



COMMISSION EUROPÉENNE

Bruxelles, le 04.VI.2008

C(2008)2253 final

**Objet: Aide d'État N 538/2005 – France**  
**Modification du régime de remboursement des contributions sociales patronales dans le transport maritime**

Monsieur le Ministre,

#### **I. PROCEDURE**

1. La Commission a autorisé le 8 février 2001 un régime français visant à rembourser les contributions sociales patronales dans le transport maritime<sup>1</sup>.
2. Par lettre du 28 octobre 2005<sup>2</sup>, la Représentation Permanente de la France a notifié, au titre de l'article 88, paragraphe 3, du traité CE, un projet de modification du régime précité, visant à remplacer le système de remboursement par un système d'exonération.
3. Par lettres des 21 novembre 2005, 3 février 2006, 6 avril 2006, 16 juillet et 21 décembre 2007<sup>3</sup>, la Commission a demandé aux autorités françaises des renseignements complémentaires, portant notamment sur le mécanisme de l'aide. Par lettres des 26 décembre 2005, 9 mars 2006, 28 juin 2006, 3 septembre 2007 et 29 janvier 2008<sup>4</sup>, les autorités françaises ont apporté les éléments de réponse demandés.

---

<sup>1</sup> Décision du 8 février 2001. Cas N 766/2000. Le texte de la décision est disponible à l'adresse internet suivante: [http://ec.europa.eu/community\\_law/state\\_aids/transport-2000/n766-00.pdf](http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/transport-2000/n766-00.pdf).

<sup>2</sup> Enregistrées sous les références SG(2005) A/9809 et TREN(2005) A/27834.

<sup>3</sup> Références TREN(2005) D/124266, (2006) D/202085, D/206691 (2007) 316887 et 331788.

<sup>4</sup> Enregistrées sous les références TREN(2005) A/30152, (2006) A/16186, A/26140, (2007) A/41374.

Son Excellence Monsieur Bernard KOUCHNER  
Ministre des Affaires étrangères  
Quai d'Orsay 37  
F - 75007 - PARIS

## **II. DESCRIPTION**

4. La France a établi un nouveau registre maritime par la loi n° 2005-412 du 3 mai 2005 relative à la création du registre international français (ci-après « RIF »).
5. Tous les régimes d'aides existants afférents aux deux registres maritimes préexistants, à savoir le pavillon national et le registre des Terres australes et antarctiques françaises (ci-après « registre des TAAF »), ont été étendus au nouveau registre de navires RIF. Les autorités françaises ont profité de cette loi pour remplacer, par le biais de son article 10, le mécanisme d'octroi de l'aide dans le régime afférent aux cotisations de charges sociales patronales: les armateurs ne seront plus remboursés des cotisations préalablement payées mais ils seront désormais directement exemptés du paiement desdites cotisations. Ce système permet des économies d'administration et de gestion dans le chef tant des bénéficiaires que de l'administration française.
6. Le dispositif de l'aide consistait à l'origine à rembourser les contributions sociales patronales obligatoires afférentes aux risques vieillesse, maladie et accidents du travail, versées par les entreprises maritimes au titre des personnels naviguant sur des navires de commerce battant pavillon français, y compris les navires immatriculés au registre des TAAF.
7. Le registre des TAAF était, jusqu'à la création du RIF, la seule alternative à l'immatriculation des navires pour les armateurs établis en France. Il regroupait, avant la création du RIF, 47 % des navires de la flotte française et 80 % de son tonnage brut.

## **III. APPRECIATION DE LA MESURE**

### **III.1 Existence d'aide d'État**

8. Le régime en question a été considéré comme une aide d'État dans la décision précitée du 8 février 2001. Les changements projetés n'auront pas pour effet de changer la nature des mesures, qui resteront donc des aides d'État au sens du traité CE.

### **III.2 Base juridique**

- (1) En vertu de l'article 87, paragraphe 3, alinéa c), du traité CE, les aides destinées à faciliter le développement de certaines activités économiques ou de certains secteurs économiques peuvent être considérées comme compatibles avec le marché commun, dès lors qu'elles n'altèrent pas les conditions des échanges dans une mesure contraire à l'intérêt commun. La Commission considère l'article 87, paragraphe 3, alinéa c), comme la base juridique appropriée applicable dans le cas d'espèce.
- (2) Les aides en faveur du secteur maritime doivent notamment être examinées à la lumière des orientations communautaires de 2004 sur les aides d'État au transport maritime<sup>5</sup>, appelées ci-après les "orientations communautaires". Elles définissent

---

<sup>5</sup> JO C 13 du 17.01.2004, p.3.

les systèmes d'aides d'État qui peuvent être introduits pour soutenir les intérêts du secteur communautaire du transport maritime dans la poursuite d'objectifs généraux, tels que:

- sauvegarder l'emploi communautaire (à la fois en mer et à terre);
  - améliorer la sécurité;
  - préserver le savoir-faire maritime dans la Communauté et développer les compétences maritimes.
9. Les *orientations communautaires*, basées sur l'article 87, paragraphe 3, alinéa c), du traité CE, permettent explicitement des allègements voire même des exemptions de charges sociales dans le transport maritime.

