</sup> rapport sur la politique de concurrence, 1992, et «Vers une nouvelle stratégie maritime», COM(96) 81 final, du 13 mars 1996.

(11) Voir annexe.

D'autres objectifs de la politique commune en matière de transports<sup>(12)</sup>, tels que la mise en place d'un cadre communautaire pour la mobilité durable, et, à l'intérieur de ce cadre, la promotion des transports maritimes à courte distance et le développement maximal de ce type de transport, peuvent également être pris en considération.

### 3. MESURES FISCALES ET SOCIALES EN VUE D'AMÉLIORER LA COMPÉTITIVITÉ

#### 3.1. Traitement fiscal des compagnies maritimes

Dans le secteur maritime, face aux difficultés résultant de l'évolution des conditions de concurrence au niveau international, les États membres ont réagi de manières différentes en fonction des situations. Certains États membres ont pris des mesures générales, d'autres ont utilisé des aides d'État. Les discussions sur la proposition EUROS ont montré que les possibilités d'harmonisation dans ce secteur sont actuellement limitées.

De nombreux pays tiers ont des registres maritimes importants. Ils offrent parfois une bonne infrastructure de services internationaux, et attirent les armateurs grâce à une fiscalité beaucoup plus douce que celle des États membres. Les armateurs y ont vu d'excellentes raisons non seulement pour changer de pavillon, mais aussi pour envisager une relocalisation. Il importe de souligner qu'il n'existe actuellement aucune règle internationale réellement capable de freiner cette concurrence fiscale, et qu'il n'existe guère d'entraves administratives, juridiques ou techniques à la réimmatriculation d'un navire ailleurs que dans un État membre. Tous les États membres qui possèdent des flottes importantes étant confrontés à ce problème, la meilleure solution serait de créer des conditions permettant aux armateurs d'affronter efficacement la concurrence des pavillons de complaisance.

Il importe de traiter la question de la concurrence fiscale entre les États membres. En l'état actuel des choses, rien n'indique qu'il y ait des distorsions de concurrence entre les États membres dans une mesure contraire à l'intérêt commun. En fait, les approches des États membres en matière d'aide au transport maritime apparaissent de plus en plus convergentes; les évasions de pavillon entre les États membres sont un phénomène rare. La concurrence fiscale est un problème qui se pose essentiellement entre les États membres de la Communauté, d'une part, et les pays tiers, d'autre part, car les économies que peuvent réaliser les armateurs en immatriculant leurs navires dans des pays tiers sont considérables par rapport aux possibilités qui leurs sont ouvertes au sein de la Communauté. En outre, les bénéfices taxables des armateurs ayant été faibles ces dernières années, les différences entre les taux de taxation effectifs dans les États membres n'ont guère

été jouées, comme en témoigne la diminution constante du nombre de navires immatriculés dans les États membres, alors que la part du marché des transports maritimes détenue par des armateurs communautaires est restée relativement stable au cours de la dernière décennie.

Pour lutter contre cette tendance, de nombreux États membres ont pris des mesures spéciales pour rendre l'environnement fiscal plus favorable aux compagnies maritimes, par exemple un amortissement accéléré des investissements consacrés aux navires et le droit de mettre en réserve les bénéfices résultant de la vente de navires, avec exemption d'impôts pendant un certain nombre d'années, à condition que ces bénéfices soient réinvestis dans des navires.

Ces allègements fiscaux qui s'appliquent à la navigation d'une façon spéciale sont considérés comme des aides d'État. De même, est considéré comme aide d'État le système utilisé dans certains États membres et pays tiers et consistant à remplacer la taxation fondée sur le chiffre d'affaires par une taxation au tonnage. Dans le système de taxation au tonnage, l'armateur paie une taxe calculée directement en fonction du tonnage qu'il exploite. Cette taxe est due indépendamment des revenus réels de l'entreprise, quels que soient les profits ou les pertes réalisés.

