

Communication C(2004) 43 de la Commission — Orientations communautaires sur les aides d'État au transport maritime

(2004/C 13/03)

1. INTRODUCTION

Le Livre Blanc «La politique européenne des transports à l'horizon 2010: l'heure des choix» rappelle l'importance capitale des services de transport maritime pour le fonctionnement de l'économie de la Communauté. Le transport maritime participe à plus de 90 % du total des échanges entre la Communauté et le reste du monde. Le transport maritime à courte distance assure 69 % du volume de transport de marchandises entre les États membres (cette part tombe à 41 % si l'on inclut le transport intérieur). Le secteur communautaire du transport maritime avec ses activités connexes reste l'un des plus importants au monde.

Les compagnies maritimes des États membres contrôlent encore aujourd'hui environ un tiers de la flotte mondiale. L'adhésion en 2004 de Chypre et Malte ⁽¹⁾ augmentera encore la dimension maritime de l'Union: les registres maritimes de ces deux pays représentent à l'heure actuelle environ 10 % du tonnage mondial.

La flotte européenne est confrontée depuis les années 1970 à la concurrence de navires enregistrés dans des pays tiers peu soucieux du respect des normes sociales et de sécurité en vigueur au plan international.

Le manque de compétitivité des navires battant pavillon communautaire a été reconnu à la fin des années 1980 et, en l'absence de mesures communautaires d'harmonisation, plusieurs États membres ont adopté différentes formules d'aide aux transports maritimes. Les stratégies adoptées et les budgets alloués pour les mesures de soutien diffèrent d'un État membre à l'autre, reflétant l'attitude de ces États à l'égard des aides publiques ou l'importance qu'ils attachent au secteur maritime.

Par ailleurs, pour inciter au ré-enregistrement des navires, les États membres ont assoupli les règles en matière d'équipage, notamment par la création de seconds registres.

Les seconds registres comprennent d'une part les «registres off-shore» relevant de territoires jouissant d'une plus ou moins grande autonomie par rapport à un État membre, et d'autre part les «registres internationaux» rattachés directement à l'État qui les a créés.

Malgré les efforts réalisés, une grande partie de la flotte communautaire continue à être enregistrée sous des pavillons de pays tiers. Cela est dû au fait que les registres de pays tiers qui appliquent des politiques d'enregistrement ouvert — dont

certaines sont appelés «pavillons de complaisance» — ont continué et continuent à jouir d'un avantage compétitif significatif sur les registres des États membres.

Les aides au secteur maritime depuis 1989

Devant les différences constatées entre les régimes d'aides adoptés par les États membres confrontés à une concurrence accrue des navires sous pavillon non communautaire, la Commission a défini en 1989 ses premières orientations en la matière, afin d'assurer une certaine convergence entre les actions des États membres. La méthode s'est néanmoins révélée inefficace et le déclin des flottes communautaires s'est poursuivi. Les orientations ont donc fait l'objet d'un réexamen, qui a abouti à une communication de 1997 définissant de nouvelles orientations sur les aides d'État au transport maritime ⁽²⁾.

Le principal développement pendant ces dernières années en ce qui concerne les mesures de soutien des États membres au transport maritime est l'extension généralisée en Europe des systèmes de taxation forfaitaire au tonnage («taxe au tonnage»). Entrée en vigueur très tôt en Grèce, la taxe au tonnage s'est progressivement étendue aux Pays-Bas (1996), à la Norvège (1996), à l'Allemagne (1999), au Royaume-Uni (2000), au Danemark, à l'Espagne, à la Finlande (2002) et à l'Irlande (2002). En 2002, la Belgique et la France ont également décidé de l'adopter, et le gouvernement italien étudie actuellement cette possibilité.

Résultats des mesures proposées par les États membres et approuvées par la Commission par rapport aux objectifs généraux des orientations révisées de 1997

a) Évolution de la flotte sous pavillon communautaire (compétitivité de la flotte)

Selon les réponses fournies par les États membres au milieu de 2002 au questionnaire de la Commission et les données statistiques les plus récentes ⁽³⁾, les États membres qui ont introduit des mesures d'aide, notamment par le biais d'allègements fiscaux, ont obtenu le ré-enregistrement sous pavillon national, tous registres confondus, d'un volume significatif de tonnage. En pourcentage, la flotte inscrite dans les registres des États membres a augmenté de 0,4 % en moyenne par an en nombre de navires, de 1,5 % en tonnage et de 12,4 % pour les navires porte-conteneurs. Même si pour les premiers registres, on constate que le nombre d'unités enregistrées diminue pratiquement partout de 1989 à 2001, ces chiffres peuvent être considérés comme un renversement de la tendance à l'abandon des pavillons communautaires observée jusqu'en 1997.

⁽¹⁾ Respectivement le sixième et le cinquième registre au monde de navires en termes de tonnage (bateaux de plus de 300 tonnes de jauge brute. Source: ISL 2001).

