

Le registre bis « Ile de Man » du Royaume-Uni un compromis entre souplesse et qualité.

Amandine LEFRANCOIS
Master 2 Recherche Droit maritime et océanique.

A l'heure où le gouvernement français vient de changer de cap en matière d'immatriculation des navires, en délaissant son registre bis Kerguelen au profit d'un registre international, il est intéressant de considérer l'exemple d'un de nos rares voisins européens qui n'ait pas encore succombé aux appels de l'internationalisation : le Royaume-Uni. En effet, le gouvernement britannique a lui aussi tenté l'aventure du registre secondaire ou bis et ce, afin de sauver sa flotte marchande de la crise européenne. Pour cet ancien pays colonial, il apparaissait assez naturel d'utiliser les territoires qui avaient été sous sa dépendance et qui, grâce à un statut juridique particulier, restaient dans une certaine mesure sous son contrôle, démarche qui caractérise la mise en place de nombreux registres bis en Europe. Ce territoire sera celui de l'Ile de Man, située dans la mer d'Irlande, à mi-chemin entre l'Irlande du Nord et l'Angleterre.

Le registre de l'Ile de Man n'est peut-être pas aussi familier que celui des Iles Jersey et Guernesey, mais son fonctionnement mérite que l'on s'attarde sur son étude. Celle-ci met en effet en relief un registre empreint d'ambiguïté et de compromis. Il est tout à la fois souple et d'une certaine qualité (Section 1). Sa souplesse globale, notamment quant à la fiscalité et aux conditions d'immatriculation lui vaut parfois d'être considéré comme un pavillon de complaisance, ce qui semble à nos yeux assez peu justifié (Section 2).

Section 1 - Prestige du pavillon national et qualité du registre lui-même.

Le gouvernement britannique, tout en gardant à l'esprit la réputation de son propre pavillon, a mis l'accent sur la qualité du registre créé (§ 1), mais ce registre applique un droit du travail particulièrement souple, particularisme britannique (§ 2).

§ 1 - Qualité et souplesse du registre secondaire.

L'Ile de Man est une des îles britanniques, mais ne fait pas, à proprement parler, partie du Royaume-Uni. En effet, il s'agit d'un territoire autonome, dont les habitants sont cependant considérés comme citoyens britanniques. Un "*lieutenant-gouverneur*", représentant la Reine et élu pour cinq ans y réside en permanence. Son administration est placée sous la responsabilité ultime de la Couronne, et elle reçoit les avis des différents ministères britanniques. Le Royaume-Uni est de plus

responsable du point de vue du droit international pour cette dépendance. Il assure sa défense et lui procure ses services consulaires. L'immatriculation au registre est contrôlée par un officier nommé par le Gouverneur¹.

Concernant l'Union européenne, ses relations sont régies par le Protocole n°3 du Traité d'accession : l'île n'est considérée ni comme un Etat membre ni comme un Etat associé mais comme une partie de l'union douanière. Son indépendance financière est garantie par le fait qu'elle ne contribue ni ne perçoit quelque argent que ce soit de l'Union. Elle n'est soumise à aucune règle communautaire, hormis l'interdiction de discrimination entre les ressortissants de l'Union et est autorisée à établir des relations commerciales avec les Etats parties à l'accord sur l'EEE.

Cette double identité se retrouve dans les conditions requises pour l'immatriculation sur le registre de l'île de Man : les navires qui y sont immatriculés sont britanniques. Mais la réglementation distincte de l'Administration maritime de l'île de Man leur est appliquée, ainsi que le *Merchant Shipping Registration Act 1991*, adopté par le parlement de l'île.

Le pavillon britannique, à l'instar de beaucoup de pavillons européens, est riche d'une longue histoire. Le Royaume-Uni peut s'enorgueillir d'avoir été pendant longtemps une des premières nations maritimes, conquérante ou démontrant sa puissance selon les époques. Il en résulte que ce pavillon jouit d'un prestige indéniable, bien que n'étant pas à l'abri du "*dépavillonnement massif*" qui touche toute l'Europe maritime. Le *Red Ensign*² confère à la flotte qui l'arbore un prestige non négligeable qui influence sans doute possible la considération portée à son armateur. Cette donnée a été prise en compte lors de la création des registres secondaires : les armateurs ne sont pas tous tentés de perdre cette considération vis à vis de leur clients existants et potentiels, cette marque de sérieux qui leur manque lorsqu'ils font naviguer leurs navires sous pavillon de libre immatriculation. De plus, le fait de battre le pavillon d'une nation de tradition maritime³ procure tous les avantages liés à la nationalité que l'Etat donne aux navires, notamment en matière de diplomatie. Par la protection diplomatique que l'Etat peut étendre aux bâtiments battant son pavillon, l'armateur ou le transporteur a l'assurance que le navire et la marchandise arrivent à bon port.

Enfin, le registre de l'île de Man cherche aujourd'hui à faire valoir la qualité que son administration a réussi à mettre en place.

