UNIVERSITE DE DROIT, D'ECONOMIE ET DE SCIENCES D'AIX-MARSEILLE

FACULTE DE DROIT ET DE SCIENCES POLITIQUES D'AIX- MARSEILLE

CENTRE DE DROIT MARITIME ET DES TRANSPORTS

LES PAVILLONS ET REGISTRES BIS

EN EUROPE

VERS UNE REFORME DU PAVILLON BIS FRANCAIS

MEMOIRE PRESENTE PAR STEPHANIE BINON- DAVIN

SOUS LA DIRECTION DE MONSIEUR CHRISTIAN SCAPEL

PROMOTION 2004

« Mer ! Tout est solitude et tout est mouvement.
Bruit effrayant qui emplit un effrayant silence !
Tout rugit, rien ne parle, et la vague s'élance,
Et la mer bat l'arrière et le roc tient l'avant,
Le flot vole en hurlant le gouvernail, le vent
Arrache et prend la voile, et l'écueil mort les câbles,
Et tous ces éléments furieux, implacables,
Gueule sombre qu'on voit confusément s'ouvrir,
Sont vivants pour tuer et morts pour secourir. »

VICTOR HUGO

SOMMAIRE

INTRODUCTION

CHAPITRE PRELIMINAIRE : EXPLICATION DU PHENOMENE DE « DEFLAGAGE »

TITRE I –LE PAVILLON BIS FRANÇAIS

CHAPITRE I- L'ETAT DE LA FLOTTE FRANCAISE

CHAPITRE II- LES PAVILLONS BIS EXISTANT

CHAPITRE III- LE PROJET DE REGISTRE INTERNATIONAL FRANÇAIS : UNE SOLUTION VIABLE ?

TITRE II- LES PAVILLONS ET REGISTRES BIS EN EUROPE

CHAPITRE I- LES PAVILLONS BIS

CHAPITRE II- LES REGISTRES BIS OU REGISTRES PAPIER EUROPEENS

CHAPITRE III- LE PROJET EUROS : VERS UN « PAVILLON DOUZE ETOILES »

CONCLUSION

LISTE DES ACRONYMES ET ABREVIATIONS

TOM : Territoires d'Outre- Mer

TAAF : Terres Australes et Antarctiques Françaises

STCW : Convention de Londres du 7 janvier 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille et en anglais : International Convention of Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers

ENIM : Etablissement National des Invalides de la Marine

CJCE : Cour de Justice des Communautés Européennes

FNSM-CGT : Fédération Nationale des Syndicats Maritimes –CGT

CGT : Confédération Générale du Travail

CFDT : Confédération Française Démocratique du Travail

CFTC : Confédération Française des Travailleurs Chrétiens

ECSA : Association des Armateurs de la Communauté Européenne

JMM : Journal de la Marine Marchande

ISM: International Safety Management

DMF: Droit Maritime Français

ITF : Internationl Transport Federation

OIT: Organisation Internationale du Travail

Tjb : Tonneaux de Jauge Brute

CTOM : Code du Travail d'Outre- Mer

AFCAN : Association Française des Capitaines de Navires.

VLCC : Very Large Crude Carrier

CCAF : Comité Central des Armateurs de France

INTRODUCTION

Le navire en droit est une notion fondamentale puisqu'elle est à l'origine de bien des contentieux et de l'application de notions particulières, telles que celle de responsabilité.

En droit français, il n'existe pas de définition unique du navire, surtout à une époque où techniquement le navire peut revêtir des aspects très diversifiés (porte- conteneurs, voiliers, navires à passagers,...).
Le Professeur Pierre BONASSIES a donné une définition du navire : Le navire est tout engin mobile, adapté aux périls de la mer et effectivement affecté à la navigation maritime, quelle que soit sa dimension.

Selon le Doyen CHAUVEAU, le navire « est une entité qui est composée de plusieurs éléments » ; il comprend la coque d'une part, mais également les agrès, les apparaux et accessoires, c'est- à - dire toutes les machines et les instruments servant à la propulsion, la manœuvre et la conduite du navire.

Le navire est un meuble selon l'article 531 du Code Civil qui dispose que « Les bateaux, bacs, navires,..., sont des meubles ».

Mais c'est un meuble particulier puisqu'il pourra être soumis par exemple à une saisie (dont la procédure est proche de celle de la saisie immobilière). De plus, il s'agit d'un meuble immatriculé, dont la vente se fait par écrit.

Toutefois, il s'agit d'un meuble à part, en quelque sorte humanisé de par son existence. En effet, on pourrait considérer que comme un Homme, il naît sur la cale de construction ; il a un nom, une nationalité, un domicile (son port d'attache), une identité concrétisée par les documents de bord ; il exerce une activité (lucrative ou de plaisance).

Il travaille, il vieillit et il meurt de mort plus ou moins violente dans le cas d'un événement de mer ou d'un dépècement par exemple.
Le Doyen RIPPERT dans son « Traité » disait poétiquement « Le navire est une personne… le navire naît créé par l'homme… sa naissance lui ouvre la vie… le navire a un nom… le navire a un rang social, et la variété des classes est presque aussi nombreuse que dans la société des hommes. Il est vaisseau de guerre ou navire de commerce, militaire ou civil ; il est plus ou moins fonctionnaire (paquebots postaux) ; il est marchand ou pêcheur, ou même oisif (yacht)… parfois plus modestement, il se loue à d'autres et devient serviteur…
Enfin le navire meurt, il est englouti dans les flots ou réduit à l'état d'épave et déclaré innavigable ».

La loi du 3 janvier 1967 dans son article 3 définit les éléments d'individualisation du navire, à savoir, son nom, sa nationalité et son tonnage.

En ce qui concerne le nom du navire, par application de l'article premier du Décret du 27 octobre 1967, le nom doit distinguer le navire des autres bâtiments de mer. Les marques extérieures d'identité doivent être portées sur le navire « dans les conditions définies par l'autorité administrative ».
C'est le propriétaire du navire qui choisit librement le nom qu'il attribuera à son navire, nom qu'il devra inscrire à la poupe et à la proue du navire.

Le port d'attache est choisi librement par le propriétaire et son nom devra être porté sur la poupe du navire.
Un navire étranger pourra avoir un port d'attache en France, sans que sa législation nationale soit tenue de reconnaître à ce système des incidences juridiques.

La jauge ou le tonnage constituent également un élément d'individualisation du navire. La jauge conditionne les règles de sécurité qui seront applicables,

le montant des droits de port, le calcul du plafond de limitation de responsabilité du propriétaire ou de l'armateur.

Enfin, la nationalité du navire demeure fondamentale.
Le navire est individualisé par le lien qui le rattache à l'Etat du pavillon. Comme le souligne Martine REMOND- GOUILLOUD, dans son ouvrage, « Le droit maritime » aux Editions PEDONE, « En toute rigueur, on ne devrait pas employer ici le terme de nationalité : celui-ci désignant en effet que l'appartenance à la population constitutive d'un Etat, seuls les sujets de droit peuvent en être dotés »

Tout navire a nécessairement une nationalité et le navire incapable de montrer son pavillon, est considéré comme apatride, assimilé au navire pirate.

La nationalité du navire conditionne tant l'application du droit international (elle va déterminer la loi applicable en haute mer) que celle du droit interne (le droit national garantissant une protection à ses nationaux).

Bien entendu les conditions d'attribution du pavillon sont fixées souverainement par chaque État, de manière plus ou moins restrictive selon le contexte international.

En France, ces conditions d'attribution furent tout d'abord fixées par l'Acte de Navigation de l'An I (21 septembre 1793), puis incorporées dans le Code des douanes en 1948, aux articles 219 et suivants de la loi du 8 décembre 1948, modifiée en 1972 ; elles le furent ensuite dans la loi du 3 janvier 1967 sur le statut du navire, dans son article 3, modifiée par la loi n° 75-300 du 29 avril 1975. L'acte de francisation a évolué avec le temps.
Autrefois le navire devait avoir été construit en France pour être francisé (ou pris à l'ennemi (*Martine REMOND- GOUILLOUD*)), ce qui s'expliquait par la sauvegarde des secrets de fabrication et la bonne santé des chantiers navals

français, être la propriété exclusive de Français et être armé pour l'essentiel par un équipage français.

Si le navire appartient à une ou plusieurs personnes physiques, elles doivent être pour moitié au moins des ressortissants d'un Etat membre de l'Union Européenne ou pour un navire armé au commerce ou à la plaisance, d'un Etat partie à l'Accord sur l'Espace Economique Européen, elles doivent résider en France ou dans le cas où elles résideraient moins de six mois sur le territoire français, elles devraient y faire élection de domicile pour toutes les affaires administratives et judiciaires se rapportant à l'état du navire.

Si le navire appartient pour le tout à une société, le siège social de cette société doit être établi sur le territoire de la République française ou d'un autre Etat membre de l'Union Européenne, ou s'il s'agit d'un navire armé au commerce ou à la plaisance, d'un Etat membre de l'Espace Economique Européen, sous réserve que l'exploitation et l'utilisation du navire soient dirigées et contrôlées à partir d'un établissement stable situé sur le territoire français.

Si le navire appartient à la fois à des personnes physiques et à des sociétés, il pourra être francisé à condition, toutefois, d'appartenir pour le tout, sans condition de proportion dans la répartition de la propriété à des « ressortissants d'un Etat membre de l'Union Européenne ou, s'agissant d'un navire armé au commerce ou à la plaisance, d'un Etat partie à l'Accord sur l'Espace Economique Européen ».

Le fait pour un Etat d'accorder sa nationalité n'est pas une décision anodine. Toutefois, avec le développement de plus en plus important du transport maritime, les pavillons des Etats se sont retrouvés soumis à une rude concurrence.
Certains Etats ont décidé d'accorder leur pavillon de manière très libre, pour des raisons politiques et / ou économiques.

Ce fut le commencement du développement, depuis ininterrompu, des pavillons dits de complaisance (« Flag of convenience ») ou pavillon de libre immatriculation ou encore pavillons de nécessité.

En réaction, certains pays ont créé des pavillons bis, caractérisés par un assouplissement des conditions d'immatriculation. Sont conservées les exigences de respect des conventions internationales portant sur le statut des marins, des normes de sécurité à bord des navires,…

Les pavillons bis de par leurs particularités, leur situation à mi- chemin entre les pavillons de complaisance et les pavillons nationaux, sont un sujet d'actualité, notamment en ce qui concerne le projet de « Registre International Français », qui à l'heure actuelle est l'objet de vives réactions.

Ce mémoire va être l'occasion ainsi, d'aborder dans un premier temps, les raisons du développement des pavillons et registres bis, avant d'étudier successivement les pavillons et registres bis existants en France puis en Europe.
Ce mémoire sera malheureusement daté puisqu'en ce qui concerne le RIF, il s'efforcera de retranscrire le parcours difficile d'un tel projet, qui pour l'instant n'a pas abouti.

CHAPITRE PRELIMINAIRE :

EXPLICATION DU PHENOMENE DU « DEFLAGAGE »

La cessation de la convertibilité du dollar en or en juillet 1974, sous la présidence Nixon, la guerre surprise déclenchée par la conjuration égypto-syrienne le 6 octobre 1973 contre Israël, causant le blocage du Canal de Suez, l'augmentation du prix du baril de pétrole et la baisse du dollar, tous ces éléments perturbèrent les données du transport maritime.
De 1973 à 1993, la flotte mondiale augmenta de 55 % globalement, alors que la réalité des flottes nationales était tout autre puisqu'elles n'augmentèrent que de 20 % alors que les prévisions économiques, en revanche, firent un bond extraordinaire (passant de 66 millions de tonneaux de jauge brute en 1973 à 166 millions de tonneaux de jauge brute en 1993, soit une augmentation de 143 %).

Les raisons de la fuite des armateurs depuis leur pavillon national peuvent se trouver dans les trois phénomènes suivants : tout d'abord, le surcoût des pavillons nationaux, puis le développement extraordinaire des pavillons de complaisance, et enfin, la concurrence des armements du Sud- Est asiatique.

