

ASSEMBLÉE NATIONALE13 octobre 2023

PLF POUR 2024 - (N° 1680)

Commission	
Gouvernement	

AMENDEMENT

N ° I-3933

présenté par

M. Metzdorf, M. Abad, Mme Klinkert, M. Gumb, M. Zulesi, M. Sorez, Mme Piron, M. Ghomi,
M. Haury et Mme Métayer

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 3, insérer l'article suivant:**

I. – Le 2° du I de l'article 81 A du code général des impôts est complété par un d) ainsi rédigé :

« d) Navigation à bord de navires armés au commerce et immatriculés au registre de Mata’Utu. ».

II. – Le I s’applique à compter du 1^{er} janvier 2025.

III. – La perte de recettes pour l’État est compensée à due concurrence par la création d’une taxe additionnelle à l’accise sur les tabacs prévue au chapitre IV du titre I^{er} du livre III du code des impositions sur les biens et services.

EXPOSÉ SOMMAIRE

L’immatriculation et la francisation d’un navire au registre de Mata’Utu à Wallis et Futuna sont actuellement régies par un décret n°60-600 du 22 juin 1960 tel que modifié par la loi n°67-5 du 3 janvier 1967 et la loi n°75-300 du 29 avril 1975. Ces modalités sont complétées par un décret n°67967 relatif au statut des navires et autres bâtiments de mer tel que modifié par le décret n°20161893 du 28 décembre 2016 et les articles 241 à 252 du code des douanes métropolitain applicable au territoire de Wallis et Futuna portant sur les hypothèques maritimes. Ces dispositions, renforcées par l’affirmation et la reconnaissance par la Cour de cassation dans un arrêt de principe du 14 juin 2006 que seul le code du travail de l’Outre-Mer institué par la loi du 15 décembre 1952 avait vocation à régir les relations entre employeurs et personnels embarqués sur un navire immatriculé au registre de Wallis et Futuna à défaut de choix d’une autre loi applicable par les parties, ont posé le socle d’une règlementation adaptée à la croisière par sa flexibilité et sa compétitivité à la concurrence internationale en matière maritime.

Pavillon français, le registre de Mata’Utu bénéficie d’une réputation excellente. En effet, les navires battant ce registre, tout comme ceux du Registre International Français (RIF), sont régulièrement inspectés par les centres de sécurité des navires français ainsi que par les sociétés de classifications de premier plan et enfin par les inspecteurs des Etats des ports touchés par ces unités (Port State Control). Ils constituent une des flottes les mieux classées au niveau international en matière de sûreté et de sécurité. C’est ainsi que l’ensemble de la « règlementation technique » métropolitaine portant sur les navires et la transcription en droit interne des Conventions internationales, dont notamment la Convention pour la sauvegarde de la vie humaine en mer dite Convention SOLAS ainsi que la réglementation internationale sur la formation des équipages et personnels de bord (STCW), ont été étendues et déclarées applicables au territoire de Wallis-et-Futuna.

En matière sociale, depuis l’ordonnance n°2016-1314 du 6 octobre 2016 portant adaptation à la Convention du Travail Maritime (MLC 2006) du droit applicable aux gens de mer à Wallis et Futuna, force est de constater qu’à l’initiative de la Compagnie Ponant et du Club Med, la législation a évolué afin de se calquer autant que faire se peut sur la norme internationale fixée par cette Convention, permettant ainsi à ces armements de rester compétitifs dans un contexte international particulièrement concurrentiel. Ainsi, par exemple, les heures supplémentaires sont telles calculées à compter de la 48ème heure (norme internationale) au lieu de la 35ème pour le RIF pour les marins français. De même, cette ordonnance permet-elle de scinder le repos en 3 périodes au lieu de 2 au RIF facilitant ainsi le travail des personnels de restauration notamment à bord des navires au long cours.

Sur ces bases solides, le gouvernement s’était engagé lors du Comité Interministériel de la Mer (CIMer) de 2018 à faire du registre de Mata’Utu le registre de la croisière française (mesure 29). Aujourd’hui bien loin de cet objectif, de nombreuses évolutions sont encore attendues par les acteurs concernés. Parmi elles, une inégalité majeure demeure encore très pénalisante pour ce pavillon puisque les marins embarqués sur des navires immatriculés au RIF bénéficient d’une exonération d’impôt sur le revenu à laquelle les marins embarqués sur des navires immatriculés à Mata’Utu n’ont pas droit. Il y a là une inégalité des citoyens devant l’impôt qui n’a pas de justification juridique et qui pourrait même remettre en cause ladite exonération pour l’ensemble des marins concernés en cas de question prioritaire de constitutionnalité. Surtout, cette inégalité engendre un contexte concurrentiel défavorable pour le recrutement des marins sur des navires immatriculés au registre de Mata’Utu.

Cet amendement a donc pour objectif de rectifier cette situation en prévoyant que, dans les mêmes conditions que pour les marins embarqués sur des navires enregistrés au RIF, les marins embarqués sur des navires enregistrés à Mata’Utu bénéficieront de la même exonération d’impôt sur le revenu.