



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 24.4.2002
COM(2002) 203 final

RAPPORT DE LA COMMISSION

**Quatrième rapport sur la mise en œuvre du règlement 3577/92 concernant l'application
du principe de la libre circulation des services au cabotage maritime (1999-2000)**

RAPPORT DE LA COMMISSION

Quatrième rapport sur la mise en œuvre du règlement 3577/92 concernant l'application du principe de la libre circulation des services au cabotage maritime (1999-2000)

TABLE DES MATIÈRES

Résumé	4
1. L'évolution législative	5
1.1. L'évolution législative dans les 15 États membres	5
1.1.1. L'accès à la prestation de services de cabotage maritime	5
1.1.1.1. Les services libéralisés	5
1.1.1.2. Les services encore protégés.....	6
1.1.2. Les règles en matière d'équipage	7
1.1.3. Les obligations de service public	7
1.2. L'évolution législative dans les États de l'AELE.	9
2. L'évolution du marché.....	9
2.1. L'évolution du trafic.....	9
2.1.1. Le transport de marchandises.....	9
2.1.1.1. Le trafic global	9
2.1.1.2. Les catégories de fret transporté	11
2.1.1.3. Distinction trafic insulaire/continental	12
2.1.2. Le transport de passagers.....	12
2.1.2.1. Le trafic global	12
2.1.2.2. Les croisières.....	13
2.2. Parts de marché respectives des premiers et seconds registres.....	14
2.3. La pénétration des pavillons étrangers	14
3. Les coûts d'équipages.....	15
4. Conclusions.....	16
4.1. L'impact de la libéralisation du cabotage.....	16
4.2. Appel à consultation sur le contenu des prochains rapports sur l'application du règlement cabotage.....	16

ANNEXE 1 Règles en matière d'équipage adoptées en application de l'article 3 du règlement cabotage	18
ANNEXE 2 Les obligations de service public dans les États membres	19
ANNEXE 3 Vue d'ensemble des dispositions relatives au cabotage des pays de l'UE et de l'AELE.....	22
ANNEXE 4 Types de marchandises transportés dans les États membres	30
ANNEXE 5 Volumes transportés en 1999 par type de marchandise en distinguant le cabotage continental du cabotage insulaire (en millions de tonnes).....	31
ANNEXE 6 Comparaison des coûts d'équipage pour les navires marchands	32
ANNEXE 7 Comparaison des coûts d'équipage pour les navires à passagers	33

RESUME

Ce rapport est le quatrième rapport bisannuel sur l'application du règlement cabotage. Il porte sur les années 1999-2000. Comme les rapports précédents, il a été rédigé à partir d'une étude exécutée pour le compte de la Commission.

Depuis le 1er janvier 1999, la quasi-totalité des services de cabotage en Europe est libéralisée. Le dernier marché encore partiellement protégé, le marché grec, va s'ouvrir aux armateurs communautaires le 1er novembre 2002. Les adaptations des droits des États membres au règlement cabotage seront bientôt parachevées.

La première partie du rapport présente cet état des lieux juridique. Elle rappelle quels sont les seconds registres communautaires qui peuvent participer au cabotage. A l'heure actuelle, parmi les navires immatriculés dans un État membre, seuls les navires du second registre italien et les navires à passagers du second registre danois n'ont pas accès au cabotage communautaire. En effet, l'Italie et le Danemark n'autorisent pas ces navires à faire du cabotage dans leur pays. Le rapport précise en outre quelles sont les règles en matière d'équipage imposées par certains États membres aux navires pratiquant le cabotage avec les îles. Enfin, pour la première fois, une annexe récapitule quelles sont les obligations de service public prévues par les États membres.

Cette nouvelle phase de libéralisation n'a pas entraîné de perturbation du marché. Les volumes de marchandises (260,99 millions de tonnes en 1999) et le nombre de passagers (152 millions en 1999) transportés sont restés relativement stables. Les cinq États membres concernés par cette nouvelle phase de libéralisation (Espagne, France, Grèce, Italie et Portugal) l'ont abordée en améliorant la qualité de leurs flottes. La pénétration de navires étrangers dans le cabotage national reste limitée dans la majorité des États membres.

La seconde partie du rapport présente des statistiques détaillées par pays, y compris, pour ce qui est des marchandises, la ventilation par types de marchandises transportés selon qu'il s'agit de cabotage insulaire ou continental. En ce qui concerne les marchandises, le marché où le trafic est le plus élevé est celui du Royaume-Uni, suivi par le marché italien. Le vrac liquide occupe la première place si l'on s'attache au type de marchandises transportées. S'agissant des passagers, la Grèce connaît le plus gros trafic, suivie par l'Italie et le Royaume-Uni.

La dernière partie du rapport présente enfin les coûts d'équipage pour trois types de navires marchands et trois types de navires à passagers. Le registre le plus coûteux est le registre finlandais. Le second registre portugais, le registre MAR, est le moins coûteux d'Europe.

En raison de la libéralisation bientôt complète du marché et des difficultés rencontrées lors de la collecte des statistiques nécessaires à la rédaction du présent rapport, la Commission s'interroge dans ses conclusions sur la forme que devront revêtir les rapports cabotage à venir. Elle estime que les prochains rapports pourraient être rédigés sur la base de réponses des États membres à un questionnaire que la Commission leur adresserait. Cette solution serait plus économique car elle éviterait le recours à des études souvent dispendieuses. Elle permettrait de constituer une base de données solide et homogène sur le sujet qui soit disponible pour tous. Elle invite les États membres et les personnes intéressées à lui faire part de leur avis sur la question.

RAPPORT

Le présent rapport comporte trois chapitres. Le premier dresse un tableau de l'évolution législative dans les 15 États membres et les pays de l'AELE. Le second présente l'évolution du marché dans ces mêmes pays. Le troisième récapitule les coûts d'équipage dans les différents registres des pays de l'EEE.

1. L'évolution législative

1.1. L'évolution législative dans les 15 États membres

1.1.1. *L'accès à la prestation de services de cabotage maritime*

Depuis le premier janvier 1999, la quasi-totalité des services de cabotage maritime sont ouverts aux bénéficiaires du règlement n°3577/92. Ces bénéficiaires sont, conformément à l'article premier du règlement, « *les armateurs communautaires exploitant des navires immatriculés dans un État membre et battant pavillon de cet État membre, sous réserve que ces navires remplissent toutes les conditions requises pour être admis au cabotage dans cet État membre* ».

Cette date du 1er janvier 1999 correspond à l'avant dernière étape de la libéralisation du cabotage communautaire. Elle a concerné **les services réguliers de transport de passagers et de transport par transbordeur ainsi que les services de cabotage avec les îles de cinq États membres** (Espagne, France, Grèce, Italie et Portugal).

La libéralisation du cabotage maritime sera complète lorsque les deux catégories de services de cabotage **insulaire** suivants seront libéralisés **en Grèce**: les services réguliers de transport de passagers et de transport par transbordeur ainsi que les services effectués par des navires jaugeant moins de 650 tonnes brutes.

1.1.1.1. Les services libéralisés

En ce qui concerne les services libéralisés, peu de changements législatifs sont intervenus depuis le dernier rapport cabotage.

Suite à l'adoption de la loi 2001-43 du 16 janvier 2001, la législation française est maintenant conforme au règlement. En revanche, des procédures d'infractions sont toujours ouvertes à l'encontre des législations espagnole (décret royal 1466/1997), portugaise (décret-loi 194/98 du 10 juillet 1998 modifié par le décret-loi 331/99 du 20 août 1999) et grecque (article 165 paragraphes 1 et 6 du code maritime grec et circulaires du 4 août 1998, du 18 décembre 1998 et du 21 décembre 1998).

Le décret royal espagnol 1466/97 a été attaqué devant les juridictions espagnoles lesquelles ont saisi la Cour de justice des Communautés européennes d'une question préjudicielle. L'arrêt de la Cour a été rendu le 20 février 2001 (affaire C-205/99).

Les premiers registres des États membres ont tous accès au cabotage. S'agissant de l'accès des seconds registres des États membres au cabotage communautaire, la situation est identique à celle présentée dans le précédent rapport cabotage Elle est rappelée ci-dessous.¹

Le règlement prévoit que pour qu'un navire d'un État membre soit admis au cabotage dans un autre État membre, il doit d'abord remplir toutes les conditions requises pour être admis au cabotage dans l'État membre dans lequel il est immatriculé.

C'est le cas des navires suivants qui remplissent toutes les conditions requises pour participer pleinement au cabotage dans les États membres de l'UE:

- les navires immatriculés au registre REC de l'Espagne;
- les navires immatriculés au registre MAR du Portugal;
- les navires à marchandises immatriculés au registre DIS du Danemark;

Les navires immatriculés à l'ISR allemand et les navires finlandais inscrits sur la "Liste des navires marchands du commerce international" n'ont qu'un accès limité au cabotage: ils ne peuvent offrir de services réguliers, toute l'année.

Les navires immatriculés au second registre italien et les navires à passagers immatriculés au second registre danois n'ont quant à eux pas accès au cabotage communautaire.