Pour un armateur dans un secteur d'activité particulièrement compétitif, réduire les coûts est vital.
Malheureusement souvent, l'immatriculation au registre national est chère. Il est confronté à des mesures fiscales peu attirantes, des charges sociales lourdes, des obligations relatives à la composition des équipages (or, armer un navire avec des nationaux est onéreux).

On comprend que grande est la tentation de « délocaliser » pour économiser. Et cette démarche est facilitée sous le « règne » des pavillons de libre immatriculation.

Il semble bien que les marchands anglais qui, au XVIe siècle, se heurtant au monopole espagnol du commerce avec les Antilles, placèrent leurs navires sous des pavillons tiers, peut-être même espagnols, furent les précurseurs d'une pratique qui connaîtra quelques siècles plus tard, un extraordinaire développement.
D'autres prétendent que les premiers pavillons de libre immatriculation de la période contemporaine furent le fait des bootleggers américains qui cherchaient à alléger le risque de leur rencontre avec les coastguards à la recherche de navires transportant vers les ports américains des cargaisons d'alcool pendant les années de la prohibition. Ces navires, placés sous pavillon autre qu'américain (notamment français, immatriculés à Saint-Pierre), ne pouvaient être arraisonnés et voir leur cargaison contrôlée aussi aisément que s'ils avaient arboré le pavillon des Etats- Unis.

C'est le Président Franklin Roosevelt, homme pratique s'il en fut, qui vers 1936, voyant monter à l'horizon le risque d'une guerre mondiale, décida que les États-Unis devaient se doter d'une importante flotte de commerce alors inexistante. Constatant que les États-Unis ne disposaient pas d'un nombre de marins suffisants, et ce d'autant plus que la flotte de guerre américaine se devait d'être armée par des citoyens américains, il décida que les navires commerce que les États-Unis achèteraient d'occasion ou commanderaient à leurs chantiers seraient placés sous pavillon panaméen ou libérien dans le cadre de société ad hoc contrôlées par des capitaux américains et le plus souvent par l'État américain lui-même (ce sont les Liberty Ships, les T2 (Pendant la guerre, les T2, chargés d'essence aviation, étaient de véritables bombes flottantes. Leur propulsion diesel- électrique originale leur permettait de traverser l'Atlantique avec un équipage de conduite réduit à trois timoniers de passerelle. Il s'agissait alors de limiter les pertes au maximum en cas de torpilles ou d'attaques aériennes. Aussi les

«volontaires», salariés de la peur, qui étaient chargés de conduire ces navires étaient-ils recrutés dans des prisons américaines. (Il n'était pas question d'embaucher des marins à l'étranger.)).
Le Libéria et le Panama étaient alors des Etats vassaux des États-Unis et disposaient de bureaux de représentation aux États-Unis, facilitant ainsi les formalités simplifiées d'immatriculation.
De surcroît, les autorités américaines pensaient que ces pavillons « neutres » avaient plus de chances d'être épargnés par les U- Boot allemands ou japonais, ce qui s'est révélé un leurre. L'expérience de la guerre de 1914-1918 aurait dû pourtant enseigner que les belligérants d'en face ne respectaient pas la « neutralité » d'un pavillon.
Tous les Liberty Ships qui, par centaines, à partir du débarquement américain en France, approvisionnèrent « une Europe sortie affamée de la guerre battaient donc ces pavillons panaméens ou libériens. Nous leur devons donc une fière chandelle et une marque de reconnaissance ». (« *Les pavillons de complaisance ou de nécessité et la Marine marchande française » par Pierre JOURDAN- BARRY, de l'Académie de Marine*).

Malgré leur attrait, les pavillons de complaisance sont combattus. L'établissement de la notion de lien substantiel (*Convention de Genève sur le Haute Mer de 1958*) permet désormais d'influer, du moins moralement, sur les procédures d'immatriculation.
Les syndicats boycottent les navires qui arborent de tels pavillons, les organisations internationales dénoncent les pratiques de certains Etats, et à l'heure actuelle, bon nombre de personnes assimilent les pavillons de complaisance aux « voyous des mers ».

Enfin, le développement des flottes maritimes des pays asiatiques a accru de son côté la compétitivité entre les flottes, notamment dans le domaine du transport de marchandises diverses. Cette compétitivité a obligé les armements à engager une stratégie de diversification et d'internationalisation. Le rapport d'enquête sur les aides publiques à la Marine marchande a fait le même constat : « la montée en puissance

régulière de la flotte des pays d'Asie (…) vient tout à la fois illustrer l'essor économique fulgurant connu par ces pays depuis trente ans et confirmer la corrélation historique, existant entre le développement de la flotte de commerce d'un Etat et l'accroissement de sa puissance politique, économique et culturelle au sein de la Communauté internationale » (*Rapport Richemont*) .

Arctic Ocean
Greenland (Den.)
Canada
U.S.A.
United States of America
Mexico
Russia
Kazakhstan
Mongolia
China
India
Iran
Turkey
Saudi Arabia
Algeria
Libya
Egypt
Sudan
Chad
Niger
Mali
Mauritania
Morocco
Brazil
Venezuela
Colombia
Peru
Bolivia
Paraguay
Uruguay
Chile
Argentina
Ecuador
Congo
Angola
Zambia
Zaire
Tanzania
Kenya
Uganda
Ethiopia
Somalia
Madagascar
Namibia
Botswana
Zimbabwe
South Africa
Australia
Indonesia
Malaysia
Japan
Antarctica
North Pacific Ocean
North Atlantic Ocean
South Pacific Ocean
South Atlantic Ocean
Indian Ocean
Hawaiian Islands
U.S.A.
French Polynesia (Fr.)

TITRE I – LE PAVILLON BIS FRANÇAIS

Bien qu'elle ait été, avec la Grande-Bretagne, à l'origine de l'élaboration du Droit maritime moderne - songeons aux Ordonnances de la Marine de Colbert, qu'elle soit dotée de plus de 10 000 kilomètres de littoral, qu'elle dispose, de ce fait, de l'une des zones économiques exclusives les plus importantes de la Terre, soit 10,2 millions de kilomètres carrés de surface maritime, la France n'est pas tournée vers l'océan.

La flotte française est en perpétuelle diminution. En 1911, le Traité de Droit Commercial écrit par Ch. LYON- CAEN et L. RENAULT (*quatrième édition, Tome V, Paris, Librairie de Droit et de Jurisprudence*) faisait le constat suivant : « La part du pavillon français entrant dans nos ports et en sortant, dans la navigation de concurrence, avait diminué sans cesse. Elle était descendue de 32% en 1881 à 20% en 1900. Cette décroissance n'était pas concernée par une part plus grande prise par la marine marchande dans la navigation des ports des autres Etats. » et « Pour plus de trois quarts, les marchandises, importées en France ou exportées, étaient ainsi transportées par des navires étrangers. On disait que nous payions ainsi aux marines étrangères une sorte de tribut dépassant trois cent millions par an ».

Les armateurs français (vingt- cinquièmes au monde) armaient en 2001, la trente- et unième flotte mondiale sous pavillon national avec 3,4 millions de Tjb et la vingt- sixième flotte mondiale expatriée, avec 2,1 millions de tjb, soit 38% de la flotte contrôlée. *(Revue maritime août 2004 : Exemple fourni par la CNUCED 1er janvier 2001*)

Malgré les différents Gouvernements et les mesures qui se sont succédées pour tenter de sauver la Marine marchande française, le constat est

inquiétant. La flotte de la France régresse chaque année, alors que les flottes des pays européens augmentent.

Le pavillon métropolitain est considéré comme peu compétitif. C'est pourquoi ont été créés quatre « pavillons » bis français, localisés respectivement à Wallis et Futuna, aux Terres Australes et Antarctiques Françaises, en Polynésie Française et enfin en Nouvelle Calédonie.
Ces pavillons (même si en toute logique, nous devrions parler de « registre », puisque chaque pays n'a qu'un pavillon) n'ont pas toujours su ou pu jouer le rôle de sauveurs qu'on pouvait attendre d'eux.
Il en est ainsi du pavillon Kerguelen, qui fait actuellement l'objet d'une réforme houleuse. Peut être sera-t-il remplacé un jour par le Registre International Français ?

Pour jouer un rôle actif dans les instances internationales chargées de l'élaboration du Droit maritime conventionnel, les Etats doivent disposer d'une flotte de commerce importante. Or, le manque de compétitivité du pavillon français lui interdit de peser dans l'Organisation Maritime Internationale. C'est pourquoi le projet de loi sur le RIF se donne pour ambition de redonner à la France un poids important, une légitimité plus grande sur la scène maritime internationale.

De plus, il ne faut pas oublier que le pavillon conditionne la composition de l'équipage, et notamment la nationalité du Capitaine.
Or, sur un navire, le capitaine est un peu l'ambassadeur de son pays, il l'est encore plus sur un yacht quand il côtoie une clientèle étrangère de haut niveau. Le capitaine joue de plus, souvent, un rôle prédominant de conseil auprès de son armateur, du propriétaire du navire, lorsque celui-ci va choisir un chantier pour l'entretien ou pour la construction d'une nouvelle unité, par exemple.

Consacrons donc davantage d'attention à cette flotte que Churchill appelait «la Quatrième Arme ».

CHAPITRE I- L'ETAT DE LA FLOTTE FRANCAISE :

La France occupe en 2003 le cinquième rang pour le commerce international, mais se situe seulement au vingt-neuvième rang mondial pour les navires de 300 tonneaux de jauge brute et le huitième rang des flottes européennes.

La Marine marchande française a connu un déclin continu à partir des années 1970 qui ne s'est stabilisé qu'à la fin des années 1990.
Dans un premier temps, la diminution de la flotte française, continue en nombre de navires depuis 1962 (798 navires), s'est vérifiée en terme de tonnage à partir de 1978. Ceci s'explique en partie par les effets de l'entrée tardive des pétroliers géants dont les conditions d'exploitation lors de leur mise en service ne correspondaient plus aux prévisions faites au moment de leur construction.

La flotte française est passée de 514 navires en1975 (25 navires à passagers, 358 cargos, 131 pétroliers) à 207 navires en 2002 (38 navires à passagers, 113 cargos, 56 pétroliers) et la capacité est passée de 20,8 millions de tonnes de port en lourd à 6,27 milliards de tonnes de port en lourd.
La décennie 1980-1990 a été marquée par un fort repli de la flotte sous pavillon français, et notamment de la flotte pétrolière qui a connu une réduction de près de la moitié du nombre de ses unités et des trois quarts de sa capacité.
Les années 1990 ont ainsi été celles d'une relative stabilisation des effectifs de la flotte et de la consolidation de sa composition.
Cette évolution s'est d'abord traduite négativement sur l'âge moyen de l'ensemble de la flotte qui a augmenté au cours de la dernière décennie pour se stabiliser en fin de période pour chacun des grands types de navires.

Dans la première partie des années 1990, le mouvement général de renouvellement de la flotte s'est révélé trop lent et insuffisant dans certains secteurs, même s'il a connu une stabilisation puis une accélération progressive permettant un rajeunissement de la flotte en toute fin de période, tous types de navire confondus. En 2002, l'âge moyen de la flotte pétrolière est de 8-9 ans et celui de la flotte non pétrolière de l'ordre de 8 ans.

Depuis 1988, le nombre des navires battant pavillon français et immatriculés dans les Terres Australes et Antarctiques Françaises est passé de 25 à 94 unités.

La flotte immatriculée aux TAAF représente aujourd'hui 48% du nombre d'unités et 93% de la capacité de transport, soit la quasi-totalité des navires de commerce battant pavillon français.