La convention de l'OCDE a été ratifiée par le Royaume-Uni en 1961 et a été étendue à l'île de Man le 19 juillet 1990. L'île s'est alors retrouvée dans l'obligation de se soumettre aux obligations imposées par l'Organisation. Cependant, elle est restée pour plusieurs années encore montrée du doigt, avant que l'OCDE prenne, en 2001, la décision de retirer l'île de sa "*liste noire*" des juridictions qu'elle désigne comme "*paradis fiscaux*". Man s'est engagée auprès de l'Organisation quant à un échange effectif d'informations à caractère fiscal, la transparence de sa gestion ainsi que le retrait des pratiques fiscales nuisibles, mais aussi la conformité avec les standards internationaux de la sécurité maritime. De plus, alors qu'elle ne fait pas partie de

¹ GASKELL NJJ., DEBATTISTA C. et SWATTAN RJ., *Chorley & Giles' shipping law*, Londres, Pitman, 8^{ème} édition, p. 26.

² Nom donné au pavillon britannique.

³ En opposition aux "registres papiers" qui n'apportent aucun avantage ni aucune sécurité du commerce du fait de l'absence d'une véritable administration chargée de sa gestion.

l'Union européenne, elle s'est engagée à appliquer l'échange automatique des informations relatives à la fiscalité⁴ à travers la "stratégie de fiscalité" adoptée le 10 juin 2003 émanant du département de la trésorerie de l'Ile⁵. Enfin, les règlements de l'Ile appliquent les conventions les plus importantes de l'OMI ainsi que de l'OIT⁶.

En effet, le registre de l'Ile de Man met l'accent sur le respect des conventions internationales, notamment quant à la compétence de l'équipage, bien que celui-ci puisse être très cosmopolite. Ainsi, le registre est soumis aux *Merchant Shipping (Manning and Training) Regulations* 1996. Ces règlements appliquent la Convention STCW 95 (convention sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, dite) et imposent la nécessité d'un certificat de compétence de l'équipage, lequel doit être certifié conforme aux normes de cette convention et obtenir une validation tous les cinq ans. Les certificats établis par un pays étrangers sont acceptés, mais il est alors obligatoire de posséder une mention délivrée par l'Ile de Man⁷ qui doit toujours se trouver à bord, accompagnée du certificat national. Enfin, obligation est faite aux détenteurs de ces documents de refaire une demande lors de chaque changement d'employeur.

Ces obligations quant à la compétence de l'équipage sont similaires à celles que l'on peut retrouver pour le premier registre. Ainsi, dans ce cas, en application de la même Convention STCW 95, les officiers qui ne possèdent pas de certificat britannique doivent faire une demande de certificat de capacité équivalente auprès de l'Administration maritime. Les candidats sont alors soumis à un test de connaissance de la langue anglaise et les commandants à un test juridique.

Le troisième effort du registre de l'Ile de Man porte sur la sécurité des navires. Avant toute immatriculation et à l'instar de ce qui se passe au niveau national, les navires sont soumis à une inspection avant que l'Administration maritime ne délivre les certificats internationaux. Dans cette étape vers l'immatriculation, le rôle joué par l'expert est d'importance. Concernant les navires en construction, bien que la plus grande part du travail d'expertise soit menée par une société de classification, c'est toujours à lui que revient le pouvoir de décision. Ainsi, il approuve les plans concernant le logement de l'équipage et sa sécurité et il est présent dans les dernières étapes de la construction du navire afin de mener une inspection minutieuse. Lui seul a le pouvoir, une fois qu'il a vérifié que toutes les conditions sont satisfaites, de délivrer les certificats de sécurité de l'Ile de Man qui remplacent, le cas échéant, les certificats provisoires émis par la société de classification. L'expertise et la certification des navires existants est, elle aussi, menée par un expert de l'Ile : après avoir procédé à une inspection complète et considéré ses certifications, il mène, le cas échéant, les inspections dues et délivre les certificats correspondants.

§ 2 - La faiblesse du droit social : un particularisme britannique.

Même si nos voisins d'outre-Manche sont dotés d'une véritable politique maritime, il n'en reste pas moins que le statut des marins ne constitue pas sa principale priorité. En effet, le gouvernement britannique ne leur reconnaît pas,

⁴ Processus appelé à s'appliquer à partir du 1^{er} janvier 2005 en application du "package" fiscal de l'Union européenne, adopté le 3 juin 2003 lors de la réunion du Conseil des Ministres des finances à Bruxelles.

⁵ www.gov.im/treasury/incometax/technical/practice.

⁶ READY N., *Ship Registration, Law and Practice*, Londres, Lloyd's Shipping, 2002, p. 154.

⁷ Comme exigé par le règlement I/10 de la Convention STCW 95.

malgré la particularité et la dangerosité de leur emploi, le bénéfice d'un statut de salarié spécifique.

