

Communication de la Commission établissant des orientations en matière d'aide d'État aux sociétés gestionnaires de navires

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

(2009/C 132/06)

1. CHAMP D'APPLICATION

La présente communication porte sur le droit qu'ont les sociétés qui assurent la gestion de l'équipage et la gestion technique de navires de bénéficier d'une réduction de l'impôt sur les sociétés ou de l'application de la taxe au tonnage conformément au point 3.1 de la communication de la Commission C(2004) 43 — Orientations communautaires sur les aides d'État au transport maritime ⁽¹⁾ (ci-après dénommées «les orientations»). Elle ne concerne pas les aides d'État aux sociétés qui assurent la gestion commerciale des navires. La présente communication s'applique à la gestion de l'équipage et à la gestion technique, qu'elles soient assurées séparément ou collectivement pour le même navire.

2. INTRODUCTION

2.1. Contexte général

Les orientations offrent la possibilité aux sociétés gestionnaires de navires d'être admises à bénéficier d'une taxe au tonnage ou d'autres aménagements fiscaux (point 3.1). Toutefois, ce bénéfice est limité aux sociétés qui assurent à la fois la gestion technique et la gestion de l'équipage d'un même navire («gestion totale»), alors que la possibilité de bénéficier d'une taxe au tonnage ou d'autres aménagements fiscaux n'existe pas pour ces activités de gestion lorsqu'elles sont exercées séparément.

Les orientations prévoient que la Commission examinera les effets qu'elles produisent dans le domaine de la gestion de navires après trois ans de mise en application ⁽²⁾. La présente communication présente les résultats du dernier examen et des conclusions concernant l'éligibilité des sociétés de gestion de navires à une aide d'État.

2.2. Gestion de navires

Les sociétés gestionnaires de navires sont des personnes morales fournissant différents services aux propriétaires de navires, comme le contrôle technique, le recrutement et la formation des équipages, la gestion des équipages et l'exploitation des navires. Il existe trois grandes catégories de services de gestion de navires: la gestion de l'équipage, la gestion technique et la gestion commerciale.

La gestion de l'équipage consiste, notamment, à traiter tous les aspects relatifs à l'équipage, c'est-à-dire sélectionner et recruter des marins dûment qualifiés, établir les fiches de paie, s'assurer que le niveau de l'effectif du navire est suffisant, vérifier les brevets des marins, leur fournir une assurance qui les couvre en cas d'accident et d'invalidité, organiser leurs déplacements et leur procurer les visas nécessaires, gérer les demandes de remboursement de frais médicaux, évaluer les compétences des marins et, dans certains cas, les former. La gestion de l'équipage représente de loin la partie la plus importante des activités de gestion de navires dans le monde.

La gestion technique consiste à s'assurer de la navigabilité du navire et de sa pleine conformité aux exigences techniques, de sécurité et de sûreté. Le gestionnaire technique est notamment chargé de prendre les décisions concernant les réparations et l'entretien du navire. La part de la gestion technique dans l'activité de gestion de navires, si elle est importante, est cependant très inférieure à celle de l'activité de gestion des équipages.

La gestion commerciale couvre les activités de publicité et de vente des capacités du navire par des contrats d'affrètement, des réservations de fret ou de transport de passagers, des opérations de commercialisation et la désignation d'agents. La gestion commerciale ne représente qu'une part très modeste des activités du secteur de la gestion de navires. À ce jour, la Commission ne dispose pas d'informations complètes en ce qui concerne la gestion commerciale. Cette dernière n'est donc pas concernée par la présente communication.

Comme toute activité maritime, la gestion de navires est un secteur d'activité mondial par nature. En l'absence de législation internationale régissant la gestion de navires par des tiers, les normes dans ce domaine ont été établies dans le cadre d'accords de droit privé ⁽³⁾.

⁽¹⁾ JO C 13 du 17.1.2004, p. 3.

⁽²⁾ Cf. la note de bas de page n° 3 à la page 7 du JO C 13 du 17.1.2004.

⁽³⁾ Pour citer un exemple, le «BIMCO's Standard Ship Management Agreement SHIPMAN 98» (Contrat de gestion de navire standard intitulé Shipman, édité par le BIMCO — Baltic and International Maritime Council) est fréquemment utilisé dans les relations entre les sociétés gestionnaires de navires et les armateurs.