	NAVIRES A PAX		CARGOS		PETROLIERS		TOTAL	
ANNEE	Nombre	JB (millions)	Nombre	JB (millions)	Nombre	JB (millions)	Nombre	JB (millions)
1950	94	0,87	478	1,3	85	0,54	657	2,71
1960	67	0,61	571	2,06	160	1,79	798	4,46
1970	38	0,37	380	2,22	136	3,13	554	5,72
1975	25	0,2	358	3	131	6,27	514	9,47
1980	28	0,15	284	3,13	112	8,3	424	11,58
1985	26	0,17	243	2,99	80	4,84	349	8
1990	30	0,22	138	1,54	55	2,11	223	3,87
1995	38	0,33	113	1,32	56	2,33	207	3,98
2000	38	0,47	110	1,27	61	2,74	209	4,48
2001	60	0,61	99	1,28	57	2,65	216	4,54
2002	65	0,7	97	1,37	55	2,51	217	4,58
2003	62	0,76	92	1,35	55	2,94	209	5,05

PAX : passagers

(Source : Ministère de l'équipement, DTMPL.)

La flotte contrôlée, correspond aux navires de commerce immatriculés dans un autre Etat que l'Etat du pavillon et dont la propriété relève d'intérêts français.
Au cours des dernières années, l'armement s'est développé au niveau des navires de services opérant sur des secteurs hautement concurrentiel : la pose et l'entretien de câbles sous- marins de télécommunication et le ravitaillement par navires spécialisés dits « supply », de plates- formes pétrolières off shore. Par ailleurs, un nombre très réduit d'armements étrangers exploite des navires sous pavillon français.

On estimait en 1982 à environ 410 le nombre de navires sous contrôle français (dont une vingtaine sous pavillons tiers). Au 1er janvier 1998, 86 navires se trouvaient sous pavillon étranger sur un total de 296 navires, ce qui représente une diminution de 28% du nombre de navires possédés par des intérêts français.
Environ 40% du volume de la flotte sous contrôle économique français arboraient le pavillon d'un Etat tiers, soit environ une centaine de navires contrôlés par des armateurs basés en France et leur appartenant ou affrétés pour une durée supérieure à un an.

En 1959, on comptait 43 550 navigants au commerce (9 930 officiers et 33 620 personnels d'exécution) ; ces effectifs ont décru dans les années 1960, mais seulement en ce qui concerne les personnels d'exécution pour se stabiliser en 1975, puis à partir de 1996.
Les effectifs en officiers ont baissé sensiblement à la fin des années 80 pour se stabiliser à partir de 1996.
Sur la période récente, le nombre des marins français a connu une nette mais brève augmentation en 1998 puis une stabilisation en 1999 pour s'établir autour de 9 315 marins (dont 2 851 officiers) recensés fin décembre 2001, auxquels s'ajoutent 1 000 à 2 000 emplois, souvent saisonniers dans les petits armements côtiers spécialisés dans le tourisme.

Les personnels d'exécution français sont essentiellement embarqués sur les navires inscrits au registre métropolitain et plus exactement sur les armements de la SNCM, de la Brittany Ferries et de SeaFrance. Le registre métropolitain emploie près de 60% des officiers français (dont 35% pour le registre Kerguelen) et plus de 85% des personnels d'exécution (dont 12% au registre Kerguelen).

Le « flag out » a eu pour effet de contribuer à réduire l'effectif à bord.
La Communication de la Commission Européenne (« Vers une nouvelle stratégie maritime ») soulignait que le dépavillonnement s'est traduit par 51 % de pertes d'emplois de navigants, une réduction de la flotte de 27 % et une réduction du nombre de navigants par navires de 22 %.
Le nombre total de ressortissants communautaires était en baisse de 40 % par rapport à 1985. Le nombre de ressortissants de pays tiers employés à bord des navires de l'Union européenne a augmenté pour sa part de 29 000 à 60 000 environ.
(*Communication de la Commission sur la formation et le recrutement des gens de mer du 6 avril 2001, COM/2001/188 final.)*

Les armements français ont eux aussi recours aux pavillons de libre immatriculation depuis les années 80, ce qui est assez tardif par rapport aux autres pays de l'OCDE, mais cela s'explique par le fait que les armements français bénéficiaient d'une situation réglementaire favorable ; il existait d'une part un monopole de pavillon pour le cabotage national et d'autre part une obligation d'assurer une capacité de transport pesant sur les navires transportant du pétrole sous pavillon national. Ces dispositions ont disparu ou restent désormais limitées.

À quelles conditions l'armement français peut-il avoir une pente de croissance positive comme ailleurs en Europe ?
Dans les armements modernes, le choix du pavillon est une décision de gestion de plus en plus banalisée qui dépend du secteur d'activité, de la culture de l'entreprise, des structures d'effectif et des exigences des

chargeurs. Le développement des exigences de sécurité et de sûreté donne un regain d'intérêt au pavillon national. Un développement sous pavillon tiers signifie également croissance de l'entreprise, évolution positive des emplois sédentaires et navigants, retombées sur la filière maritime et portuaire (assurances, banques, courtage, etc.). Selon M. Edouard BERLET, il faut prolonger le concept de « pavillon français » par celui de « place maritime France » qui peut permettre de fixer et développer de l'activité maritime à partir du territoire dans l'ensemble de ses composantes d'activité. (*Annales de l'IMTM 2002)*

Des armateurs continuent néanmoins à immatriculer leurs navires sous pavillon français, mais le plus souvent aux Kerguelen. Ainsi, le Maersk-Gironde, porte-conteneurs de 4018 EVP (dont 700 reefers) affecté à la ligne Extrême-Orient/Méditerranée, a été immatriculé aux TAAF et sa bénédiction s'est faite à Marseille le 2 septembre 2003 *(Journal de la Marine marchande du 5 septembre 2003)* et il en va de même pour le Maersk-Garonne. Mais les emplois français restent limités ; par exemple, en régime de croisière, Maersk Maritime emploiera vingt- quatre officiers français sur ses navires.
Le Limburg, pétrolier belge, initialement immatriculé sous pavillon luxembourgeois, appartenant au Groupe Euronav Luxembourg, filiale de la Compagnie Maritime Belge, a été immatriculé au pavillon français TAAF en septembre 2000. *(Le Marin du 11 octobre 2002)*

« Le secteur maritime est pour notre pays une activité essentielle, mais aussi une activité extrêmement fragile, c'est l'activité peut être la plus concurrentielle au monde de toutes les activités économiques. Dans ce marché, seuls les plus compétitifs survivent. » (*Philippe LOUIS- DREYFUS, Président de Louis- Dreyfus*).
Toutefois, il est essentiel que la France garde son pavillon, essentiellement pour quatre raisons : tout d'abord, pour assurer la sécurité et l'indépendance de l'approvisionnement du pays ; ensuite à des fins de défense ainsi que d'opérations d'aide humanitaire nécessitant

l'acheminement d'hommes et de matériel ; puis parce que la filière du transport maritime est indispensable à la filière portuaire , et enfin, parce que le maintien en nombre suffisant d'officiers et d'équipages français dont la compétence et l'expérience est reconnue tant au niveau français qu' au niveau mondial, est primordiale. *(« De la nécessité d'une grande politique de la Marine marchande » par Bernard CASSAGNOU, Capitaine au long cours, Docteur en Histoire de l'Université de Nanterre.*)

Pour terminer notre présentation de l'état de la flotte de commerce française, il semble nécessaire de rappeler quelques chiffres récents :

* En ce qui concerne les cargos et porte- conteneurs (*LE MARIN 13 août 2004*) :
- Pour la flotte de cargos polyvalents : trois navires ont quitté la flotte (l'Armorique, le Rachris et le Michel). Il y a eu une seule entrée, celle de la Paimpolaise, cargo d'une grande polyvalence.
L'Armorique (construit en 1994, immatriculé aux TAAF) de l'Agence Maritime de l'Ouest a été vendu à un armement allemand et est devenu en janvier 2004, l'Annemarie B sous pavillon d'Antigua.
Le Rachris (construit en 1976 et immatriculé à Madagascar) de la SCAC Marine Tamatave (Groupe Bolloré), qui naviguait au cabotage, a été cédé, au printemps 2004, à la Coastal Shipping Company Ltd, de Dubaï, qui l'a renommé Reef Comores, sous pavillon de la République Dominicaine.
Quant au Michel Delmas, (construit en1976, immatriculé aux Bahamas), il a été vendu pour démolition à la Chine.
- Pour les porte- conteneurs : La flotte des porte-conteneurs intégraux a augmenté d'une unité depuis le 1er juillet 2003 : solde entre quatre sorties (Kariba, Ville d'Antarès, Ville de Tanya et Ville de Virgo) et cinq entrées (CMA-CGM Bellini, CMA- CGM Chopin, CMA- CGM Mozart, Maersk-Garonne et Marfret Douce France).
Le Kariba (construit en 1982, immatriculé aux Bahamas) a été vendu pour démolition, n'ayant pas survécu longtemps à sa spectaculaire collision avec le Tricolor dans le Pas- de- Calais le 14 décembre 2002.

La CMA- CGM a vendu trois porte- conteneurs (Ville d'Antarès, Ville de Virgo et Ville de Tanya) qui étaient immatriculés aux TAAF à des sociétés du Groupe Zodiac Maritim Agencies, de Londres, filiale du conglomérat d'origine israélienne Ofer.
Sept porte- conteneurs ont pris un nouveau nom au cours de l'année passée, sans changer d'armateur, quatre à la CMA- CGM et trois chez Delmas.
Au chapitre des mises en service figurent cinq unités dont trois à la CMA-CGM, un chez Maersk et un chez Marfret. Il s'agit du CMA- CGM Bellini, mis en service sous pavillon des Bahamas en mars 2004 et des CMA-CGM Chopin et Mozart aux TAAF, entrés en flotte en mai et juin 2004.
Selon les prévisions de l'armement, ils seront suivis des CMA-CGM Rossini et Puccini en septembre sous registre TAAF, puis du CMA-CGM Strauss en septembre 2004 et enfin du bahamien CMA-CGM Wagner en novembre 2004.
Le porte- conteneurs de taille panamamax (4 300 EVP) Maersk Garonne a été livré fin juillet 2003 à Maersk Maritime, filiale de Maersk France.
Quant à Marfret, il a pris livraison le 26 mai 2004 du Marfret Douce France.
En revanche, aucun changement n'est intervenu dans la flotte des porte-conteneurs rouliers qui reste composée de huit unités, toutes contrôlées par Delmas.

*En ce qui concerne la flotte des transbordeurs et rouliers : (*LE MARIN 6 AOUT 2004)*
Les navires pris en compte sont ceux qui assurent le transport de passagers ou de fret ; la flotte de service (remorquage,offshore,…) ne figure pas dans ce bilan.
Ces listes comprennent en principe toutes les unités de plus de 200 tonneaux de jauge brute immatriculées sous pavillon français, même appartenant à des intérêts étrangers, ainsi que les navires contrôlés par des armateurs français mais sous pavillon étranger. Les navires affrétés ne sont pas inclus dans les tableaux, sauf lorsqu'il s'agit d'affréter coque- nue à long terme.

Le nombre de transbordeurs et rouliers en flotte est de 84 au 1er juillet 2004 contre 83 au 1er juillet 2003.

- Pour les transbordeurs : cette année il y a eu une augmentation d'une unité. On a enregistré 2 nouveaux arrivants : le Pont Aven pour la Brittany Ferries et le Mega Express Three chez Corsica Ferries et un sortant chez Brittany Ferries, l'ancien Quiberon.

- Pour les transbordeurs à grande vitesse : la flotte demeure cette année à onze navires, mais il faut savoir que le NGV Asco de la Société Nationale Maritime Corse Méditerranée est en vente.

Entrée en service des Victor Hugo (ex norvégien Salten) en août 2003 et le Martin Marle (ex français Aremiti).

- Pour les rouliers : la flotte a diminué d'une unité puisqu'il y a eu trois sorties (Clipper Cayenne, Southern Trader et Transpol I) et deux entrées (Breuil et Ville de Bordeaux).

Le Clipper Cayenne (TAAF) du groupe Viking a été vendu début 2004 à un armement turc et renommé Aslihan I sous pavillon turc.

Le Southern Trader (Bahamas) a été cédé en août 2003 à la Fast Line appartenant au groupe libanais John Khayat and co.