Ces mesures se sont avérées positives pour sauvegarder des emplois de haute qualité dans les activités maritimes à terre, telles que la gestion directement liée au transport maritime, ainsi que dans les activités connexes (assurance, courtage et financement). Eu égard à l'importance de ces activités pour l'économie communautaire, et pour permettre d'atteindre les objectifs décrits ci-dessus, des incitations fiscales de ce genre peuvent être acceptées d'une façon générale. De même, le développement des transports maritimes communautaires sur le marché mondial sera facilité par des mesures visant à sauvegarder la qualité de l'emploi et à promouvoir la compétitivité de l'industrie maritime établie dans un État membre grâce à des incitations fiscales combinées à d'autres initiatives dans le domaine de la formation et de l'amélioration de la sécurité.

La Commission n'ignore pas qu'à l'heure actuelle les revenus des armateurs proviennent souvent de l'exploitation de navires sous des pavillons différents, par exemple lorsqu'ils recourent à des navires affrétés sous pavillon étranger ou à des navires appartenant à des partenaires dans le cadre d'alliances. La Commission reconnaît également que les armateurs continueront d'être incités à établir ailleurs leur gestion et activités connexes s'ils obtiennent des avantages financiers non négligeables en ayant des établissements différents et en comptabilisant séparément les revenus provenant de l'exploitation de navires battant des pavillons communautaires et les autres revenus. Tel sera le cas, par exemple, si les revenus provenant de l'exploitation de navires battant des pavillons non communautaires sont soumis, soit entière-

<sup>(12)</sup> Livre blanc: «Le développement futur de la politique commune des transports», COM(92) 494 final.

ment à la taxe sur le chiffre d'affaires dans un État membre, soit à des taxes réduites à l'étranger une fois la preuve apportée d'une gestion située à l'étranger.

L'objectif des aides d'État dans le cadre de la politique commune dans le domaine des transports maritimes est de promouvoir la compétitivité des flottes communautaires sur le marché mondial des transports maritimes. En conséquence, les régimes d'allègements fiscaux exigent, d'une manière générale, l'existence d'un lien avec un pavillon communautaire. À titre exceptionnel, ces régimes peuvent cependant être autorisés lorsqu'ils s'appliquent à la totalité de la flotte exploitée par un armateur établi sur le territoire d'un État membre où s'applique la taxe sur le chiffre d'affaires, à condition qu'il soit démontré que la gestion stratégique et commerciale de tous les navires en cause a effectivement lieu à partir de ce territoire, et que cette activité contribue sensiblement à l'activité économique et à l'emploi dans la Communauté. Pour établir l'existence de ce lien économique, l'État membre en cause doit fournir des informations sur les navires immatriculés et exploités dans la Communauté, les ressortissants d'États membres employés à bord des navires et à terre, et les investissements en actifs immobilisés. Il convient de souligner que l'aide doit être nécessaire pour favoriser le retour dans la Communauté de la gestion commerciale et stratégique de tous les navires concernés et que, de plus, les bénéficiaires des régimes d'aide doivent être assujettis à l'impôt sur les sociétés dans la Communauté pour les navires en question. La Commission demande en outre que les pièces disponibles montrent que tous les navires exploités par des compagnies profitant de ces mesures respectent les normes de sécurité internationales et communautaires applicables, y compris celles relatives aux conditions de travail à bord.

Si des régimes fiscaux sont approuvés dans les circonstances exceptionnelles précitées, la Commission demandera alors qu'on lui présente régulièrement des rapports attestant des effets desdits régimes (en liaison avec tout autre système d'aide d'État en vigueur dans l'État membre intéressé) sur la flotte immatriculée dans la Communauté exploitée à partir de l'État membre, et sur l'emploi de marins communautaires. La Commission suivra de près l'évolution de la situation quant à d'éventuelles distorsions de concurrence dans les échanges intracommunautaires.

Dans tous les cas, les avantages procurés par ces régimes doivent faciliter le développement du secteur des transports maritimes et de l'emploi dans ce secteur dans l'intérêt de la Communauté. En conséquence, les avantages fiscaux précités doivent être limités aux activités de transport maritime; ainsi, lorsqu'une compagnie de transport maritime exerce également d'autres activités commerciales, il faut une comptabilité transparente pour empêcher tout «débordement» vers des activités n'ayant rien à voir avec les transports maritimes. Une telle approche aidera les armateurs communautaires à être concurrentiels, car ils seront soumis à des régimes fiscaux comparables à ceux en vigueur ailleurs, mais la fiscalité normale des États membres sera maintenue pour les

autres activités et la rémunération des actionnaires et des directeurs.