Dans la Communauté, l'activité de gestion de navires est exercée par des sociétés établies à Chypre pour l'essentiel. Il existe toutefois des sociétés de gestion de navires au Royaume-Uni, en Allemagne, au Danemark, en Belgique et aux Pays-Bas. En dehors de la Communauté, les sociétés de gestion de navires sont établies principalement à Hong Kong, à Singapour, en Inde, aux Émirats Arabes Unis et aux États-Unis.

2.3. Révision des conditions d'éligibilité applicables aux sociétés gestionnaires de navires

Depuis la publication des orientations en janvier 2004, plusieurs pays de tradition maritime sont entrés dans l'UE, parmi lesquels Chypre, qui est le siège du plus grand nombre de sociétés de gestion de navires dans le monde.

À la suite de l'adhésion de Chypre et de son travail préliminaire en vue de se conformer aux orientations, et sur la base d'une étude réalisée par un consortium pour le compte du gouvernement chypriote ⁽¹⁾, on dispose d'une vue plus complète de cette activité et de son évolution. On connaît mieux, notamment, le rapport entre la gestion technique et la gestion de l'équipage, d'une part, et le transport maritime d'autre part, ainsi que le rôle que peuvent jouer les gestionnaires techniques/d'équipage dans l'accomplissement des objectifs fixés dans les orientations.

3. EXAMEN DE L'ÉLIGIBILITÉ DES SOCIÉTÉS DE GESTION DE NAVIRES

Contrairement à d'autres services connexes au transport maritime, la gestion de navires constitue normalement le cœur de métier des transporteurs maritimes, et elle est en général effectuée en interne. C'est une des activités les plus caractéristiques des exploitants de navires. De nos jours, cependant, elle est parfois sous-traitée à des sociétés tierces spécialisées dans la gestion de navires. C'est en raison de ce lien entre la gestion de navires et le transport maritime que les sociétés de gestion de navires pour compte de tiers sont composées de professionnels qui ont la même formation que les armateurs, bien que segmentés en fonction de leur spécialisation, opérant dans le même environnement commercial. Ces sociétés ont comme seuls clients les armateurs.

Dans ce contexte, la Commission estime qu'il ne serait pas judicieux de pénaliser fiscalement les activités de gestion de navires qui sont sous-traitées par rapport à celles exécutées en interne, dans la mesure où les sociétés de gestion de navires respectent les mêmes conditions que celles applicables aux armateurs et que l'octroi d'un soutien financier aux premières les aide à atteindre les objectifs fixés dans les orientations de la même manière que celui alloué aux armateurs.

La Commission estime notamment que, étant donné précisément leur spécialisation et la nature de leur activité principale, les sociétés de gestion de navires peuvent contribuer grandement à l'accomplissement des objectifs définis par les orientations, en particulier la mise en place de «services de transport maritime sûrs, sécurisés et respectueux de l'environnement» et la «consolidation des industries maritimes connexes établies dans les États membres» ⁽²⁾

4. EXTENSION AUX SOCIÉTÉS DE GESTION DE NAVIRES DU DROIT DE BÉNÉFICIER D'UNE AIDE D'ÉTAT

Sur la base des considérations énoncées au point 3 ci-dessus et en vertu de l'article 87, paragraphe 3, point c), du traité instituant la Communauté européenne, la Commission autorisera les sociétés de gestion de navires visées au point 3.1 des orientations à bénéficier d'un allègement fiscal pour les activités de gestion technique et de gestion d'équipage de navires, exercées conjointement ou séparément, sous réserve que les conditions énoncées dans les parties 5 et 6 de la présente communication soient remplies.

5. CONDITIONS À SATISFAIRE AUSSI BIEN PAR LES GESTIONNAIRES TECHNIQUES QUE PAR LES GESTIONNAIRES D'ÉQUIPAGE

Pour pouvoir bénéficier d'une aide, les sociétés de gestion de navires doivent faire état d'un lien clairement établi avec la Communauté et son économie, conformément au point 3.1 des orientations. Elles doivent en outre contribuer à la réalisation des objectifs des orientations, tels que ceux définis au point 2.2 desdites orientations. Les gestionnaires chargés des aspects techniques et de l'équipage peuvent bénéficier d'une aide d'État, à condition que les navires qu'ils gèrent satisfassent à toutes les exigences énoncées aux points 5.1 à 5.4 de la présente communication. Les activités éligibles doivent être intégralement exercées à partir du territoire communautaire.