1.1.1.2. Les services encore protégés

Comme annoncé ci-dessus, la libéralisation du cabotage maritime sera complète lorsque les deux catégories de services de cabotage **insulaire** suivants seront libéralisés **en Grèce** : les services réguliers de transport de passagers et de transport par transbordeur ainsi que les services effectués par des navires jaugeant moins de 650 tonnes brutes. En vertu du règlement cabotage, ces services bénéficient d'une dérogation jusqu'en 2004.

La plus grande avancée juridique depuis le dernier rapport cabotage concerne précisément ces services. En effet, **la Grèce a décidé de les ouvrir aux armateurs communautaires avant l'échéance de 2004**. La partie I de la loi 2932/2001 publiée le 27 juin 2001 prévoit qu'ils seront libéralisés à compter du **1er novembre 2002**. Des obligations de service public continueront cependant à être imposées. Cette loi est novatrice en ce qu'elle charge une autorité indépendante du contrôle du secteur.

Conformément à l'article 9 du règlement cabotage, les autorités grecques ont notifié ce texte de loi aux services de la Commission. Les services de la Commission ont fait part de leurs interrogations aux autorités grecques et ont soulevé la question de la non-conformité en 2004 de certaines des dispositions du texte avec le règlement cabotage.

¹ Pour mémoire, les navires des registres « off-shore » des États membres ne font pas partie des bénéficiaires du règlement cabotage (registre Kerguelen - Terres Australes et Antarctiques françaises -, registre des Antilles néerlandaises, registre de l'île de Man, des Bermudes et des îles Caymans).

1.1.2. Les règles en matière d'équipage

Seuls cinq États membres ont souhaité appliquer les dispositions de l'article 3 paragraphe 2 du règlement cabotage qui permet à l'État dans lequel s'effectue un service de cabotage (l'État d'accueil) de décider des règles relatives à l'équipage des navires pratiquant le cabotage avec les îles et des navires jaugeant moins de 650 tonnes brutes - sauf, dans le cas de marchandises, lorsque le voyage concerné suit ou précède un voyage à destination ou à partir d'un autre État.

Les textes nationaux suivants relatifs aux règles de l'État d'accueil en matière d'équipage ont été jugés conformes au règlement cabotage : le décret français n°99/195 du 16 mars 1999, l'ordonnance espagnole du 22 juillet 1999, le décret et la circulaire italiens du 25 novembre 1999. Les principales règles prévues par ces textes sont présentées en annexe 1.

En revanche, une procédure d'infraction est ouverte à l'encontre des législations portugaise (décret-loi n°194/98 du 10 juillet 1998 modifié par le décret-loi 331/99 du 20 août 1999) et grecque (circulaire du 21 décembre 1998). L'infraction portugaise est en bonne voie de résolution.

Selon le règlement cabotage, **le régime définitif en matière d'équipage** devait être adopté par le Conseil avant le 1er janvier 1999 sur la base d'une proposition de la Commission suite à un examen approfondi des conséquences économiques et sociales de la libéralisation du cabotage avec les îles. La Commission a présenté un rapport au Conseil sur la question le 17 juin 1997 et une proposition de règlement le 29 avril 1998 (COM(1998)251 final). Cette proposition visait à généraliser la responsabilité de l'État du pavillon en matière d'équipage. La compétence résiduelle de l'État d'accueil concernait les navires jaugeant moins de 650 TB et la fixation de la proportion requise de ressortissants communautaires dans l'équipage des navires assurant des services réguliers de transport de passagers et de transport par transbordeur (y compris les services mixtes et les services réguliers de croisière). Les marins de pays tiers se trouvant à bord de ce type de navires devaient se voir appliquer des conditions d'emploi identiques à celles des résidents des États membres. La proposition de la Commission n'a pas été accueillie favorablement par les États membres. C'est pourquoi la Commission a proposé son retrait le 11 décembre 2001.

1.1.3. Les obligations de service public

L'article 4 du règlement autorise les États membres à imposer des obligations de service public et conclure des contrats de service public pour les services réguliers à destination et en provenance d'îles ainsi qu'entre des îles pour autant que ces obligations soient nécessaires et qu'elles soient établies sur une base non discriminatoire à l'égard de tous les armateurs communautaires.

Au total, seuls quatre États membres sur quinze n'imposent pas d'obligations de service public. Il s'agit d'une part du Luxembourg et de l'Autriche qui ne sont pas concernés pour des raisons géographiques évidentes et, d'autre part, de la Belgique et des Pays-Bas qui n'ont pas de service public maritime.

Parmi les États membres qui imposent des obligations de service public, quelques-uns ont choisi de le faire sur la base d'un système d'autorisation ou de licence. C'est le cas actuellement en Grèce (octroi de licences), en Espagne, au Portugal et en Suède (régime d'autorisation pour certains services).

Le principe de non-discrimination posé par le règlement est devenu juridiquement contraignant pour tous les États membres (à l'exception de certains services en Grèce) le 1er janvier 1999, date de la libéralisation complète du cabotage insulaire. Il a conduit la plupart des États membres à lancer des procédures d'appels d'offres pour la sélection des opérateurs en charge du service public.

Les dispositions du règlement en matière de service public ne sont pourtant pas encore totalement appliquées en pratique. En effet, certains **contrats de service public conclus avant le 1er janvier 1993 (date d'entrée en vigueur du règlement) ne sont pas encore arrivés à échéance.** Le règlement lui-même prévoit que ces contrats **peuvent rester en vigueur jusqu'à leur date d'expiration**². Par ailleurs, certains États membres se conforment encore imparfaitement aux dispositions du règlement. A la suite de plaintes, la Commission a dû ouvrir plusieurs **procédures d'infractions.**

La Cour de Justice, saisie d'une question préjudicielle, a rendu son premier arrêt sur l'interprétation des dispositions en matière de service public du règlement le 20 février 2001 dans l'affaire C-205/99. Elle a pris position notamment sur la légalité d'un système d'autorisation préalable et sur la possibilité de voir coexister sur une même route un contrat et des obligations de service public.

Sur le premier point, la Cour a indiqué que le règlement ne permet de soumettre la prestation de services réguliers de cabotage maritime à destination et en provenance d'îles ainsi qu'entre des îles à l'obtention d'une autorisation administrative préalable que si:

- un besoin réel de service public en raison de l'insuffisance des services réguliers de transport dans une situation de libre concurrence peut être démontré;
- il est également démontré que ce régime d'autorisation administrative préalable est nécessaire et proportionné au but poursuivi;
- un tel régime est fondé sur des critères objectifs, non discriminatoires et connus à l'avance des entreprises concernées.

Sur le second point, la Cour a indiqué que le règlement doit être interprété en ce sens qu'il permet à un État membre, sur une même ligne ou un même trajet maritime, d'imposer des obligations de service public à des entreprises de navigation et de conclure de façon concomitante avec d'autres entreprises des contrats de service public pour la participation au même trafic régulier à destination et en provenance d'îles ainsi qu'entre des îles, pour autant qu'un besoin réel de service public puisse

²

Cf. par exemple la convention conclue par les autorités françaises en 1976 avec la compagnie SNCM pour la desserte maritime de la Corse arrivée à échéance le 31 décembre 2001, ou encore les conventions conclues en 1991 entre les autorités italiennes et les entreprises du groupe Tirrenia qui arriveront à échéance le 31 décembre 2008.

être démontré et dans la mesure où cette application concomitante est faite sur une base non discriminatoire et est justifiée par rapport à l'objectif d'intérêt public poursuivi.

Un tableau récapitule en annexe 2 quelle est la situation dans les différents États membres en matière d'obligations de service public.

1.2. L'évolution législative dans les États de l'AELE.

Les conditions d'accès au marché des États de l'AELE n'ont pas changé pendant la période.

S'agissant enfin des règles en matière d'établissement, de nationalité des équipages et fiscales qui s'appliquent à chaque registre, celles-ci figurent dans le tableau reproduit en annexe 3.

2. L'évolution du marché

A titre liminaire, il convient de faire état des difficultés rencontrées par la Commission pour collecter les données nécessaires à l'élaboration du présent rapport. En effet, les États membres ne collectent plus aujourd'hui de statistiques aussi détaillées que par le passé. Les données relatives à l'année 2000 n'ont pas non plus été toujours disponibles.

La libéralisation le 1er janvier 1999 des services de cabotage encore protégés (services réguliers de transport de passagers et de transport par transbordeur ainsi que les services de cabotage avec les îles en Espagne, France, Italie, Portugal et –pour partie– en Grèce) n'a pas entraîné d'augmentation de trafic ni d'importante pénétration de navires battant pavillon étranger sur les marchés nationaux. En revanche, il semble que la qualité des services prestés se soit accrue.

2.1. L'évolution du trafic

2.1.1. Le transport de marchandises

2.1.1.1. Le trafic global

Comme l'indique le tableau reproduit ci-dessous, le volume des marchandises transportées par cabotage dans les pays de l'Union européenne s'est élevé à 260,99 millions de tonnes en 1999.