### 3.2. Coûts salariaux

En janvier 1997, la Commission a publié une communication sur la surveillance des aides d'État et la réduction des coûts salariaux<sup>(13)</sup>. Cette communication, qui couvre tous les secteurs de l'économie, se concentre sur les emplois peu qualifiés. Elle met en garde contre le risque de voir les efforts en vue de réduire les coûts salariaux se diriger vers des secteurs spécifiques, ce qui peut compromettre le fonctionnement du marché intérieur, et avoir donc des effets négatifs sur la compétitivité de l'industrie communautaire et la création d'emplois à long terme. La Commission examine notamment les effets potentiellement négatifs de cette approche sur les secteurs qui connaissent des surcapacités ou qui sont en crise (c'est-à-dire où la demande de produits communautaires stagne ou diminue), les secteurs sensibles (où il y a d'importants échanges et une forte concurrence intracommunautaires) et les secteurs où joue la concurrence internationale.

Les transports maritimes constituent cependant un cas particulier, comme la Commission l'a reconnu en adoptant ses orientations sur les aides d'État en 1989 et sa communication sur la réduction des coûts salariaux. «Les aides octroyées en matière de sécurité sociale et d'impôt sur le revenu des gens de mer en vue de réduire, sans porter préjudice à la sécurité sociale des marins, les coûts supportés par les compagnies maritimes du fait de l'exploitation de navires enregistrés dans un État membre peuvent être considérées comme compatibles avec le marché commun». La Commission considère que cette approche demeure valable.

Les transports maritimes sont un secteur qui connaît une certaine surcapacité dans le monde entier et où la concurrence internationale est très forte. Cependant, le problème des secteurs industriels souffrant de surcapacité ou en crise est que les aides peuvent avoir pour effet de déplacer les difficultés — et les problèmes de chômage — vers les concurrents communautaires qui ne jouissent pas de tels avantages. Dans les transports maritimes, la demande de qualité augmente et l'on estime que ce marché possède un potentiel de croissance. En outre, il n'y a pas suffisamment de marins formés et qualifiés dans le monde. On peut en conclure que les aides en vue de soutenir l'emploi, notamment l'emploi de marins communautaires qualifiés, ne doivent pas être combattues sur cette base. L'importance de la coopération entre transporteurs dans le trafic de ligne par la voie de conférences, de consortiums, etc., et l'importance des échanges entre pays tiers dans le transport de vrac indique que la concurrence joue en fait entre transporteurs communautaires et transporteurs non communautaires. Enfin, la communication déclare que les diffé-

<sup>(13)</sup> JO n° C 1 du 3. 1. 1997.

rences entre les pays à bas salaires et les États membres sont très sensibles, et que la compétitivité et l'emploi peuvent être améliorés plus durablement par l'intégration de nouvelles technologies de production, de l'innovation, de la qualité et de la formation. Si cela s'applique effectivement à la plupart des secteurs industriels, tel n'est en général pas le cas des transports maritimes pour les raisons exposées au chapitre 1.

Les mesures de soutien du secteur maritime doivent, en conséquence, avoir d'abord pour objectif de réduire les coûts et charges fiscaux et autres supportés par les armateurs et les marins communautaires (c'est-à-dire soumis à la fiscalité et/ou aux contributions de sécurité sociale d'un État membre) à des niveaux comparables à ceux du reste du monde. Ces mesures doivent promouvoir directement le développement du secteur et de l'emploi plutôt que fournir une assistance financière générale.

Cela étant, les actions suivantes en ce qui concerne les coûts salariaux devraient être autorisées pour les transports maritimes communautaires:

- réduction des cotisations sociales des marins de la Communauté naviguant sur des navires immatriculés dans un État membre,
- réduction de l'impôt sur le revenu pour les marins de la Communauté naviguant sur des navires immatriculés dans un État membre.