⁽¹⁾ *Study on Ship Management in Cyprus and in the European Union* du 31 mai 2008, réalisée pour le compte du gouvernement chypriote par un consortium travaillant sous la direction de l'université de Vienne (University of Economics and Business).

⁽²⁾ Voir le point 2.2 des orientations.

5.1. Rôle dans l'économie et l'emploi de la Communauté

Le lien économique avec la Communauté est établi par le fait que les activités de gestion du navire sont exécutées sur le territoire d'un ou de plusieurs États membres et que les emplois à terre ou à bord sont occupés en majeure partie par des ressortissants communautaires.

5.2. Lien économique entre les navires gérés et la Communauté

Les sociétés de gestion de navires peuvent bénéficier d'une aide d'État en ce qui concerne les navires dont la gestion est assurée en totalité depuis le territoire communautaire, que cette gestion soit effectuée en interne ou qu'elle soit en partie ou totalement confiée à une ou plusieurs sociétés de gestion de navires.

Cependant, étant donné que les sociétés gestionnaires de navires ne contrôlent pas complètement les compagnies clientes, la condition énoncée ci-dessus est jugée satisfaite si les deux tiers au moins du tonnage des navires concernés sont gérés à partir du territoire de la Communauté. Le tonnage correspondant au tiers restant qui n'est pas intégralement géré depuis un pays situé sur le territoire communautaire n'est pas éligible ⁽¹⁾.

5.3. Conformité aux normes internationales et communautaires

Les sociétés de gestion de navires sont éligibles si tous les navires et équipages dont elles assurent la gestion satisfont aux normes internationales et au droit communautaire, notamment aux dispositions relatives à la sûreté, à la sécurité, à la formation et à la certification des gens de mer, aux performances écologiques et aux conditions de travail à bord.

5.4. Condition concernant la part de tonnage sous pavillon communautaire (lien du pavillon)

La condition concernant la part de tonnage, définie au paragraphe 8 du point 3.1 des orientations, s'applique aux sociétés de gestion de navires. La part des pavillons communautaires à prendre comme référence est celle au jour de la publication de la présente communication au *Journal officiel de l'Union européenne*. Pour les sociétés nouvellement créées, le tonnage de référence doit être calculé un an après la date du démarrage de leur activité.

6. CONDITIONS SUPPLÉMENTAIRES APPLICABLES AUX GESTIONNAIRES D'ÉQUIPAGE

6.1. Formation des marins

Les sociétés qui assurent la gestion d'équipages sont éligibles à une aide d'État pour autant que les marins travaillant à bord des navires concernés soient formés et titulaires d'un brevet d'aptitude conforme aux dispositions de la convention de l'Organisation maritime internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (STCW), de 1978, et qu'ils aient suivi avec succès une formation en matière de sécurité des personnes à bord des navires. En outre, les gestionnaires d'équipages sont éligibles s'ils satisfont aux dispositions de la convention STCW et du droit communautaire en matière de responsabilité des sociétés.

6.2. Conditions sociales

Pour pouvoir bénéficier d'une aide d'État, les gestionnaires d'équipages doivent garantir que, à bord de tous les navires dont ils assurent la gestion, l'employeur des marins respecte pleinement les dispositions de la convention de l'Organisation internationale du travail (OIT) en matière de normes du travail maritime de 2006 ⁽²⁾, qu'il soit l'armateur ou le gestionnaire du navire. Les sociétés gestionnaires de navires doivent veiller, en particulier, à la bonne application des dispositions de cette convention sur le travail maritime qui concernent le contrat de travail des gens de mer ⁽³⁾, la perte du navire ou le naufrage ⁽⁴⁾, les soins médicaux ⁽⁵⁾, la responsabilité du propriétaire du navire concernant le paiement des salaires en cas d'accident ou de maladie ⁽⁶⁾ et le rapatriement ⁽⁷⁾.

⁽¹⁾ Alors que le non-respect de la règle des 2/3 n'a pas d'incidence sur le droit de la société gestionnaire de navires de bénéficier d'une aide d'État.