Aucun régime de sécurité sociale spécifique ne leur ait ainsi appliqué. Les marins embarqués sur des navires battant le *Red Ensign* sont considérés comme relevant du même régime, la "*National Insurance*", que tous les autres employés britanniques. Ce régime est régi par le Social Security and Benefits Act 1992. Il est financé par des cotisations patronales et salariales. Mais le problème est que très peu de compagnies maritimes contractent de manière directe avec les membres d'équipage : la majorité d'entre elles font appel à des "*crewing agencies*" (sociétés de louage de personnel), l'équivalent des entreprises de travail maritime sous le nouveau régime du RIF. L'armateur contracte avec une de ces sociétés afin que cette dernière mette à sa disposition un certain nombre de marins pour former l'équipage dont il a besoin. La société contracte alors à son tour avec les marins qui vont former l'équipage demandé. Dans ce schéma, il n'existe aucune relation contractuelle entre l'armateur et le marin : son employeur est donc la *crewing agency*. Ainsi, puisqu'il n'est pas l'employeur du marin, l'armateur est dégagé de l'obligation d'assurer celui-ci par le biais de "*l'assurance nationale*" comme le font les autres employeurs. Dans ce cas, le marin se retrouve dans l'obligation de contracter lui-même une assurance privée afin de se protéger, lui et les membres de sa famille, contre les dangers de son métier. Si ce type de services financiers peut en effet être offert par la société d'armement, il ressort de la pratique qu'elles sont en fait bien peu nombreuses à le faire.

Ce système entraîne une situation d'inégalité flagrante entre les marins, car ceux qui ne se voient pas appliquer l'Act de 1992 ou dont l'employeur ne propose pas d'assurance, doivent composer avec des conseillers financiers et des assureurs privés qui n'offrent pas tous les mêmes garanties. Sur ce point, le scandale *Enron* a montré les limites du système et son manque global de fiabilité. L'Etat, qui ne subit de concurrence de la part d'aucun organisme, est un intermédiaire plus sûr que le secteur privé et traite chacun de façon identique.

Pour pallier ces déficiences, des systèmes parallèles d'assurance et de fonds de pension se sont mis en place par l'intermédiaire des syndicats de marins et de "*charities*" (organisations caritatives). Le *Merchant Navy Welfare Board*⁸ est une de ces organisations de bienfaisance : un fonds social y est constitué et des logements sont alloués aux marins à la retraite ainsi qu'à leurs proches. Quant aux syndicats de marins, le plus important est le NUMAST⁹, qui est principalement un syndicat d'officiers, mais qui a vocation à s'adresser à tous les marins. Il est lui aussi doté d'un fonds social et procure de la même manière des pensions et des logements destinés à ceux d'entre ses membres qui sont en retraite. Mais les services offerts par ces organisations, qui ne fonctionnent que sur une base volontaire, ne peuvent que tenter de réduire les inégalités entre marins, quant à leur employeur et quant à leur protection, sans pouvoir réellement y parvenir.

Enfin, les marins de la flotte britannique et plus particulièrement leurs emplois ne font l'objet d'aucune réelle protection. Aucune réservation de poste ou encore de pourcentage de marins nationaux ne sont mis en place : ils sont soumis à la concurrence très forte des équipages bon marché. La loi britannique a en effet

⁸ www.mnwb.org

⁹ National Union of Marine, Aviation and Shipping Transport officers (www.numast.org)

supprimé toute restriction quant à la nationalité des navigants à bord des navires arborant le *Red Ensign* et ce quel que soit le poste considéré : la direction du navire, qui reste bien souvent le dernier bastion de ressortissants, peut être délégué à un officier étranger. Alors même qu'une restriction doit, sous ce pavillon, être appliquée en considération du type de navire, comme les rouliers ou les transporteurs de produits par exemple, considérés comme "*navires stratégiques*", elle reste souple et ne requiert pas la nationalité strictement britannique de celui qui a la direction du navire. Celui-ci peut être natif d'un pays du Commonwealth, de l'OTAN, de l'UE ou de tout Etat partie à l'accord sur l'EEE. Mais, même dans le cas d'un officier ne remplissant pas ces obligations, une demande de certificat d'exemption peut être faite afin de circonvenir ces limitations.

Cependant, il convient de noter que la grande souplesse de ces dispositions permet au pavillon britannique d'être en conformité avec la jurisprudence la plus récente de la CJCE. Alors que la France attend un revirement de celle-ci, espérant ainsi éviter les foudres de Luxembourg après avoir encore une fois mis en place par l'adoption de la loi sur le RIF une restriction de nationalité pour le poste de capitaine et de l'officier qui le supplée, les britanniques sont depuis plusieurs années déjà en adéquation avec la liberté de circulation imposée par le traité de Rome.