Pour ce type d'aide, on peut autoriser une réduction des dettes allant jusqu'à l'annulation, pour que les États membres puissent ramener les coûts salariaux à des niveaux comparables aux niveaux mondiaux, c'est-à-dire la plupart du temps une exemption des obligations fiscales et sociales concernant les marins. Des aides sur les salaires nets des marins communautaires ne peuvent cependant être autorisées, car elles pourraient entraîner une distorsion de la concurrence entre les États membres. L'allègement des charges fiscales ne dispenserait pas les armateurs de négocier des accords salariaux avec des membres d'équipage potentiels et leurs représentants syndicaux. Les marins des États membres à bas salaires présenteraient donc toujours un avantage concurrentiel par rapport aux marins des États membres où les salaires sont plus élevés. De toute manière, les marins communautaires demeureront plus chers que les marins les moins chers sur le marché mondial. Cette mesure n'entraîne donc aucun risque de surcompensation.

Pour des raisons fiscales internes, certains États membres n'appliquent pas les taux réduits décrits ci-dessus mais préfèrent rembourser partiellement ou totalement aux armateurs les sommes prélevées. D'une manière générale, cette approche peut être considérée comme équivalant au

système de taux réduits examiné plus haut, à condition qu'il existe une relation claire avec les prélèvements, qu'il n'y ait aucun élément de surcompensation et que le système soit transparent et ne puisse donner lieu à des abus.

#### 4. RELÈVE DES ÉQUIPAGES

Les aides à la relève des équipages font partie des mesures visées spécifiquement par les orientations de la Commission de 1989 comme étant dans l'intérêt commun de la Communauté. Ces aides ont pour but de réduire les coûts qui découlent de l'emploi de marins communautaires, notamment à bord de navires naviguant dans des eaux lointaines. Même si en 1989, la Commission avait limité ce type d'aide à 50 % du total des coûts supportés à ce titre, la nouvelle approche en ce qui concerne le plafond implique qu'il est inutile d'imposer une limite spécifique à ce type de mesure. Des aides, qui en tout état de cause ne peuvent dépasser le plafond, peuvent donc être accordées sous la forme de versements ou de remboursement des coûts de rapatriement des marins communautaires naviguant sur des navires immatriculés dans les États membres.

#### 5. AIDE AUX INVESTISSEMENTS

À l'heure actuelle certains États membres n'accordent des aides que pour les navires neufs, tandis que d'autres accordent également des aides pour l'acquisition de certaines catégories de navires d'occasion, ou pour la transformation ou la modernisation de navires existants. Ces systèmes ont eu tendance à engendrer ou à maintenir des surcapacités, qui se sont traduites par une diminution des taux de fret qui a incité les exploitants communautaires à réduire leurs coûts. À cette fin, ils ont souvent recouru au transfert de pavillon. Ces systèmes ont en outre parfois incité les armateurs à baser leur décision d'acheter ou de vendre des navires sur des considérations fiscales plutôt que commerciales.

L'octroi de subventions pour le renouvellement des flottes est rare dans les autres modes de transport (transports routiers et aériens). Comme ces aides tendent à fausser la concurrence, la Commission n'a jamais été favorable à des systèmes de ce genre, sauf lorsqu'ils font partie d'une réforme structurelle en vue de réduire la capacité globale.

Suite à la communication de la Commission sur la construction navale<sup>(14)</sup>, le Conseil tenu le 24 avril 1997 a décidé de prolonger jusqu'au 31 décembre 1998 la septième directive sur la construction navale. Par conséquent, les investissements dans des navires neufs doivent respecter ces règles ou toutes les règles communautaires qui les remplaceront.

<sup>(14)</sup> «Options d'avenir pour la construction navale, premières considérations», SEC(97) 567 final.