⁽²⁾ Orientations communautaires sur les aides d'État au transport maritime (97/C 205/05) (JO C 205 du 5.7.1997, p. 5).

⁽³⁾ ISL, statistiques maritimes 2001.

Dans le même temps, toutefois, la part des registres des États membres dans le tonnage total mondial a légèrement diminué. En effet, dans un contexte de croissance de la flotte mondiale, la croissance de la flotte sous contrôle communautaire enregistrée sous des pavillons de pays tiers a été plus rapide que celle de la flotte enregistrée sous pavillon des États membres.

b) *Évolution de l'emploi*

Selon les estimations les plus récentes, le nombre de marins à bord de navires sous pavillon communautaire est passé de 188 000 en 1996 à 180 000 environ en 2001⁽¹⁾. Le nombre total de ressortissants communautaires employés à bord de navires battant pavillon communautaire est actuellement d'environ 120 000, ce qui correspond à une baisse de 40 % par rapport à 1985, alors que le nombre de ressortissants de pays tiers employés à bord de navires communautaires est passé de 29 000 en 1983 à environ 60 000 actuellement. Il convient, pour évaluer la diminution du nombre total des marins, de tenir compte des facteurs suivants:

- D'une part, la productivité par navire a continué d'augmenter. Ainsi, il est devenu possible de transporter, avec un équipage moins nombreux, un volume égal, voire supérieur à celui acheminé par le passé.
- D'autre part, la flotte sous pavillon communautaire s'est renouvelée pendant la période 1997-2001. L'âge moyen des navires est passé de 22,9 ans à 17,2 ans. 35 % de la flotte en service au 1^{er} janvier 2001 a été construite pendant la période 1996-2000. Les nouveaux navires, d'une technologie plus avancée, nécessitent des équipages mieux formés mais plus réduits.

Néanmoins, le taux d'emploi des marins communautaires diffère manifestement de façon notable d'un État membre à l'autre. Rien n'indique toutefois dans ces chiffres un renversement de la tendance qui voit la flotte sous pavillon communautaire dépendre de plus en plus de marins de pays tiers. Cette tendance a été soulignée en 2001 par la Commission dans sa communication sur la formation et le recrutement de gens de mer⁽²⁾.

c) *Contribution à l'ensemble de l'activité économique*

Les industries maritimes sont indissociablement liées aux transports maritimes. Cette complémentarité est un argument important en faveur de mesures positives ayant pour but le maintien d'une flotte dépendante d'armements communautaires. Le transport maritime étant un des maillons de la chaîne du transport en général et de la chaîne des industries maritimes en particulier, les mesures visant à

maintenir la compétitivité de la flotte européenne ont aussi des effets sur les investissements à terre des industries maritimes connexes⁽³⁾ et sur la contribution du transport maritime à l'économie de la Communauté dans son ensemble et à l'emploi en général.

L'importance des transports maritimes et des industries maritimes connexes varie considérablement selon les pays considérés. Les chiffres suivants illustrent toutefois clairement l'importance de ces industries maritimes connexes et leur incidence économique directe: 1,550 millions d'emplois directs, et chiffre d'affaires de 160 milliards d'euros en 1997 (soit environ 2 % du PIB de la Communauté)⁽⁴⁾. Les chiffres pour le Danemark (3 % du PIB généré par les industries maritimes connexes), la Grèce (2,3 %) et les Pays-Bas (2 %) peuvent être pris comme exemple valable.

Dans ce contexte, il n'est donc pas indifférent de noter que la flotte sous contrôle d'opérateurs européens basés dans la Communauté est restée à un niveau d'environ 34 % du tonnage mondial alors même que celui-ci a augmenté de 10 % au cours de la période. Eu égard à la mobilité de l'industrie maritime et des facilités offertes par des pays tiers, on peut conclure que les mesures de soutien au transport maritime peuvent contribuer à éviter une délocalisation généralisée des industries connexes.

En conclusion, on peut constater que là où des mesures ont été adoptées sur la base des orientations de 1997, le déclin structurel des registres communautaires et de la flotte de la Communauté a été arrêté et les objectifs fixés par la Commission ont été atteints au moins en partie.

Cependant, la part des registres ouverts dans le tonnage mondial a continué à augmenter au cours de la période, passant de 43 % en 1996 à 54 % en 2001, et rien n'indique un renversement significatif de la tendance selon laquelle la flotte a eu et continue d'avoir de plus en plus recours à des marins des pays tiers. L'effort entrepris ces dernières années doit être poursuivi mais il doit être mieux ciblé. En particulier, les mesures en faveur des marins de la Communauté doivent faire l'objet d'un suivi plus actif.

Les résultats des mesures prises par les États membres et autorisées par la Commission devront faire l'objet d'une analyse systématique.

En conséquence, et même si les aides au fonctionnement doivent en principe être exceptionnelles, temporaires et dégressives, la Commission estime que les aides d'État au secteur maritime se justifient toujours et que l'approche des orientations de 1997 était bonne. La présente communication est donc basée sur la même approche.

