

IV

(Actes adoptés, avant le 1^{er} décembre 2009, en application du traité CE, du traité UE et du traité Euratom)

DÉCISION DE L'AUTORITÉ DE SURVEILLANCE AELE

N° 397/09/COL

du 14 octobre 2009

modifiant, pour la soixante-douzième fois, les règles de procédure et de fond dans le domaine des aides d'État par l'ajout d'un nouveau chapitre consacré aux aides d'État en faveur des sociétés gestionnaires de navires

L'AUTORITÉ DE SURVEILLANCE AELE ⁽¹⁾,

VU l'accord sur l'Espace économique européen ⁽²⁾, et notamment ses articles 61 à 63 et son protocole 26,

VU l'accord entre les États de l'AELE relatif à l'institution d'une Autorité de surveillance et d'une Cour de justice ⁽³⁾, et notamment son article 24 et son article 5, paragraphe 2, point b),

CONSIDÉRANT que, conformément à l'article 24 de l'accord Surveillance et Cour de justice, l'Autorité applique les dispositions de l'accord EEE en matière d'aides publiques,

CONSIDÉRANT que, conformément à l'article 5, paragraphe 2, point b), de l'accord Surveillance et Cour de justice, l'Autorité publie des notes ou des directives sur les sujets traités dans l'accord EEE, si celui-ci ou l'accord Surveillance et Cour de justice le prévoient expressément ou si l'Autorité le considère nécessaire,

RAPPELANT les règles de procédure et de fond dans le domaine des aides d'État adoptées le 19 janvier 1994 par l'Autorité ⁽⁴⁾,

CONSIDÉRANT que, le 10 juin 2009, la Commission des Communautés européennes (ci-après dénommée «la Commission des CE») a adopté une communication établissant des orientations en matière d'aide d'État aux sociétés gestionnaires de navires ⁽⁵⁾,

CONSIDÉRANT que cette communication présente également de l'intérêt pour l'Espace économique européen,

CONSIDÉRANT qu'il convient d'assurer l'application uniforme des règles de l'EEE en matière d'aides d'État dans l'ensemble de l'Espace économique européen,

CONSIDÉRANT que, conformément au point II de la section «REMARQUE GÉNÉRALE» figurant à la fin de l'annexe XV de l'accord EEE, l'Autorité doit adopter, après consultation de la Commission européenne, des actes correspondant à ceux adoptés par cette dernière,

AYANT consulté la Commission européenne,

AYANT consulté les États de l'AELE par lettre datée du 31 août 2009 (doc. n° 526393, n° 526395 et n° 526367),

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

Les directives concernant les aides d'État sont modifiées par l'ajout d'un nouveau chapitre consacré aux orientations relatives aux aides d'État en faveur des sociétés gestionnaires de navires. Le nouveau chapitre figure à l'annexe de la présente décision.

Article 2

Le texte en langue anglaise est le seul faisant foi.

Fait à Bruxelles, le 14 octobre 2009.

Par l'Autorité de surveillance AELE

Per SANDERUD
Président

Kristján Andri STEFÁNSSON
Membre du Collège

⁽¹⁾ Ci-après dénommée «l'Autorité».

⁽²⁾ Ci-après dénommé «l'accord EEE».

⁽³⁾ Ci-après dénommé «l'accord Surveillance et Cour de justice».

⁽⁴⁾ Les directives d'application et d'interprétation des articles 61 et 62 de l'accord EEE et de l'article 1^{er} du protocole 3 de l'accord instituant une Autorité de surveillance et une Cour de justice ont été établies et adoptées par l'Autorité le 19 janvier 1994, et publiées au *Journal officiel de l'Union européenne* (ci-après dénommé «JO») L 231 du 3.9.1994, p. 1, ainsi que dans le supplément EEE n° 32 du 3.9.1994, p. 1. Elles sont ci-après dénommées «directives concernant les aides d'État». Une version mise à jour de ces directives est publiée sur le site web de l'Autorité: <http://www.eftasurv.int/state-aid/legal-framework/state-aid-guidelines/>.

