



# ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

## évasion fiscale

Question écrite n° 65311

### Texte de la question

M. Thierry Mariani attire l'attention de M. le ministre du budget, des comptes publics, de la fonction publique et de la réforme de l'État sur le rapport d'information de la commission des finances de l'Assemblée nationale sur les paradis fiscaux. Ce rapport préconise notamment de renforcer la régulation financière et bancaire, et plus particulièrement la réglementation applicable aux pavillons de complaisance, en interdisant l'accès aux eaux territoriales françaises aux bateaux battant pavillon de complaisance enregistrés dans les paradis fiscaux et réglementaires. Il le prie de bien vouloir lui préciser sa position sur cette suggestion et s'il entend lui donner une suite.

### Texte de la réponse

L'immatriculation dite de complaisance désigne le fait pour certains États d'immatriculer des navires qui ne présentent pourtant aucun lien substantiel avec leur territoire, à la seule fin de bénéficier de régimes fiscaux et sociaux plus avantageux. Cette pratique de libre immatriculation n'est néanmoins pas incompatible avec le respect des règles de sécurité. Ainsi, parmi les grands registres de libre immatriculation, si le Panama figure en liste noire du contrôle de l'État du port dans le cadre du mémorandum de Paris, les Bahamas, le Libéria ou les Îles Marshall figurent en liste blanche. Cette situation montre que certains États ayant des registres de libre immatriculation ne négligent pas pour autant leurs responsabilités en tant qu'État du pavillon. Par ailleurs, l'organisation maritime internationale (OMI) prévoit, à l'échéance de 2011, de rendre obligatoire l'audit du pavillon, aujourd'hui facultatif. Cet audit conduit les États à identifier les forces et faiblesses de leurs activités au regard du respect des conventions internationales. Ainsi, les États « Boîte aux lettres » seront contraints d'assurer leurs obligations internationales. Afin de garantir le respect de l'application des règles de sécurité, tout navire faisant escale dans un port français est soumis au contrôle de l'État du port, selon les règles établies par le mémorandum de Paris et la directive 95/21/CE. Ce régime de contrôle peut conduire à immobiliser les navires présentant un risque manifeste pour la sécurité, la santé ou l'environnement. En outre, un navire peut se voir refuser l'accès aux ports français, et à tous les ports des États européens ou signataires du mémorandum de Paris, en fonction de ses immobilisations passées et du niveau de risque que présente son pavillon. La directive 2009/16/CE, adoptée à l'initiative de la France dans le cadre du « paquet Erika III », renforcera les exigences relatives au contrôle par l'État du port. Les contrôles et les sanctions pesant sur les navires sous normes seront aggravés. Le nouveau régime d'inspection visera à assurer l'inspection de 100 % des navires dans l'Union européenne, suivant une fréquence liée au profil de risque des navires. Ce régime d'inspection s'appuiera sur un nouveau système d'information. Ainsi, aucun navire, quel que soit son pavillon, ne pourra entrer dans les ports français ou européens s'il ne respecte pas les normes de sécurité établies par l'OMI. Il ne paraît pas en revanche possible de refuser l'accès à nos ports sur d'autres bases que sur des critères objectifs tenant à la qualité des navires. De telles mesures seraient restrictives de l'accès au marché du transport maritime et donc en contravention avec la clause de gel applicable aux services de transports maritimes, issue de la décision du Conseil du commerce des services de l'Organisation mondiale du commerce en 1996. Elle paraît également incompatible avec les principes communs de politique maritime de l'OCDE, ainsi qu'avec la convention de Genève de 1923 sur le régime international des ports maritimes. Par ailleurs, interdire le passage dans les eaux françaises à des navires ne faisant pas escale dans nos ports, sur la base de leur seul pavillon, serait contraire

aux droits de transit et de passage inoffensif reconnus par la convention du droit de la mer de 1982. Enfin, les 52 États ou collectivités cités dans le rapport de la commission des finances de l'Assemblée nationale ont un pavillon représentant plus de 40 % de la flotte mondiale. Interdire l'accès à nos ports des navires immatriculés dans ces États et collectivités provoquerait l'effondrement du trafic portuaire. Cela exclurait aussi des ports une grande partie des navires de grande plaisance offerts à la location avec équipage. En conclusion, la mesure consistant à interdire l'accès de nos ports aux navires dont le pavillon est celui de l'un des territoires considérés comme paradis fiscaux serait contraire au droit international et européen. Elle viserait de surcroit des navires pour la plupart respectueux des normes internationales en matière de sécurité. En revanche, il apparaît qu'il faille continuer à hisser les normes environnementales, sociales vers le haut et à les harmoniser afin d'éviter les phénomènes d'immatriculation de complaisance. Cet objectif est inscrit dans les orientations stratégiques arrêtées par la France dans le livre bleu stratégie nationale pour la mer et les océans, il fait l'objet d'un engagement du Grenelle de la mer qui oriente l'action de l'ambassadeur, représentant de la France à l'Organisation maritime internationale (OMI).

## Données clés

**Auteur :** [M. Thierry Mariani](#)

**Circonscription :** Vaucluse (4<sup>e</sup> circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 65311

**Rubrique :** Impôts et taxes

**Ministère interrogé :** Budget, comptes publics, fonction publique et réforme de l'Etat

**Ministère attributaire :** Transports

## Date(s) clé(s)

**Question publiée le :** 1er décembre 2009, page 11283

**Réponse publiée le :** 23 mars 2010, page 3471