

# Sail The World

STW  
21 rue de Crucy  
44000 NANTES , France

A l'attention de Monsieur le  
Premier Ministre de la  
République Hellénique

A l'attention de Monsieur le  
Ministre des Finances de la  
République Hellénique

Le 05 avril 2014

**Objet : taxe T.P.P. sur les navires de plaisance dans les eaux territoriales grecques**

Monsieur le Premier Ministre,  
Monsieur le Ministre,  
Excellences,

Par la présente, j'ai l'honneur de vous saisir d'une requête, au nom de l'association Sail The World, la plus importante association de plaisanciers hauturiers francophones, en son nom et au nom de ses membres, concernant la taxe T.P.P. sur les navires de plaisance que votre parlement national a votée, pour les raisons suivantes :

## **Préambule : Présentation des plaisanciers et de Sail The World**

L'association Sail The World est une association de droit français qui représente et assiste les plaisanciers autour du monde, afin de les accompagner dans leurs démarches, de les soutenir dans leurs projets de voyage à bord de leurs navires; Nous regroupons plus de 23.000 membres adhérents et participants à différents titres. En sus, nos actions et études sont lues et suivies par plus de 12.000 personnes et institutions dans le monde entier.

... / ...

Nos membres sont des marins émérites. Ils ont un très haut respect des réglementations maritimes des Etats qu'ils traversent, qu'ils visitent ou de ceux où ils s'installent.

Votre pays est une destination européenne majeure pour nos membres, qui s'y rendent en escales touristiques ou pour des séjours de longue durée.

En moyenne, nous recensons en tous temps plus de 100 navires leur appartenant dans vos eaux territoriales, et de nombreux autres navigateurs les traversent pour se rendre dans d'autres pays. Si on compte les navires de toutes nationalités, et plus généralement ceux dont les propriétaires ne sont pas membres de STW, c'est plusieurs centaines qui sont concernés.

Nous sommes sensibles à la problématique fiscale qui vous préoccupe, et aux nécessités de financement des besoins publics. Toutefois, nous pensons que la méthode que vous avez utilisée - taxation des navires en raison de leur seule présence dans les eaux grecques - pose des questions sérieuses, tant juridiques qu'économiques.

### **Questions sur l'aspect économique :**

Les projections que nous avons faites, ainsi que celles d'autre associations de navigateurs en Europe, indiquent que la taxation que vous mettez en place, pour légitime que vous la considériez, va entraîner une baisse de l'activité économique en Grèce, plus importante que le gain que vous en attendez.

En effet, les plaisanciers, touristes d'un genre particulier, génèrent une activité économique soutenue, partout où ils se rendent.

Notre enquête, qui repose sur les informations transmises par nos adhérents, et qui tient compte de la durée de présence de leur bateaux en Grèce et de leurs projets pour 2014, fait état d'un revenu moyen généré en Grèce par la présence de leurs voiliers, de l'ordre de 5.000 € / an, en tenant compte des dépenses d'amarrage portuaires, d'hivernage, ainsi que des dépenses d'entretien des navires.

Ce montant est largement dépassé quand l'avitaillement en nourriture et carburant vient s'y ajouter. Pour information, la dépense de vie moyenne d'un équipage est de plus de 100 € par jour et par personne, au profit des commerces locaux.

La présence de nos adhérents dans vos eaux territoriales représente donc un niveau d'activité locale important, qui irrigue les commerces de proximité ainsi que les services techniques (réparation navale, marinas...). La taxe que vous mettez en place entraînera la fuite de  $\frac{3}{4}$  de nos adhérents, et donc la disparition des revenus y afférant.

Les conséquences de cette taxe telle qu'elle est conçue seront la diminution nette de l'activité économique réalisée en Grèce. En plus de priver l'économie des zones littorales et des îles d'une activité soutenue comme actuellement, il semble que allez générer du chômage et un manque de recettes fiscales au bénéfice de l'état.

... / ...

Si l'on estime à plusieurs milliers les navires de plaisance présents ou passant en Grèce annuellement, et à 2/3 la proportion de navires qui quittera la Grèce en raison de la taxe ou qui ne s'y rendra pas, nous avons estimé la perte nette d'activité économique à plusieurs centaines de milliers d'Euro, entraînant des recettes fiscales diminuées en proportion (impôt sur les bénéfices, TVA, taxe sur les carburants).