Dans le cadre des présentes orientations, d'autres aides à l'investissement peuvent cependant être autorisées conformément à la politique communautaire en matière de sécurité maritime<sup>(15)</sup>, dans certains cas particuliers, dès lors qu'il s'agit d'améliorer les équipements à bord de navires enregistrés dans un État membre ou de promouvoir l'utilisation de navires fiables et non polluants, par exemple par des incitations à rendre les navires battant pavillon communautaire conformes à des normes plus strictes que les normes obligatoires en matière de sécurité et d'environnement fixées par des conventions internationales et en anticipant l'adoption de normes plus strictes, de façon à améliorer les contrôles en matière de sécurité et d'environnement. De telles aides doivent être conformes aux dispositions relatives à la construction navale, telles que visées au deuxième alinéa du point 2.1, quand celles-ci sont applicables.

Le secteur des transports maritimes étant extrêmement mobile, les aides régionales aux compagnies maritimes dans les régions défavorisées, qui prennent souvent la forme d'aides aux investissements aux compagnies qui investissent dans ces régions, ne peuvent être autorisées que lorsqu'il apparaît que les régions en cause en profiteront dans des délais raisonnables. Tel serait par exemple le cas si les investissements étaient affectés à la construction d'entrepôts spécialisés ou à l'achat d'installations de transbordement fixes. Les aides aux investissements pour les compagnies maritimes dans les régions défavorisées ne peuvent donc être autorisées que si elles sont également conformes aux règles sur les aides régionales (chapitre 6).

#### 6. AIDES RÉGIONALES SUR LA BASE DE L'ARTICLE 92 PARAGRAPHE 3 POINTS A) ET C)

Dans le cadre des systèmes d'aides régionales, la Commission appliquera les règles générales énoncées dans sa communication sur les aides régionales octroyées par les États membres<sup>(16)</sup> ainsi que leurs éventuelles modifications.

#### 7. FORMATION

Un bon nombre des formations suivies par les marins et financées par l'État ne sont pas considérées comme relevant des aides d'État, eu égard à leur nature générale (qu'il s'agisse d'une formation professionnelle ou universitaire). Elles n'ont donc pas à être notifiées à la Commission ni examinées par elle.

<sup>(15)</sup> «Pour une politique commune de la sécurité maritime», COM(93) 66 final.

<sup>(16)</sup> Communication sur la méthode pour l'application de l'article 92 paragraphe 3 points a) et c), aux aides régionales (JO n° C 212 du 12. 8. 1988, p. 2).

Mais lorsqu'une formation peut être considérée comme comprenant des éléments d'aide d'État, elle doit être notifiée. Ce peut-être le cas, par exemple, lorsqu'une formation particulière a trait spécifiquement à la formation à bord et que le soutien financier de l'État est versé à l'organisation qui dispense la formation, à l'élève officier, au marin ou à l'armateur. Les aides d'État à la formation seront autorisées pour autant qu'elles satisfassent aux critères généraux de la Commission (par exemple proportionnalité, non-discrimination et transparence en ce qui concerne la formation dispensée à bord de navires immatriculés dans la Communauté). À titre exceptionnel, les formations dispensées à bord d'autres navires peuvent bénéficier d'une aide dans des cas justifiés par des critères objectifs, tels que le manque de places disponibles sur des navires immatriculés dans un État membre.

Dans la mesure où des aides financières sont versées pour une formation à bord, le stagiaire ne peut pas être, en principe, un membre actif de l'équipage, mais il doit être surnuméraire. Il s'agit en effet d'assurer que des aides au salaire net ne puissent être versées pour des marins effectuant les tâches normalement imparties aux membres d'équipage.

De même, pour garantir et développer le savoir-faire maritime dans la Communauté et la compétitivité des industries maritimes communautaires, il faut de nouveaux efforts importants en matière de recherche et développement, surtout dans le domaine de la qualité, de la productivité, de la sécurité et de la protection de l'environnement. Pour ces projets, des aides d'État peuvent également être autorisées dans les limites fixées par le traité<sup>(17)</sup>.

#### 8. AIDES À LA RESTRUCTURATION (PRIVATISATION COMPRISE)

Bien que les orientations sur la restructuration et le sauvetage des entreprises en difficulté<sup>(18)</sup> ne s'appliquent aux transports que dans la mesure où la nature spécifique de ce secteur est prise en considération, la Commission les appliquera aux aides à la restructuration des compagnies maritimes.