⁽⁵⁾ JO C 132 du 11.6.2009, p. 6.

ANNEXE

ORIENTATIONS RELATIVES AUX AIDES D'ÉTAT EN FAVEUR DES SOCIÉTÉS GESTIONNAIRES DE NAVIRES**1. Champ d'application**

Le présent chapitre 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 des orientations communautaires sur les aides d'État au transport maritime ⁽¹⁾ (ci-après dénommées «les orientations maritimes»). Il ne concerne pas les aides d'État en faveur des sociétés qui assurent la gestion commerciale des navires. Le présent chapitre s'applique à la gestion de l'équipage et à la gestion technique, qu'elles soient assurées séparément ou conjointement pour le même navire.

2. Introduction**2.1. Contexte général**

Les orientations maritimes offrent aux sociétés gestionnaires de navires la possibilité de bénéficier d'une taxe au tonnage ou d'autres aménagements fiscaux (point 3.1). Toutefois, cette possibilité est limitée aux sociétés qui assurent à la fois la gestion technique et la gestion de l'équipage d'un même navire («gestion totale») et elle n'existe pas lorsque les activités de gestion sont exercées séparément.

Les orientations maritimes prévoient que l'Autorité de surveillance AELE (ci-après dénommée «l'Autorité») examinera les effets qu'elles produisent dans le domaine de la gestion de navires après trois ans d'application ⁽²⁾. Le présent chapitre présente les résultats du dernier examen et les conclusions concernant le droit des sociétés gestionnaires de navires de bénéficier d'une aide d'État.

2.2. Gestion de navires

Les sociétés gestionnaires de navires sont des personnes morales fournissant différents services aux armateurs, 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 avec les exigences techniques, de sécurité et de sûreté. Le gestionnaire technique est notamment chargé de prendre les décisions concernant la réparation 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 de l'équipage.

La gestion commerciale couvre les activités de publicité et de vente des capacités du navire au moyen de contrats d'affrètement, de réservations de fret ou de transport de passagers, d'opérations de commercialisation et de désignations d'agents. La gestion commerciale ne représente qu'une part très modeste des activités de gestion de navires. À ce jour, l'Autorité ne dispose pas d'informations complètes en ce qui concerne la gestion commerciale. Le présent chapitre ne concerne donc pas cet aspect.

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

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

⁽¹⁾ Elles peuvent être consultées sur le site web de l'Autorité de surveillance AELE à l'adresse suivante: <http://www.efasurv.int/state-aid/legal-framework/state-aid-guidelines/>.

⁽²⁾ Voir note 20 de bas de page des orientations maritimes.

⁽³⁾ Pour citer un exemple, le «BIMCO's Standard Ship Management Agreement SHIPMAN 98» (Contrat Shipman de gestion de navire standard, établi par le BIMCO – Conseil maritime baltique et international) est fréquemment utilisé dans les relations entre les sociétés gestionnaires de navires et les armateurs.

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

Depuis l'adoption des orientations maritimes en mars 2004, plusieurs pays de tradition maritime sont entrés dans l'EEE, parmi lesquels Chypre, qui est le siège du plus grand nombre de sociétés gestionnaires de navires dans le monde.

L'adhésion de Chypre et les mesures préliminaires qu'elle a prises pour se conformer aux orientations maritimes, ainsi qu'une étude réalisée par un consortium pour le compte du gouvernement de cet État de l'EEE ⁽¹⁾, ont permis de mieux comprendre cette activité et 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 ou d'équipage dans la réalisation des objectifs fixés dans les orientations maritimes.

3. Examen de l'éligibilité des sociétés gestionnaires de navires

Contrairement à d'autres services liés au transport maritime, la gestion de navires est une activité essentielle typique des transporteurs maritimes, qui est généralement 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 gestionnaires pour le 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, l'Autorité estime qu'il n'y a pas lieu de pénaliser fiscalement les activités de gestion de navires qui sont sous-traitées par rapport à celles qui sont exécutées en interne, dans la mesure où les sociétés gestionnaires de navires respectent les mêmes conditions que celles applicables aux armateurs et que l'octroi d'une aide à ces sociétés contribue à la réalisation des objectifs fixés dans les orientations maritimes de la même manière que celle accordée aux armateurs.