Au sens économique, il apparaît à l'ensemble des professionnels de la plaisance, aussi bien grecs qu'étrangers, que cette taxe ne produira pas de revenus fiscaux, mais qu'elle risque au contraire d'engendrer une perte d'activité pour le tissu économique grec de la plaisance, perte totale de l'ordre de dix fois le bénéfice escompté de la taxe.

A cet égard, la taxe la plus lourde est applicable aux navires de plaisance de 12 m et plus ; il est bien évident que c'est ce type de navire, en général la propriété de personnes relativement fortunées, qui fournit à l'économie locale ses plus hauts revenus. Statistiquement, les équipages de ces navires dépensent 8 fois ce que dépense un touriste de base. Ces navires quitteront vos eaux parmi les premiers.

Remarque : il faut se référer à une taxe instaurée il y a quelques années par la Sardaigne, taxe sur les bateaux de plaisance et les avions privés. La balance revenus-pertes de ladite taxe, assortie aux pressions européennes, fût tellement désastreuse qu'elle fût rapidement abandonnée.

### **Questions juridiques :**

#### **1- Violation de la Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer relativement au passage inoffensif et à la traversée des détroits et des eaux archipélagiques**

La Grèce est signataire de la Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer : Convention de Montego Bay (1982). A ce titre, votre pays s'est engagé à laisser un passage libre et à ne pas entraver ce passage « inoffensif », tant dans les eaux territoriales que dans les détroits ou les eaux archipélagiques, en continuité avec la Convention de Barcelone de 1921 (voir ci-dessous). Ces deux conventions sont garanties par les Nations Unies.

Or, cette taxe, en ce qu'elle frappe indifféremment tous les navires présents dans les eaux territoriales grecques, s'inscrit en violation de cette convention (cf Article 26). Une plainte pourrait être déposée devant le Tribunal International du Droit de la Mer, siégeant à Hambourg, sous l'autorité des Nations Unies.

#### **2- Violation des Conventions de Barcelone de 1921**

La Grèce a signé en 1921 les traités :

- Barcelona Convention and Statute on Freedom of Transit
- Barcelona Convention and Statute on the Regime of Navigable Waterways of International Concern

... / ...

Ces traités, signés sous l'égide de la Société des Nations, ont été ratifiés par la Grèce en 1924. Ils sont sous la garde des Nations Unies et sont toujours en vigueur puisque non dénoncés à ce jour. Il a été prétendu ça et là que ces traités seraient obsolètes, ce qui est faux.

Le premier, dans son Article 3, prohibe toute demande de droits de transit, excepté pour des dépenses opérationnelles dûment prouvées. Ce transit est accepté dans son sens le plus large : par exemple toucher un port pour débarquer des passagers qui poursuivent leur voyage par un autre moyen. (cf Article 1, 2 et 3)

Il est bien précisé (cf Article 1) que lors d'un passage en transit, un arrêt dans un port dû à un incident de navigation, météorologie comprise, ne peut pas être considéré comme affectant le droit de passage, faisant passer le navire sous un régime différent, qui le soumettrait à d'éventuelles redevances autres que techniques et en relation avec un service.

Le second concerne la libre circulation des navires dans les détroits et voies internationales de passage. La Grèce en gère deux : le Canal de Corinthe et la côte grecque de Corfou.

Là également, toute demande de droit de transit autre que des dépenses techniques est interdite.

A défaut d'abandon de la taxe en cause, nous serions fondé à rechercher l'annulation de cette législation pour violation des traités internationaux sus-indiqués, soit auprès de la Cour Internationale Permanente de La Haye, dont la compétence est prévue par les traités en question (cf Article 13), soit devant le Tribunal International du Droit de la Mer, siégeant à Hambourg sous l'autorité des Nations Unies ; sauf à invoquer un arbitrage dans lequel votre position serait vraisemblablement délicate.

### **3- Violation du droit européen et du principe de l'interdiction de l'imposition des moyens de transport :**

Selon les dispositions de la Directive 83/182 CE du 28 mars 1983 relative aux franchises fiscales applicables à l'intérieur de la Communauté en matière d'importation temporaire de certains moyens de transport, directive modifiée par la Directive 2006/98 CE, les États membres de l'Union Européenne ont l'obligation d'accorder une franchise de droits et taxes aux navires de plaisance qui rentrent dans le territoire sous importation temporaire, pour une durée de moins de 6 mois sur une période de 12 mois. (Articles 3 et 4 de la Directive 83/182 CE).