Le revers de la médaille est que les marins britanniques trouvent parfois difficilement un embarquement avec une compagnie implantée dans leur pays. Il ressort de la pratique que certaines compagnies britanniques seulement continuent d'employer des officiers britanniques, comme CUNARD ou MAERSK, compagnie implantée dans l'Ile de Man, ou encore les compagnies off-shore. Mais, même à bord de leurs navires, le reste de l'équipage est étranger, principalement philippin. La plupart des armateurs tendent cependant à embaucher des officiers non-nationaux et les officiers russes et polonais représentent la principale concurrence des officiers britanniques¹⁰.

Section 2 - Facilité d'immatriculation, fiscalité très attractive et souplesse générale : un registre aux allures de complaisance.

Le but principal de la création des registres secondaires était de diminuer de manière significative les coûts d'exploitation sous pavillon national. L'implantation de celui du Royaume-Uni permet de proposer aux armateurs des conditions d'immatriculation souples en même temps que la fiscalité intéressante de cet ancien "*paradis fiscal*" (§1). Cependant, la souplesse de ce registre le fait parfois comparer à un pavillon de complaisance (§2).

§ 1 - Conditions d'immatriculation souples et pression fiscale faible.

Selon le *Merchant Shipping Act 1995*, l'Ile de Man constitue un registre de catégorie 1, ce qui signifie que le tonnage et le type de navire ne sont soumis à aucune restriction¹¹. Les conditions d'immatriculation du registre de l'Ile de Man sont

¹⁰ Propos recueillis lors d'un entretien avec M. Paul DAVIDSON, ancien officier de la marine marchande britannique, actuellement au service de la MCA, le 18 avril 2005.

¹¹ READY N., *Ship Registration, Law an Practice*, Londres, Lloyd's Shipping, 2002, p. 149.

régies par le *Merchant Shipping Registration Act* 1991. L'immatriculation est ouverte à tout type de navire, cependant les navires de plus de 24 mètres dont le propriétaire ne réside pas dans l'île sont soumis à différentes conditions. Un tel navire doit :

- faire état de l'existence d'un lien avec l'île par l'intermédiaire de sa propriété ou de son administration,
- être contrôlé depuis l'île : ceci suppose que certaines opérations administratives soient mises en œuvre par une personne résidant dans l'île et responsable auprès du gouvernement pour sa gestion,
- être conforme aux normes et standards internationaux
- et s'être vu attribuer une catégorie par une société de classification certifiée.

Il est important de relever ici qu'aucune limite d'âge n'est imposée pour l'immatriculation.

Enfin, pour être considéré comme britannique et, à ce titre, être éligible pour une immatriculation dans l'île, la majorité des intérêts du navire doit être détenue par certaines catégories de personnes, appelées *qualified owners*, qui elles seules sont autorisées à enregistrer un navire. Il s'agit de :

- tout citoyen britannique, des dépendances territoriales britanniques¹², d'outre-mer ou sujet britannique en vertu du *British Nationality Act* 1981,
- tout ressortissant d'un Etat membre de l'UE ou partie à l'accord sur l'EEE,
- tout personne morale établie sur l'île et y ayant son principal établissement,
- toute personne morale d'un Etat membre de l'UE ou partie à l'accord sur l'EEE et ayant son principal établissement dans un de ces Etats,
- toute société en commandite établie et enregistrée dans l'île en application du *Partnership Act* 1909 et de l'*International Business Act* 1994, ainsi qu'en Allemagne, Belgique, aux Bermudes, au Danemark, aux Iles Caïman, en Norvège, au Pays-Bas, au Royaume-Uni et en Suède.

Le registre de l'île de Man fait preuve d'une certaine souplesse envers les propriétaires désireux d'y immatriculer leur navire. En effet, il prévoit qu'une personne morale peut être établie dans un des Etats que nous venons de citer et dans le même temps avoir son principal établissement dans n'importe quel autre Etat de la même liste. Enfin, contrairement au premier registre britannique¹³, le registre de l'île Man ne fait pas obligation aux personnes physiques d'être établies dans l'île ou même sur le territoire britannique.

Une fois le navire qualifié pour une éventuelle immatriculation, il lui faut se soumettre à différents contrôles et procédures. Son propriétaire doit tout d'abord remplir une demande d'immatriculation, qui lui permet de faire élection du port d'attache du navire. Il existe quatre ports d'attache : Castledown, à la pointe sud de l'île, Douglas, la ville principale, située sur la côte est, Peel à l'ouest et enfin Ramsey au nord est. Les documents justifiant de l'appartenance du navire, que ce soit sous forme d'un certificat de construction pour les navires neufs ou d'un acte de vente dans les autres cas, sont aussi demandés par l'administration maritime.

¹² Ces territoires sont : Anguilla, les Bermudes, Gibraltar, les Iles Caïman, les Iles Malouines, les Iles Pitcairn, les Iles Vierges britanniques, les Iles Turks et Caicos, Montserrat, Sainte Hélène et ses dépendances administratives Ascension et Tristan Da Cunha, le Territoire britannique de l'Antarctique et les Territoires de l'Océan Indien.