#### 9. OBLIGATIONS DE SERVICE PUBLIC ET CONTRATS

Les aides directes visant à couvrir des pertes d'exploitation sont en règle générale incompatibles avec le marché

<sup>(17)</sup> «Encadrement communautaire des aides d'État à la recherche et au développement» (JO n° C 45 du 17. 2. 1996, p. 5), et «Encadrement communautaire des aides d'État pour la protection de l'environnement» (JO n° C 72 du 10. 3. 1994, p. 3).

<sup>(18)</sup> Orientations pour la restructuration et le sauvetage des entreprises en difficulté (JO n° C 368 du 23. 12. 1994, p. 12).

commun. De telles subventions peuvent cependant être acceptées en principe pour des obligations de service public (OSP), ce par quoi on entend toute obligation imposée à un transporteur en vue d'assurer la fourniture d'un service conforme à des normes précises de continuité, de régularité, de capacité et de tarification, normes que le transporteur ne respecterait pas s'il était mû par son seul intérêt économique.

Des OSP peuvent être imposées pour des services réguliers à destination de ports desservant des régions périphériques de la Communauté ou pour des itinéraires mal desservis considérés comme vitaux pour le développement économique des régions concernées, dans les cas où le jeu des forces du marché n'assure pas un niveau de service suffisant.

D'une manière générale, dans son appréciation des contrats relatifs à des OSP, la Commission considère que le remboursement des pertes d'exploitation résultant directement de l'accomplissement de certaines obligations de service public ne constitue pas une aide d'État au sens de l'article 92 paragraphe 1 du traité. Une notification au titre de l'article 93 paragraphe 3 n'est donc pas nécessaire si les critères suivants sont satisfaits:

- pour que les contrats de service public soient compatibles avec le marché commun et ne constituent pas des aides d'État, la Commission attend que l'on recoure à des adjudications publiques, car l'élaboration et la mise en œuvre des mesures doivent être transparentes et laisser une place à la concurrence,
- les appels d'offres doivent faire l'objet d'une publicité adéquate, et toutes les exigences concernant le niveau et la fréquence du service, les capacités, les prix et les normes exigées, etc. doivent être précisées d'une manière claire et transparente, de façon à ce que tous les transporteurs de la Communauté jouissant du droit d'accès à la route (conformément au droit communautaire) aient bénéficié des mêmes possibilités de soumissionner,
- l'État membre peut alors attribuer un contrat au candidat retenu (c'est-à-dire, sauf dans des cas exceptionnels et dûment justifiés, celui qui exige la compensation financière la plus faible) et rembourser les coûts supplémentaires auxquels s'est exposé l'opérateur pour avoir fourni le service. Ces coûts doivent être liés directement au déficit calculé enregistré par l'opérateur à cette occasion. Ils doivent être comptabilisés séparément pour chaque service de ce type, pour permettre de vérifier s'il n'y a pas eu surcompensation ou subvention croisée, et pour éviter que le système ne soit exploité pour soutenir une mauvaise gestion et de mauvaises méthodes d'exploitation. Lorsqu'un État membre octroie une subvention sur cette base, et que cette subvention ne dépasse pas le montant des coûts supplémentaires subis

(compte tenu d'un rendement raisonnable du capital utilisé), la mesure ne sera pas considérée comme une aide d'État.

La durée des contrats de service public doit être limitée à une période raisonnable qui ne soit pas trop longue (normalement de l'ordre de cinq années); en effet, un contrat pour une durée très supérieure risquerait d'entraîner la création d'un monopole privé. À l'expiration de la période spécifiée, les contrats doivent être soumis à une nouvelle procédure d'offre publique, conformément à la procédure décrite ci-dessus.

Limiter l'accès à la route à un seul opérateur ne peut être autorisé que si, lorsque le contrat de service public est attribué selon la procédure décrite plus haut, aucun concurrent n'offre de services réguliers sur la route ni ne prévoit d'en offrir. Les conditions de toute limitation ou garantie d'exclusivité doivent de toute façon être compatibles avec les dispositions de l'article 90 du traité.