Le volume des marchandises transportées dans les cinq États membres concernés par la phase de libéralisation intervenue le 1er janvier 1999 (Espagne, France, Grèce, Italie et Portugal) est légèrement supérieur au volume des marchandises transportées dans les dix États membres où le trafic était déjà libéralisé. Le marché paraît aujourd'hui stabilisé.

La libéralisation du cabotage avec les îles des cinq États susvisés n'a pas généré de nouveaux flux de marchandises. Ce marché, au contraire du cabotage continental, ne semble pas présenter un grand potentiel d'évolution.

Volume global (en millions de tonnes)			
	1995	1997	1999
Sous-total pays où le cabotage était libéralisé le 1/1/1999	120,89	125,39	122,19
Sous-total pays où le cabotage a été libéralisé le 1/1/1999	134,3	139,45	138,8
Total	255,19	264,84	260,99

Source : PWC

Le marché où le trafic est le plus élevé est celui du Royaume-Uni (près du tiers du trafic total). 70 % des marchandises transportées dans les États membres du nord le sont dans ce pays. Le deuxième³ marché le plus important est le marché italien, avec un quart du trafic total. L'Italie regroupe à elle seule, en volume, près de la moitié des marchandises transportées dans les États membres du sud.

Volume total (en millions de tonnes)				
	1995	1997	1999	2000
Autriche	-	-	-	-
Belgique	0,05	0,05	0,05	n.d.
Danemark	19,2	19,3	12,8 ⁴	n.d.
Finlande	5,9	7,1	6,6	n.d.
Allemagne	3,9	4,0	5,35	5
Irlande	0,7	0,75	0,85	n.d.
Luxembourg	-	-	-	-
Pays-Bas	0,04	0,04	0,04	n.d.
Suède	13,6	12,95	13,2	n.d.
Royaume-Uni ⁵	77,5	81,2	83,3	n.d.
Total pays du nord	120,89	125,39	122,19	n.d.
France	7,9	7,8	8,6	9
Grèce	21,9	21,05	22,5	n.d.
Italie	60,3	68,0	66,2	n.d.
Portugal	6,0	5,5	6,7	5,7
Espagne	38,2	37,1	34,8	38
Total pays du sud	134,3	139,45	138,8	n.d.
Total	255,19	264,84	260,99	n.d.

Source : PWC

³ Le marché italien arrive à la première place si l'on exclut le trafic off-shore au Royaume-Uni
⁴ Cette baisse de trafic résulte de l'ouverture d'une liaison fixe entre Copenhague et le continent.
⁵ Y compris le trafic n'impliquant qu'un seul port.

En ce qui concerne les pays de l'AELE, le trafic islandais, très faible, reste constant, alors que le volume de fret transporté en Norvège est élevé. Il varie en fonction du trafic pétrolier off-shore.

Volume total (en millions de tonnes)			
	1995	1997	1999
Islande	0,4	0,45	0,4
Norvège	39,9 (17,9)	48 (20)	46 (20)

Source : PWC - Les chiffres entre parenthèses représentent les volumes transportés hors trafic off-shore.

2.1.1.2. Les catégories de fret transporté

Si l'on s'attache à la nature des marchandises transportées, l'on constate que le vrac liquide occupe toujours la première place. Il représente en moyenne 55 % du trafic total (76 % au Royaume-Uni mais seulement 18 % au Danemark). La part du vrac sec et des marchandises diverses est plus importante dans le sud que dans le nord.

Classification par type de fret (millions de tonnes)									
Type de fret	Vrac sec			Vrac liquide			Marchandises diverses		
Année	1995	1997	1999	1995	1997	1999	1995	1997	1999
Total pays du nord	21,39	18,19	13,92	82,05	87,95	81,06	17,45	19,25	27,21
Total pays du sud	35,8	35,35	38,9	68,4	68,3	63,7	30,1	35,8	36,2
Total	57,19	53,54	52,82	150,45	156,25	144,76	47,55	55,05	63,41

Source : PWC

Des données détaillées par pays figurent en annexe 4.

En ce qui concerne les pays de l'AELE, le transport de vrac sec prédomine en Norvège. Mais il convient de rappeler l'importance du trafic off-shore dans ce pays (cf. tableau du point 2.1.1.1 ci-dessus) puisqu'il dépasse les volumes de marchandises « classiques ».

Classification par type de fret dans les pays de l'AELE en 1999 (millions de tonnes)				
Type de fret	Vrac sec	Vrac liquide	March. diverses	Total
Islande	0,05	0,3	0,05	0,4
Norvège	15,1	4,0	0,9	20
Total	15,15	4,3	0,95	20,4

Source : PWC

2.1.1.3. Distinction trafic insulaire/continental

64 % des volumes de marchandises transportés dans les cinq États membres concernés par la phase de libéralisation intervenue le 1er janvier 1999 relèvent du cabotage insulaire. Ce pourcentage global masque d'importantes différences selon les pays puisqu'en Italie 78 % du cabotage est insulaire alors qu'en France 86 % des volumes de marchandises transportés le sont entre deux ports du continent.

Volumes transportés en 1999 dans les cinq États membres du sud en distinguant le cabotage continental du cabotage insulaire (en pourcentages arrondis)						
Pays	France	Grèce	Italie	Portugal	Espagne	Total 5 pays
Insulaire	14	52	78	39	65	64
Continental	86	48	22	61	35	36

Si l'on affine cette analyse en s'attachant aux types de marchandises transportés, l'on constate que les marchandises diverses sont principalement transportées dans le cadre du cabotage insulaire (à hauteur de 86 %). La répartition entre cabotage insulaire et cabotage continental est plus équilibrée s'agissant du transport de vrac sec et liquide.

Volumes globaux transportés en 1999 dans les cinq États membres du sud par type de marchandises en distinguant le cabotage continental du cabotage insulaire (en pourcentages arrondis)			
Types de marchandises	Vrac sec	Vrac liquide	Marchandises diverses
Insulaire	58	56	86
Continental	42	44	14

Les statistiques par pays qui ont permis d'élaborer ces tableaux sont reproduites en annexe 5.

2.1.2. Le transport de passagers

2.1.2.1. Le trafic global

Tout comme le trafic marchandises, le trafic passagers paraît globalement stable. 152 millions de personnes ont été transportées en 1999 dont 60 % dans les cinq États concernés par la phase de libéralisation intervenue le 1er janvier 1999. Le premier marché national pour les passagers est le marché grec (près de 30 % du total), suivi des marchés italien et britannique (environ un quart du total chacun).

La demande dans les pays du sud a connu une augmentation sur la période. Celle-ci semble due en partie à l'amélioration des services proposés. En revanche, le trafic passagers a diminué dans le nord. En particulier, la baisse de trafic enregistrée au Danemark résulte de la mise en service du pont qui relie Copenhague au continent.

Passagers transportés (millions)				
	1995	1997	1999	2000
Autriche	-	-	-	-
Belgique	-	-	-	-
Danemark	21,5	16,4	10,5	n.d.
Finlande	4,0	3,4	4,0	4,18
Allemagne	5,0	5,0	5,0	n.d.
Irlande	-	-	-	-
Luxembourg	-	-	-	-
Pays-Bas	-	-	-	-
Suède	1,1	1,1	1,2	1,3
Royaume-Uni ⁶	40	40	37,6	n.d.
Total pays du nord	71,6	65,9	58,3	n.d.
France	1,3	1,28	1,5	1,39
Grèce	36,0	41,3	44,1	n.d.
Italie	38,0	37,2	39,9	n.d.
Portugal	0,4	0,35	0,4	n.d.
Espagne	7,1	6,5	7,9	n.d.
Total pays du sud	82,8	86,6	93,9	n.d.
Total	154,4	152,5	152,2	n.d.

Source : PWC

En ce qui concerne les pays de l'AELE, le nombre de passagers transportés est très élevé en Norvège. Il dépasse le nombre de passagers transportés en Grèce.

Passagers transportés (millions)			
	1995	1997	1999
Islande	0,3	0,4	0,4
Norvège	43,2	44,6	46,0

Source : PWC

2.1.2.2. Les croisières

La flotte mondiale des navires de croisière totalise une capacité d'environ 8,5 millions de GT. Sur ces 8,5 millions, 2,5 millions (près de 30 %) sont sous pavillon EEE. La plus grande flotte en Europe est sous pavillon britannique (750 000 GT), suivie de l'Italie, de la Norvège et des Pays-Bas (environ 500 000 GT chacune).

Quantitativement, les croisières internationales sont les plus nombreuses.

Parmi les États membres de destination des croisières, la Grèce - pour le nombre d'escales - et l'Italie - pour le nombre d'embarquements - occupent les premières places.

⁶ Données estimées non officielles contenues dans les 2^e et 3^e rapports pour 1995 et 1997. Sur les 37,6 millions de passagers transportés en 1999, 12 millions l'ont été dans le cadre du cabotage insulaire.