¹³ Article 7 *Merchant Shipping (Registration of Ships) Regulations* 1993.

Il doit ensuite remettre un certificat d'inspection, délivré par la société de classification qui y a procédé. Ce document regroupe, hormis la classe du navire, ses différents paramètres d'identification, qui seront ensuite reportés sur le registre. Lorsque le navire est détenu par une personne morale, celle-ci doit produire son acte de constitution.

Le navire doit ensuite être une nouvelle fois inspecté, par un expert de l'Ile de Man cette fois-ci, qui rend compte de sa compatibilité avec les standards internationaux en matière de sécurité et de prévention des pollutions par hydrocarbures notamment. L'expert a le pouvoir de mettre en œuvre toute inspection nécessaire à la délivrance par l'administration maritime des certificats internationaux.

Au-delà de conditions d'immatriculation souples, la fiscalité est le principal atout de l'Ile de Man : la faible pression fiscale rend l'exploitation des sociétés attractive et a fait, à l'instar des Iles Anglo-Normandes, depuis longtemps la réputation de l'Ile.

Tout d'abord, l'immatriculation d'un navire n'est soumise qu'à une seule imposition de £ 500¹⁴, applicable à tout type de navire. Plus aucune taxation n'est ensuite imposée, ni à titre annuel, ni quant au tonnage du navire.

L'implantation des sociétés est chose assez aisée sur l'Ile. L'enregistrement est régi par les *Companies Acts* 1931-93 et est rendu effectif de manière générale dans un délai de deux jours ouvrables. On distingue six régimes sociétaires différents :

- 1°) les sociétés "exemptes",
- 2°) les sociétés "internationales",
- 3°) les sociétés en commandite internationales,
- 4°) les sociétés non-résidentes,
- 5°) celles qui le sont
- 6°) et les trusts exempts de taxe.

Les sociétés résidentes sont contrôlées depuis l'Ile et sont soumises à l'imposition normale de l'Ile. Les sociétés exemptes, comme leur appellation le laisse entendre, sont exonérées d'impôt sur les revenus, à la condition de s'acquitter du paiement d'une somme annuelle. Cette forme sociétaire procure des avantages non négligeables car elle permet une administration depuis l'Ile, sans pour autant y être imposée¹⁵. Cependant, une telle société ne peut exercer certains types d'activités : par exemple, si elle est autorisée à posséder des navires, elle ne peut pas conduire des activités de pêche dans l'Ile. De plus, elle ne doit compter aucun résident parmi ses actionnaires. Les sociétés internationales ont un statut proche des sociétés exemptes, mais peuvent choisir de s'acquitter d'un impôt sur le revenu qui varie de 1 à 35%, tout en devant respecter un seuil minimum de £ 1 260 par an¹⁶. En 2001, le

¹⁴ Soit environ 746 euros.

¹⁵ *Paradis fiscaux et opérations internationales ; Pays et zones à fiscalité privilégiée ; Mesures anti-évasion*, Edition Francis LEFEBVRE, 1999, p. 231. Curieusement, cet ouvrage fait état d'un changement de législation en 1989 afin de remplacer les sociétés exemptes par des IBC (International Business Companies), alors que l'administration fiscale insulaire continue de faire usage du terme *sociétés exemptes*.

¹⁶ Soit environ 1880 euros. Tout comme les sociétés exemptes, la taxation de ces sociétés a été revue à la hausse en 2005 par, respectivement, les *Income Tax (Exempt companies) (Fees) (Amendment) Regulations 2005* (S.D 26/05) et les *International Business (Minimum Tax Charge) (Amendment) Regulations 2005* (S.D 29/05) qui sont en application depuis le 6 avril.

gouvernement avait annoncé une baisse de l'imposition des sociétés résidentes de 18 à 15%, mais les taux d'imposition de ces sociétés ont connu une baisse globale de 5% depuis les cinq dernières années, pour n'être plus imposées qu'à 15% pour le taux le plus haut et 10% pour le plus bas.

Enfin, en octobre 2002, une nouvelle "*stratégie*" d'imposition a été approuvée par le gouvernement de l'Ile, qui a pour but de mettre en place un "*taux zéro*" sur les profits commerciaux des sociétés qui mènent des activités maritimes¹⁷, aéronautiques et financières. Le mouvement vers cette "*imposition zéro*", commencé en juin 2003, doit avoir atteint un stade général en 2006, selon les souhaits de l'administration fiscale. Celle-ci a même procédé à son extension à d'autres activités, notamment la pêche. Suite à cela, les régimes de société exempte et internationale que nous venons de voir seront amenés à disparaître. En effet, lors de la réunion du Conseil des ministres de l'économie et des finances européens à Bruxelles en juin 2003, les Etats membres ont adopté, après douze ans de négociations, un "*package fiscal*" qui contient notamment une Directive sur les bénéfiques et un Code de conduite. Le Royaume-Uni s'est alors engagé à promouvoir l'adoption de ce *package* par ses dépendances territoriales et les territoires qui lui sont associés, et il apparaît que les régimes d'exemption et international sont désignés comme nuisibles par le Code de conduite : leur abolition est alors devenue obligatoire. Par comparaison, l'Ile de Jersey prévoit que le régime des sociétés exemptes va continuer jusqu'en 2008, pour être ensuite assujetties à la "*taxation zéro*". Les IBC sont elles aussi visées : aucune nouvelle société de ce type ne pourra être établie après 2005 et celles qui existent à l'heure actuelle vont, jusqu'en 2011, perdre de manière progressive leurs avantages.