Or, la présente taxe ne distingue pas la durée de présence du navire dans vos eaux territoriales. En cela elle entraîne une imposition de fait de l'ensemble des navires qui entreraient en importation temporaire sur le territoire grec, même pour une durée de moins de 6 mois, en violation évidente avec la Directive 83/182 CE.

Cette législation devrait être amendée sur ce point précis, pour accorder la franchise légale de  
... / ...

6 mois à l'ensemble des navires immatriculés dans un État membre de l'Union Européenne. A défaut nous serions contraints de rechercher l'annulation de la loi pour violation du droit européen auprès de la Cour de Justice des Communautés Européenne (CJCE).

**4- Violation du droit européen sur la prohibition des mesures ayant des effets équivalents à des droits de douane, et entravant la liberté de circulation des personnes, des services et des biens :**

Il apparaît évident que cette taxation va avoir pour effet d'entraîner une modification substantielle des projets de déplacement et de circulation des ressortissants de l'Union Européenne. Ceux (dont nos membres) qui projetaient de se rendre en Grèce, à quelque titre que ce soit, vont différer ou reporter leur projet, après avoir pris en considération le coût de la taxe qu'ils auront à supporter en se rendant en Grèce avec leur propre navire.

La seule solution qui s'imposera pour eux sera de louer sur place un navire immatriculé en Grèce. Or précisément, un très grand nombre de navires immatriculés en France se trouvent ponctuellement en Grèce dans le cadre de la location de navires de plaisance. L'entrée ou la présence en Grèce d'un navire non-Grec loué par un plaisancier engendrera l'exigibilité d'une taxe qui devra être supportée en définitive par le propriétaire du navire.

Cela signifie très clairement que votre taxe a un effet d'entrave à la liberté de circulation des services en Europe, en l'occurrence les services de location de navire. En effet, les navires présents à demeure en Grèce sont censés supporter une taxe réduite par rapport à celle supportée par les navires de passage. Sous cet aspect, la taxe pourrait aussi être considérée comme une mesure destinée à favoriser les services de location de navires déjà installés en Grèce, au détriment des loueurs extérieurs à votre pays.

Il en résulte que cette mesure entre en conflit avec les principes essentiels du Droit Européen, qui a pour base l'égalité des ressortissants devant la loi ; nos adhérents seraient fondés à requérir son annulation et une indemnisation devant la Cour de Justice des Communautés Européenne (CJCE) ; voir à ce sujet l'Arrêt contre la Sardaigne de 2009 en annexe : violation des Articles 87CE et 89CE.

Entrave à la circulation des biens : Violation des accords CEE :

Historique : Qu'il me soit permis de souligner que la Commission Européenne avait décidé en 2002 de poursuivre la Grèce devant la Cour de Justice des Communautés Européennes (CJCE) en raison d'une taxe de circulation imposée à l'entrée de bateaux de plaisance privés de plus de sept mètres dans les eaux grecques. Pour la Commission, une telle taxe - qui était prélevée à chaque fois qu'un tel bateau entrait dans le pays et approchait des ports, havres ou côtes grecs - avait un effet équivalent à un droit de douane à l'importation, ce qui est interdit

par la CEE. Elle ne correspond en effet à aucun service effectivement rendu au redevable et elle est perçue du simple fait du franchissement d'une ligne territoriale. En juillet 2001, la Commission avait déjà demandé à la Grèce de changer sa législation en la matière mais les adaptations consenties ne la satisfaisaient pas. Au final, la Grèce avait abandonné la perception de cette taxe, à partir du 12 septembre 2003, et les poursuites devant la CJCE avaient été classées sans suite.

Revenir à la perception d'une taxe à l'entrée de vos eaux territoriales ramènerait cette situation qui avait justifié l'intervention de la Commission Européenne, avec un épilogue très probablement similaire. La taxe qui est imposée à l'entrée sur le territoire grec peut dans ce cas être assimilée à un droit de douane, qui viendrait en conflit avec l'Article 28 du traité fondateur de la Communauté Européenne que votre pays a approuvé en entrant dans la CEE.