⁽¹⁾ Total des marins communautaires et non-communautaires.

⁽²⁾ Cf. Communication de la Commission sur la formation et le recrutement des gens de mer, du 6 avril 2001, COM(2001) 188 final.

⁽³⁾ Ces activités englobent les services portuaires, la logistique, la construction, la réparation, l'entretien, l'inspection et la classification de navires, la gestion des navires et le courtage, les activités bancaires et les services financiers internationaux, les assurances, le conseil et les services professionnels.

⁽⁴⁾ Étude entreprise par la DG Entreprises de la Commission européenne (publiée sur le site internet Europa).

2. CHAMP D'APPLICATION ET OBJECTIFS GÉNÉRAUX DES ORIENTATIONS RÉVISÉES SUR LES AIDES D'ÉTAT

La présente communication, qui remplace les orientations de 1997, vise à établir les paramètres sur la base desquels les aides d'État au transport maritime seront approuvées par la Commission, conformément aux règles et aux procédures communautaires en matière d'aides d'État, en application de l'article 87, paragraphe 3, point c) et/ou de l'article 86, paragraphe 2, du traité.

Les régimes 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 elles doivent être octroyées d'une manière transparente. L'effet cumulatif de toutes les aides octroyées par les pouvoirs publics (au niveau national, régional et local) doit toujours être pris en considération.

Les présentes orientations s'appliquent aux activités de «transport maritime» telles qu'elles sont définies dans le règlement (CEE) n° 4055/86 ⁽¹⁾ et dans le règlement (CEE) n° 3577/92 ⁽²⁾, à savoir le «transport de voyageurs et de marchandises par mer». Elles concernent également, dans certaines parties, le remorquage et le dragage.

2.1. Champ d'application des orientations révisées sur les aides d'État

Les présentes orientations couvrent toutes les aides en faveur des transports maritimes octroyées par les États membres 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 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 ou particuliers) ni entre secteur public et secteur privé, et toute référence à des entreprises est réputée s'étendre à tous les autres types de personnes morales.

Les présentes orientations ne s'appliquent pas aux aides accordées à la construction navale (au sens du règlement (CE) n° 1540/98 du Conseil ⁽³⁾, ou de tout instrument ultérieur). Les

⁽¹⁾ Règlement (CEE) n° 4055/86 du Conseil du 22 décembre 1986 portant application du principe de la libre prestation des services aux transports maritimes entre États membres et entre États membres et pays tiers (JO L 378 du 31.12.1986, p. 1).

⁽²⁾ Règlement (CEE) n° 3577/92 du Conseil, du 7 décembre 1992, concernant l'application du principe de la libre circulation des services aux transports maritimes à l'intérieur des États membres (cabotage maritime) (JO L 364 du 12.12.1992, p. 7).

⁽³⁾ JO L 202 du 18.7.1998, p. 1.

investissements en infrastructures ne sont normalement pas considérés comme des aides d'État au sens de l'article 87, paragraphe 1, du traité lorsque l'État offre un accès libre aux infrastructures, égal pour tous les opérateurs concernés. 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 d'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.

2.2. Objectifs généraux des orientations révisées sur les aides d'État

La Commission a souligné 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 entreprises et les particuliers connaissent leurs droits et obligations. Les présentes orientations visent à améliorer la transparence et à déterminer quels régimes d'aides d'État peuvent être mis en place pour soutenir les intérêts maritimes communautaires en vue:

- d'améliorer la sécurité, l'efficacité, la sûreté et la compatibilité des transports maritimes avec l'environnement,
- d'encourager l'inscription des pavillons dans les registres des États membres ou leur transfert vers ceux-ci,
- de contribuer à la consolidation des industries maritimes connexes établies dans les États membres tout en maintenant une flotte globalement compétitive sur les marchés mondiaux,
- de conserver et améliorer le savoir-faire maritime ainsi que de protéger et promouvoir l'emploi pour les marins européens,
- d'aider à promouvoir de nouveaux services dans le domaine des transports maritimes à courte distance, conformément au livre blanc sur la politique communautaire des transports.

D'une manière générale, les aides d'État ne peuvent être accordées que pour des navires immatriculés dans les États membres. Dans certains cas exceptionnels, des aides d'État peuvent toutefois être octroyées pour des navires inscrits aux registres visés au point 3 de l'annexe, à la condition:

- qu'ils soient conformes aux normes internationales et à la législation communautaire, y compris en ce qui concerne la sûreté, la sécurité, les performances environnementales et les conditions de travail à bord;
- qu'ils soient exploités au départ de la Communauté;

— que leur armateur soit établi dans la Communauté et que l'État membre concerné démontre que le registre contribue directement aux objectifs précités.

En outre, des aides neutres à l'égard du pavillon peuvent être autorisées dans certains cas exceptionnels, lorsqu'un avantage pour la Communauté est clairement démontré.