De son côté, le gouvernement britannique a mis en place en 2000 un système d'imposition optionnel applicable au premier registre, connu sous le nom de "*taxe au tonnage*". Ceci consiste en une taxation sur des bénéfiques fixes, plutôt que sur les résultats commerciaux de l'année. Cependant, toutes les sociétés ne sont pas éligibles au titre de cette imposition particulière : seules sont admissibles les activités de transport de marchandises ou de passagers, l'assistance maritime ainsi que le transport de services nécessaires fournis en mer. Ces activités doivent de plus être exercées par des navires de haute mer, faisant plus de 100 tonnes nettes et gérés depuis le Royaume-Uni. La compagnie ayant choisi ce régime doit de plus, former chaque année un cadet pour quinze postes d'officiers sur les navires qu'elle exploite ou bien s'acquitter d'un paiement au *Maritime Training Trust*, fonds pour la formation maritime, pour chaque poste d'apprentissage resté vacant. Cependant, les règles d'admission sont on le voit assez contraignantes : seul le registre secondaire a véritablement la vocation d'attirer et de retenir les armateurs et depuis l'adoption du "*taux zéro*", accompagnée des diverses exonérations et des taux bas, il fait peu de doute que ce but soit atteint.

§ 2 - Une souplesse aux allures de complaisance.

Face à la flexibilité des registres de libre immatriculation, le registre secondaire britannique doit lui aussi faire preuve d'une certaine souplesse, en même temps qu'il renvoie une image de sérieux. Ces deux idées sont les deux pôles de

Voir www.gov.im/lib/docs/treasury/incometax/pdfs/practicenotes/pn11105.pdf.

¹⁷ Concession issue de la circulaire gouvernementale G.C. 35/03, qui est effective depuis le 6 avril 2002.

l'entreprise qui vise à conserver la fidélité des armateurs, et si possible en attirer de nouveaux. Cependant, bien qu'il représente la "*troisième voie*" entre le cadre national et la libre immatriculation, cette souplesse donne l'impression, fautive, que le registre de l'Île de Man tend à pencher vers la complaisance.

Tout d'abord, l'immatriculation au registre de l'Île de Man ne requiert aucune condition d'établissement dans l'Île en ce qui concerne les propriétaires qui sont des personnes physiques, alors cependant que le premier registre, lui, ne reconnaît pas la qualité de *qualified owners* aux citoyens britanniques, aux ressortissants d'un Etat membre de l'UE si ceux-ci ne font pas état d'un établissement au Royaume-Uni. On peut retrouver ici une des composantes des pavillons "*de complaisance*" où il est très courant que le propriétaire du navire ne soit pas établi dans l'Etat qui confère à ce dernier le droit d'arborer son pavillon.

Ensuite, aucune limite d'âge n'est imposée aux navires éligibles pour une immatriculation : cela tendrait à le rapprocher des pavillons de libre immatriculation, stigmatisés après les multiples catastrophes écologiques liées aux pollutions marines qui se sont succédées depuis le naufrage du « Torrey-Canyon », parce qu'ils acceptent de conférer de droit de battre leur pavillon à des navires hors d'âge, et hors normes par voie de conséquence. Cependant, le registre national britannique ne se montre lui-même qu'assez peu restrictif dans sa législation¹⁸ : aucune limite concernant l'âge des navires n'y est précisée non plus, bien que la personne tenant le registre puisse refuser un navire qui ne lui semblerait pas sûr quant à son état général, ses équipements, la sécurité et le bien-être de son équipage ou encore quant à sa capacité à prévenir une pollution¹⁹. Fondé sur une question d'appréciation, on peut cependant douter que ce système soit suffisamment efficace pour garantir la sûreté d'une flotte.

Enfin, aucune proportion minimale concernant la nationalité de l'équipage se trouvant à bord des navires battant pavillon l'Île de Man n'est requise. La nationalité des officiers et gradés, selon la règle générale, n'est soumise à aucune restriction sauf à bord des navires jugés "*militairement utiles*". Dans ce cas, le capitaine doit être citoyen de l'Île de Man, du Royaume-Uni, d'un pays membre de la Communauté européenne, du Commonwealth ou de l'OTAN. Mais, là encore, cette législation est quasiment identique à celle du pavillon national dont les restrictions concernant les marins étrangers ont été abrogées en 1995²⁰. Cependant une limitation similaire existe quant aux navires stratégiques et, à tout le moins, tous les officiers étrangers sont soumis à un test de maîtrise de la langue anglaise dans le cadre des brevets de capacité équivalente émis par l'Administration maritime.