#### **5- Violation du droit européen et du droit conventionnel bi-latéral sur le principe de la non double-imposition des biens :**

La Directive 83/182 établit un principe fondamental du droit fiscal international et du droit européen : la nécessité d'éviter les cas de double taxation.

La plupart des navires (en tous cas les navires français) supportent une taxe annuelle ou pluriannuelle à l'immatriculation, taxe levée par le pays du pavillon. Cette taxe est particulièrement lourde. Elle est calculée en général sur les mêmes critères que la taxe que vous avez instaurée (taille du navire, et/ou puissance des moteurs).

Cette taxe n'est applicable qu'aux navires relevant du pavillon de l'État, et non à tous les navires étrangers présents sur le territoire national. Dans le cas de la France, par exemple, elle s'applique également aux navires battant pavillon étranger, *basés en France et appartenant à des personnes françaises ou étrangères résidant en France, c'est à dire ayant leur domiciliation fiscale en France, pour tout ou partie*. Une surtaxe assez lourde (3 fois le taux normal) est prévue pour les navires entrant dans cette catégorie mais dont le pavillon appartient à des pays n'ayant pas d'accord douanier ou fiscal avec la France (par exemple Panama ou Vanuatu) [\*\*]

En imposant une taxe levée sur l'ensemble des navires présents sur le territoire grec, l'Etat Grec institue de fait une double taxation pour les navires étrangers à la Grèce déjà taxés dans leur pays d'immatriculation.

A ce titre, il apparaît nécessaire d'amender cette réglementation afin qu'elle ne puisse s'appliquer aux navires qui justifient acquitter déjà une taxe au titre de leur immatriculation. A défaut, les propriétaires de ces navires seraient fondés à réclamer le remboursement de la double taxation, dans le cadre des accords fiscaux bilatéraux que la Grèce a approuvés.

... / ...

## **6- Violation du Traité de Schengen :**

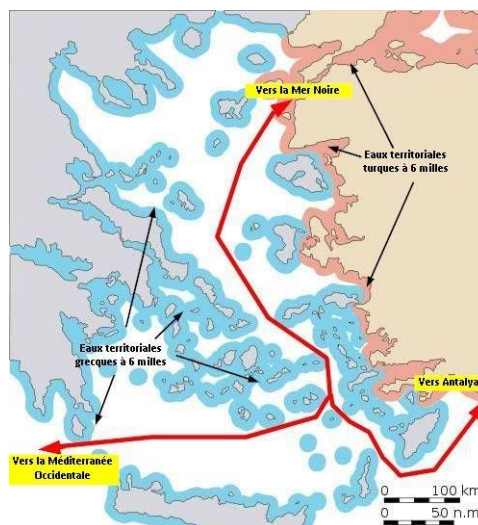
La loi T.P.P. contrevient aussi aux dispositions et obligations du Traité de Schengen, en ce sens que ce traité interdit, sauf cas exceptionnel, tout contrôle des biens et des personnes aux frontières, entre pays signataires. Le traité fait notamment disparaître toute notion de port douanier, et de point d'entrée obligatoire sur votre territoire, de même qu'il interdit, sauf flagrant-délit d'infraction lors d'un contrôle en mer, tout arraisonnement de navire pour l'obliger à rejoindre un port (conjonction sur ce point avec la Convention de Montego Bay). Nous serions donc amenés à faire constater la violation du traité par la Commission Européenne et à provoquer ipso facto le défèrement de l'Etat Grec devant la CJCE.

Nous attirons également votre attention, bien que cela ne soit pas l'objet principal de la présente requête, sur la question du DEPKA, toujours en vigueur, et dont la validation serait liée au paiement effectif de la taxe T.P.P. . Dans la mesure où la validation du DEPKA ne peut, selon vos textes, qu'être effectuée dans un port d'entrée, cette formalité se trouve être en conflit avec les accords de Schengen, qui prohibent toute notion de port d'entrée ou de port douanier. Une invalidation de votre règlement du DEPKA pourrait être recherchée auprès de la Commission Européenne. Nous devons rappeler que les accords de Schengen forment un tout, dont les dispositions ne peuvent être détaillées au bon vouloir de chaque état.

## **Addendum : Questions liées à la sécurité :**

La limitation de l'accès aux abris des eaux territoriales grecques, en Mer Egée et au sud du Péloponnèse, peut poser de gros problèmes aux bateaux surpris par du Meltem en été, et surtout par les vents de Sud-Est, imprévisibles et très violents durant les autres saisons.