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

3.1. Traitement fiscal des compagnies maritimes

De nombreux pays tiers ont des registres de navigation 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 ont vu dans cet environnement fiscal favorable 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. Dans ce contexte, la meilleure solution semble être de créer des conditions permettant d'affronter plus 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. Le changement de pavillon d'un État membre à un autre est un phénomène rare. La concurrence fiscale est un problème qui se pose essentiellement entre les États membres, 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 leur sont ouvertes au sein de la Communauté.

Pour cette raison, 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 ou 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 consistant à remplacer la taxation 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 quels que soient les profits ou les pertes effectifs de l'entreprise.

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 l'emploi de qualité et à promouvoir la compétitivité du secteur des transports maritimes dans les États membres 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 battant 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 leurs activités connexes s'ils tirent un avantage financier appréciable 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 serait par exemple le cas si les revenus provenant de l'exploitation de navires battant des pavillons non communautaires étaient soumis entièrement à la taxe sur le chiffre d'affaires dans un État membre ou à des taxes réduites à l'étranger s'il est établi que la gestion de l'armateur est située à l'étranger.

L'objectif des aides d'État dans le cadre de la politique commune des transports maritimes est de promouvoir la compétitivité des flottes communautaires sur le marché mondial des transports maritimes. En conséquence, les régimes d'allègement fiscal doivent exiger, 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 de la Communauté 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. 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.

Comme indiqué à l'alinéa précédent, il convient de rappeler que, d'une manière générale, les régimes d'allégement fiscal exigent l'existence d'un lien avec le pavillon d'un État membre. Avant que l'aide soit exceptionnellement accordée (ou confirmée) à une flotte comprenant aussi des navires battant d'autres pavillons, les États membres doivent s'assurer que les entreprises bénéficiaires s'engagent à augmenter ou au moins à maintenir sous le pavillon d'un État membre la part de tonnage qu'elles exploiteront sous ce pavillon lorsque la présente communication deviendra applicable. Chaque fois qu'une société contrôle des compagnies exploitant des navires au sens de la septième directive 83/349/CEE du Conseil ⁽¹⁾ (article 1^{er}), l'exigence relative à la part de tonnage évoquée ci-dessus s'applique à la société mère et aux filiales considérées ensemble sur une base consolidée. Lorsqu'une compagnie (ou un groupe) ne respecte pas cette exigence, l'État membre concerné doit cesser d'accorder des allègements fiscaux pour les navires additionnels exploités par cette compagnie sous un pavillon non communautaire, à moins que la part sous pavillon communautaire du tonnage global pouvant bénéficier de l'allégement fiscal dans cet État membre n'ait pas diminué en moyenne au cours de l'exercice fiscal visé à l'alinéa suivant. L'État membre doit informer la Commission de l'application de cette dérogation. L'exigence relative à la part de tonnage sous pavillon communautaire établie au présent alinéa ne s'applique pas aux entreprises exploitant au moins 60 % de leur tonnage sous un pavillon communautaire.

Dans tous les cas où des régimes fiscaux ont été approuvés dans les circonstances exceptionnelles précitées et afin de permettre à l'État membre concerné de préparer tous les trois ans le rapport requis en application du chapitre 12 («Observations finales»), les bénéficiaires doivent fournir à l'État membre concerné la preuve que toutes les conditions de la dérogation au lien de pavillon ont été remplies pendant cette période. De plus, la preuve doit être faite que, pour la flotte bénéficiaire, l'exigence relative à la part de tonnage fixée à l'alinéa précédent a été respectée et que chaque navire de ladite flotte satisfait aux normes internationales et communautaires pertinentes, y compris à celles relatives à la sûreté, à la sécurité, aux performances environnementales et aux conditions de travail à bord. Les bénéficiaires qui ne pourraient pas fournir cette preuve ne seront pas autorisés à continuer de bénéficier de ce régime fiscal.

Il est également intéressant de préciser qu'alors que les compagnies de navigation établies dans la Communauté sont les bénéficiaires naturels des régimes fiscaux précités, certaines sociétés gestionnaires de navires établies dans la Communauté peuvent aussi en profiter, en vertu des mêmes dispositions. Les sociétés gestionnaires de navires sont des personnes morales fournissant différents types de 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. Dans certains cas, les gestionnaires de navires se voient confier à la fois la gestion technique des navires et la gestion de leurs équipages. Dans ce cas, ils agissent comme des «armateurs» classiques en ce qui concerne les opérations de transport. En outre, comme dans le cas des transports maritimes, ce secteur connaît également une concurrence intense et croissante au niveau international. Pour ces motifs, il semble approprié d'étendre la possibilité d'accorder des allègements fiscaux à cette catégorie de gestionnaires de navires.