S'il possède des caractéristiques qui se retrouvent dans les registres de libre immatriculation, le registre secondaire britannique ne cède pas à la "*complaisance*" au sens strict. Au contraire, il applique des restrictions identiques ou presque à celles existant au niveau du pavillon national. Qui plus est, le registre de l'Île de Man est

¹⁸ *Merchant Shipping (Registration of ships) Regulations* 1993, amendés par les *Merchant Shipping (Registration of Ships) Regulations* 1994.

¹⁹ READY N., *Ship Registration, Law and Practice*, Londres, Lloyd's Shipping, 2002, p. 262.

²⁰ *Aliens Restriction (amendment) Act* 1919 (section 5), abrogé par le *Merchant Shipping Act* 1970 (commencement N°12) Order 1995.

même classé "meilleur élève" que le premier registre britannique, selon la classification de la liste blanche adoptée par les MOU sur les contrôles de l'Etat du port de Paris et Tokyo : le premier registre britannique fait état d'un taux d'imperfection de -1,74, alors que celui de l'île de Man est de -1,36. A titre de comparaison, le taux d'imperfection du registre français est de -0,78²¹.

Ceci illustre l'idée que le pavillon secondaire britannique, bien qu'il tende vers un objectif d'assouplissement global, n'en reste pas moins fiable et de qualité : les navires qui y sont immatriculés présentent un facteur de risque moins important que ceux immatriculés sous le premier registre.

La qualité de ce dernier est même remise en cause : la MCA qui le gère a ainsi reçu les critiques de la Chambre des Communes en juillet 2004²². La commission des transports a relevé dans un rapport transmis aux Communes l'insuffisance des contrôles effectués par la MCA, qui conduirait à une augmentation des accidents au large des côtes britanniques.

Le syndicat NUMAST quant à lui accuse le gouvernement, à travers l'action de la MCA, de créer des équipages sous-qualifiés en distribuant les CEC, brevets de certification équivalente, « *comme de confettis* »²³. En effet, le nombre de brevets délivrés, plus de 3000 au cours de la seule année 2004, fait sérieusement douter son secrétaire général, Brian ORRELL des compétences des nouveaux marins et, selon lui, ces statistiques montrent la volonté de la MCA de remplacer les marins nationaux par des marins étrangers. Ainsi, celle-ci a délivré au cours de l'année passée :

- | | |
|---|---------------------------------------|
| - 432 brevets à des officiers polonais | - 157 à des officiers venus d'Ukraine |
| - 284 à des nationaux russes | - 146 à des nationaux lithuaniens |
| - 223 à des officiers indiens | - 128 à des officiers philippins |
| - 214 à des croates | - 115 à des italiens |
| - 200 à des officiers ressortissants bulgares | - 94 à des ressortissants allemands |
| | - et 51 à des officiers suédois. |

Lors de l'ouverture de la réunion biennale du syndicat, le 23 mai dernier, Brian ORRELL faisait part de son inquiétude de voir le *Red Ensign* devenir un "pavillon de complaisance" si le gouvernement continue sa politique "hands-off" envers les marins étrangers embarqués sur les navires britanniques notamment, créant ainsi des équipages "à bas prix" faiblement qualifiés. Il craint que la sécurité des navires ne puisse être assurée efficacement, mais il pointe aussi du doigt le fait que de nombreux marins britanniques se retrouvent dans l'impossibilité de trouver un embarquement sur un navire battant le pavillon de leur Etat. Enfin, un document faisant état de la "respectabilité" des différents pavillons existants a été publié l'année dernière par différentes organisations comme l'*International Chamber of Shipping* ou l'*International Shipping Federation* dans lequel le registre de l'île de Man apparaît comme étant « *particulièrement présentable* »²⁴, confirmant les chiffres commentés ci-dessus.

²¹ Source : Institut français de la mer. Revue marine n°202, janvier 2004, p.13.

²² « *Royaume-Uni : la MCA sur la sellette* », JMM, vendredi 6 août 2004, p. 10.

²³ www.numast.org, « *NUMAST warns of "cheap crew" pool* ».

²⁴ « *Les pavillons d'immatriculation présentables et les autres* », JMM, 12 mars 2004, p. 11.