2.2. Parts de marché respectives des premiers et seconds registres

Les données disponibles quant à l'importance relative des premiers et seconds registres des États membres dans le trafic de cabotage sont reprises dans le tableau ci-dessous. Elles ne concernent que cinq États membres et la Norvège. Ce tableau fait clairement apparaître l'importance des premiers registres en matière de transport de passagers. La tendance est néanmoins au développement du rôle des seconds registres.

Incidence du 2 nd registre (en % des transports effectués par la flotte nationale) en 1999								
Pays	1 ^{er} registre				2 nd registre			
	Passagers	Vrac sec	Vrac liquide	March. diverses	Passagers	Vrac sec	Vrac liquide	March. Diverses
Danemark	100	100	-	40	-	-	100	60
France	100	13	3	100	-	87	97	-
Italie	100	100	100	100	-	-	-	-
Portugal	80	70	7	100	20	30	93	-
Espagne	-	-	-	-	100	100	100	100
Norvège	100	100	10	100	0	0	90	0

Source : PWC

2.3. La pénétration des pavillons étrangers

La libéralisation du cabotage n'a en règle générale pas entraîné une forte pénétration par les pavillons EEE des marchés nationaux. Ces derniers ont en effet résisté en améliorant leur compétitivité, la libéralisation ayant été accompagnée d'une réduction du coût des registres nationaux et d'une modernisation de leurs flottes. A l'heure actuelle, les marchés des États membres concernés par la libéralisation intervenue le 1^{er} janvier 1999 restent très largement dominés par les flottes nationales: 98 % du trafic en Grèce⁷, environ 90 % du trafic en Italie, au Portugal⁸ et en Espagne. Parmi les cinq États membres concernés, le marché le plus ouvert aux non-nationaux est le marché français où opèrent 25 % de navires battant pavillon EEE et 7 % de navires non-EEE. Dans les autres pays, la situation varie fortement entre la Finlande (90 % de navires battant pavillon national) et l'Irlande (5 % seulement). C'est au Royaume-Uni, en Irlande, en Allemagne et en Suède que les pavillons non-EEE sont les plus nombreux.

⁷ Ce chiffre très élevé s'explique par la libéralisation incomplète du cabotage, la situation géographique « excentrée » de la Grèce et la compétitivité de sa flotte.

⁸ Beaucoup de sociétés étrangères ont choisi d'enregistrer leurs navires sous le pavillon MAR très compétitif.

Pourcentage de la flotte participant au trafic de cabotage									
Fret	Pavillon national			Autres EEE			Autres non-EEE		
Année	1995	1997	1999	1995	1997	1999	1995	1997	1999
Autriche	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Belgique	100	100	100	-	-	-	-	-	-
Danemark	48	48	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
Finlande	86,4	88,1	89,9	12,7	11,9	9,8	0,9	0	0,3
Allemagne ⁹	83	68	69	15	9	9	2	23	22
Irlande	5	4	5	71	73	71	24	23	24
Luxembourg	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Pays-Bas	100	100	100	-	-	-	-	-	-
Suède ¹⁰	84,6	79,2	48	n.d.	6,9	35	n.d.	13,9	17
Royaume-Uni	25,4	13,9	29	28,9	25,2	33	45,7	60,9	38
France	85	73	68	7	21	25	8	6	7
Grèce	99,5	99	98	0,25	0,5	1	0,25	0,5	1
Italie	99,5	98,5	91,7	0,2	1,2	4,1	0,3	0,3	4,2
Portugal ¹¹	28,3	99,0	91,2	70,1	0	4,1	1,6	1,0	4,7
Espagne	93,5	84,6	89,1	4,2	6,2	3,4	2,3	9,2	7,5

Source : PWC

En ce qui concerne les pays de l'AELE, la pénétration de navires étrangers demeure limitée.

Pourcentage de la flotte participant au trafic de cabotage				
		Pavillon national	Autres EEE	Autres non-EEE
Islande		100	-	-
Norvège	Chargés	74,3	14,7	11,0
	Non chargés	78,3	11,3	10,4

Source : PWC

3. Les coûts d'équipages

Les coûts d'équipages varient en fonction de la composition des équipages (nombre de marins à bord, formation, nationalité) et des charges fiscales et sociales imposées par les autorités nationales.

Les coûts d'équipage pour les navires de marchandises sont presque trois fois plus élevés en Finlande (le registre le plus cher en la matière) qu'au Portugal. Le second registre portugais, le registre MAR, apparaît le moins coûteux d'Europe.

S'agissant des navires à passagers, les écarts sont moins importants.

Le détail des coûts pour chacun des registres communautaires est présenté dans les annexes 6 et 7.

⁹ Estimations basées sur l'évolution jusqu'en octobre 2000.

¹⁰ Les variations en 1999 sont dues au fait que les données fournies par le gouvernement suédois sont basées sur le nombre de navires pratiquant le cabotage plutôt que le nombre de tonnes transportées.

¹¹ Registre MAR non considéré comme national en 1995; il l'est depuis 1997.

4. Conclusions

4.1. L'impact de la libéralisation du cabotage

La libéralisation des derniers services de cabotage encore protégés (à l'exception de deux segments précités du marché grec) s'est traduite par la présence d'opérateurs communautaires sur des marchés jusqu'alors réservés aux nationaux. Le pourcentage de non-nationaux dans les marchés des pays concernés par la libéralisation intervenue le 1er janvier 1999 reste cependant limité. A cet égard, les dispositions du règlement en matière d'équipage et de service public ont certainement joué un rôle modérateur.

Par ailleurs, la libéralisation a eu des effets positifs puisque les flottes nationales des pays concernés se sont modernisées pour faire face au risque accru de concurrence.

La libéralisation étant aujourd'hui quasi-achevée et le marché paraissant stabilisé, la question se pose du contenu des prochains rapports sur l'application du règlement cabotage.

4.2. Appel à consultation sur le contenu des prochains rapports sur l'application du règlement cabotage

L'impact de la libéralisation du cabotage en Grèce le 1er novembre 2002 ne sera pas connu avant 2004. Il ne pourra donc être analysé que dans le rapport bisannuel qui portera sur les années 2003-2004.

C'est pourquoi la question se pose du contenu du rapport qui portera sur les années 2001-2002 ainsi que des rapports qui suivront le rapport bisannuel 2003-2004. Ces rapports devront-ils se contenter de présenter les statistiques communautaires disponibles sur le cabotage - qui sont de moins en moins nombreuses -, ou bien renoncer à ce type d'approche quantitative et s'orienter vers une analyse plus qualitative des problèmes rencontrés dans la mise en œuvre du règlement et des solutions trouvées? Une périodicité plus longue des rapports tous les trois/quatre ans par exemple pourrait également être envisagée.

Si l'approche quantitative est maintenue et la Commission l'estime intéressant, le mode d'élaboration du rapport cabotage devra être revu. Les États membres devront collecter les statistiques de base du marché et les communiquer à la Commission qui se chargera de leur diffusion.

Afin d'éclairer ce débat, la Commission souhaiterait savoir quels types de statistiques sont encore collectées au niveau national et dans quelle mesure leur diffusion à tous les États membres est utile. Elle invite en outre les États membres à lui faire part de leur réflexion sur le contenu des rapports cabotage qui devront être produits dans les années à venir.

Afin que la Commission puisse les prendre en compte avant d'engager le travail préparatoire au rapport bisannuel 2001-2002, ces observations devront lui parvenir avant le **31 mai 2002**. Elles doivent être envoyées à l'adresse postale suivante :

Commission européenne
Direction générale des Transports et de l'Énergie
Direction des Transports maritimes
Bureau DM 28 3/50
B-1049 Bruxelles

Enfin, à l'occasion de la parution du présent rapport, la Commission souhaite annoncer son intention d'adopter, à la fin de l'année 2002, une communication sur l'interprétation du règlement cabotage. Celle-ci portera notamment sur les questions de service public, y compris en ce qui concerne les liaisons continentales et avec les petites îles.