Les sociétés gestionnaires de navires ne peuvent bénéficier d'une aide que pour les navires dont elles assurent la gestion de l'équipage et la gestion technique dans leur totalité. En particulier, pour être éligibles, les gestionnaires de navires doivent reprendre du propriétaire l'entière responsabilité de l'exploitation du navire et l'ensemble des devoirs et responsabilités imposés par le code ISM ⁽²⁾. Si les gestionnaires de navires fournissent en plus d'autres services spécialisés, même liés à l'exploitation de navires, une comptabilité séparée de ces activités, qui ne donnent pas droit à des régimes d'allégement fiscal, doit être assurée. L'exigence susmentionnée concernant la part du pavillon des États membres vaut aussi pour les sociétés gestionnaires de navires ⁽³⁾.

Les présentes orientations ne s'appliquent qu'aux transports maritimes. La Commission peut admettre que cette notion englobe le remorquage en mer d'autres navires, de plates-formes pétrolières, etc.

La Commission a cependant pu constater que dans certains cas, les États membres permettent à des remorqueurs conçus pour travailler en mer de bénéficier de l'aide même lorsqu'ils ne sont pas, ou rarement, utilisés en milieu marin. Par conséquent, il est utile d'indiquer dans les présentes orientations la ligne de conduite que la Commission a adoptée et maintiendra sur ce point.

Le «remorquage» n'entre dans le champ d'application des orientations que si plus de 50 % de l'activité de remorquage effectivement exercée par un remorqueur pendant une année donnée constitue un «transport maritime». Il est permis d'assimiler proportionnellement les temps d'attente à la partie de l'activité totale effectivement exercée par un remorqueur qui constitue un «transport maritime». Il convient de souligner que les activités de remorquage effectuées, entre autres dans les ports, ou consistant à aider un navire automoteur à arriver à bon port ne constituent pas un «transport maritime» aux fins de la présente communication. Aucune dérogation au principe du lien de pavillon n'est possible dans le cas du remorquage.

De façon similaire dans le cas du dragage, l'expérience des dernières années incite à penser qu'il convient d'apporter certains éclaircissements.

Les activités de «dragage» ne sont en principe pas éligibles à l'aide au transport maritime. Cependant, un arrangement fiscal (taxe au tonnage, par exemple) peut être appliqué aux dragueurs dont l'activité consiste, pour au moins 50 % de leurs activités opérationnelles par an, à effectuer un «transport maritime» — c'est-à-dire un transport en haute mer des matériaux extraits — et uniquement pour ces activités de transport. Seuls les dragueurs immatriculés dans un État membre peuvent bénéficier de cette disposition (aucune dérogation au principe du lien de pavillon n'est possible). En pareil cas, une comptabilité séparée des activités de transport maritime est exigée ⁽⁴⁾.

⁽²⁾ «Code ISM»: Code international de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution, adopté par l'Organisation maritime internationale (OMI) par la résolution A.741(18).

⁽³⁾ La Commission examinera les effets de ces dispositions sur la gestion des navires après trois années d'application de la présente communication.

⁽⁴⁾ Les navires employés par ces exploitants extraient ou draguent aussi des matériaux qu'ils transportent ensuite. L'extraction ou le dragage en tant que tels ne donnent pas droit à une aide d'État au transport maritime.

⁽¹⁾ JO L 193 du 18.7.1983, p. 1.

Enfin, la méthode d'évaluation des systèmes de taxation au tonnage notifiés jusqu'à ce jour a consisté dans les étapes suivantes: un bénéfice virtuel des armateurs a été calculé en appliquant à leur tonnage un taux de profit théorique; au montant ainsi déterminé a ensuite été appliqué l'impôt sur les sociétés. Le montant en résultant est la «taxe au tonnage» à payer.

Le taux de profit théorique prévu par les États membres est resté homogène jusqu'à présent. Toutefois, comme les taux de l'impôt sur les sociétés peuvent varier sensiblement d'un pays à l'autre de la Communauté, les taxes au tonnage à payer pour un même tonnage peuvent être fort inégales selon les États membres. Afin de maintenir l'équilibre équitable actuel, la Commission n'approuvera que les régimes qui donnent lieu, à tonnage égal, à une charge fiscale sensiblement identique aux régimes déjà approuvés.

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 aiderait les armateurs communautaires à être concurrentiels, car ils seraient soumis à une pression fiscale comparable à celle en vigueur ailleurs, mais la fiscalité normale des États membres serait maintenue pour les autres activités et la rémunération des actionnaires et des directeurs.

3.2. Coûts salariaux

Comme il a été dit plus haut, le transport maritime est un secteur qui est soumis à une concurrence internationale très forte. Les mesures de soutien au 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 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 de fournir une assistance financière générale.

Dans cette optique, les actions suivantes en ce qui concerne les coûts salariaux doivent être autorisées pour les transports maritimes communautaires:

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

Aux fins du présent point, on entend par «marins communautaires»:

- des citoyens de la Communauté ou de l'EEE, dans le cas de marins travaillant à bord de navires [y compris les transbordeurs rouliers ⁽¹⁾] assurant le transport régulier de passagers entre des ports de la Communauté;
- dans tous les autres cas, des marins assujettis à l'impôt et/ou à des cotisations de sécurité sociale dans un État membre.