L'Autorité estime notamment que, étant donné précisément leur spécialisation et la nature de leur activité principale, les sociétés gestionnaires de navires peuvent contribuer dans une large mesure à la réalisation des objectifs fixés dans les orientations maritimes, en particulier la mise en place de «services de transport maritime efficaces, sûrs et respectueux de l'environnement» et la «consolidation des industries maritimes connexes établies dans les États de l'EEE» ⁽²⁾.

4. Extension aux sociétés gestionnaires 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 61, paragraphe 3, point c), de l'accord EEE, l'Autorité autorisera les sociétés gestionnaires de navires visées au point 3.1 des orientations maritimes à bénéficier d'un allègement fiscal pour les activités de gestion technique et de gestion d'équipages de navires, exercées conjointement ou séparément, sous réserve que les conditions énoncées aux points 5 et 6 du présent chapitre soient remplies.

5. Conditions d'éligibilité applicables tant aux gestionnaires techniques qu'aux gestionnaires d'équipages

Pour pouvoir bénéficier d'une aide, les sociétés gestionnaires de navires doivent faire état d'un lien clairement établi avec l'EEE et son économie, conformément au point 3.1 des orientations maritimes. Elles doivent, en outre, contribuer à la réalisation des objectifs des orientations maritimes, tels que ceux définis au point 2.2 desdites orientations. Les gestionnaires techniques et ceux chargés des équipages 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 du présent chapitre. Les activités éligibles doivent être intégralement exercées à partir du territoire de l'EEE.

5.1. Rôle dans l'économie et l'emploi de l'EEE

Le lien économique avec l'EEE est établi par le fait que les activités de gestion de navires sont exécutées sur le territoire d'un ou de plusieurs États de l'EEE et que les emplois à terre ou à bord sont, en grande partie, occupés par des ressortissants de l'EEE.

5.2. Lien économique entre les navires gérés et l'EEE

Les sociétés gestionnaires de navires peuvent bénéficier d'une aide d'État en ce qui concerne les navires dont la gestion est entièrement assurée depuis le territoire de l'EEE, que cette gestion soit effectuée en interne ou qu'elle soit partiellement ou totalement sous-traitée à une ou plusieurs sociétés gestionnaires de navires.

Cependant, étant donné que les sociétés gestionnaires de navires n'exercent pas un contrôle total sur les compagnies clientes, la condition énoncée ci-dessus est réputée satisfaite si les deux tiers au moins du tonnage des navires concernés sont gérés à partir du territoire de l'EEE. Le tonnage correspondant au tiers restant qui n'est pas entièrement géré depuis un pays situé sur le territoire de l'EEE ne peut bénéficier d'aucune aide ⁽³⁾.

⁽¹⁾ Étude sur la gestion des navires à Chypre et dans l'Union européenne 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 Administration).

⁽²⁾ Voir le point 2.2 des orientations maritimes.

⁽³⁾ Le non-respect de la règle des deux tiers n'a, quant à lui, aucune incidence sur le droit de la société gestionnaire de navires de bénéficier d'une aide d'État.

5.3. Conformité avec les normes internationales et communautaires

Les sociétés gestionnaires de navires ont le droit de bénéficier d'une aide 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 délivrance de brevets aux 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 sous pavillon communautaire, définie au point 3.1, huitième alinéa, des orientations maritimes, s'applique aux sociétés gestionnaires de navires. La part des pavillons de l'EEE à prendre comme référence est celle au jour de l'adoption du présent chapitre. Pour les sociétés nouvellement créées, le tonnage de référence doit être calculé un an après la date de démarrage de leur activité.