Les deux navires rouliers figurant aux entrées sont liés à la logistique de l'avion Airbus A 380. Il s'agit du Ville de Bordeaux qui embarque à Hambourg, Mostyn, Cadix et Saint- Nazaire les éléments de l'avion fabriqués dans différentes usines participant au programme et les amène à Pauillac, et du Breuil, premier des deux rouliers fluviaux- maritimes dont le rôle consiste à transporter ces éléments de Pauillac à Langon, sur la Garonne.

- Pour les rouliers mixtes : la flotte des rouliers mixtes, c'est- à- dire de transbordeurs présentant un forte capacité de transport de fret par rapport au nombre de passagers transportés, est demeurée stable, sans aucun changement.

*Enfin, pour la flotte immatriculée Outre- mer :

Il n'y a pas eu de modification pour la flotte immatriculée en Nouvelle-Calédonie.

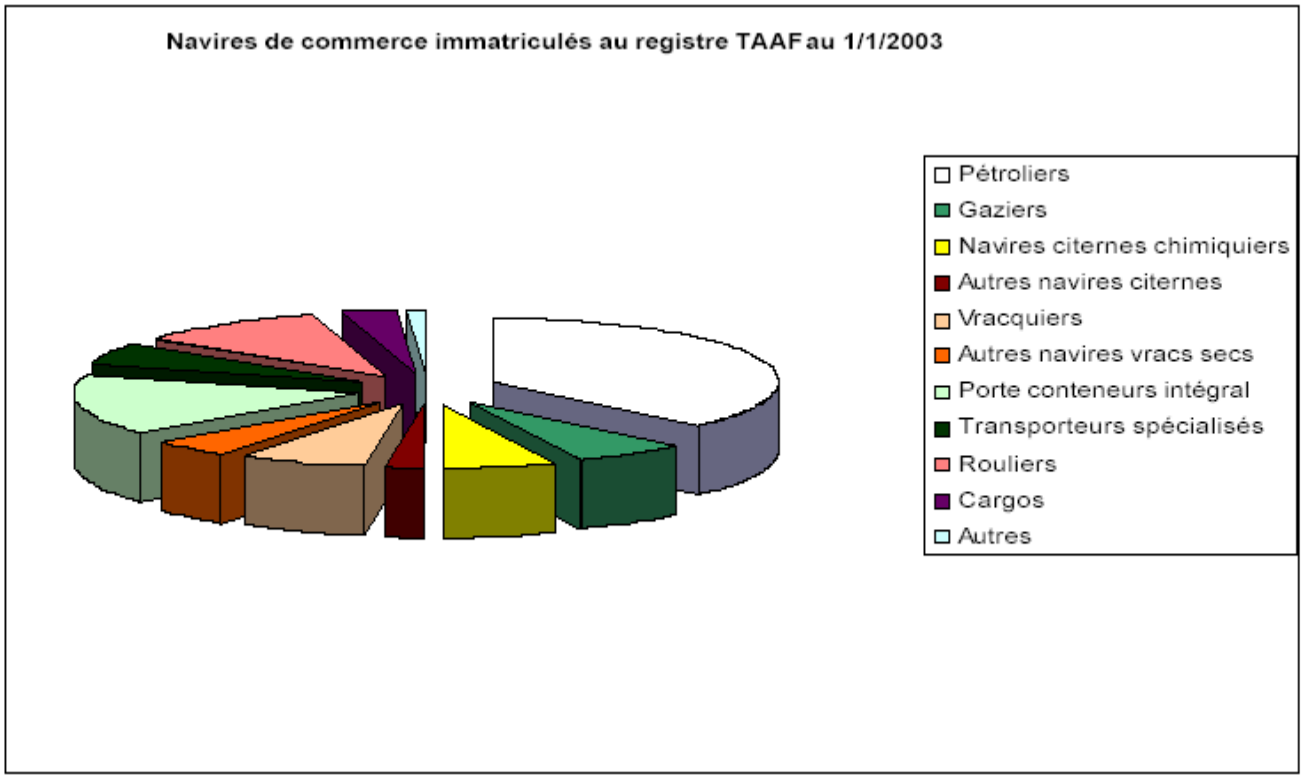
En revanche, en Polynésie Française, l'année 2003 a vu trois sorties compensées par trois entrées.

Au 1er janvier 2003, le registre Kerguelen, créé en 1987, comprenait 94 navires de commerce de plus de 200 tonneaux de jauge brute. Il s'agit essentiellement de pétroliers, de porte-conteneurs mais on y trouve également des rouliers et des transporteurs spécialisés comme l'indiquent les éléments ci-joints.

Navires de commerce de plus de 200 tonneaux immatriculés au registre TAAF

(Source DTMPL)

Pétroliers	35	*37,23%*
Gaziers	6	*6,38%*
Navires citernes chimiquiers	6	*2,13%*
Autres navires citernes	2	*2,13%*
Vracquiers	7	*7,45%*
Autres navires vracs secs	4	*4,26%*
Porte conteneurs intégral	15	*15,96%*
Transporteurs spécialisés	5	*5,32%*
Rouliers	10	*0,64%*
Cargos	3	*3,19%*
Autres	1	*1,06%*
Total	94	



Après avoir décrit l'état de la flotte française, examinons les pavillons bis.

CHAPITRE II – LES PAVILLONS BIS EXISTANT

En France, il existe quatre pavillons bis selon le Ministère de l'Equipement et des Transports.
Le plus connu est le pavillon bis des Terres Australes et Antarctiques Françaises, qui souffrant de son manque d'attrait, pourrait prochainement être remplacé par le Registre International Français.
Viennent ensuite les pavillons bis de Wallis et Futuna (situé à Mata Utu), de la Polynésie Française (situé à Tahiti) et celui de Nouvelle- Calédonie (situé à Nouméa). Tous trois sont ouverts aux navires de plaisance.

SECTION 1- LE PAVILLON DES TERRES AUSTRALES ET ANTARCTIQUES FRANCAISES : LE « PAVILLON KERGUELEN »

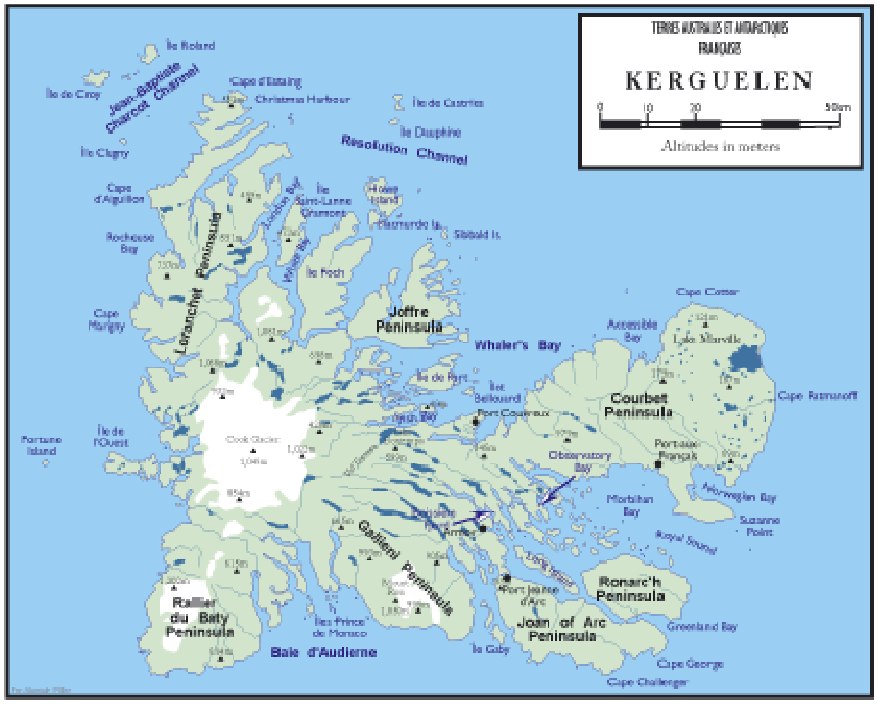
En juillet 1978 dans « les Échos » parut un article suggérant la création d'un pavillon français bis, décrivant l'impasse dans laquelle la France se trouvait et suppliant que l'on préserve l'avenir en s'adaptant à un nouveau schéma auquel la quasi-totalité des armements étrangers s'était ralliée. Ce n'est qu'une dizaine d'années plus tard que la justesse de cette analyse fut reconnue.

Au début des années 1980, la France a tenté de sauver sa Marine marchande et c'est alors que M. Ambroise GUELLEC, secrétaire d'État à la Mer, a annoncé un plan afin d'améliorer la compétitivité de ce secteur d'activités. La finalité d'un tel plan était d'éviter que certains armateurs français ne privilégient des pavillons étrangers, dits de complaisance, car ils y trouvaient des conditions d'exploitation très favorables, mais encore de garder une flotte suffisante pour maintenir l'indépendance de la France. Cette décision n'était pas une décision isolée puisqu'en Europe, la plupart des grands pays maritimes avaient réagi de la même manière.

Ce n'est qu'en 1986 que fut créée l'immatriculation aux Kerguelen dans l'espoir de sauver un certain nombre de navires français et de permettre à certains armements de « garder la tête hors de l'eau » pour un temps.
Quoi qu'il en soit le nombre de marins français naviguant sous pavillon français ou pavillon bis est passé de 45 000 en 1960 à moins de 10 000 à ce jour. (*Pierre JOURDAN- BARRY, de l'Académie de Marine, in La Revue Maritime n° 458, janvier 2001, dossier « le pavillon national »*)
La mise en place d'un tel « pavillon » ne se fit pas sans douleur et sans heurts.

L'étude que nous proposons ci- après de ce pavillon bis s'efforcera de mettre en relief tant les avantages que peut présenter une telle immatriculation par rapport au registre métropolitain, que ses effets et les critiques qui ont pu être faites quant à son manque de compétitivité et d'attractivité sur le plan international.

I – LOCALISATION DES TERRES AUSTRALES ET ANTARCTIQUES FRANCAISES :



L'Archipel des Kerguelen (appelé également Iles de la Désolation) d'une superficie de 7 000 km², soit un peu moins que la Corse, réunit une multitude d'îlots autour de la Grande Terre que dominent le Mont Ross à 1 850 mètres d'altitude ainsi que le glacier Cook.

Ces îles ont été découvertes par Yves Joseph de Kerguelen de Trémarec le 2 décembre 1772.

En raison de la présence d'eaux froides venant de l'Antarctique, les étés sont sans chaleur et les hivers doux, avec des précipitations fréquentes et abondantes. Kerguelen est également caractérisé par la violence constante des vents qui y sévissent, soufflant fréquemment à 150 km/h, avec des pointes à 200 km/h, voire plus.

Créée de façon permanente en 1949, dans la baie du Morbihan sur la rive nord, la base de Port-aux-Français compte un peu plus de cinquante bâtiments à usage d'habitation, d'ateliers ou de laboratoires. La base héberge environ soixante personnes pendant l'hivernage et accueille plus d'une centaine de personnes pendant l'été austral.

La base Dumont D'Urville, base permanente, créée en 1958 près du pôle magnétique sud, sur l'Ile des Pétrels de l' Archipel de Pointe –Géologie, regroupe des chercheurs et des techniciens, et est gérée partiellement par l'Institut Français pour la recherche et la technologie polaires. Une autre base permanente est située sur l'Ile de la Possession : créée en 1964, elle abrite 17 personnes. Saint-Paul, île découverte en 1559 par les Portugais, est soumise à des vents violents quasi permanents, les « quarantièmes rugissants ». (*Source : « Les pavillons bis en Europe », mémoire de Séverine d'ALENCON-AILHAUD*)

II- LES TEXTES RELATIFS AU « PAVILLON » BIS DES TERRES AUSTRALES ET ANTARCTIQUES FRANCAISES

A- LES TEXTES CREATEURS

C'est par un arrêté du 17 juin 1986 que M. Ambroise GUELLEC, Secrétaire d'État à la Mer, a instauré un registre dérogatoire d'immatriculation dans les Terres Australes et Antarctiques Françaises, où le Code du travail maritime n'était point applicable. (Cependant ce texte fut abrogé suite aux vives réactions syndicales qu'il avait suscitées et c'est alors qu'un décret du 20 mars 1987 (*décret n° 87-190 du 20 mars 1987, J.O. du 24 mars 1987 page 3312*) fut pris pour apporter des précisions et notamment les conditions juridiques et sociales de l'immatriculation Kerguelen.)
Quatre arrêtés du 20 mars 1987 complétèrent le décret du même jour (*Journal Officiel du 20 mars 1987 pages 3312 et suivantes*).