Les orientations précédentes de 1997 autorisaient ces réductions pour tous les marins travaillant à bord de navires immatriculés dans un État membre qui étaient soumis à l'impôt ou à des cotisations de sécurité sociale dans un État membre. Cependant, il est clairement apparu depuis que la pression exercée par la concurrence internationale sur les armateurs européens est très forte dans le cas du transport international de marchandises, alors qu'elle est plus légère dans le cas du transport régulier de voyageurs à l'intérieur de la Communauté. Dans le premier cas, l'aide vise en priorité à renforcer la compétitivité du secteur maritime européen. Empêcher dans ce cas les États membres d'accorder des allègements fiscaux à tous les marins aurait des effets très négatifs sur la compétitivité des armateurs européens, qui pourraient être incités à changer de pavillon. En même temps, on a noté que l'emploi de citoyens européens est important en pourcentage et en nombre dans le transport régulier de voyageurs à l'intérieur de la Communauté. Dans ce cas l'aide vise donc en priorité à protéger l'emploi dans la Communauté. Pour des raisons fiscales internes, certains États membres n'appliquent pas des taux réduits tels que mentionnés ci-dessus, mais préfèrent dédommager partiellement ou totalement les armateurs des coûts résultant de ces prélèvements. 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.

Pour la partie maritime des activités de remorquage ou de dragage (transport maritime de matériaux), une aide en faveur de l'emploi des marins communautaires peut être accordée par analogie avec les règles du présent point, à la seule condition cependant qu'elle concerne des marins communautaires travaillant à bord de remorqueurs et de dragues de mer automoteurs enregistrés dans un État membre, dont 50 % au moins des activités opérationnelles consistent en des transports maritimes en mer ⁽²⁾.

Enfin, il faut rappeler que l'aide à l'emploi est couverte par l'exemption par catégorie prévue par le règlement (CE) n° 2204/2002 de la Commission du 12 décembre 2002 concernant l'application des articles 87 and 88 du traité CE aux aides d'État à l'emploi ⁽³⁾, qui s'applique également au transport maritime.

⁽¹⁾ Voir l'article 2, point a), de la directive 1999/35/CE du Conseil du 29 avril 1999 relative à un système de visites obligatoires pour l'exploitation en toute sécurité de services réguliers de transbordeurs rouliers et d'engins à passagers à grande vitesse (JO L 138 du 1.6.1999, p. 1).

⁽²⁾ Par conséquent, les activités de dragage essentiellement effectuées dans des ports ne rempliront pas les conditions requises pour l'octroi d'aides à l'emploi des marins communautaires.

⁽³⁾ JO L 337 du 13.12.2002, p. 3.

4. RELÈVE DES ÉQUIPAGES

Les aides à la relève des équipages 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. Des aides, soumises à un plafond (fixé au chapitre 11), peuvent donc être accordées sous la forme de paiement ou de remboursement des coûts de rapatriement des marins communautaires travaillant sur des navires immatriculés dans les États membres.

5. AIDE AUX INVESTISSEMENTS

L'octroi de subventions pour le renouvellement des flottes est rare dans les autres modes de transport tels que les 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 les capacités globales.

Les investissements doivent être conformes au règlement (CE) n° 1540/98 ou à tout autre acte législatif communautaire qui pourrait le remplacer.

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 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 sûrs et non polluants. Une aide peut ainsi être autorisée pour inciter 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. Ces aides doivent être conformes aux dispositions communautaires applicables dans le domaine de la construction navale.

Le secteur des transports maritimes étant extrêmement mobile, les aides régionales aux compagnies maritimes dans les régions désavantagées, 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 d'investissements 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 désavantagées ne peuvent donc être autorisées que si elles sont également conformes aux règles sur les aides régionales (voir le chapitre 6).

6. AIDES RÉGIONALES SUR LA BASE DE L'ARTICLE 87, PARAGRAPHE 3, POINTS a) ET c)

Dans le cadre des régimes d'aides régionales, la Commission appliquera les règles générales énoncées dans ses communications ou autres dispositions sur les aides régionales octroyées dans les États membres, ou dans leurs éventuelles modifications.

7. FORMATION

Il convient de rappeler avant tout que l'aide à la formation bénéficie de l'exemption par catégorie prévue par le règlement (CE) n° 68/2001 de la Commission du 12 janvier 2001 concernant l'application des articles 87 et 88 du traité CE aux aides à la formation⁽¹⁾, qui s'applique aussi aux transports maritimes.

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

Cependant, 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. La Commission adopte une attitude favorable envers les aides accordées sur une base non discriminatoire à une formation dispensée à bord d'un navire immatriculé dans un État membre. 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.

L'aide visant à accroître et à mettre à jour les compétences des officiers communautaires peut être autorisée pendant toute leur carrière. Elle peut prendre la forme d'une participation aux frais de formation et/ou d'une compensation sur le salaire versé à l'officier pendant sa période de formation. Les régimes d'aide doivent toutefois être conçus d'une manière telle que l'aide à la formation ne puisse être directement ou indirectement détournée en une subvention à la rémunération des officiers.