ANNEXE 1 Règles en matière d'équipage adoptées en application de l'article 3 du règlement cabotage

Pays/Texte	Ressortissants EEE (proportion)	Sécurité Sociale		Formation	Conditions de travail	
	Effectifs minimums	Ressortissants UE/EEE	Ressortissants pays tiers		Temps de travail	Salaire
Espagne Ordonnance 22/07/1999	Au moins 50 % de l'équipage ainsi que le capitaine et le premier officier Application de la convention SOLAS	Couverture dans l'un des États UE/EEE (règlement CEE 1408/1971)	Couverture de même niveau qu'en Espagne pour les accidents, maladie, maternité, vieillesse, invalidité, chômage.		Les mêmes qu'à bord des navires nationaux qui réalisent un service comparable.	Au moins le salaire minimum en vigueur en Espagne.
Italie Décret n°529 du 25/11/1999 Circulaire du 25/11/1999	100 % UE/EEE (exceptions prévues pour le personnel moins qualifié) Application de la convention SOLAS	Couverture dans l'un des États UE/EEE		STCW Le personnel chargé de la sécurité doit avoir une connaissance suffisante de l'italien (application de la directive 94/58)	Les mêmes qu'à bord des navires nationaux qui réalisent un service comparable.	Au moins le salaire minimum fixé par la législation et les contrats collectifs.
France Décret n°99-195 du 16/03/1999	100 % UE/EEE Application de la convention SOLAS	Couverture dans l'un des États UE/EEE		STCW Application de la directive 94/58	Les mêmes qu'à bord des navires nationaux qui réalisent un service comparable.	Au moins le salaire minimum interprofessionnel de croissance (SMIC maritime)

ANNEXE 2 Les obligations de service public dans les États membres

Pays	Ligne/région	Date de début	Durée	Date d'expiration	Remarques
Danemark	Assens – Baago	1/1/01	5 ans	31/12/05	Exploitée par Assens-Baago Faergen A/S – Subvention: 1 578 690 DKK/an
	Boyden – Fyndshav	1/5/98	5 ans	30/4/03	Exploitée par Scandlines Sydfynske A/S – Subvention: 11 613 552 DKK/an
	Spodsbjerg – Tars	1/4/00	5 ans	31/3/05	Exploitée par Scandlines Sydfynske A/S – Subvention: 7 918 669 DKK/an
	Faaborg – Bjorno	1/1/01	5 ans	31/12/05	Exploitée par Bjorno Faergen – Subvention: 1 000 000 DKK/an
	Faaborg-Lyo-Avernako				Exploitée par O-Faergen A/S – Subvention: 3 200 000 DKK/an
	Stryno – Rudkobing	1/1/01	5 ans	31/12/05	Exploitée par Stryno-Rudkobing Faergefart A/S – Subvention: 2 141 000 DKK/an
	Marstal – Birkholm	1/1/01	5 ans	31/12/05	Exploitée par Gustav Anneberg Jensen – Subvention: 310 000 DKK/an
	20 lignes vers 26 îles				Ces lignes sont pour la plupart exploitées par les autorités locales
	2 lignes supplémentaires vers Samsø	30/11/98	5 ans	1/12/03	Exploitées par Samsø Linien ApS Subvention: 16 304 220 DKK/an
France	Sjaelland:	1/1/01	3 ans	1/12/03	Subvention: 13 000 000 DKK/an
	Jylland:	1/7/01	5 ans	30/6/06	Quatre transbordeurs
	1 ligne vers Havnso				
Finlande	Archipel de sud-ouest				14 navires
France	Continent – Corse	31/12/1976	25 ans	31/12/01	Exploitées par la SNCM-CMN
	(diverses lignes)	1/01/02	5 ans	31/12/06	Contrat de service public Marseille-Corse (exploitant: SNCM/CMN; subvention: 414 millions FF) & obligations de service public limitées pour les lignes Nice-Corse et Toulon-Corse
	Côte atlantique				Finistère – 4 îles, Morbihan – 6 îles, Loire-Atlantique – 1 île, Charente-Maritime – 1 île

Pays	Ligne/région	Date de début	Durée	Date d'expiration	Remarques
Allemagne	Basse-Saxe (5 lignes)	1/01/1997	15	31/12/2011	Pas d'appel d'offres
Grèce	Ministère de l'Égée 31 lignes		1 an		Fréquence: jusqu'à 8 fois par semaine. Subvention: de 35 000 drachmes/an à 9 500 000 drachmes/an
	Ministère de la Marine marchande 11 lignes		1 an		Fréquence: une fois par jour. Subvention: de 420 000 drachmes/mois à 2 550 000 drachmes/mois
Italie	19 lignes nationales 11 vers la Sardaigne 6 vers la Sicile 2 vers la Sardaigne et la Sicile			31/12/08	
	46 lignes locales vers les îles				
Irlande			1 à 4 ans		Les services font l'objet d'appels d'offres
Portugal	Portugal continental vers Madère et les Açores		La continuité du service doit être garantie pour au moins un an		Obligations de service public pour le fret uniquement. Système d'autorisation
Espagne	9 + 1 lignes entre l'Espagne continentale et les Canaries/Baléares/Ceuta/Melilla		Contrat actuel 3,5 ans		Transport par transbordeur et transport de passagers – Subvention: 5,7 millions €/an
	Lignes entre les îles Canaries 5 lignes		5 ans maximum		Appel d'offres par le gouvernement régional

Pays	Ligne/région	Date de début	Durée	Date d'expiration	Remarques
Suède	Suède continentale – Gotland 2 lignes: Visby – Nynäshamn Visby – Oskarshamn	1/1/98	4+2 ans	31/12/03	Exploitées par Destino Gotland AB
Royaume- Uni	Irlande du Nord Ballycastle – Rathlin Islande – 1 ligne	1/4/97	5 ans	31/3/02	
	Îles septentrionales Continent – Orkney/Shetlands – 2 lignes	1/10/1997	5 ans	1/10/2002	Exploitées par P&O Scottish Ferries. Subvention: 11 millions £/an
	Clyde et îles occidentales: 28 lignes	1960 (entreprise la plus récente: 1995)	Indéterminée	Néant	Exploitées par une entreprise d'État (CalMac). Subvention: 20 millions £/an Appel d'offres en préparation pour se conformer aux règles communautaires

ANNEXE 3 Vue d'ensemble des dispositions relatives au cabotage des pays de l'UE et de l'AELE

Pays	Principe fondamental en matière de cabotage	Remarques	Système de dérogations	Prescriptions en matière de nationalité de l'équipage		Prescriptions en matière de propriété des navires		Régime fiscal
				1 ^{er} registre	2 nd registre	1 ^{er} registre	2 nd registre	
Autriche	Pas de cabotage maritime	-	Sans objet	Aucune prescription. Négociations au cas par cas	Sans objet	Les navires doivent être la propriété de/exploités par des citoyens ou des entreprises de l'UE établis en Autriche	Sans objet	Aucune fiscalité applicable au transport maritime
Belgique	Aucune restriction	-	Sans objet	Le capitaine doit être de nationalité belge, mais une dérogation peut être accordée si aucun capitaine belge n'est disponible	Sans objet	Les navires doivent être la propriété de ressortissants belges/communautaires, de ressortissants de pays tiers domiciliés en Belgique ou de sociétés dont le siège social est établi dans l'UE. Les navires doivent être exploités depuis la Belgique	Sans objet	Dispenses de cotisations sociales (dispense totale pour les employeurs et partielle pour les gens de mer à bord de navires communautaires)
Danemark	Sans restriction, sauf pour les navires à passagers du DIS Pour le micro-cabotage, il existait une restriction qui a été abrogée par le décret 658/94. Ce décret autorise la participation de tous les navires étrangers	La loi 464 du 12 juin 1992 autorise les navires marchands du DIS à participer au cabotage danois à partir de 1 ^{er} décembre 1996	Sans objet	Le capitaine doit être danois. Les ressortissants des pays tiers peuvent être employés sous contrat de droit danois	Registre DIS: - le commandant doit être de nationalité danoise - les ressortissants des pays tiers peuvent être employés aux salaires locaux	Navires de propriété danoise ou communautaire, ou de sociétés gérées depuis le Danemark	Registre DIS: voir 1 ^{er} registre	Allègement fiscal pour réinvestissement Les gens de mer à bord des navires du DIS sont exonérés d'impôt et reçoivent des salaires nets

Pays	Principe fondamental en matière de cabotage	Remarques	Système de dérogations	Prescriptions en matière de nationalité de l'équipage		Prescriptions en matière de propriété des navires		Régime fiscal
				1 ^{er} registre	2 nd registre	1 ^{er} registre	2 nd registre	
Finlande	Accès restreint Cabotage régi par la section 4 de la loi sur les pratiques commerciales restrictives - Les échanges côtiers intérieurs sont en général interdits aux navires extracommunautaires Les navires figurant sur la liste des navires marchands du commerce international ont un accès limité au cabotage	La loi (1392/94) du 22 décembre 1994 modifiant la loi sur les pratiques commerciales restrictives a supprimé les restrictions sur le cabotage par des navires communautaires à partir du 1.1.1995 (adhésion de la Finlande à l'UE) - Un accord bilatéral avec la Norvège s'applique au NIS depuis le 1.1.1997	Cabotage continental: - des autorisations spéciales sont délivrées par le ministère des Transports et des Communications à des navires extracommunautaires pour le cabotage continental lorsqu'aucun autre navire n'est disponible - des autorisations sont accordées pour une durée maximale d'un an à des navires étrangers pour des échanges entre les îles Åland et le continent	Le commandant doit être de nationalité finlandaise Pas d'autre restriction	- Le commandant doit être de nationalité finlandaise - La moitié de l'équipage au moins doit être composée de ressortissants de pays de l'UE ou de l'EEE - le recrutement de membres d'équipage non ressortissants de l'EEE n'est autorisé que sous certaines conditions, par dérogation aux conventions collectives applicables	- L'immatriculation est régie par la loi sur l'immatriculation maritime (512/1993) et le code maritime finlandais (674/1994) (modifications entrées en vigueur en janvier 2000) - Au moins 60 % des navires doivent appartenir à des ressortissants finlandais ou à des sociétés établies en Finlande - Le ministère des Transports et des Communications autorise également l'immatriculation de navires étrangers au registre finlandais à condition que la personne ou la société propriétaire d'au moins 60 % du navire ait son domicile ou sa résidence dans l'EEE	- Liste des navires à marchandises du commerce international (loi n° 1707/1991) - Les navires à marchandises ou essentiellement à marchandises peuvent être incorporés s'ils sont immatriculés au 1^{er} registre finlandais, s'ils sont principalement utilisés pour le trafic international et s'ils ont moins de 20 ans d'âge L'immatriculation n'est pas autorisée pour les navires à passagers, les transbordeurs ou les navires pratiquant uniquement le cabotage Seuls les navires à passagers exploités entre des pays tiers et qui ne sont pas exploités régulièrement entre des ports nordiques peuvent être immatriculés au second registre	Des abattements spéciaux de l'impôt sur le revenu sont accordés aux gens de mer travaillant à bord des navires battant pavillon finlandais (abattement de 18 % de la taxe municipale et de 30 % de la taxe d'État). L'État contribue également au paiement des retraites des gens de mer Réduction de l'impôt sur le revenu des marins et remboursement partiel à l'employeur des cotisations sociales. Cette mesure s'applique aux navires immatriculés au registre international