Il importe de souligner que s'il est établi que l'État membre n'a pas choisi l'offre la moins chère ou si des plaintes sont reçues mettant en cause le caractère loyal de la procédure d'adjudication, la Commission demandera des informations pour vérifier si l'adjudication comprend des éléments d'aide d'État. Si une aide a été octroyée en violation des exigences en matière de procédure prévues par le traité, la Commission peut ordonner la suspension du versement de l'aide et entamer, le cas échéant, la procédure prévue à l'article 93 paragraphe 2 du traité.

Bien qu'il y ait lieu pour les États membres d'utiliser au maximum les procédures précitées, des exceptions peuvent être justifiées, par exemple dans le cas du cabotage avec les îles comprenant des services de ferry-boats réguliers. Dans de tels cas, les mesures doivent être notifiées, et la Commission continuera à les évaluer dans le cadre des règles générales sur les aides d'État. Dans son évaluation de la compatibilité avec le traité, la Commission vérifie si l'aide est susceptible d'entraîner d'importants détournements de trafic ou si elle entraîne une surcompensation qui pourrait permettre au transporteur choisi de financer par des subventions croisées des opérations soumises à la concurrence d'autres transporteurs communautaires.

## 10. LIMITATION DES AIDES

Comme cela a été indiqué plus haut, certains États membres aident leur secteur maritime par la voie d'abattements fiscaux, tandis que d'autres préfèrent verser des aides directes, par exemple sous la forme d'un remboursement des impôts frappant les salaires des marins. Eu égard au manque d'harmonisation actuel des systèmes fiscaux des États membres, ces deux possibilités doivent demeurer ouvertes. Il est évident que ces deux approches

peuvent dans certains cas être combinées. Cependant, on risque d'en arriver ainsi à un total d'aide disproportionné par rapport aux objectifs que dicte l'intérêt commun de la Communauté, et cela pourrait conduire à une course aux aides entre les États membres.

Le niveau d'aide maximal acceptable est l'annulation des charges fiscales et sociales applicables aux marins, et l'annulation de la taxe sur le chiffre d'affaires des compagnies maritimes. Pour éviter toute distorsion de la concurrence, des avantages supérieurs ne sauraient être accordés par d'autres systèmes d'aide. En conséquence, même si chaque système d'aide notifié par un État membre est examiné en fonction de ses mérites propres, la Commission estime que le montant total de l'aide sous la forme de versements directs conformément aux chapitres 3, 4, 5 et 6 ne doit pas dépasser le montant total des taxes et cotisations sociales prélevées sur les activités de transport maritime et les marins. Dans le cas opposé, les conditions commerciales seraient affectées dans une mesure contraire aux dispositions du traité, car l'aide ne serait pas proportionnée à l'objectif. Cette approche consistant à limiter les aides remplacera l'ancien système de plafond annuel fondé sur l'écart de coût théorique entre des navires battant le pavillon communautaire le moins coûteux et des navires battant un pavillon de complaisance (point 1.3).

## 11. OBSERVATIONS FINALES

La mise en œuvre des présentes orientations exige de la discipline aussi bien de la part des autorités des États membres que de la Commission, notamment en ce qui concerne les obligations de notification et le respect des délais. Pour accélérer l'examen des mesures d'aide, les États membres doivent notifier à la Commission les mesures d'aide proposées au stade de projet, en fournissant tous les détails nécessaires pour permettre leur évaluation, conformément à l'article 93 paragraphe 3 du traité. La Commission estime qu'un État membre ne remplit pas ses obligations de notification lorsqu'il met en vigueur une mesure d'aide par la voie législative ou en prenant des engagements financiers vis-à-vis de bénéficiaires potentiels.