L'octroi d'aides visant à la reconversion professionnelle des pêcheurs de haute mer désirant travailler comme marins est également permis.

⁽¹⁾ JO L 10 du 13.1.2001, p. 20.

8. AIDES À LA RESTRUCTURATION

Bien que les lignes directrices communautaires sur les aides d'État au sauvetage et à la restructuration des entreprises en difficulté ⁽¹⁾ ne s'appliquent aux transports que dans la mesure où la nature spécifique de ce secteur est prise en considération, la Commission appliquera ces orientations, ou tout autre instrument communautaire qui les remplacerait, aux aides à la restructuration des compagnies maritimes.

9. OBLIGATIONS DE SERVICE PUBLIC ET CONTRATS

Dans le domaine du cabotage maritime, des obligations de service public (OSP) peuvent être imposées ou des contrats de service public (CSP) peuvent être conclus pour les services indiqués à l'article 4 du règlement (CEE) n° 3577/92. Pour ces services, les OSP et les CSP et leurs compensations doivent remplir les conditions prévues dans cette disposition et respecter les règles et procédures prévues par le traité en matière d'aides d'État telles qu'interprétées par la Cour de justice.

La Commission admet que lorsqu'un service de transport international est nécessaire pour répondre à des besoins impératifs de transports publics, des OSP peuvent être imposées, ou des CSP peuvent être conclus, à condition que toute compensation soit soumise auxdites règles et procédures prévues par le traité.

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 six années; en effet, un contrat pour une durée beaucoup plus longue risquerait d'entraîner la création d'un monopole (privé).

10. AIDE AUX TRANSPORTS MARITIMES À COURTE DISTANCE

Il n'existe aucune définition juridique de la notion de «transports maritimes à courte distance». Cependant, la communication de la Commission sur le développement du transport maritime à courte distance en Europe du 29 juin 1999 ⁽²⁾ a donné une définition pratique de la notion de transport maritime à courte distance comme étant «l'acheminement de marchandises et de passagers par mer entre des ports situés en Europe géographique ou entre ces ports et des ports situés dans des pays non européens ayant une façade sur une mer fermée limitrophe de l'Europe ⁽³⁾». Dans cette communication, la Commission a souligné le rôle de ce mode de transport pour favoriser une mobilité durable et sûre, renforcer la cohésion dans la Communauté et améliorer l'efficacité du transport dans une approche intermodale. Elle reconnaît également que la promotion du transport maritime à courte distance doit être faite à tous les niveaux, tant communautaire que national ou régional.

⁽¹⁾ JO C 288 du 9.10.1999, p. 2.

⁽²⁾ Communication de la Commission au Conseil, au Parlement européen, au Comité économique et social et au Comité des régions «Le développement du transport maritime à courte distance en Europe: une alternative dynamique dans une chaîne de transport durable», deuxième rapport d'avancement bisannuel, COM(1999) 317 final.

⁽³⁾ Communication, page 2.

Comme l'aide aux transports maritimes à courte distance a pour objectif d'améliorer la chaîne intermodale et de désengorger les routes dans les États membres, la définition du transport maritime à courte distance donnée dans la communication de 1999 doit, aux fins de la présente communication, être restreinte au transport entre des ports situés sur le territoire des États membres.

La Commission reconnaît que le lancement de services de transport maritime à courte distance peut être accompagné par des difficultés financières importantes que les États membres peuvent vouloir atténuer afin d'assurer la promotion de ces services.

Dans une telle éventualité, la Commission pourra approuver une aide de ce genre, à condition qu'elle s'adresse à des armateurs au sens de l'article 1^{er} du règlement (CEE) n° 4055/86 pour les navires battant pavillon d'un État membre. De telles aides devront être notifiées et remplir les conditions suivantes:

- l'aide doit avoir une durée qui ne dépasse pas trois ans et doit avoir pour objet le financement d'un service maritime reliant des ports situés sur le territoire des États membres;
- le service doit être de nature à permettre que des transports (pour l'essentiel de marchandises) effectués par route soient en tout ou en partie effectués par voie maritime, sans détournement de transport maritime contraire à l'intérêt commun;
- l'aide doit viser la mise en œuvre d'un projet détaillé, ayant un impact environnemental préétabli, concernant une nouvelle route, ou l'amélioration des services sur une route existante, associant plusieurs armateurs si nécessaire, la même ligne ne pouvant pas faire l'objet de plus d'un projet financé et ce dernier ne pouvant pas être reconduit, prorogé ou répété;
- l'aide doit avoir pour objet de couvrir les coûts d'exploitation du service en question à concurrence de 30 % ⁽⁴⁾, ou de financer l'achat d'équipements de transbordement pour la fourniture du service envisagé, à concurrence de 10 % desdits investissements;
- l'aide pour la mise en œuvre du projet doit être accordée sur la base de critères transparents appliqués de façon non discriminatoire vis-à-vis des armateurs établis dans la Communauté. Normalement, l'aide doit être accordée à un projet sélectionné par les autorités de l'État membre au moyen d'un appel d'offres conformément aux règles communautaires applicables;
- le service faisant l'objet du projet doit être de nature à être commercialement viable après la période durant laquelle il est éligible à l'aide publique;