La législation applicable aux TAAF résulte de la loi n° 55-1052 du 6 août 1955 et de son décret d'application n° 56-935 du 18 septembre 1956, qui définissent le statut et l'organisation administratifs des TAAF. S'applique également la loi n° 52-1322 du 15 décembre 1952, qui met en place le Code du travail dans les Territoires d'Outre-mer.

Le registre est régi tant par le décret du 21 décembre 1911 sur la Marine marchande d'Outre-mer que par le décret n° 60 - 600 du 22 juin 1960 relatif aux navires immatriculés dans un Territoire d'Outre-mer de la République.
Un règlement d'administration publique du 22 juin 1960 avait permis l'immatriculation de navires dans les Territoires d'Outre-mer, puisque le Code du travail maritime ne s'y appliquait pas.
Ces deux textes concernent notamment les conditions d'immatriculation du navire ; les conditions de francisation et de jaugeage ainsi que l'application aux navires immatriculés dans les Territoires des règles concernant les marques extérieures d'identité des navires, la police du pavillon et celles relatives à la navigation.
C'est l'arrêté ministériel du 17 juin 1986 qui a fixé à 25 % le nombre minimal de membres de l'équipage de nationalité française. Le décret n° 87-190 du 20 mars 1987 relatif à l'immatriculation et à l'armement des navires dans le territoire TAAF, quant à lui, abroge le décret de 1960 et rend alors applicable au Territoire le décret n° 67-432 du 26 mai 1967 concernant les effectifs à bord des navires de commerce, de pêche et de plaisance.

Enfin des arrêtés et une circulaire d'application du 20 mars 1987 définissent les catégories de navires autorisés à s'immatriculer au registre TAAF et fixent également à 25 % la proportion de marins français composant l'équipage.

Cependant un nouvel arrêté du 10 avril 1990 a augmenté ce taux, le portant à 35 % dans la plupart des cas.

Si ces textes créèrent l'immatriculation aux Terres Australes et Antarctiques Françaises, ils ne sont pas les seuls et uniques en l'espèce, c'est pourquoi il

semble opportun de citer les autres textes, plus particuliers également applicables.

B- LES AUTRES TEXTES PLUS PARTICULIERS :

Des textes spécifiques sont également applicables au « pavillon Kerguelen », tels que :

- la loi n° 83-851 du 5 juillet 1983, modifiée sur la sauvegarde de la vie humaine en mer, l'habitabilité à bord des navires et la prévention de la pollution (*ainsi que ses textes d'application à savoir le décret n° 84-810 du 30 août 1984 ; l'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires ; l'arrêté du 22 juin 1998 relatif aux responsabilités des compagnies et de l'équipage*) ;
- le Code des pensions des marins qui traite de l'affiliation des marins embarqués sur des navires immatriculés aux TAAF ;
- le nouvel article 123 de la loi du 13 décembre 1926 portant actualisation du Code du travail maritime (*introduit par l'article 32 de l'ordonnance n° 98-522 du 24 juin 1998 portant actualisation et adaptation du droit du travail dans les Territoires et les collectivités d'Outre-mer*) , renvoie à l'article L. 724-1 alinéa 3 et désigne les autorités habilitées à constater les infractions au régime du travail applicable aux personnels embarqués sur les navires immatriculés dans un Territoire d'Outre-mer, faisant escale dans un port d'un département français ou à Saint-Pierre-et-Miquelon;
- le nouvel article 26-1 de la loi n° 96-151 du 26 février 1996 relatif aux transports (*introduit par l'article 33 de l'ordonnance n° 98-522 du 24 juin 1998*), qui confie l'inspection des personnels embarqués sur des navires immatriculés aux TAAF au chef du service des Affaires Maritimes des TAAF et aux agents assermentés placés sous son autorité, qui exercent les pouvoirs dévolus à l'inspection du travail et des lois sociales d'Outre-mer par le code du travail d'Outre-mer ;

- l'arrêté de l'Administrateur supérieur des TAAF n° 22 du 10 juin 1996, qui exige dans les TAAF un certificat médical d'attitude à la navigation maritime ;
- les textes concernant les mesures de soutien à la flotte de commerce et relatifs au GIE fiscal, au remboursement de la taxe professionnelle maritime et des contributions sociales patronales ;
- 21 des 43 conventions maritimes de l'Organisation Internationale du Travail, ratifiées à ce jour par la France (*Conventions n°8,9, 15, 16, 22, 23, 53, 68, 69, 73, 74, 87, 92, 98, 108, 111, 133, 134, 146 et 147)* ;
- la convention de l'Organisation Maritime Internationale de 1978 amendée en 1995 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (Convention STCW 78) ;
- L' « instruction provisoire » n° 56 GM/1 du 3 mai 1996, de la Direction des Affaires Maritimes et des gens de mer, qui a fixé les règles de l'application aux marins étrangers des conditions d'emploi en vigueur à bord des navires immatriculés dans le territoire des TAAF. *(« L'avenir de la flotte de commerce : une démarche collective » par Jean-Yves HAMON et Jean-Claude DUBOIS*).

Après l'annulation par le Conseil d'Etat des fondements de l'immatriculation aux Kerguelen, le législateur est intervenu pour régulariser la situation.

C- LE FONDEMENT TEXTUEL ACTUEL DU PAVILLON DES TERRES AUSTRALES ET ANTARCTIQUES FRANCAISES

La loi du 26 février 1996 (*loi n° 96-151 du 26 février 1996, article 26*) relative aux transports a donné une nouvelle base légale au registre d'immatriculation aux Terres Australes et Antarctiques Françaises, suite à l'annulation du décret du 20 mars 1987 (*Décret n° 87-190 du 20 mars 1987 relatif à l'immatriculation et à l'armement des navires dans le territoire de TAAF)* par le Conseil d'État, réuni en Assemblée Plénière le 27 octobre 1995.

Par cette loi, les conditions d'immatriculation des navires aux TAAF sont revues en ce qui concerne les conditions d'accès à ce registre et les conditions d'armement relatives à la composition de l'équipage Ainsi l'article 26 du chapitre IV de la Loi du 26 février 1996 relative aux transports : (*chapitre IV, dispositions relatives à l'immatriculation des navires au Territoire des Terres Australes et Antarctiques Françaises*) dispose :

« Sont immatriculés, à la demande de l'armateur, dans le ressort des terres Australes et antarctiques françaises :

1/les navires de commerce, de pêche et de plaisance qui font une touchée au moins une fois par trimestre et dont l'armement y dispose de son siège ou d'une agence ;

2/les autres navires appartenant à des classes définies par voie réglementaire, en fonction de leurs caractéristiques techniques ou de leur mode d'exploitation, à condition qu'ils ne fassent pas de touchées exclusivement dans les ports de France métropolitaine.

Les marins embarqués sur les navires immatriculés dans le Territoire des Terres Australes et Antarctiques Françaises doivent être français dans une proportion minimale définie par voie réglementaire en fonction des caractéristiques techniques du navire ou de leur mode exploitation. Le capitaine ainsi que l'officier chargé de sa suppléance doivent être français. » (*Loi n° 96-151 du 26 février 1996, Journal Officiel de la République française du 27 février 1996 pages 3094 et suivantes, Revue SCAPEL janvier février mars 1996 page 3*)

Le décret n° 97-243 du 14 mars 1997 définit les classes de navires concernées :

« 1/les navires utilisés exclusivement à des travaux maritimes ou à des activités d'exploitation pétrolière, qui ne sont pas exploités dans la zone économique exclusive ou sur le plateau continental français ;

2/les navires de commerce exploités en transports à la demande, en transports de ligne régulière, à l'exception des navires transportant des passagers et des navires faisant des touchées exclusivement dans les ports de France métropolitaine. »

III- LE PROBLEME DES FONDEMENTS JURIDIQUES DE L'IMMATRICULATION AUX TERRES AUTRALES ET ANTARCTIQUES FRANCAISES

De manière consécutive à la création de l'immatriculation aux TAAF, le syndicat CGT des gens de mer a alors mis en doute la légalité de ce pavillon bis et saisi le Conseil d'État de sa contestation relative à la compétence du Gouvernement pour déterminer les conditions d'armement et d'immatriculation dans les TAAF, en reprochant à ce dernier d'instituer un régime dérogatoire de nationalité dans ce territoire, de passer outre le fait que l'immatriculation des navires relève du domaine législatif et enfin de créer un privilège de nationalité au profit des Français, qui relèverait lui aussi de la compétence législative. (*Source : Mémoire de S. d'Alençon, « Les pavillons bis en Europe », Bibliothèque du CDMT)*

Par un arrêt du 27 octobre 1995, suivant l'avis donné par le Commissaire du Gouvernement, le Conseil d'État, en Assemblée Plénière, a annulé le décret du 20 mars 1987 et ses textes d'application (*les quatre arrêtés ainsi que la circulaire du même jour*) en considérant, « qu'eu égard en particulier aux conditions auxquelles les dispositions précitées de l'article 3 du décret subordonnent la possibilité qu'ont les armateurs d'immatriculer leurs navires dans ce territoire, le décret attaqué a entendu en réalité modifier les champs d'application respectifs du Code du travail maritime et du Code du travail d'Outre-mer, que cette mesure, en vertu des articles 34, 37 et 74 de la Constitution, ne peut légalement être édictée par décret. » (*Conseil d'État. Assemblée. 27 octobre 1995. D.M.F 1995 pages 893 et suivantes. Conclusions RFDA 1 juin 1996 pages 415 et suivantes*).
Cette mesure ne relevait donc pas du décret mais de la loi.

Ainsi la moitié des deux- cent et quelques navires français, en attendant une régularisation de leur situation, navigueront dans l'illégalité et leurs 1500 marins et officiers seront soustraits au Code du travail maritime : « les voilà maintenant hors du droit !!! » selon M. Denis BROUSSOLLE, Professeur

à la Faculté de Droit de Dijon. (*Bulletin des Transports et de la Logistique du 29 janvier 1996*)

Est ensuite intervenue une loi du 26 février 1996 sur les transports qui, dans son chapitre IV du Titre premier, définit les règles relatives à l'immatriculation de navires en territoire des Terres Australes et Antarctiques Françaises (*loi n° 96-151 du 26 février 1996, Journal Officiel du 27 février 1996 pages 3094 et suivantes*).

IV- LES CONDITIONS D'IMMATRICULATION AUX TERRES AUSTRALES ET ANTARCTIQUES FRANCAISES

A- LES CATEGORIES DE NAVIRES ADMIS AU REGISTRE DES TAAF

Le registre TAAF est ouvert aux navires de pêche, de plaisance professionnelle et, selon les modalités fixées par le décret du 14 mars 1997, aux navires exclusivement utilisés à des travaux maritimes ou à des activités d'exploitation pétrolière en dehors des eaux sous juridiction française, aux navires de commerce exploités à la demande ou en transport de ligne régulière, à l'exception des navires de passagers et des navires faisant des touchées exclusivement dans les ports de France métropolitaine, ainsi qu'aux navires de charge soumis à la concurrence internationale. Peuvent s'y immatriculer les navires transporteurs de vracs secs et de liquides, les porte-conteneurs et les navires de services et de travaux (« off-shore »), sauf si ces mêmes navires font des touchées exclusivement dans les ports de la métropole, ainsi que les navires à passagers. (*Journal de la Marine marchande du 3 mars 2000*).