Pays	Principe fondamental en matière de cabotage	Remarques	Système de dérogations	Prescriptions en matière de nationalité de l'équipage		Prescriptions en matière de propriété des navires		Régime fiscal
				1 ^{er} registre	2 nd registre	1 ^{er} registre	2 nd registre	
France	Accès restreint - Article 257.1 du code des douanes du 11/5/77: - Les navires de l'UE et de l'EEE bénéficient du même traitement que les navires français - Le décret n° 99-195 définit les conditions de l'État d'accueil pour les services de cabotage continental et de croisière par des navires jaugeant moins de 650 tonnes brutes et pour les services de cabotage avec les îles, sauf lorsque le voyage suit ou précède un voyage à destination ou à partir d'un autre État		Des dérogations peuvent être accordées aux navires extracommunautaires (article 257 du code des douanes)	1 ^{er} registre (registre métropolitain): - le commandant et le second doivent être de nationalité française - les autres membres d'équipage doivent être ressortissants de l'UE ou de l'EEE	Registre Taaf (Kerguelen): 35 % de l'équipage doit être composé de citoyens français, y compris le capitaine et le premier ingénieur	- le navire doit appartenir à 50 % à une personne physique ressortissante de l'UE ou de l'EEE ou - le navire doit appartenir à 100 % à une société ayant son siège social dans l'UE ou l'EEE et gérée depuis un établissement permanent en France - Pour que la société ou le navire puisse encore être considéré comme français, la législation française limite les parts des propriétaires non EU/EEE à moins de 50 % du total des parts	Règles analogues au 1 ^{er} registre	- Déductions pour amortissements accordées aux armateurs - Restitution d'impôts pour les compagnies maritimes - Incitations fiscales pour les nouvelles entreprises (quel que soit le secteur économique) - Nouvelles mesures fiscales: le système des quirats a été supprimé et remplacé en 1998 par le groupement d'intérêt économique (GIE) fiscal
Allemagne	Accès restreint Aux termes de l'article 5, paragraphes 2 et 3, de la loi sur la navigation côtière (<i>Gesetz über die Küstenschifffahrt</i>) Les navires exploités aux fins du commerce international pendant la plus grande partie de l'année doivent être immatriculés au registre ISR (<i>Flaggenrechtsgesetz</i>)	L'article 5 de la loi modifiant la législation en matière de navigation maritime (<i>Gesetz über Änderung der Rechtsvorschriften auf dem Gebiet der Seeschifffahrt</i>) (entrée en vigueur le 23 juillet 1994) a mis l'article 5 en conformité avec le règlement 3577/92	L'article 2, paragraphes 2 et 3, de la loi sur les transports maritimes côtiers prévoit que des dérogations ne peuvent être accordées à des navires extracommunautaires qu'en cas d'indisponibilité de navires communautaires ou de conditions très défavorables. - Des dérogations peuvent également être accordées sur la base de la réciprocité	- Aux termes de la <i>Schiffsbesetzungsordnung</i> , les conditions applicables aux membres d'équipage sont les mêmes pour tous les navires allemands: commandant de nationalité allemande, 1 ou 2 officiers de nationalité allemande ou d'un autre État membre de l'UE, le reste de l'équipage ressortissants de tous pays	Idem, mais: - les navires de la liste ISR (exploités plus de la moitié de l'année à l'international) peuvent employer des gens de mer de toute nationalité - les navires exploités plus de la moitié de l'année dans le cabotage ne peuvent être inscrits sur la liste ISR et ne peuvent employer des étrangers que si des nationaux ne sont pas disponibles	Les navires doivent appartenir à être contrôlés à 50 % par des ressortissants allemands ou communautaires avec mandataires domiciliés en Allemagne ou par des sociétés ayant leur siège social, leur administration centrale ou leur lieu principal d'activité dans l'UE (articles 1 et 2 de la <i>Flaggenrechtsgesetz</i>)	Mêmes règles pour l'ISR que pour le 1 ^{er} registre	- Pour les navires exploités <u>uniquement</u> dans le cabotage: aucun avantage fiscal concernant l'impôt sur le revenu et aucune subvention - Pour les navires exploités à l'international: choix entre la taxation normale et la taxation au tonnage - Ils bénéficient également de 40 % d'abattement sur l'impôt sur le revenu

Pays	Principe fondamental en matière de cabotage	Remarques	Système de dérogations	Prescriptions en matière de nationalité de l'équipage		Prescriptions en matière de propriété des navires		Régime fiscal
				1 ^{er} registre	2 nd registre	1 ^{er} registre	2 nd registre	
Grèce	Accès restreint: Régi par le code du droit public maritime. Le décret loi 187/73 réserve aux navires grecs, en vertu de ses articles 165 et 166, le cabotage de passagers et de marchandises. Cette législation a été partiellement adaptée au règlement 3577/92 La loi 2932/2001 libéralisera complètement le cabotage en Grèce à partir de novembre 2002 (14 mois plus tôt)	Le décret présidentiel 215/94 harmonise partiellement la législation grecque avec le règlement 3577/92: il autorise l'accès de navires communautaires au cabotage continental de marchandises non stratégique par des navires >650 GT. Les décrets présidentiels 117/97 et 84/98 ont également adapté certaines parties de la législation grecque au règlement 3577/92	Des dérogations peuvent être accordées sur la base de la réciprocité en vertu de l'article 166 du code du droit maritime	Les équipages doivent être composés à 100 % de ressortissants communautaires	Sans objet	Article 5 du code du droit maritime (modifié par le décret présidentiel n° 27-1-2000): Plus de 50 % des parts du navire doivent être détenues par des ressortissants ou des sociétés grecs ou de l'EEE. Les navires doivent être gérés depuis la Grèce	Sans objet	Les officiers sont imposés sur leur revenu au taux de 9 %, les autres membres d'équipage sont imposés au taux de 6 % - Taux réduit des cotisations sociales - Une taxe sur le tonnage est imposée aux navires grecs desservant des ports en dehors de la Grèce
Irlande	Aucune restriction	-	Sans objet	- Les officiers doivent être de nationalité irlandaise, britannique, ou bien ressortissants communautaires ou du Commonwealth - Les matelots doivent être citoyens irlandais, britanniques ou ressortissants de l'UE	Sans objet	Suite au jugement de la Cour de justice des Communautés européennes du 12 juin 1997 dans l'affaire C-151/97, l'Irlande a adopté une loi relative à la navigation marchande (dispositions diverses) en 1998. Cette loi dispose que les navires doivent appartenir à des ressortissants de l'UE ou à une société du droit d'un État membre, soumise à ce droit et ayant son lieu principal d'activité dans un État membre	Sans objet	- 10 % de taxe sur les bénéfices des entreprises - 15 % d'amortissement linéaire pour les 6 premières années, 10 % la 7^e année - abattement spécial de l'impôt sur le revenu pour les marins affectés en mer pendant au moins 196 jours par an - remboursement des cotisations sociales versées par l'employeur pour les gens de mer affectés à bord de navires communautaires

