

SÉNAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1976-1977

Annexe au procès-verbal de la séance du 10 décembre 1976.

RAPPORT

FAIT

au nom de la Commission des Affaires étrangères, de la Défense et des Forces armées (1), sur le projet de loi, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE, autorisant l'approbation de l'Accord de navigation maritime entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République populaire de Chine, ensemble un Echange de lettres, signé à Pékin le 28 septembre 1975,

Par M. René JAGER,

Sénateur.

(1) Cette commission est composée de : MM. André Colin, président ; Jacques Ménard, Antoine Andrieux, Georges Repiquet, Auguste Pinton, vice-présidents ; Jacques Genton, Serge Boucheny, Pierre Giraud, Francis Palmero, secrétaires ; Mme Janine Alexandre-Debray, MM. Maurice Bayrou, Gilbert Belin, Jean Bénard Mousseaux, Eugène Bonnet, Charles Bosson, Jacques Boyer-Andrivet, Louis Brives, Gilbert Devèze, Emile Didier, Lucien Gautier, Mme Marie-Thérèse Goutmann, MM. Edouard Grangier, Raymond Guyot, René Jager, Michel Kauffmann, Armand Kientzi, Louis Le Montagner, Ladislas du Luart, Louis Martin, Michel Maurice-Bokanowski, Claude Mont, André Morice, Paul d'Ornano, Dominique Pado, Henri Parisot, Jean Périquier, Edgard Pisani, Roger Poudonson, Jacques Sanglier, Abel Sempé, Edouard Soldani, Jean-Louis Vigier, Emile Vivier, Joseph Voyant, Michel Yver.

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (5^e législ.) : 2515, 2604 et In-8° 558.

Sénat : 79 (1976-1977).

Traités et Conventions. — Transports maritimes - Mer (Droit de la) - République populaire de Chine.

Mesdames, Messieurs,

Le projet de loi que nous rapportons aujourd'hui devant vous tend à autoriser la ratification de deux documents internationaux, liés l'un à l'autre : le premier est un accord de navigation maritime entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République populaire de Chine, le second est constitué par un échange de lettres entre ces Gouvernements. Ils ont été signés tous deux le 28 septembre 1975, c'est-à-dire, remarquons-le en passant, il y a maintenant déjà plus d'un an.

Ces deux textes tendent à promouvoir le développement des échanges par mer entre la France et la Chine, en permettant aux armements et aux ports des deux pays de profiter ainsi d'un accroissement d'activités maritimes et portuaires.

En effet, dans la situation actuelle, l'on constate malheureusement un effacement presque complet du pavillon français dans les échanges franco-chinois, au point que le trafic de ces échanges est fréquemment détourné au profit de ports étrangers, comme Anvers ou Gênes. En revanche, les compagnies chinoises s'assurent fort habilement une quasi-exclusivité de transport au profit de leur propre pavillon par l'affrètement de navires étrangers, sous pavillon grec notamment.

D'autre part, la présence en territoire étranger des équipages, ainsi que l'utilisation des équipements dans les ports chinois, ont créé parfois des difficultés administratives qu'il convenait de régler d'une façon d'ensemble, en évitant notamment que s'exerce de la part des autorités chinoises une discrimination à l'égard des bâtiments étrangers.

Enfin, faute d'accord en la matière, les recettes de fret d'origine chinoise font l'objet d'une taxe de 3 % prélevée par la République populaire de Chine.

L'ensemble de ces circonstances fait que les importateurs et les exportateurs français manquent pour le moins d'enthousiasme en ce qui concerne les échanges maritimes avec la Chine. Il convenait de porter remède à cette situation, sans se leurrer

toutefois sur les problèmes que posent nos échanges avec la Chine : ils ne sont pas, en effet, réguliers, étant donné qu'ils ont porté notamment sur des livraisons considérables de biens d'équipement qui ne peuvent se renouveler chaque année ; d'autre part, ils se caractérisent par une disparité qui rend difficile d'adapter les navires au transport de marchandises parfois très différentes à l'aller et au retour. Enfin, pour que la ligne maritime exploitée soit rentable, il convient qu'elle puisse également desservir plusieurs ports de l'Asie du Sud-Est.

*

* *

L'accord du 28 septembre 1975, face à cet état de choses, traduit donc des concessions sur le plan consulaire et sur le plan technique, en vue de faciliter les échanges maritimes entre les deux parties contractantes. Essentiellement, il prévoit l'application du traitement de la nation la plus favorisée, en ce qui concerne les formalités douanières et portuaires et les activités annexes, telles que le transit ou la consignation, liées au transport proprement dit. Cette disposition s'applique, on le voit, aux navires eux-mêmes et à l'activité des entreprises de transport maritime. Retenons au passage qu'il est prévu, du côté français, de confier à la compagnie générale maritime et aux chargeurs réunis de mettre en œuvre le projet de la ligne maritime entre France et Chine.

Pour ce qui est, d'autre part, des équipages, l'accord comprend une série de clauses qui prévoient des facilités de transit et de visa en vue de donner plus d'aisance à l'activité des armements.

Deux points méritent d'être soulignés, à propos de ce texte. Tout d'abord, son champ d'application est très extensif : il concerne en effet l'ensemble des échanges par voie maritime entre la France et la Chine, car il couvre non seulement le trafic entre ports français et chinois, mais aussi les échanges entre ces deux pays à partir de ports étrangers.

En second lieu, l'article 12, dans une rédaction très générale, réserve les engagements antérieurs de la France en matière d'« *union douanière ou de toute autre institution semblable* », c'est-à-dire principalement ses liens au plan européen.

*

* *

Quant à l'échange de lettres qui accompagne l'accord, il constitue essentiellement un accord d'ordre fiscal et, à ce titre, il devait être soumis à l'autorisation de ratification. Il dispose que, pour l'application de l'accord, « les entreprises de transport maritime de chacune des Parties contractantes seront exonérées dans l'autre Partie contractante du paiement de tous impôts sur les recettes et revenus tirés par elles de leurs activités de transport maritime de marchandises et de passagers couverts par le susdit Accord, à compter du jour de son entrée en vigueur ».

Autrement dit, il établit une réciprocité d'exonération fiscale de l'activité des compagnies de navigation des deux pays dans les trafics couverts par l'Accord. Il est évident qu'une de ses conséquences sera d'éviter aux navires français de supporter dans les ports chinois des taxes parfois très lourdes.

*
* *

Sans qu'il soit possible, dès aujourd'hui, de prédire ce que deviendront les échanges maritimes franco-chinois, il est certain qu'ils s'inscrivent dans une perspective qui paraît très riche. Plusieurs de nos concurrents, tout particulièrement la République d'Allemagne fédérale, en ont déjà pris le pari. Pour conserver à notre commerce maritime le maximum de chances dans ce domaine, il était grand temps que fût signé l'accord qui est soumis à notre examen. Il traduit, de plus, autant que le désir d'améliorer les conditions du commerce maritime, la volonté de la Chine de donner de nouvelles dimensions à ses relations commerciales avec le reste du monde et de tenir ainsi sa place sur le plan international.

Sous le bénéfice de ces observations, votre commission vous propose d'adopter sans modification le projet de loi qui nous est soumis.

PROJET DE LOI

(Texte adopté par l'Assemblée Nationale.)

Article unique.

Est autorisée l'approbation de l'Accord de navigation maritime entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République populaire de Chine, ensemble un Echange de lettres, signé à Pékin le 28 septembre 1975, dont le texte est annexé à la présente loi (1).

(1) Voir le document annexé au n° 79 (1976-1977).