

UN JONES ACT EUROPEEN, UN OXYMORE ?

Le 7 décembre 1992, le Conseil européen adopte le règlement 3577/92 sur le cabotage maritime au sein de la Communauté économique européenne. Un cadre juridique quasiment identique à celui du *Jones Act* américain (voir *BM 135* du 03/10/2011) mais dont la mise en œuvre et les résultats apparaissent très perfectibles.

LE REGLEMENT ET SES OBJECTIFS

Tout comme aux Etats-Unis, il s'agit de fermer le marché intérieur de l'Europe en restreignant le cabotage aux navires des Etats membres. Mais il a fallu coupler cette mesure à une libéralisation du cabotage au sein même de la Communauté puis de l'Union. Les objectifs: supprimer les restrictions au sein de l'Europe afin de créer un réel marché intérieur protégé de la concurrence déloyale d'Etats tiers, relancer le cabotage maritime pour nourrir l'économie en particulier sur la façade Atlantique, établir une concurrence intérieure loyale et productive, enfin décongestionner le transport terrestre, protéger l'environnement et développer les régions périphériques. Selon ce règlement, le droit de navigation entre deux ports soumis à la juridiction d'Etats membres de l'Union est réservé aux armateurs communautaires exploitant des navires immatriculés dans un Etat membre et battant pavillon de celui-ci. Le *Jones Act* précise la nationalité de l'équipage, tandis que le règlement européen stipule que, selon le tonnage et la destination des navires, les questions relatives à l'équipage relèvent soit de l'Etat hôte, soit de l'Etat du pavillon. Une première différence avec la loi américaine, qui apporte une première réponse quant à la difficile application du règlement.

DES OBSTACLES SPECIFIQUEMENT EUROPEENS

Des textes juridiques complexes et un droit « mou » sont les premiers obstacles à la mise en œuvre du décret. Objet d'interprétation, de dérogations et de violations en tous genres, le règlement européen est à l'origine de douzaines de requêtes nationales à la Commission et d'autant de recours auprès de la Cour de justice européenne pour violation de loi communautaire.

Ainsi en est-il du droit pour l'Etat d'accueil de faire valoir sa réglementation, de la possible intervention de l'Etat dans le marché, de la mise en place de mesures de sauvegarde en cas de menace à la stabilité financière de l'Union.

L'espace européen est hétérogène au niveau politique, économique et juridique, il est fragmenté et gouverné par des institutions souvent trop fragiles. Les pays du Nord ont rapidement libéralisé l'accès à leur marché domestique quand ceux du Sud protégeaient le leur en le réservant à leurs armateurs nationaux et à leur pavillon. Le processus a donc dû être graduel, afin de pallier les difficultés d'une Europe à deux vitesses. Le dynamisme espéré du transport maritime

communautaire est considérablement miné par la diversité des procédures administratives et douanières d'un Etat à l'autre. Finalement, le marché a été fermé mais le cabotage maritime est toujours soumis aux mêmes contraintes que le transport au long cours.

Il est aussi impossible d'imaginer une concurrence loyale tant que les réglementations nationales dans ce domaine n'auront pas été homogénéisées.

Enfin il faut prendre en compte la multiplicité des acteurs au sein de la Communauté européenne. Les Etats ne sont pas les seuls à devoir s'entendre, il faut également composer avec différentes institutions (armateurs, douaniers...) dont le poids, l'autorité, les prérogatives et les habitudes constituent un réel contrepoids aux volontés étatiques, elles-mêmes en désaccord.

DE LA THEORIE A LA PRATIQUE : UN BILAN MITIGE

Les Etats-Unis protègent leur marché maritime intérieur en réservant leurs eaux nationales aux navires battant pavillon américain. Dans l'Union européenne, le cabotage maritime entre les différents Etats membres reste, dans la pratique et malgré le règlement européen, ouvert aux navires étrangers. Ainsi des navires de pavillons non européens pratiquent le cabotage en Europe. Une fois de plus, la nature même de l'Europe (communauté d'Etats) est l'obstacle majeur à une loi qui aurait déjà trouvé sa place dans une confédération.

Il n'existe en fait aucune véritable mesure ni volonté protectionniste de l'Union dans son ensemble contre le commerce des navires étrangers dans les eaux européennes, ce qui, outre de véritables enjeux sécuritaires, empêche le succès d'une politique de concurrence strictement européenne et loyale.

Tandis que les Etats-Unis ont mis fin à la compétition étrangère de manière générale dans leurs eaux, l'Europe n'a pas réussi à mettre fin à la concurrence déloyale internationale ni à établir une concurrence plus juste sur son marché intérieur. Cependant, des opérateurs communautaires ont fait leur entrée dans des marchés autrefois réservés aux opérateurs nationaux, et les flottes nationales sont entrées dans une dynamique de modernisation pour faire face à cette nouvelle concurrence.

Face à toutes ces difficultés, la Commission prévoit de publier un rapport sur l'application et l'interprétation de la loi de cabotage d'ici la fin 2012.