Pays	Principe fondamental en matière de cabotage	Remarques	Système de dérogations	Prescriptions en matière de nationalité de l'équipage		Prescriptions en matière de propriété des navires		Régime fiscal
				1 ^{er} registre	2 nd registre	1 ^{er} registre	2 nd registre	
Italie	Accès restreint Régé par l'article 224 du <i>Codice della Navigazione</i> (code de la navigation) tel que modifié par la loi 30/98. Accès limité aux navires communautaires - La circulaire du 25 novembre 1999 établit les règles de l'État d'accueil pour les armateurs qui souhaitent exploiter des services de cabotage en Italie	L'article 224 révisé autorise la participation des navires communautaires au cabotage italien, conformément au règlement 3577/92	Le ministère des transports et de la navigation peut accorder des dérogations au cas par cas dans le cadre d'autorisations spéciales	- Le commandant et le second doivent être de nationalité italienne - Les autres membres d'équipage doivent être de nationalité italienne ou des ressortissants de l'UE, conformément à l'article 318 du <i>Codice della Navigazione</i>	Les navires du second registre, créé en application de la loi 30/98, n'ont pas accès au cabotage	Les navires doivent appartenir à plus de 50 % à des citoyens italiens ou à des ressortissants de l'UE (article 143 du <i>Codice della Navigazione</i> , modifié par la loi n° 30 du 27 février 1998)	2 nd registre non applicable aux navires faisant du cabotage	Allégements fiscaux pour une période de trois ans (1999-2001) Dispense partielle de cotisations sociales
Luxembourg	Pas de cabotage maritime	-	Sans objet	Registre national principalement utilisé par des armateurs belges. Le capitaine doit être ressortissant de l'UE. Licence reconnue par le Luxembourg. Les membres d'équipage doivent satisfaire aux normes STCW	Sans objet	Les navires doivent appartenir au moins à 50 % à des ressortissants de l'UE ou à des sociétés commerciales dont le siège social est situé dans l'UE et dont une part importante est gérée depuis le Luxembourg	Sans objet	Les gens de mer bénéficient d'un taux réduit d'imposition sur le revenu
Pays-Bas	Aucune restriction	-	Sans objet	Le capitaine doit être de nationalité néerlandaise, les autres membres d'équipage doivent satisfaire aux normes STCW, certificats reconnus par les autorités néerlandaises	Sans objet	Les navires doivent appartenir au 2/3 à des citoyens néerlandais ou à des entités juridiques de l'UE ou de l'EEE. Une part importante de la gestion opérationnelle doit être assurée depuis les Pays-Bas. Régé par l'article 311 du code du commerce	Sans objet	- Exonération des taxes et cotisations sociales normalement acquittées par l'armateur/employeur - Possibilité d'appliquer une taxe au tonnage ou une taxe professionnelle sur les résultats d'exploitation

Pays	Principe fondamental en matière de cabotage	Remarques	Système de dérogations	Prescriptions en matière de nationalité de l'équipage		Prescriptions en matière de propriété des navires		Régime fiscal
				1 ^{er} registre	2 nd registre	1 ^{er} registre	2 nd registre	
Portugal	Accès restreint: Régi par le décret-loi 194/98: Le décret-loi 331/99 du 20 août 1999 autorise les navires MAR à pratiquer le cabotage avec les îles et définit les règles de l'État d'accueil	Le décret-loi 331/99 - abroge le décret-loi 31/97 - modifie le libellé de l'article 15 du décret-loi 96/89 et des articles 4 et 6 du décret-loi 194/98 du 10 juillet	L'article 5 du décret-loi 194/98 autorise (sous réserve de l'autorisation de la direction générale DGPNTM) l'utilisation de navires non communautaires au cas où des navires communautaires ne sont pas disponibles	L'équipage doit être à 100 % portugais ou communautaire. Le capitaine et le second doivent être de nationalité portugaise, sauf autorisation pour circonstances particulières	Registre de Madère (MAR): le capitaine et 50 % de l'équipage doivent être des ressortissants portugais ou de l'UE. Moyennant autorisation, des dérogations peuvent être accordées en cas d'indisponibilité	Régi par le décret-loi 196/98 qui établit le cadre réglementaire et légal des activités de transport maritime: l'armateur doit être domicilié ou avoir son siège et principal établissement sur le territoire national, et être enregistré au DGPTNM	Registre de Madère: l'armateur doit avoir un bureau ou un mandataire officiel à Madère	- Impôt sur le revenu sur 30 % des bénéfices de l'armateur - Pas de taxe professionnelle dans les eaux internationales - Provisions exonérées - Exonération totale de l'impôt sur le revenu pour les gens de mer (MAR)
Espagne	Accès restreint – régi par la loi 27/1992 sur les ports de l'État et la marine marchande Les navires REC ont accès sans restriction au cabotage Une ordonnance du ministre des Transports du 22 juillet 1999 définit les règles de l'État d'accueil pour les navires pratiquant le cabotage avec les îles espagnoles	Le décret royal 2221/98 du 16 octobre 1998 autorise les navires REC à participer à tous les secteurs du cabotage espagnol (y compris avec les îles)	L'article 81 de la loi 27/1992 prévoit la possibilité de dérogations exceptionnelles en cas de non-disponibilité de navires espagnols ou communautaires	- Le capitaine et le second doivent être de nationalité espagnole - Les autres membres d'équipage doivent être des ressortissants de l'UE	Registres des îles Canaries (REC): - le capitaine et le second doivent être de nationalité espagnole, - la moitié au moins des autres membres d'équipage doivent être des ressortissants de l'UE; possibilité de dérogation en cas d'indisponibilité de ressortissants communautaires; - Jusqu'au 1.1.1999, les équipages des navires effectuant du cabotage dans des secteurs non libéralisés doivent être en totalité composés de ressortissants de l'UE	Les navires doivent appartenir à des citoyens espagnols ou des ressortissants de l'UE, ou à des sociétés ayant un mandataire en Espagne (article 76 de la loi 27/92)	Toute société de navigation établie en Espagne, dans l'UE ou dans un pays tiers, peut immatriculer un navire au REC si ce navire est géré depuis les îles Canaries ou si cette société possède un établissement permanent sur les îles Canaries	La loi 19/1994, modifiée en dernier lieu en décembre 1996, prévoit des allègements fiscaux pour les navires immatriculés au REC: - réduction de 90 % des cotisations sociales de l'employeur - réduction de 90 % de la taxe professionnelle; - 50 % des revenus des gens de mer exonérés de l'impôt sur le revenu.

Pays	Principe fondamental en matière de cabotage	Remarques	Système de dérogations	Prescriptions en matière de nationalité de l'équipage		Prescriptions en matière de propriété des navires		Régime fiscal
				1 ^{er} registre	2 nd registre	1 ^{er} registre	2 nd registre	
Suède	Accès restreint Le décret 235/75 du 1 ^{er} juillet 1995, tel que modifié, prévoit l'accès des navires communautaires	Libéralisation pour les navires communautaires conformément au règlement 3577/92 depuis le 1.1.1995 (adhésion). Un accord bilatéral avec la Norvège (1989) s'applique pour le registre NIS	- Des dérogations sont accordées par l'administration maritime suédoise en cas de non-disponibilité d'un navire suédois ou communautaire approprié. Une vingtaine de dérogations sont accordées chaque année	- Le capitaine doit être de nationalité suédoise (sans exception). Pas d'autre restriction - Tous les membres d'équipage bénéficient des conventions salariales, quelle que soit leur nationalité	Sans objet	Régi par la loi maritime (1994:1009). - Les navires doivent appartenir au moins à 50 % à des citoyens suédois ou à des sociétés suédoises. - Les autorités se réservent le droit d'autoriser des navires étrangers à battre pavillon suédois lorsque leur exploitation est sous contrôle suédois et leur propriétaire a sa résidence permanente en Suède. Les navires appartenant à plus de 50 % à des ressortissants de l'EEE ou à des sociétés ayant leur siège social, leur administration centrale ou leur principale lieu d'activité dans l'EEE et dont l'exploitation est contrôlée depuis la Suède, peuvent être immatriculés au registre suédois	Sans objet	- Provisions exonérées - Les armateurs sont intégralement remboursés des taxes sur le revenu des gens de mer, et reçoivent en outre un montant de 58 000 SEK par employé à plein temps pour les charges sociales - Le régime fiscal des gens de mer a été supprimé en 1998. Les gens de mer sont à présent imposés sur l'ensemble de leurs revenus bruts
Royaume-Uni	Aucune restriction	-	Sans objet	- Pour les navires "stratégiques": le commandant doit être ressortissant britannique, du Commonwealth, de l'EEE ou d'un pays de l'OTAN. Pour les autres navires, aucune prescription concernant la nationalité des membres d'équipage	Sans objet	Les navires doivent appartenir à au moins 50 % à des personnes ou à des sociétés établies dans l'UE ou sur des territoires appartenant au Royaume-Uni	Sans objet	- Allègement fiscal pour réinvestissement - Exonération fiscale des gens de mer ne résidant pas au RU pendant plus de 183 jours par an - Taxation au tonnage facultative qui remplace l'impôt sur les sociétés