C'est la loi du 26 février 1996 qui, dans son article 26, fixe les conditions d'accès au registre des TAAF, ainsi « Sont immatriculés à la demande de l'armateur dans le ressort du territoire des TAAF : les navires de commerce, de pêche, de plaisance qui font une touchée au moins une fois par trimestre et dont l'armement dispose d'un siège ou d'une agence ; et les autres navires appartenant à des classes définies par voie réglementaire, en fonction de leurs caractéristiques techniques ou leur mode d'exploitation, à condition qu'ils ne fassent pas de touchées exclusivement dans les ports de France métropolitaine. ».

Cette loi n'a rien changé au système antérieur. (*Mémoire de Séverine d'Alençon- Ailhaud*).

Seul est modifié l'article 23 du Code du travail maritime ; désormais les membres de l'équipage devront être français ou « ressortissants d'un État membre de la Communauté Européenne ou s'agissant de navires armés au commerce ou à la plaisance, d'un État partie à l'accord sur l'Espace Economique Européen ». Néanmoins « exception est faite pour le capitaine et l'officier chargé de suppléance » (*M. Pierre BONASSIES, le droit positif français en 1996, DMF février 1997 page 5*), mais rien n'est précisé quant aux règles qui seront appliquées au reste de l'équipage des navires immatriculés aux TAAF.

Il s'agit donc d'une navigation internationale, sans lien avec les Terres Australes et Antarctiques Françaises. Le législateur retient un lien fictif entre le navire et le port d'attache : un navire sans attache réelle.

B- LA FRANCISATION ET LA PROCEDURE D'IMMATRICULATION

1- LA FRANCISATION DU NAVIRE :

La francisation est la procédure permettant l'attribution du pavillon français. Elle suppose la justification des conditions de fond requises, le paiement du droit de francisation et de navigation, la délivrance de l'acte de francisation. L'Acte de navigation de l'An I de la Révolution française exigeait la construction du navire en France ou sa prise à l'ennemi.

La loi n° 96-151 du 26 février 1996 relative aux transports est intervenue pour communautariser le pavillon français et s'efforcer aussi de l'adapter à l'internationalisation du travail maritime. Ainsi, elle modifie la loi du 3 janvier 1967 portant statut des navires et autres bâtiments de mer, l'article 219 du Code des Douanes, ainsi que l'article 3 du Code du travail maritime.

Francisation, immatriculation et composition des équipages sont soumises aux principes d'égalité de traitement des ressortissants communautaires. En réalité, le législateur tire en 1996 les conséquences de l'arrêt de la Cour de Justice des Communautés européennes du 4 avril 1974 et anticipe un nouvel arrêt de cette même Cour du 7 mars 1996 constatant les manquements français (*DMF 562 page 752*) en s'efforçant également de tenir compte de l'arrêt de l'Assemblée du Conseil d'Etat du 27 octobre 1995 annulant le décret et les arrêtés du 20 mars 1987 organisant l'immatriculation des navires aux Terres Australes et Antarctiques Françaises. Néanmoins cette légalisation de l'immatriculation des navires ne répond pas aux arguments du Conseil d'État qui portaient sur les compétences législatives relatives à la modification des règles applicables à l'équipage.

Par les articles 1er et 2ème de la loi du 26 février 1996 modifiant la loi du 3 janvier 1967 portant statut des navires et autres bâtiments de mer et l'article 219 du Code des douanes, pour être francisé, un navire doit appartenir pour moitié au moins à des ressortissants communautaires, ou pour le tout à des sociétés ayant leur siège en France ou sur le territoire communautaire. Concernant les sociétés, les conditions sont plus exigeantes vis-à-vis des dirigeants sociaux qui doivent être des ressortissants communautaires. Le siège social de la société peut être situé hors de la Communauté européenne à condition qu'il existe une convention bilatérale de réciprocité conclue entre la France et cet État, et que le navire soit exploité à partir d'un établissement stable situé sur le territoire français. Cette communautarisation de francisation est étendue à l'affrètement coque- nue d'un navire.

2- L'IMMATRICULATION DU NAVIRE

L'immatriculation dans un port français est un préalable à la francisation Le lieu d'immatriculation d'un navire est son port d'attache. (*DMF Décembre 1996- La francisation à l'épreuve du droit communautaire par Patrick CHAUMETTE*).

La demande d'immatriculation doit être présentée par l'armateur, et adressée à l'Administrateur supérieur des TAAF, ainsi qu'au Ministre délégué chargé de la Mer. Pour accompagner sa requête, l'armateur doit joindre une copie de l'acte de francisation ; une proposition de rattachement du navire à un quartier des Affaires Maritimes correspondant au Centre de Sécurité rattaché ; une demande de certificat de nom, si le navire est sur le point d'être importé (si le navire est importé, un numéro sera attribué par le DSI (Département des Systèmes d'Information des Affaires Maritimes et des Gens de mer) ; des renseignements techniques sur le navire ; des renseignements sur le propriétaire et l'exploitant ; des renseignements économiques sur le trafic effectué ou envisagé, pour lequel l'immatriculation est demandée ; des renseignements sur les conséquences sociales pouvant résulter de l'immatriculation ; une proposition de décision d'effectif avec le nombre de marins précisé.

Une fois tous ces renseignements collectés, l'Administrateur des Terres Australes et Antarctiques Françaises demande l'avis du Ministre délégué.

Si cet avis est positif, l'Administrateur en informe l'armateur.

À défaut, des négociations pourront intervenir entre le Gouvernement, les syndicats et l'armateur.

Une fois un compromis trouvé, l'Administrateur établit la fiche d'immatriculation du navire et une fois le navire immatriculé aux Kerguelen, l'indicatif à deux lettres du service de rattachement est modifié et devient « FK ».

La loi française du 26 février 1996 organise le dédoublement de l'immatriculation du navire ; dans la mesure où elle n'est pas expressément

applicable aux Territoires d'Outre- mer, ceux-ci restent soumis à la loi du 3 janvier 1967, non modifiée (*Selon Patrick CHAUMETTE.*)

Ce dédoublement peut s'expliquer par l'extériorité de ces territoires vis- à-vis du droit communautaire ; ils ne sont pas soumis à l'exigence de l'égalité de traitement des ressortissants communautaires.

Les pays et territoires d'Outre mer sont hors du champ d'application du droit communautaire en vertu de l'article 135 du Traité de Rome (interprétation confirmée par la jurisprudence de la Cour de Justice de Luxembourg (*CJCE 12 décembre 1990 KAEFER et PROCACCI, affaire C100/89, JOCE n°C 12 du 18 janvier 1991*)).

En revanche, les Pays et Territoires d'Outre- mer sont soumis au régime d'association de l'article 227 §3 et de la Quatrième partie du Traité de Rome. Ainsi ces territoires ne sont pas soumis au respect du principe d'égalité de traitement des ressortissants communautaires, même si les habitants sont eux- mêmes des ressortissants communautaires.

Si le droit communautaire interdit toute discrimination entre les ressortissants communautaires, en matière de propriété du navire, de direction des sociétés commerciales ou de travail, il n'interdit pas que les membres imposent une exigence de lien substantiel entre le navire et l'Etat du pavillon.

Il en résulte dans la loi française la notion d'établissement stable d'exploitation et d'utilisation du navire, notion conforme au Droit maritime international, tant au regard de la Convention de Genève de 1958 sur la Haute Mer que de la Convention des Nations Unies de 1982 sur le Droit de la Mer. Elle résulte également de la Convention de la CNUCED du 8 février 1986 relative aux conditions d'immatriculation des navires : l'immatriculation d'un navire suppose un lien réel entre l'État, le navire et le propriétaire ou l'exploitant.

L'établissement stable d'exploitation et d'utilisation du navire doit être compris comme le lieu d'où partent les instructions concernant la gestion économique du navire.

Si les Etats membres peuvent refuser l'immatriculation faute d'un établissement stable suffisant, ils devront justifier leur refus.
Néanmoins, l'égalité de traitement en matière d'immatriculation des navires et de composition des équipages ne conduit pas à une harmonisation des législations internationales.

V- L'EQUIPAGE :

A- LE PRINCIPE :

Au départ, l'article 2 du décret du 20 mars 1987 (*Journal Officiel du 24 mars 1987*) visait la répartition des nationalités à bord des navires : l'équipage pouvait être pour partie étranger, mais il ne pouvait y avoir moins de 25 % de nationaux, parmi lesquels quatre officiers au moins (pour les navires affectés aux travaux maritimes, il pourra n'y avoir que deux officiers français.). L'arrêté d'avril 1990 (*Journal Officiel du 12 avril 1990*) a augmenté pour certaines catégories les 25 % en 35 %. Néanmoins cette proportion de 25 % reste fixée pour les navires exclusivement utilisés à des travaux maritimes ou des activités d'exploitation pétrolière hors de la zone économique exclusive ou sur le plateau continental, et pour les navires de commerce exploités à la demande, sauf ceux effectuant des liaisons entre ports métropolitains ou ports de départements d'Outre-mer.
(La circulaire intervenue le 29 août 1990 relative à la qualification de l'équipage, ajoute que le personnel navigant doit être titulaire d'un titre correspondant à la fonction exercée, et pour les officiers de nationalité étrangère, ces derniers doivent être titulaires d'un brevet correspondant aux fonctions qu'ils exercent et posséder un titre équivalent au brevet des officiers français, et conformément aux dispositions de la Convention STCW de 1978, être en possession d'un document en anglais précisant les prérogatives attachées au brevet.) (*Source : mémoire S. d'Alençon*)

L'article 3 de la loi du 26 février 1996 (*Loi n° 96-151 du 26 février 1996, Journal Officiel de la République Française du 27 février 1996 pages 3094 et*

suivantes, Revue SCAPEL janvier février mars 1996 page 3) modifie l'article 3 du Code du travail maritime : « A bord des navires battant pavillon français, le capitaine et l'officier chargé de sa suppléance doivent être français. Les autres membres de l'équipage doivent être ressortissants d'un Etat de la Communauté européenne ou d'un Etat partie à l'accord sur l'Espace Economique Européen, dans une proportion minimale fixée par arrêté du ministre chargé de la Marine marchande, en fonction des caractéristiques techniques des navires ou de leur mode d'exploitation. »

Mais si l'article 26 de la loi du 26 février 1996 précise les conditions d'accès au registre et fixe le cadre des conditions d'armement relatives à la composition de l'équipage, Jacques BONNAUD souligne, à l'époque, qu'en l'absence de décrets, « les navires français ou « dits français » pourront avoir autant de nationalités différentes à bord que de membres d'équipage, avec les problèmes de communication que cela implique, problèmes bien connus pour les navires battant pavillons dits de complaisance ». Ceci n'est peut-être pas le meilleur moyen de renforcer la sécurité en mer, deuxième objectif de la loi du 26 février 1996. (*Revue SCAPEL avril mai et juin 1996, actualité du droit maritime national, textes et jurisprudence par Jacques BONNAUD page 82*)

A ce jour, le décret d'application de la loi de 1996, relatif au pourcentage minimum de marins français n'a pas été publié : les normes fixées antérieurement (35% selon l'arrêté du 1er avril 1990 modifiant l'arrêt du 20 mars 1987) dans le décret de 1987, soit 35% des effectifs, continuent à s'appliquer dans les faits sur la base d'un consensus informel.

Enfin, afin de maintenir dans l'équipage sous « pavillon » Kerguelen, un maximum de marins français, l'État accepte de prendre en charge une partie des cotisations sociales à concurrence de 70 % de l'effectif.