### III.3 Evaluation de la compatibilité de l'aide

10. Les mesures notifiées n'apportent qu'un changement mineur au régime existant tel qu'approuvé par la décision de la Commission du 8 février 2001. La Commission note par ailleurs que les orientations communautaires applicables à l'époque de la décision du 8 février 2001, à savoir les orientations communautaires de 1997<sup>6</sup>, étaient très similaires à celles des orientations communautaires en vigueur actuellement, à l'exception toutefois de l'obligation, introduite par leur Section 3.2<sup>7</sup>, de réserver, sur toutes les lignes ro-ro à l'intérieur de la Communauté ou de l'Espace Economique Européen, les emplois aidés aux seuls ressortissants des Etats Membres de l'Union européenne et de l'Espace Economique Européen.
11. Tout d'abord il convient de noter que le montant des aides, en termes d'équivalent subvention nette, est très légèrement augmenté du fait de l'effet de trésorerie que procure une exonération par rapport à l'ancien mécanisme de remboursement. Ce montant reste néanmoins dans la limite de ce que prévoient les orientations communautaires sur les aides d'État au transport maritime<sup>8</sup> (ci-après « orientations communautaires »). Ces dernières permettent en effet des exemptions totales – et immédiates – de charges sociales, comme cela est le cas ici.
12. Ensuite, la Commission retient que le régime en question ne s'applique ni à la plaisance professionnelle, ni au secteur du dragage, ni aux services de remorquage portuaire et que partant, il n'est pas nécessaire de vérifier que les règles prévues dans les orientations communautaires pour ces secteurs sont vérifiées puisque les activités en question ne sont pas éligibles au régime examiné.
13. Par ailleurs, les exonérations de charges sociales ne concernent que les marins qui sont ressortissants d'un État membre de la Communauté européenne ou de l'Espace

---

<sup>6</sup> Orientations communautaires sur les aides d'État au transport maritime; Journal officiel des Communautés européennes 97/C 205/05.

<sup>7</sup> « 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<sup>7</sup>) 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. »

<sup>8</sup> JO C 13/3 du 17.01.2004.

Economique Européen. Ainsi les conditions<sup>9</sup> prévues à la section 3.2 des orientations communautaires qui limitent, pour le trafic ro-ro intracommunautaire, le bénéfice des aides visant à diminuer les coûts salariaux des marins embarqués aux seuls marins ressortissants d'un État membre de la Communauté européenne ou de l'Espace Economique Européen, sont nécessairement remplies.

14. La Commission considère donc que le régime ainsi modifié respecte toujours les orientations communautaires.
15. La Commission a noté par ailleurs, à l'article 5 la loi précitée, l'existence clause de nationalité française, appliquée aux capitaines de la marine marchande et à leurs seconds, clause susceptible de contrevenir aux dispositions du traité CE et notamment à son article 39, qui établit le principe d'interdiction de toute discrimination sur base de la nationalité dans le travail. Cette clause existait déjà précédemment dans la législation française avant l'adoption de la loi susmentionnée. La clause en question a fait l'objet d'une procédure d'infraction (infraction n° 2002/4689: avis motivé du 5 juillet 2005) puis d'une saisine de la Cour de Justice (affaire C-89/07), qui a constaté le manquement de la France à ses obligations par un arrêt du 11 mars 2008.
16. Par lettre du 7 juin 2006, les autorités françaises se sont engagées à ouvrir à tous les ressortissants communautaires l'accès aux fonctions de capitaine et d'officiers chargés de leur suppléance sur les navires battant pavillon français dans la marine marchande. Le 7 avril 2008, la France a adopté la loi relative à la nationalité des équipages de navires<sup>10</sup>, qui ouvre lesdites fonctions à tout ressortissant de l'Union européenne ou de l'Espace Economique Européen<sup>11</sup>.
17. Par lettre du 29 janvier 2008, les autorités françaises se sont engagées également à re-notifier à la Commission d'ici 10 ans à compter de la présente décision, en vertu de l'article 88, paragraphe 3, du traité CE, l'ensemble du régime exemptant les armateurs du paiement des cotisations sociales patronales des marins.

---

<sup>9</sup>. Voir note de bas de page 7.

<sup>10</sup> Le texte de ladite loi est disponible à l'adresse internet suivante: <http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000018598324>.

<sup>11</sup> Voir notamment l'article 1 de la dite loi: "A bord des navires battant pavillon français, le capitaine et l'officier chargé de sa suppléance sont ressortissants d'un Etat membre de la Communauté européenne, d'un Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen ou de la Confédération suisse. L'accès à ces fonctions est subordonné à la possession de qualifications professionnelles et à la vérification d'un niveau de connaissance de la langue française et des matières juridiques permettant la tenue des documents de bord et l'exercice des prérogatives de puissance publique dont le capitaine est investi." 4

18. Compte tenu de ce qui précède, la Commission n'a donc pas de doute sur la compatibilité du régime ainsi modifié avec le marché commun.

#### **IV. DECISION**

19. Compte tenu de ce qui précède, la Commission a donc décidé de ne pas soulever d'objections à l'égard du régime tel que modifié par les mesures notifiées.

Dans le cas où cette lettre contiendrait des éléments confidentiels qui ne doivent pas être divulgués à des tiers, vous êtes invités à en informer la Commission, dans un délai de quinze jours ouvrables à compter de la date de réception de la présente. Si la Commission ne reçoit pas une demande motivée à cet effet dans le délai prescrit, elle considérera que vous êtes d'accord avec la communication à des tiers et avec la publication du texte intégral de la lettre, dans la langue faisant foi, sur le site Internet [http://ec.europa.eu/community\\_law/state\\_aids/index.htm](http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/index.htm). Cette demande devra être envoyée par lettre recommandée ou par télécopie à :

Commission européenne  
Direction générale de l'Energie et des Transports  
Direction A – Unité A.2  
B-1049 BRUXELLES  
Fax : 00 32 2 296 41 04

Veillez croire, Monsieur le Ministre, à l'assurance de ma haute considération.

Par la Commission

*Antonio TAJANI*

Vice-Président de la Commission