Bibliographie indicative

Ouvrages généraux

GASKELL NJJ., DEBATTISTA C. et SWATTAN RJ., *Chorley & Giles' shipping law*, Londres, Pitman, 8^{ème} édition, 704 pages

HESSE Ph., BEURIER J.P., CHAUMETTE P., MESNARD A.H., REZENTHEL R., *Droits maritimes Tome 1, Mer, navire et marins*, Juris Service, 1995, 437 pages

REMOND-GOUILLOUD M., *Droit maritime*, Pedone, Etudes internationales, 1993

RODIERE R., *Traité général de droit maritime : le navire*, Dalloz, 1980, 290 pages

VIALARD A., *Droit maritime*, PUF, collection Droit Fondamental, 1997, 503 pages

Ouvrages spéciaux

HOPKINS F. N., *Business and law for the shipmaster*, Brown, Son & Ferguson Ltd, Glasgow, 1989, 900 pages

READY N., *Ship registration, law and practice*, Lloyd's Shipping, 2002, 590 pages

READY N., *Ship registration*, Lloyd's of London Press Ltd, 1994, 233 pages

Paradis fiscaux et opérations internationales ; Pays et zones à fiscalité privilégiée ; Mesures anti-évasion, Edition Francis LEFEBVRE, 1999

Articles

BEURIER J.P., « *Les pavillons d'Outre-Mer : havres ou écueils ?* », La Communauté européenne et la mer, sous la direction de J. LE BULLENGER et D. LE MORVAN, Economica, 1990, pp. 683-692

BONASSIES P., « *La nationalité des capitaines de navire et la CJCE* », DMF 643, décembre 2003, pp. 1027-1034

CHAUMETTE P., « *De l'anatomie du RIF, le registre international français des navires* », Les Journées d'études 2004 de l'Observatoire des Droits des Marins, du 22 et 23 janvier 2004, pp. 111 à 118

CHAUMETTE P., « *La dimension internationale de la sécurité sociale maritime* », lors du colloque de Bamio « La protection sociale des travailleurs de la mer », 6-7 juin 2002. www.droit.univ-nantes.fr/labos/cdmo/nept/rep25_3.pdf

CHAUMETTE P., « *La refondation de l'immatriculation Kerguelen au-dessus du vide !* », Revue électronique Neptunus, Centre de Droit Maritime et Océanique, Université de Nantes, 1999, vol. 5/2, <http://perso.wanadoo.fr/touline/sep99/p3sept99.htm>

CHAUMETTE P., « *Avis de tempête sur Kerguelen !* », Revue juridique Neptunus, www.droit.univ-nantes.fr/labos/cdmo/pet/nep12/nep12_1.pdf

CHAUMETTE P., « *L'immatriculation Kerguelen sauvée des eaux* », DMF, 1999, pp. 703-712, au sujet de l'arrêt C.A Rennes, 8ème ch., 27 avril 1999, Fish c/ Pinel et Davigo

CHAUMETTE P., « *La francisation à l'épreuve du droit communautaire* », DMF 566, pp. 1091 à 1106

DUJARDIN B., « *Le pavillon, un concept obsolète ?* », Marine, n°202, janvier 2004

LE MONNIER de GOUVILLE A., « *Le capitaine et le pavillon* », La Revue maritime, janvier 2004, n°467

MARCANTETTI A., « *Les registres de double immatriculation en Europe* », Annales de l'IMTM, 1993-1994, pp. 195-199

MARLOW P., PETIT S., BERGANTINA A., « *The decision to flag out and its impact on the national economy* », Maritime transport and economic reconstruction, édité par MISTZAL K. et KUCK J., 1998, pp. 37-55

ODIER F., « *Le financement des navires* », Annuaire du droit maritime et océanique, tome XVIII, 2000, pp. 257-263

RAMADIER J.C., « *Le pavillon "bis" a le vent en poupe* », Bulletin de transports et de la logistique, 20 avril 1992, n°2472, pp. 264-265

VIALARD A., « *L'Europe et les pavillons de navires* », Annuaire du droit maritime, tome XIII, 1995, pp. 39-50

Notes de jurisprudence

CJCE , 14 octobre 2004, Commission des Communautés européennes c/ Royaume des Pays Bas, Affaire C-2999/02, DMF 657, mars 2005, pp. 205-219, note Eric GINTER

Cass. crim., 23 juin 2004, Navire *Père Yvon*, DMF 652, octobre 2004, pp. 837-848, note Patrick CHAUMETTE

CE, 9 février 2001, Navire *Paul Gauguin*, note Patrick CHAUMETTE

Le Journal de la Marine Marchande

« *L'ITF classe le RIF dans les registres de complaisance comme la Corée du nord et la Géorgie* », 29 avril 2005, p. 9.

« *Piraterie : les attaques contre les navires ont fait 30 morts l'an passé contre 21 en 2003* », 25 février 2005, p. 11

« *Royaume-Uni : la MCA sur la sellette* », 6 août 2004, p. 10

« *Les pavillons d'immatriculation présentables et les autres* », 12 mars 2004, p. 11

Adresses internet

Site des Affaires maritimes de l'Ile de Man : www.gov.im/dti/marineadmin

Site des services fiscaux de l'Ile de Man : www.gov.im/treasury/incometax/technical/practice

Site des Iles Wallis et Futuna : www.wallis.co.nc

Site du syndicat NUMAST : www.numast.org

Site du Merchant Navy Welfare Board : www.mnwb.org