La Commission fera usage de tous les instruments dont elle dispose pour assurer que les États membres remplissent les obligations qui leur incombent en vertu de l'article 93 paragraphe 3. Si une aide est accordée ou si des mesures sont prises sans que soient respectées les exigences en matière de notification, la Commission est en droit d'invoquer la jurisprudence Boussac (arrêt de la Cour de justice du 14 février 1990 dans l'affaire C-301/87, France contre Commission) <sup>(19)</sup>, et de prendre une décision provisoire en vertu de l'article 93 paragraphe 2 du traité sur la base des informations dont elle dispose. En outre, le remboursement de toute aide octroyée illégalement (c'est-à-dire sans décision positive finale de la Commission) peut être demandé au bénéficiaire selon les principes établis par la Cour dans l'affaire Tubemeuse (arrêt de la Cour de justice du 21 mars 1990 dans l'affaire C-142/87, Belgique contre Commission) <sup>(20)</sup>. Le recouvrement de l'aide s'effectue conformément aux dispositions du droit interne concerné et les intérêts commencent à courir à la date à laquelle l'aide a été versée. Le taux d'intérêt qui s'applique est le taux de référence utilisé par la Commission en matière d'aides régionales <sup>(21)</sup>.

La Commission s'efforce d'assurer que les ressortissants et les entreprises de tous les États membres aient un accès totalement libre aux installations, produits et services existants dans un État membre, sans discrimination. Dans le cas d'un établissement réalisé par inscription à des registres maritimes, ce principe est appliqué depuis l'arrêt de la Cour de justice du 25 juillet 1991 dans l'affaire C-221/89, *The Queen contre Secretary of State for Transport, ex parte: Factortame Ltd. et al* <sup>(22)</sup>. De même, en matière d'aides d'État, il ne peut y avoir de discriminations pour des raisons de nationalité entre des compagnies établies dans un État membre.

La Commission surveillera étroitement les effets des régimes d'aide de manière à éviter toute distorsion de la concurrence commerciale entre les États membres et à assurer que les objectifs communautaires soient atteints.

<sup>(19)</sup> Recueil 1990, p. I-307.

<sup>(20)</sup> Recueil 1990, p. I-959.

<sup>(21)</sup> Communication de la Commission aux États membres, lettre SG(95) D/1971 du 22 février 1995.

<sup>(22)</sup> Recueil 1991, p. I-3905.

## ANNEXE

## DÉFINITION DE LA NOTION DE REGISTRE D'UN ÉTAT MEMBRE

On entend par «registre d'un État membre» un registre régi par la législation d'un État membre s'appliquant à son territoire faisant partie de la Communauté.

1. Tous les premiers registres des États membres sont des «registres d'un État membre».
  2. Constituent également des registres d'un État membres les registres suivants situés dans des États membres et soumis à leur législation:
    - le Danish International Register of Shipping (DIS),
    - le German International Shipping Register (ISR),
    - le Madeira International Ship Register (MAR),
    - le registre des îles Canaries.
  3. D'autres registres ne sont pas considérés comme étant des registres d'État membre, bien qu'ils constituent en pratique la première alternative pour les armateurs établis dans cet État membre. Ces registres sont en effet situés dans des territoires (et soumis au droit applicable dans ces territoires) où le traité ne s'applique pas, que ce soit dans sa totalité ou pour l'essentiel. Les registres suivants ne sont donc pas des «registres d'un État membre»:
    - le registre des îles Kerguelen (le traité ne s'applique pas à ce territoire),
    - le registre des Antilles néerlandaises (ce territoire est associé à la Communauté, seule la partie IV du traité s'y applique. Il possède son propre régime fiscal),
    - les registres:
      - de Hong-kong (le traité ne s'applique pas à ce territoire),
      - de l'île de Man (seules certaines parties du traité s'appliquent à cette île — voir article 227 paragraphe 5 point c) du traité. Le Parlement de l'île de Man est seul compétent pour légiférer en matière fiscale),
      - des Bermudes et des îles Caïmans (ces îles font partie des territoires associés à la Communauté et seule la partie IV du traité s'applique à elles. Elles jouissent de l'autonomie fiscale).
  4. Le traité s'applique dans sa totalité à Gibraltar, bien que ce territoire ne soit pas considéré comme faisant partie du Royaume-Uni. Le registre de Gibraltar est donc considéré comme un registre d'État membre aux fins des présents orientations.
-