⁽⁴⁾ Dans le cas d'un financement communautaire ou d'éligibilité au titre de différents régimes d'aide, le plafond de 30 % s'applique au total combiné de l'aide et de l'appui financier. Il faut noter que l'intensité de l'aide est la même que pour les actions de transfert modal dans le cadre de l'initiative Marco Polo de la Communauté: voir l'article 5, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 1382/2003 (JO L 196 du 2.8.2003, p. 1).

— l'aide ne doit pas être cumulée avec des compensations de service public (obligations ou contrats).

11. PLAFOND

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 subventions entre les États membres.

Le niveau d'aide maximal acceptable est l'annulation des charges fiscales et sociales applicables aux marins, et une réduction de la taxe sur le chiffre d'affaires des compagnies maritimes comme indiqué au point 3.1 (avant-dernier alinéa). Pour éviter toute distorsion de la concurrence, des avantages supérieurs ne sauraient être accordés par d'autres systèmes d'aide. En outre, même si chaque régime 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 accordée conformément aux chapitres 3 à 6 ne doit pas dépasser le montant total des taxes et cotisations sociales prélevées sur les activités de transport maritime et les marins.

12. OBSERVATIONS FINALES

La Commission continuera de surveiller régulièrement et étroitement les conditions du marché du transport maritime. Si ces dernières devaient changer, et par conséquent si le besoin d'aide d'État devait être réduit ou annulé, la Commission prendrait les mesures qui s'imposent en temps voulu.

Toute nouvelle proposition de mesure notifiée à la Commission doit comprendre un calendrier indiquant, pour les six prochaines années, les effets quantifiés escomptés pour chacun des objectifs du point 2.2. Dans ce genre de propositions figureront aussi en particulier le bénéfice macro-écono-

mique escompté pour les industries maritimes connexes ainsi qu'une estimation du nombre d'emplois sauvés ou créés.

Pour tous les régimes d'aide — existants ou nouveaux — entrant dans le champ d'application de la présente communication, les États membres communiqueront à la Commission une évaluation de leurs effets au cours de leur sixième année d'application.

Quand une aide a été approuvée et octroyée à un bénéficiaire, avec dérogation au lien de pavillon visé au point 3.1, l'État membre concerné doit faire rapport à la Commission tous les trois ans à compter de la date d'octroi de l'aide. Dans ce rapport, l'État membre quantifiera les effets produits et comparera les résultats avec les effets escomptés. Les exigences en matière de rapport établies dans la présente communication entreront en vigueur le jour de sa publication.

De plus, si nécessaire, par exemple à la suite d'une plainte justifiée, l'État membre concerné doit apporter la preuve à la Commission que l'assistance accordée au bénéficiaire concerné au titre d'un régime approuvé a été limitée à sa stricte définition et qu'elle a en plus produit les effets escomptés.

13. MESURES APPROPRIÉES

Les présentes orientations s'appliquent à compter du jour de leur publication au *Journal officiel de l'Union européenne*. Conformément à l'article 88, paragraphe 1, du traité, la Commission propose que les États membres modifient leurs régimes d'aides existants se rapportant aux aides d'État visées par les présentes orientations pour se conformer à celles-ci le 30 juin 2005 au plus tard. Les États membres sont invités à confirmer par écrit qu'ils acceptent ces propositions de mesures appropriées le 30 juin 2004 au plus tard.

Au cas où un État membre omettrait de confirmer son acceptation par écrit avant ladite date, la Commission appliquera l'article 19, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 659/1999 du Conseil, et ouvrira, si nécessaire, la procédure visée à cet article.

Les présentes orientations seront réexaminées dans un délai de sept ans à compter de leur date d'application.

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 européenne.

1. Tous les premiers registres des États membres sont des registres d'un État membre.
 2. Constituent également des registres d'un État membre les registres suivants, situés dans des États membres et soumis à leur législation:
 - le registre maritime international danois (DIS),
 - le registre maritime international allemand (ISR),
 - le registre maritime international italien,
 - le registre maritime international de Madère (MAR),
 - le registre des îles Canaries.
 3. D'autres registres ne sont pas considérés comme des registres d'un 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 et seule la partie IV du Traité s'y applique; il possède son propre régime fiscal),
 - les registres
 - de l'île de Man [seules certaines parties du traité s'appliquent à cette île — voir l'article 299, paragraphe 6, 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'y applique; elles jouissent de l'autonomie fiscale).
 4. Dans le cas de Gibraltar, le traité s'applique pleinement et le registre de Gibraltar est considéré, aux fins des présentes orientations, comme un registre d'un État membre.
-