

Gazette de la Chambre

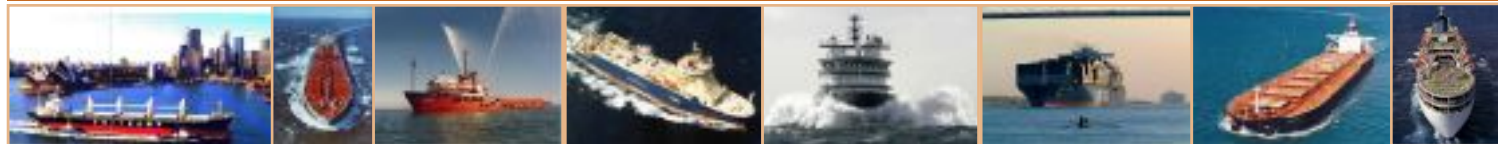


Lettre d'information de la Chambre Arbitrale Maritime de Paris

Comité éditorial : Philippe Delebecque - Jean-Yves Thomas - Michel Leparquier

Editeur : Philippe Delebecque

" Pacta sunt servanda "



Les armateurs grecs

**Alain Genty - Président du Comité Ile de France
de l'Institut Français de la Mer**

Akti Miaouli ? Tous ceux qui ont exercé un métier dans les transports maritimes connaissent ce fameux quai du Pirée. Akti Miaouli abrite dans ses immeubles des centaines d'armateurs, des plus connus comme Louis Cruises ou Chandris, aux plus modestes, n'ayant quelquefois qu'un seul navire hors d'âge.

Des articles parus récemment dans la presse française, spécialisée ou non, semblaient s'étonner d'un avantage fiscal, paraissant pour certains extravagants. Extravagants ? Pas si sûr... (Notons au passage que ceux qui s'étonnent de cette situation sont rarement grecs).

Le fait de bénéficier de conditions particulières donne certainement un avantage important à ces heureux Hellènes.

Mais résumons : depuis des siècles, les Grecs ont toujours été armateurs ; le simple fait d'avoir à relier entre elles et avec le continent des centaines d'îles a favorisé la naissance de nombreuses sociétés d'armement, qui contrôlent plus de 15% de la flotte mondiale et 6% du PNB de leur pays. La majeure partie est déjà sortie du pavillon national.

Ce qui heurte certains, à l'heure où le pays se débat au milieu de difficultés financières sans précédent, c'est précisément le fait que les armateurs ne paient pas d'impôts sur les bénéfices réalisés par leurs activités à l'étranger ; ils sont seulement redevables d'une taxe au tonnage, pour autant que le navire soit enregistré en Grèce, ce qui n'est pas le cas pour plus de deux tiers de la flotte. Néanmoins, les armateurs paient quand même des impôts, au moins à titre personnel, et quand on détaille le nombre de personnes qui y échappent complètement, on aurait presque envie de les remercier...

Mauvais citoyens ? Il est bien certain que par rapport à d'autres, ils font figure de privilégiés. Mais, outre le fait qu'ils assurent la majeure partie du mécénat, ils emploient des dizaines de milliers de personnes et font tourner une part importante de l'économie. Les marins grecs et les employés du secteur maritime sont bien payés en comparaison du reste de la population, à l'exception toutefois de ceux qui travaillent sur les transbordeurs, d'où grèves à répétition, néfastes à l'économie.

Hypothèse d'école, on les assimile au régime général, que se passera-t-il ? Très simple : les armateurs mettront sous tiers pavillon la part de la flotte qui n'y est pas encore ; par définition, un bateau est un bien mobile, qu'on peut donc faire aller partout ... sauf en Grèce si besoin est, donc devenu insaisissable (un transfert de pavillon peut être fait en 24 heures). Résultat : de peu d'impôts, on passe à pas d'impôts du tout et un chômage supplémentaire conséquent, tant il est vrai que trop d'impôts tuent l'impôt. Il ne restera plus que le trafic inter-îles, trop indispensable pour être lourdement imposé.

Un transfert à l'étranger des armateurs grecs entraînerait dans son sillage une importante fraction de l'économie, à commencer par les banques et les chantiers, les emplois induits et une partie de l'immobilier.

Sans aller jusqu'aux avantages consentis à leurs homologues grecs, n'oublions pas que la plupart des armateurs de l'Union Européenne bénéficient également d'une taxe au tonnage et les Français du pavillon R.I.F, qui leur permet de pouvoir conserver des conditions à peu près concurrentielles. Une imposition plus sévère n'aurait sans doute pour effet que de vider Akti Miaouli, au grand bénéfice de Londres, qui abrite déjà une importante communauté d'armateurs. Les Grecs en général y perdraient sûrement, les critiques du système n'y gagneraient pas pour autant...