6. Conditions supplémentaires applicables aux gestionnaires d'équipages

6.1. Formation des gens de mer

Les sociétés gestionnaires d'équipages peuvent bénéficier d'une aide d'État pour autant que tous les marins travaillant à bord des navires concernés soient formés et titulaires d'un brevet d'aptitude conforme aux dispositions de la convention de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (STCW) de l'Organisation maritime internationale et qu'ils aient suivi avec succès une formation en matière de sécurité des personnes à bord des navires. Ces sociétés peuvent, en outre, bénéficier d'une aide si elles 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 du travail maritime 2006 de l'Organisation internationale du travail ⁽¹⁾, 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 qui concernent le contrat de travail des gens de mer ⁽²⁾, la perte du navire ou le naufrage ⁽³⁾, les soins médicaux ⁽⁴⁾, la responsabilité de l'armateur, y compris le paiement des salaires en cas d'accident ou de maladie ⁽⁵⁾, et le rapatriement ⁽⁶⁾.

Les gestionnaires d'équipages 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 également prévoir 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 gestionnaires de navires également, l'Autorité appliquera le principe énoncé dans les orientations maritimes, 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 de l'EEE pour la même activité ou le même tonnage. Cela signifie qu'une exemption totale ou des régimes équivalents ne seront pas autorisés ⁽⁷⁾.

La taxe à appliquer aux sociétés gestionnaires de navires ne peut évidemment pas être identique à celle appliquée aux armateurs, dès lors que, pour un navire donné, le chiffre d'affaires de ces sociétés est bien inférieur à celui des armateurs. D'après l'étude mentionnée au point 2.3 et selon les notifications reçues par le passé, l'assiette fiscale à appliquer aux sociétés gestionnaires 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. L'Autorité demande, dès lors, qu'un pourcentage de 25 % minimum soit appliqué dans le cadre de régimes de taxation au tonnage appliqués aux sociétés gestionnaires de navires ⁽⁸⁾.

⁽¹⁾ Il convient de rappeler que les partenaires sociaux européens ont adopté un accord reprenant les dispositions pertinentes de la convention du travail maritime 2006 pour les transposer dans le droit communautaire au moyen de la directive 2009/13/CE du Conseil du 16 février 2009 portant mise en œuvre de l'accord conclu par les Associations des armateurs de la Communauté européenne (ECSA) et la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) concernant la convention du travail maritime, 2006, et modifiant la directive 1999/63/CE (JO L 124 du 20.5.2009, p. 30). La directive 2009/13/CE est en cours de transposition dans l'accord EEE.

⁽²⁾ Règle 2.1 et norme A2.1 (Contrat d'engagement maritime) du titre 2 de la convention.

⁽³⁾ 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.

⁽⁴⁾ Ibid., règle 4.1 et norme A4.1 (Soins médicaux à bord des navires et à terre); 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.

⁽⁵⁾ Ibid., règle 4.2 et norme A4.2 (Responsabilité des armateurs) du titre 4.

⁽⁶⁾ Ibid., règle 2.5 et norme A2.5 (Rapatriement) du titre 2.

⁽⁷⁾ L'Autorité saisit l'occasion que lui offre le présent chapitre de ses orientations pour souligner que la méthode utilisée pour calculer la taxe à acquitter à la fois par les sociétés gestionnaires de navires et les armateurs n'est pas applicable en tant que telle; en particulier, l'utilisation ou non d'un système reposant sur le profit théorique importe peu.

⁽⁸⁾ L'armateur, s'il peut bénéficier du régime, demeure redevable de l'intégralité de la taxe au tonnage.

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

Lorsque des sociétés gestionnaires de navires sous-traitent une partie de leur activité à des tiers, ceux-ci ne peuvent pas bénéficier d'une aide d'État.

8. **Application et réexamen**

L'Autorité appliquera les orientations prévues dans le présent chapitre à partir de la date de son adoption.

Les aides d'État en faveur des sociétés gestionnaires de navires seront prises en compte dans le réexamen général des orientations maritimes, ainsi que le prévoit leur point 13.
