

Territorialité de la Taxe sur les conventions d'assurance applicable aux navires - L'État dont le navire bat pavillon n'est pas nécessairement celui de la situation du risque

11 mai 2021

A titre préliminaire, la Cour de justice de l'Union européenne (CJUE), dans son arrêt *Kvaerner*, C-191/99, du 14 juin 2001, a posé fermement le principe de la taxation des primes d'assurance au lieu de situation du risque, conformément notamment à l'article 2, d) de la directive 88/357/CEE. Toutefois, ce texte, pas plus que les autres dispositifs potentiellement applicables, ne précise le lieu de situation des risques relatifs aux navires destinés à la navigation maritime.

Or, le droit maritime international prévoit la possibilité d'immatriculer un navire auprès d'un Etat, sans que le, ou les propriétaires n'y aient aucune attache ou résidence. Cette pratique dite, du pavillon de complaisance, est usuelle pour les navires destinés au transport international qui souhaitent bénéficier d'un cadre juridique avantageux. Dans une moindre mesure, la plaisance est également concernée, et on pourra citer pour les plaisanciers français, la pratique consistant à battre pavillon belge pour bénéficier notamment d'exigences de sécurité allégées.

C'est dans ce contexte que la CJUE vient de déterminer le lieu de situation du risque relatif aux navires en retenant comme critère principal le registre de propriété (Arrêt *The North of England P&I Association Ltd* n° C-786/19 du 15 avril 2021).

Résumé du litige

Il résulte des textes applicables (cf. supra) que le lieu de situation des risques relatifs aux véhicules (y compris les navires), est en principe l'État membre d'immatriculation.

Au cas particulier, l'interprétation allemande de la notion d'État membre d'immatriculation a été à l'origine d'un litige entre *The North England P&I Association Ltd.* (« North England P&I »), une compagnie d'assurance établie au Royaume-Uni, et les autorités fiscales fédérales allemandes. *North England P&I* avait conclu des contrats d'assurance avec plusieurs sociétés établies en Allemagne en vue d'assurer leurs navires, couvrant la responsabilité civile, la protection juridique, et divers types de dommages aux navires (couverture « casco »).

Les navires assurés ont temporairement battu le pavillon d'un autre pays (Malte et Liberia) avec l'autorisation des autorités allemandes, mais ils sont tous restés inscrits au registre de propriété des navires en Allemagne.

Ce litige a conduit à une question préjudicielle adressée par l'Allemagne à la CJUE sur le point de savoir si, dans le cas examiné, l'État membre d'immatriculation du navire qui a le pouvoir d'imposer la prime d'assurance, est l'État dans lequel le navire est inscrit au registre de propriété (i.e., en Allemagne au cas particulier) ou l'État dont les navires battent le pavillon (i.e., Malte et Liberia).

La CJUE rappelle dans cet arrêt que les dispositions de la directive ne permettent de déterminer clairement l'interprétation à donner à « État membre d'immatriculation ».

Sens de la décision de la CJUE

La CJUE a rendu un arrêt détaillé et motivé dans lequel elle précise que la notion d'État membre d'immatriculation des navires doit être interprétée dans le sens de l'État membre dans lequel le navire est inscrit au registre de propriété. Ainsi, les primes d'assurance en cause auraient dû supporter les taxes sur les conventions d'assurance en Allemagne, bien que les navires en cause aient temporairement battu le pavillon d'un autre pays. La CJUE reconnaît cependant dans sa décision que les dispositions des directives européennes ne permettent de déterminer clairement l'interprétation à donner à la notion d'État membre d'immatriculation, s'agissant de la couverture de risques relatifs à un navire destiné à la navigation maritime.

Elle s'appuie au moins partiellement sur le droit maritime international et sur l'article 91(1) de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer reconnaît le droit de chaque État de fixer les conditions pour l'attribution de sa nationalité aux navires, et les conditions requises pour que les navires aient le droit de battre son pavillon. Ce même article précise qu'il doit exister un lien substantiel entre l'Etat et le navire. Le concept juridique de pavillon est d'ailleurs spécifique au droit maritime, et les navires restent les seules objets à pouvoir disposer d'une nationalité autonome, différentes de celle de leurs propriétaires et/ou de leurs exploitants.

À l'heure actuelle, il n'existe aucun cadre international contraignant pour régler le processus d'enregistrement lui-même. Chaque pays établissant ses propres lois et règlements sur l'immatriculation des navires, certains pays acceptent d'immatriculer uniquement les navires ayant un lien avec le pays par leur propriété ou leur équipage (« registres fermés »), d'autres pays autorisent les navires appartenant à des étrangers ou contrôlés par des étrangers à utiliser leur pavillon par le biais d'un « registre de libre immatriculation », enfin d'autres choisissent simplement de ne pas autoriser du tout l'utilisation de leur pavillon pour le commerce international.

En retenant l'Etat membre dans lequel le navire est inscrit au registre de propriété, la CJUE privilégie une interprétation qui assure que le risque concerné soit localisé dans un seul Etat membre et qui soit fondé sur une acception du critère de localisation du risque qui repose sur des éléments concrets, voies physiques plutôt que sur des critères d'ordre juridique et particulier. Le choix fait par la CJUE s'inscrit également dans le souci d'harmoniser le lieu de localisation du risque dans le contexte européen aux fins d'éliminer les distorsions de concurrence, d'écartier le danger d'une double imposition et de la possibilité d'éluder l'impôt.

Les précisions apportées par la CJUE sur la notion d'État membre d'immatriculation des navires destinés à la navigation maritime, devrait conduire tant les assureurs que les propriétaires ou exploitants de navire, à s'interroger sur l'opportunité d'un diagnostic de leur programme d'assurance du point de vue des taxes sur les conventions d'assurance applicables.

Nos équipes se tiennent à votre disposition pour vous accompagner dans cette démarche.

Contacts

Delphine Brunet
Avocat, Senior Manager
Tax - Assurance

KPMG Avocats Paris
Tel : +33 1 55 68 49 92
dbrunet@kpmgavocats.fr

Frédéric Martineau
Avocat, Associé
Tax - Assurance

KPMG Avocats Paris
Tel : +33 1 55 68 48 18
fredericmartineau@kpmgavocats.fr

© Les informations contenues dans ce document sont d'ordre général et ne sont pas destinées à traiter les particularités d'une personne ou d'une entité. Bien que nous fassions tout notre possible pour fournir des informations exactes et appropriées, nous ne pouvons garantir que ces informations seront toujours exactes à une date ultérieure. De fait elles ne peuvent ni ne doivent servir de support à des décisions sans validation par les professionnels ad hoc. KPMG Avocats est une société d'avocats de droit français, membre de l'organisation mondiale KPMG constituée de cabinets indépendants adhérents de KPMG International Limited, une société de droit anglais (« private company limited by guarantee »). Aucun cabinet membre n'a le droit d'engager KPMG International ou les autres cabinets membres vis-à-vis des tiers. KPMG International n'a le droit d'engager aucun cabinet membre.

© 2021 KPMG Avocats, société d'avocats de droit français, de l'organisation mondiale KPMG constituée de cabinets indépendants adhérents de KPMG International Limited, une société de droit anglais (« private company limited by guarantee »). Tous droits réservés. Le nom KPMG et le logo ainsi que le nom KPMG Avocats sont des marques utilisées sous licence par les cabinets indépendants membres de l'organisation mondiale KPMG.