Le 13 mars 2002, Jean-Claude GAYSSOT, présentait au Conseil des Ministres un projet d'ordonnance sur l'adaptation des conditions d'armement des navires immatriculés au registre des TAAF. La voie de la négociation serait alors utilisée entre les différents partenaires sociaux dans l'entreprise, pour définir la proportion minimale de marins français

embarqués sur des navires TAAF, afin de favoriser l'accroissement tant du nombre de navires arborant le pavillon français que de marins français au sein de ces entreprises. Cette ordonnance fut publiée au Journal Officiel du 16 mars 2002 (*page 4788*). Dans son article premier, elle dispose: « le dernier alinéa de l'article 26 de la loi du 26 février 1996 susvisée est remplacé par les dispositions suivantes : l'équipage des navires immatriculés dans le Territoire des Terres Australes et Antarctiques Françaises doit être composé d'une proportion minimale de marins embarqués de nationalité française. Cette proportion est fixée par décret en Conseil d'État, en fonction notamment des caractéristiques techniques des navires ou de leur mode d'exploitation. Le capitaine ainsi que l'officier chargé de sa suppléance doivent figurer parmi les marins embarqués de nationalité française. » (*Journal de la Marine marchande du 22 mars 2002*)
« Toutefois, un accord entre les chefs d'entreprise et les organisations syndicales représentatives de l'entreprise ou, à défaut, les délégués du personnel peut fixer une proportion différente de celle mentionnée ci-dessus, dans les conditions et les limites fixées par décret en Conseil d'État. » (« Un esprit fin note que depuis la parution de cette ordonnance, la loi du 26 février 1996 est encore moins applicable qu'avant car il manque maintenant deux décrets en Conseil d'État et non plus un seul (celui du premier paragraphe étant en cours d'élaboration depuis… 1996 !, (*Michel NEUMEISTER, Journal de la marine marchande du 22 mars 2002*).

En mai 2002, Jean-Claude GAYSSOT signait une ordonnance qui permettrait une redéfinition de registre Kerguelen. Ce texte satisferait pleinement les armateurs puisque le nombre de navigants français passerait de 35 % par navire à 35 % par compagnie. *(Le marin du 17 mai 2002*).

B – JURISPRUDENCE IMPORTANTE SUR LA COMPOSITION DES EQUIPAGES DES NAVIRES IMMATRICULES AUX TAAF

Très récemment, la Cour de Cassation a rendu un arrêt important sur la nationalité du Capitaine, arrêt qui semble dans la droite ligne de la jurisprudence communautaire sur le sujet, ce qui n'est pas sans causer quelques inquiétudes.

Le 23 juin 2004, la Cour de Cassation a rendu un arrêt remettant en cause le privilège de nationalité que la France conservait au profit du capitaine et du second chargé de sa suppléance. Etait en cause l'application à la nationalité du capitaine, des textes communautaires sur la libre circulation des travailleurs. L' article 48 du Traité de Rome (désormais article 39 dans l'édition « Amsterdam ») prévoit l'abolition de toute discrimination fondée sur la nationalité entre les travailleurs des Etats membres. En droit français, la règle est que le capitaine de tout navire arborant le pavillon français doit être français. Une telle exception pouvait se fonder sur l'alinéa 4 de l'article 48.

Le 1er décembre 1993, la Commission n'avait poursuivi le Gouvernement belge que parce que celui-ci avait laissé subsister dans sa législation des dispositions réservant certains emplois autres que ceux de capitaine et de second capitaine aux ressortissants belges (*Affaire Commission c/ Belgique, Recueil des arrêts de la CJCE 1993. 6287*). Pour la Commission, les emplois de capitaine et de second capitaine pouvaient être réservés aux nationaux.

La loi du 26 février 1996 a modifié l'article 3 du Code du travail maritime, qui dispose que l'équipage d'un navire français doit être composé non plus de marins français, mais de « ressortissants d'un État membre de la Communauté Européenne », tout en réservant le cas du capitaine, comme celui de l'officier chargé de sa suppléance qui doivent, encore aujourd'hui être français.

Néanmoins, dans l'arrêt CASTAING, un navire de pêche battant pavillon français avait été armé sans présence à bord d'un capitaine et d'un second de nationalité française. L'armateur condamné se pourvut en cassation ; son

recours a été rejeté par la Chambre criminelle dans un arrêt du 4 juin 2003 (*DMF 2003, page 1054*) pour laquelle des prérogatives de puissance publique pouvant être exercées par le capitaine, le législateur français avait pu exiger qu'il fût de nationalité française.

Ayant armé un second navire de pêche, toujours sans capitaine français, l'armateur fut de nouveau poursuivi et à nouveau condamné par la Cour d'appel de Poitiers, mais le 23 juin 2004, la même Chambre de la Cour de Cassation censura la décision de la Cour de Poitiers en considérant qu'on ne pouvait reprocher à l'armateur d'avoir méconnu les dispositions de l'article 3 du Code du travail maritime, ces dispositions étant contraires aux règles du Droit communautaire.

La Cour de Justice des Communautés, le 30 septembre 2003, avait posé la règle selon laquelle l'alinéa 4 de l'article 48 du Traité de Rome ne pouvait autoriser un État à exiger du capitaine d'un navire battant son pavillon qu'il soit un de ses nationaux, qu'à la condition que les prérogatives de puissance publique attribuées à ce dernier soient effectivement exercées de manière habituelle et ne présentent pas seulement une part très réduite de ses activités.

Toutefois comme le souligne à très juste titre le Professeur Pierre BONASSIES, « le capitaine- contrairement à ce que pensait la Cour de Justice - n'est pas seulement celui qui, occasionnellement, prend une mesure disciplinaire ou, une fois dans sa vie, remplace l'officier d'état civil. En haute mer, il représente la norme juridique, le lien nécessaire entre le navire et le Droit national, et, en tous lieux, il est garant de la sécurité du navire tant à l'égard de l'équipage qu'à l'égard des tiers, responsabilités qu'ont accru le Code ISPS comme le Code ISM (Articles 5.1 et 5.2). Ce sont des missions permanentes qui vont bien au-delà des critères évoqués par la Cour de Justice.

Le problème posé par l'affaire CASTAING peut se poser à nouveau à un Tribunal français. Il appartiendra alors aux parties intéressées d'exposer clairement au juge les données du problème, en attirant son attention sur les aspects incomparables du statut du capitaine. »

(*LE MARIN 30/07/04 « un navire français... sans aucun Français à bord », par Pierre BONASSIES*)

Cet arrêt est l'occasion de rappeler dans ce mémoire qu'au niveau communautaire, l'exception de nationalité est réduite à peau de chagrin par une jurisprudence sévère.

C- LES DIFFICULTES DE COMPOSITION DE L'EQUIPAGE AU REGARD DU DROIT COMMUNAUTAIRE

Dans chacun des arrêts que la Cour de Justice des Communautés a rendus sur ce thème, il a été fait application des articles 39 (concernant la libre circulation des travailleurs) et 49 (sur la libre prestation des services) du Traité de Rome, modifié par Amsterdam.

Le privilège de nationalité des ressortissants français sur les navires battant pavillon français prit fin avec l'arrêt des « Marins Français » de la Cour de Justice des Communautés Européennes du 4 avril 1974 (*C.J.C.E. 4 avril 1974, DALLOZ 1974 page 717 ; DMF 1975 page 234 ; Recueil 1974*), ayant constaté l'incompatibilité de ce privilège avec les dispositions du Traité de Rome. Un nouvel arrêt de la CJCE du 7 mars 1996, intervenu quelques semaines après la promulgation de la loi française du 26 février 1996, condamna une nouvelle fois la France (*C.J.C.E. 7 mars 1996, DMF page 752, observations P. CHAUMETTE*) sur la question du privilège de nationalité des marins.

On se rappelle que la Grande-Bretagne voulant se protéger contre les pêcheurs espagnols avait instauré des quota nationaux de pêche et la Cour de Justice des Communautés l'a condamnée. Chaque Etat est tenu de respecter l'interdiction de discrimination des ressortissants communautaires, selon leur nationalité, qu'ils soient propriétaires, affréteurs, administrateurs ou détenteurs de capital social. (*CJCE 25 juillet 1991, FACTORFAME, affaire 221/89, recueil page I-3904 ; CJCE 4 octobre 1991, Commission contre Royaume- Uni, affaire 246/89, recueil 1991 page I-4585 et Commission contre Irlande, affaire 93/89, recueil page I-4569*).

L'article 221 du Traité de Rome impose l'égalité de traitement concernant la participation financière au capital des sociétés.
Dans son arrêt du 1er décembre 1993 (*CJCE 1er décembre 1993, Commission contre Royaume de Belgique, affaire 37/93, recueil 1993, page I-6295.*), la Cour de Justice a condamné la Belgique qui avait laissé subsister des dispositions en vertu desquelles certains emplois de marins autres que ceux du capitaine et du second officier, étaient réservés aux ressortissants belges. *(Mémoire de S.D'ALENCON-AILHAUD).* Toutefois, à l'occasion de ce litige, n'avait pas été posée la question de la nationalité du capitaine, question qui fut tranchée par deux arrêts en 2003. Dans le principe, la CJCE a considéré que puisque le capitaine a des prérogatives liées au maintien de la sécurité, à l'exercice de pouvoirs de police et des prérogatives de puissance publique (attribution en matière notariale et civile), cette fonction peut être réservée à des nationaux. Néanmoins pour que ces attributions permettent une dérogation au principe de libre circulation des travailleurs, il est impératif que ces prérogatives soient exercées de manière habituelle par leurs bénéficiaires et qu'elles ne présentent pas une part très réduite de leur activité. Il est toujours important, et plus encore dans le contexte international actuel, que de telles dérogations existent, notamment si l'on considère les problèmes de sûreté mis en relief par les tristes événements du 11 septembre 2001.

Depuis la création de l'immatriculation aux Terres Australes et Antarctiques Françaises, se pose la question de connaître le régime juridique applicable aux équipages des navires qui sont immatriculés à Port- aux- Français. Relèvent- ils du Code du Travail maritime ou bien du Code du Travail d'Outre- mer ? Qu'en est- il pour les marins étrangers ?

D- LE PROBLEME DU REGIME JURIDIQUE APPLICABLE AUX MARINS EMBARQUES SUR LES NAVIRES IMMATRICULES AUX TAAF

Pour le navigant français, la législation du travail applicable dans le territoire austral, donc sur le navire qui y est immatriculé, est la loi du 15 décembre 1952, (*loi n° 52-1322 du 5 décembre 1952 ,Journal Officiel du 16 décembre 1952 et rectificatif le 29 janvier 1953*) modifiée par le décret n° 55-567 du 20 mai 1955 (*Journal Officiel du 21 mai 1955*), instituant un Code du travail dans les territoires associés relevant du Ministère de la France d'outre-mer. Y est donc soumis, pendant son embarquement, le navigant français spécialement engagé, soit par un armement Kerguelen, soit par un armement métropolitain qui arme dans les TAAF le navire sur lequel doit avoir lieu l'embarquement stipulé au contrat. *(DMF 1991-Conflit individuel de travail sous pavillon bis par MAXIME CHOPART*)

L'article 181 du Code du travail d'Outre-mer prévoit néanmoins que, pour les litiges dont l'objet est la « résiliation » du contrat de travail, le travailleur dont la résidence habituelle est en métropole pourra, s'il le désire, saisir le tribunal compétent de cette résidence. Comme le contrat en cours n'est pas un contrat d'engagement maritime, notion qui n'existe que dans le Code métropolitain, le conflit devra être porté devant le Tribunal de Grande Instance, en application de l'article R.311-1 du Code de l'organisation judiciaire.