La carte ci-dessous est très explicite. Elle montre que certains navires ne pouvant ou ne désirant pas payer la taxe devront effectuer un détour assez complexe pour traverser la Mer Egée, tout en évitant d'emprunter les eaux territoriales grecques, même si limitées à 6 Nm. Pour échapper à la taxation, ceux-ci se verront contraints à une navigation potentiellement difficile effectuée loin des abris. La carte explique la contrainte imposée aux navigateurs :



Remarque : Il est de notoriété que la Grèce entretient une sévère controverse avec un état voisin, au sujet de la limite de ses eaux territoriales qu'elle voudrait voir porter de 6 à 12 miles nautiques, comme le permet la Convention de Montego Bay (1982) ; dans ce cas, la Mer Egée serait transformée en un lac intérieur grec, sans aucun passage libre, ce qui aggraverait la question. Cet état tiers, qui ressent cette question comme un casus belli potentiel, ne manquerait pas de porter réclamation devant les Nations Unies.

### **Résumé :**

La taxe T.P.P. contrevient aux traités ou accords internationaux suivants :

- la Convention de Montego Bay (1982) sur le Droit de la Mer.
- Les deux Conventions de Barcelone (1921).
- le droit européen concernant l'interdiction de l'imposition des moyens de transport.
- le droit européen sur les droits de douane et la libre circulation.
- les accords bi-latéraux sur l'interdiction de double imposition des biens
- le traité de Schengen.

En sus, elle est contre-productive pour votre économie et elle affecte la sécurité des navigateurs.

### **Nos propositions :**

Plutôt que d'instaurer une taxe qui frapperait indifféremment tous les navires, sans distinction de leur activité, taxe dont la nature la rend très contestable sur les plans légal et économique, il nous semblerait plus efficace d'instituer une redevance qui reviendrait à faire payer l'utilisation des infrastructures, prorata temporis, en fonction de la taille du navire, et égale pour tous les navires étrangers et grecs ; cette redevance ne ferait pas échec aux différentes redevances pour service facturées directement par les ports. C'est la solution choisie notamment par la Croatie, également signataire de la Convention de Barcelone 1921, et nouvellement entrée dans la CEE.

Cette redevance pour service rendu aurait le mérite d'inciter au développement local, et d'être non-discriminante, une redevance d'utilisation du service public étant acceptée au sens du droit maritime international et du droit européen.



En tout état de cause, STW réitère sa requête aux fins de retrait de la taxe T.P.P. telle qu'elle est actuellement conçue. En espérant que le sérieux des arguments exposés ne laisse aucun doute sur notre détermination à faire appliquer les traités internationaux.

Je vous présente , Monsieur le Premier Ministre, Monsieur le Ministre, mes salutations respectueuses.

Pour STW,

Daniel CONVERSAT  
Directeur de la Commission eaux grecques, STW

## ANNEXE

### Bibliographie :

United Nations. UNCTAD :*List of Conventions and International Agreements (Multipartite and Bilateral) Relating to Questions of Transit*. TD/TRANSIT/6. 15 June 1965.

United Nations. Secretariat :*Status of Multilateral Conventions in Respect of Which the Secretary-General Acts as Depositary*. Supplement No.4. ST/LE 6/3/Rev.1. 1964. and ST/LEG/3/Rev.1. 7 July 1967

### Livres :

McDougal, Myres S., and Burke, William T. *The Public Order of the Oceans; A Contemporary International Law of the Sea*. New Haven: Yale University Press, 1962.

Mance, Brig. Gen. Sir Osborne. *Frontiers, Peace Treaties, and International Organization*. London: Oxford University Press, 1946.

### Arrêts :

De la Cour de Justice Européenne (CJE), contre la région Sardaigne, Italie :

<http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?jsessionid=9ea7d0f130d65c9f6d6bad444dba8310fdc09db05969.e34KaxiLc3eQc40LaxqMbN4OaNaTe0?text=&docid=73491&pageIndex=0&doclang=FR&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=321725>

[\*\*] Exemple de législation ; la loi fiscale française :

<http://www.douane.gouv.fr/articles/a10821-le-droit-de-passeport-navire-battant-pavillon-etranger>