Pays ¹²	Principe fondamental en matière de cabotage	Remarques	Système de dérogations	Prescriptions en matière de nationalité de l'équipage		Prescriptions en matière de propriété des navires		Régime fiscal
				1 ^{er} registre	2 nd registre	1 ^{er} registre	2 nd registre	
Islande	Accès libre: Côtes ouvertes	- Possibilités pratiquement illimitées d'activité pour les navires marchands étrangers entre les ports islandais. - À partir du 5.10.97, le règlement 3577/92 s'applique (décision 70/97 du comité mixte)	Sans objet	- Depuis l'EEE, tous les ressortissants de l'EEE peuvent être membres d'équipage - Aux termes de la loi 26/1987 relatives aux droits des travailleurs étrangers, tous les membres d'équipage extra-EEE doivent obtenir un permis de travail du ministère des Affaires sociales pour être recrutés	Sans objet	- Régi par la loi 115/1985 relative à l'immatriculation des navires, qui limitait auparavant l'immatriculation aux seuls navires appartenant à des citoyens ou résidents islandais. - La loi modificative 62/1992 permet l'immatriculation de navires appartenant à des ressortissants ou à des sociétés de pays de l'EEE	Sans objet	- Les gens de mer bénéficient des avantages fiscaux suivants: déduction d'impôt sur le revenu de ISK 685 (US 10,4) x 1,49 par journée en mer. - Les armateurs ne bénéficient d'aucun rabais ni remboursement des cotisations sociales
Norvège ¹³	Accès libre: - Côtes ouvertes - les navires NIS sont en principe exclus, mais les navires à marchandises sont acceptés sous certaines conditions	Dans le cadre de la loi de 1976 sur les transports publics, tous les transporteurs exploitant des navires pour des services côtiers réguliers de transport de passagers doivent obtenir une licence du ministère des Transports et des Communications. Depuis le 5.10.1997, le règlement 3577/92 s'applique à tous les pays membres de l'EEE (décision n° 70/97 du comité mixte)	- Les navires NIS peuvent participer à certains secteurs du transport de marchandises par cabotage. Ces navires sont inscrits sur une liste de la direction maritime. La liste comprend actuellement 16 navires, principalement des méthaniers hautement spécialisés	- Aucune prescription particulière, sauf pour le commandant, qui doit être de nationalité norvégienne. - Tous les membres d'équipage bénéficient des conventions collectives salariales	Registre NIS: Le commandant doit être de nationalité norvégienne Des dérogations sont cependant accordées pour d'autres nationalités	- Le registre ordinaire norvégien (NOR) est régi par la loi sur le transport maritime. - Ce registre est ouvert uniquement aux navires appartenant à des citoyens/résidents de l'EEE ou à un partenariat illimité dans lequel au moins 60 % des parts sont détenues par des citoyens de l'EEE, ou lorsque le propriétaire est une SARL dont au moins 60 % du capital et des pouvoirs de gestion appartiennent à des citoyens de l'EEE	Le registre NIS a été créé par la loi du 12.6.1987 relative au registre international norvégien des navires. - Les prescriptions en matière de propriété sont les mêmes que pour le registre NOR. Si les conditions de nationalités ne sont pas satisfaites, l'immatriculation est possible lorsque le navire appartient à une SARL ou à un partenariat dont le siège est en Norvège, ou bien à une société d'armement dont le gérant est implanté en Norvège, ou encore à un armateur avec un mandataire en Norvège habilité pour des actes judiciaires au nom du propriétaire	- Tous les membres d'équipage à bord de navires NOR ou NIS ont droit à un abattement de 30 % sur leurs revenus bruts, sans dépasser 70,000 NKr par an. Cet abattement est limité aux marins travaillant en mer pendant une période minimale. - Les avantages fiscaux ont été révisés au printemps 1998. - Remboursement aux armateurs de 12 % des taxes acquittées sur les salaires bruts des marins. Les déductions fiscales ne sont accordées qu'aux membres d'équipage résidents/assujettis à l'impôt en Norvège. Ce régime est limité aux navires NOR sauf si un équipage entier de navire NIS remplit les conditions de résidence/imposition. - Système de taxation au tonnage introduit en juillet 1996

¹² La décision du Comité mixte de l'EEE n° 70/97 du 4 octobre 1997 (JO L 30 du 5.2.98) modifiant l'annexe XIII (transports) de l'accord EEE de manière que le règlement 3577/92 s'applique à tous.

¹³ La direction maritime norvégienne a proposé une modification officielle du règlement n° 398 du 29 avril 1998 concernant les qualifications, les exigences, la délivrance de certificats et les droits du personnel à bord de navires norvégiens. Cette modification confirmera officiellement la pratique existante de l'égalité de traitement de tous les ressortissants de l'EEE sur les navires immatriculés en Norvège, y compris pour le poste de commandant.

ANNEXE 4 Types de marchandises transportés dans les États membres

Classification par type de fret (millions de tonnes)									
Fret	Vrac sec			Vrac liquide			Marchandises diverses		
Année	1995	1997	1999	1995	1997	1999	1995	1997	1999
Autriche	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Belgique	-	-	-	0,05	0,05	0,05	-	-	-
Danemark	5,9	5,7	4,7	3,8	3,9	2,3	9,5	9,7	5,8
Finlande	1,3	1,3	2,5	4,5	5,7	4,0	0,1	0,1	0,1
Allemagne	0,8	1,25	2,25	2,85	2,45	2,7	0,25	0,3	0,4
Irlande	0,05	0,05	0,03	0,65	0,7	0,81	-	-	0,01
Luxembourg	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Pays-Bas	0,04	0,04	0,04	-	-	-	-	-	-
Suède	5,6	5,15	3,1	7,7	7,45	7,4	0,3	0,35	2,7
Royaume-Uni	7,7	4,7	1,3	62,5	67,7	63,8	7,3	8,8	18,2
Total pays du nord	21,39	18,19	13,92	82,05	87,95	81,06	17,45	19,25	27,21
France	1,8	1,9	1,5	5,3	5,1	6,3	0,8	0,8	0,8
Grèce	10,1	9,25	9,8	9,0	7,9	8,5	2,8	3,9	4,2
Italie	18,7	19,2	19,8	27,5	31,4	30,8	14,1	17,4	15,6
Portugal	0,3	0,3	1,0	4,7	4,0	4,3	1,0	1,2	1,4
Spain	4,9	4,7	6,8	21,9	19,9	13,8	11,4	12,5	14,2
Total pays du sud	35,8	35,35	38,9	68,4	68,3	63,7	30,1	35,8	36,2
Total	57,19	53,54	52,82	150,45	156,25	144,76	47,55	55,05	63,41

Source : PWC

ANNEXE 5 Volumes transportés en 1999 par type de marchandise en distinguant le cabotage continental du cabotage insulaire (en millions de tonnes)

Pays	Vrac sec		Vrac liquide		Marchandises diverses		Total
	Insulaire	Continental	Insulaire	Continental	insulaire	Continental	
France	0,2	1,3	0,2	6,1	0,8	0	8,6
Grèce	5	4,8	2,1	6,4	3,8	0,4	22,5
Italie ¹⁴	14,1	5,7	26,8	4,0	11,1	4,5	66,2
Portugal	0,7	0,3	0,5	3,8	1,4	0	6,7
Espagne	2,48	4,32	6,15	7,68	13,97	0,25	34,85
Total	22,48	16,42	35,75	27,98	31,07	5,15	138,85

¹⁴ Pour le vrac sec et les marchandises diverses, il s'agit d'estimations calculées à partir d'un chiffre global regroupant les deux types de marchandises (25,2 millions de tonnes pour le cabotage insulaire et 10,2 millions de tonnes pour le cabotage continental).

ANNEXE 6 Comparaison des coûts d'équipage pour les navires marchands

Coûts d'équipage pour les navires marchands (euros/mois)			
	March. diverses 1 500 GT	Vrac solide 3 000 GT	Vrac liquide 9 000 GT
Finlande	72.140	72.140	103.378
Islande	66.912	66.912	84.111
Norvège	64.821	64.821	122.299
Suède	62.730	62.730	78.530
Danemark	58.548	58.548	112.169
France	54.366	54.366	69.157
Belgique	52.275	52.275	63.985
Pays-Bas	51.230	51.230	78.216
Kerguelen	50.184	50.184	59.288
Royaume-Uni	48.093	48.093	58.809
Allemagne	41.820	41.820	57.027
Portugal	41.820	48.100	69.300
NIS	40.775	40.775	77.964
DIS	40.775	40.775	76.184
ISR	39.729	39.729	63.414
Espagne	37.638	55.093	57.821
Irlande	35.547	35.547	44.111
Italie	30.738	30.738	48.741
Grèce	30.612	30.612	48.753
REC	26.300	40.580	53.100
MAR	23.675	27.500	39.750

Source : PWC

ANNEXE 7 Comparaison des coûts d'équipage pour les navires à passagers

Coûts d'équipage pour les navires à passagers (euros/mois)			
	Hydroptère 1 500 GT	Transbordeur 5 000 GT	Croisière 20 000 GT
Finlande	80.627	160.311	631.754
Islande	75.178	152.782	535.507
Norvège	73.210	151.969	809.891
Suède	71.217	150.901	540.112
Danemark	66.814	144.418	800.139
France	62.361	137.425	510.993
Belgique	60.270	135.334	489.130
Pays-Bas	59.367	135.760	617.906
Royaume-Uni	56.297	133.324	494.649
Allemagne	49.200	118.490	494.234
Portugal	49.446	139.223	618.310
NIS	48.450	120.513	715.536
DIS	48.690	123.005	718.669
ISR	47.675	122.277	614.411
Espagne	45.387	172.931	574.998
Irlande	43.075	113.750	449.932
Italie	37.428	100.240	509.614
Grèce	37.455	101.700	522.199
REC	32.334	137.296	582.330
MAR	29.246	94.722	446.083

Source : PWC