⁽²⁾ Il convient de rappeler que les partenaires sociaux européens ont adopté un accord reprenant les dispositions pertinentes de la convention sur le travail maritime de 2006 pour les introduire en droit communautaire grâce à la directive 2009/13/CE du Conseil du 16 février 2009 portant mise en œuvre de l'accord conclu par l'Association des armateurs de la Communauté européenne (ECSA) et la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) concernant la convention du travail maritime de 2006, et modifiant la directive 1999/63/CE (JO L 124 du 20.5.2009, p. 30).

⁽³⁾ Règle 2.1 et norme A2.1 (Contrat de travail des gens de mer) du titre 2 de la convention.

⁽⁴⁾ Ibid., règle 2.6 et norme A2.6 (Indemnisation des gens de mer en cas de perte du navire ou de naufrage) du titre 2.

⁽⁵⁾ Ibid., règle 4.1 et norme A4.1 (Soins médicaux à bord des navires et à terre); responsabilité du propriétaire de navire règle 4.3 et norme A4.3 (Protection de la santé et de la sécurité et prévention des accidents); règle 4.4 (Accès à des installations de bien-être à terre) du titre 4.

⁽⁶⁾ Ibid., règle 4.2 et norme A4.2 (Responsabilité du propriétaire du navire) du titre 4.

⁽⁷⁾ Ibid., règle 2.5 et norme A2.5 (Rapatriement) du titre 2.

Les personnes responsables de la gestion de l'équipage doivent également veiller à ce que les normes internationales concernant les horaires de travail et les périodes de repos prévus par la convention de l'OIT soient pleinement respectées.

Enfin, pour avoir droit à une aide, les gestionnaires d'équipages doivent prendre à leur charge une couverture financière pour garantir une indemnisation en cas de décès ou d'incapacité de longue durée des gens de mer résultant d'un accident du travail, d'une maladie professionnelle ou d'un risque professionnel.

7. CALCUL DE LA TAXE

Dans le cas des sociétés de gestion de navires également, la Commission appliquera le principe énoncé dans les orientations, selon lequel, afin d'éviter toute distorsion, elle n'autorisera que les régimes d'aide qui permettent une homogénéité de la charge fiscale entre les différents États membres pour la même activité ou le même tonnage. Cela signifie qu'une exemption totale ou des régimes équivalents ne seront pas autorisés ⁽¹⁾.

L'assiette fiscale à appliquer aux sociétés gestionnaires de navires ne peut évidemment pas être identique à celle appliquée aux armateurs à partir du moment où, pour un navire donné, le chiffre d'affaires des premières est bien inférieur à celui des seconds. D'après l'étude mentionnée au point 2.3, ainsi que d'après les notifications reçues par le passé, l'assiette fiscale à appliquer aux sociétés de gestion de navires devrait équivaloir à environ 25 % (en termes de tonnage ou de profit théorique) de celle qui serait appliquée à l'armateur pour le même navire ou le même tonnage. En conséquence, la Commission demande qu'un pourcentage de 25 % minimum soit appliqué dans le cadre de régimes de taxation au tonnage appliqués aux sociétés de gestion de navires ⁽²⁾.

Si des sociétés de gestion de navires exercent des activités qui ne répondent pas aux conditions requises pour bénéficier d'une aide d'État en vertu de la présente communication, elles doivent tenir des comptabilités séparées pour ces différentes activités.

Dans le cas où des sociétés de gestion de navires sous-traitent une partie de leur activité à des sociétés tierces, ces dernières ne peuvent pas bénéficier d'une aide d'État.

8. APPLICATION ET RÉVISION

La Commission appliquera les orientations définies dans la présente communication à compter du jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Les aides d'État aux sociétés gestionnaires de navires seront prises en compte dans la révision générale des orientations, prévue dans la partie 13 de ces dernières.

⁽¹⁾ La Commission saisit l'occasion que lui offre la présente communication pour souligner que la méthode utilisée pour calculer la taxe à acquitter à la fois par les sociétés de gestion de navires et les armateurs n'est pas applicable en tant que telle; en particulier, le fait qu'un système reposant sur le profit théorique soit mis en œuvre ou non n'entre pas en ligne de compte.

⁽²⁾ L'armateur, s'il peut bénéficier du régime, demeure redevable de l'intégralité de la taxe au tonnage.