Le navigant étranger est soumis à l'autorité de l'armateur pendant la durée de son séjour à bord. A.SUPIOT conclut à la nécessaire application de la loi du pavillon du lieu de travail, c'est- à- dire pour le marin étranger embarqué sur les navires immatriculés dans les TAAF, celle applicable dans le port d'immatriculation du navire. (*A.SUPIOT, « loi du pavillon et conditions juridiques des gens de mer, Annuaire de droit maritime et aérien, T.IV, 1979*)

Ainsi, pendant la durée de l'embarquement (compétence des tribunaux désignés par le CTOM en cas de litige), c'est la loi du 15 décembre 1952 qui régit le contrat de travail du marin et en dehors de l'embarquement du navigant (compétence des tribunaux métropolitains de l'ordre judiciaire, et pour tout ce qui touche aux obligations des parties, à la durée et aux

modalités de rupture de contrat d'entreprise), le Code métropolitain du travail demeure la loi du contrat.
Pour connaître des affaires dont l'objet est lié à l'embarquement, les tribunaux désignés par le Code d'Outre-mer sont compétents. Quand serait mis en cause le déroulement ou la rupture du contrat d'entreprise, l'affaire devrait être portée devant les tribunaux métropolitains de l'ordre judiciaire qui, seront soit les Conseils de prud'hommes, soit les Tribunaux d'Instance. (*M.CHOPART, « compétence d'attribution en matière de licenciement des gens de mer », DMF 1990,420*)

Le Tribunal d'Instance de Nantes le 2 octobre 1997 rendait deux jugements appliquant aux officiers embarqués à bord de navires immatriculés aux TAAF, l'ensemble du Code du travail maritime et des conventions collectives nationales applicables en métropole. (Si l'immatriculation du navire reste à Port aux Français, le régime du travail est en quelque sorte rapatrié, ce qui tend à supprimer l'essentiel des avantages de cette immatriculation, née en 1986).
Se posait tout d'abord la question du juge compétent : Les marins français, résidant en France, avaient saisi en vue d'une tentative de conciliation, l'Administrateur des Affaires maritimes de leur domicile, sur le fondement du décret du 20 novembre 1959, pris en application du Code du travail maritime, puis le Tribunal d'Instance de leur domicile, en application de l'article 181 du Code du travail d'Outre-mer, puisqu'ils résidaient en métropole. Les différends individuels de travail relèvent de la compétence des Tribunaux du travail. Le décret N° 71-1021 du 17 décembre 1971 attribue compétence aux juridictions administratives et judiciaires de Saint-Denis de la Réunion pour les Terres Australes et Antarctiques Françaises. Toutefois l'alinéa second de l'article 181 CTOM prévoit que pour les litiges nés de la résiliation du contrat de travail, et nonobstant toute attribution conventionnelle de juridiction, le travailleur dont la résidence habituelle est dans la métropole ou un territoire de l'Union Française autre que celui du lieu de travail aura le choix entre le tribunal de cette résidence et celui de son lieu de travail.

La notion de tribunal de travail, employée par le CTOM, est inexistante à Saint-Denis de la Réunion comme en métropole et renvoie les marins devant le Tribunal d'Instance, les capitaines des navires vers les Tribunaux de Commerce et les travailleurs terrestres vers les Conseil de Prud'hommes.
Pourtant, sur ce fondement de l'article 181 du CTOM, les Tribunaux d'Instance de Quimper et Quimperlé se sont déclarés incompétents au bénéfice du TGI, juge de droit commun. La Cour d'appel de Rennes a alors rattaché la relation de travail aux TAAF, et ainsi au Code du Travail d'Outre-mer, qui est seul à s'appliquer.

Après avoir déterminé le juge compétent, restait à savoir quel code allait s'appliquer .
Pour les licenciements intervenus avant l'entrée en vigueur de la loi du 26 février 1996, le juge considère que l'annulation des textes de 1987 par le Conseil d'État ne permet pas de rattacher la relation de travail au Code du travail d'Outre-mer de 1952. Seul le législateur pouvait autoriser cette immatriculation, limiter le champ d'application du Code du travail maritime, à condition de définir le régime du travail aux TAAF, à bord des navires. Faute de rattachement légal, la relation de travail ne peut être régie par le Code du travail d'Outre- mer, ce qui entraîne la compétence du Tribunal d'Instance de Nantes, l'application du Code du travail maritime et des conventions collectives nationales étendues, et la condamnation de l'armateur.
Pour Patrick Chaumette « le juge a tiré les conséquences logiques de l'annulation par le Conseil d'État des textes du 20 mars 1987 organisant l'immatriculation Kerguelen et du caractère non rétroactif de la loi du 26 février 1996. Ces navires français ne peuvent rester dans un vide juridique, pas plus que le régime du travail. Pour les marins, les règles de travail à bord de navires français sont contenues au sein du Code du travail maritime. Les TAAF sont des terres françaises. La conclusion paraît s'imposer. »

En revanche, pour les licenciements intervenus après l'entrée en vigueur de la loi du 26 février 1996, légalisant l'immatriculation des navires aux TAAF pour l'avenir, le Tribunal d'Instance de Nantes considère que le législateur en 1996 n'a pas répondu à l'attente du Conseil d'État et s'il a précisé les conditions de rattachement du navire à Port aux Français, il n'a pas défini le régime du travail à bord. « Le Code du travail d'Outre-mer de 1952, est une coquille vide, doté d'un seul décret d'application datant de 1971 ». Le juge en déduisit que la loi n'avait pas pu exclure le régime du travail à bord du champ d'application du Code du travail maritime et des conventions collectives nationales étendues. Si le navire peut désormais être rattaché au TAAF, le travail à bord s'effectue en France dans le cadre du droit commun du travail maritime.

Cela vaut pour tous les marins, français et étrangers, embarqués actuellement sur tous les navires du registre Kerguelen.

« Seul le navire est lié à l'Antarctique, le marin lui l'est au Code du travail maritime. On imagine les répercussions, l'effroi du Comité Central des Armateurs, la mobilisation générale au sein du Ministère des transports ! »

(*Revue juridique NEPTUNUS : « avis de tempête sur Kerguelen ! Le régime juridique du travail à bord des navires français immatriculés au TAAF » par Patrick Chaumette, Professeur à la Faculté de Droit de Nantes et DMF de septembre 1999, numéro 596 ; DMF mars 2000 page 28.*)

En se fondant sur l'adoption de la loi n° 98-145 du 6 mars 1998 qui habilite le Gouvernement à prendre, par ordonnances, les mesures législatives nécessaires à l'actualisation et l'adaptation du droit applicable Outre-mer, notamment en Droit du travail, la Cour d'appel de Rennes a refondu la relation de travail sous « pavillon Kerguelen ».

« La légalisation en trompe l'oeil de l'immatriculation des navires aux TAAF devient un rattachement de la relation de travail à des textes à venir. Nous voici devant le règne du droit fiction, une jurisprudence d'anticipation. » selon Patrick Chaumette (*Revue juridique NEPTUNUS).*

Plus récemment, la Chambre sociale de la Cour de cassation, par un arrêt 18 décembre 2001 portant sur le licenciement de marins embarqués à bord

des navires immatriculés aux Kerguelen et à l'application du CTOM, validait le rattachement des navires au territoire des TAAF et celui des marins au CTOM, datant de la loi du 15 décembre 1952, sans aucune adaptation.
Les officiers de la Marine marchande française, résidant en métropole, peuvent saisir le Tribunal de Grande Instance de leur domicile sur le fondement de l'article 181 CTOM, ou le Tribunal du travail de Saint-Denis de la Réunion (*décret numéro 71 - 1021 du 17 décembre 1971*).
Rappelons qu'après avoir légalisé l'immatriculation des navires aux TAAF, la Cour de Cassation avait renvoyé les marins sous le régime du Code du Travail d'Outre-mer (*Cour de Cassation Chambre sociale, 18 juillet 2000, Sellin et autres c/ société Fish, droit social de 2000 page1043, DMF 2000 page 891*).
« Conformément à l'article 74 de la Constitution du 4 octobre 1958, les lois édictées en France ne sont applicables dans les Territoires d'Outre-mer qu'en vertu d'une loi spéciale ; aucun texte n'a été édicté pour l'application du Code du travail maritime au territoire des TAAF» (*Cour de Cassation, chambre sociale du 18 juillet 2000*).
L'article 38 CTOM prévoit que le contrat de travail à durée indéterminée peut toujours cesser par la volonté de l'une des parties ; l'article 42 précise que toute rupture abusive du contrat doit donner lieu à des dommages et intérêts, et que les licenciements effectués sans motif légitime sont abusifs.
La loi numéro 2002 - 73 du 17 janvier 2002, dite de modernisation sociale, modifie profondément les procédures de licenciement collectif pour motif économique et les restructurations d'entreprises et renforce les attributions des comités d'entreprise et des délégués du personnel mais n'est pas applicable dans les Territoires d'Outre-mer. L'exigence de reclassement pour licenciement économique individuel n'est pas applicable non plus.

Si la Cour de Cassation a donné une inflexion majeure au droit du licenciement économique, en imposant à l'employeur une obligation d'adaptation du salarié à l'évolution des techniques et une obligation de reclassement, il reste à compléter le droit applicable aux navires immatriculés aux Kerguelen. Sous TAAF, les marins étrangers ont des

contrats internationaux soumis aux lois du marché international. Comment envisager que ces marins, dotés de contrats à durée déterminée, puissent saisir le Tribunal de Saint-Denis de la Réunion, quand ni le navire, ni eux-mêmes n'y ont de liens ?

Enfin, le 20 mars 2000, en application de la loi n°2000-37 du 19 janvier 2000 sur la réduction et l'aménagement du temps de travail, un accord national concernant les officiers de la marine marchande a été conclu afin de négocier les exigences légales, 35 heures hebdomadaires de travail en moyenne sur l'année, soit 1600 heures annuelles, auxquelles peuvent s'ajouter un certain nombre d'heures supplémentaires, en matière maritime.
Pour les marins de la Marine marchande, le droit national général concerne les navires du registre classique ; le droit communautaire et international concerne les marins internationaux du registre Kerguelen et de l'éventuel registre international français. L'accord collectif national en cause concerne le registre classique, mais, afin de maintenir un régime unique pour tous les officiers affiliés à l'ENIM, il est aussi applicable aux navires immatriculés aux Terres Australes et Antarctiques Françaises, et susceptible de s'appliquer par voie de négociations collectives, aux officiers français et communautaires des navires immatriculés au registre international français, quand il verra le jour.
(*DMF n°649 de JUIN 2004 : Cour d'appel de Paris (1ère chambre) du 28 janvier 2004, Union maritime CFDT contre Armateurs de France, SNPOMM, SNCNMM-CFE- CGC, FOMM- UGICT- CGT : note de Patrick CHAUMETTE).*

Si le registre Kerguelen avait été créé afin d'éviter une fuite massive des navires français vers des pavillons de libre immatriculation, il s'avère qu'il n'est pas le symbole d'une réussite réelle.
En effet, même si de nombreux textes régissent cette immatriculation, il existe des lacunes importantes, qui ont des conséquences désastreuses sur le devenir de la flotte française.

VI- LES RAISONS DE L' ECHEC DU « PAVILLON KERGUELEN »

A- LE DEFICIT DE COMPETITIVITE DU REGISTRE KERGUELEN

« Le registre TAAF est classé par la Commission Européenne comme le registre le moins compétitif en Europe et le plus rigide en termes d'emploi national ». (*Journal de la marine marchande 28 novembre 2003*).

1- COUT SALARIAL

Selon le rapport MERC (Maritime Economic Research Center (bureau d'études néerlandais).) établi en 1997 pour la Commission européenne, les coûts salariaux des navigants sous pavillon TAAF sont légèrement supérieurs à la moyenne des autres pays européens.
Le marin français est cher comparé aux autres marins des pays tiers, mais la qualité de sa formation justifie ce coût ; il n'est pas excessivement plus cher qu'un marin communautaire.
Dans le cas du registre Kerguelen, le coût de l'équipage d'un navire français demeure toujours plus élevé que la moyenne européenne (indice 133 pour un cargo de 1500 TJB quand le second registre allemand est à 56, le registre néerlandais à 55 et le portugais à 45).
Les écarts sont donc élevés même s'ils doivent être modulés pour tenir compte des allégements de charges sociales dues à l'Etablissement National des Invalides de la Marine, (ENIM), accordés depuis lors aux armements français opérant à l'international.

2- CHARGES SOCIALES ELEVEES

Les charges sociales, similaires à celles des salariés du régime général, sont supérieures à celles de la concurrence internationale ; seules les cotisations patronales de retraite et de maladie sont remboursées par l'Etat pour les entreprises soumises à cette concurrence.

Cependant, le mécanisme actuel de remboursement des charges sociales patronales n'est pas satisfaisant d'autant que pour des raisons de contrainte budgétaire, l'Etat n'a pas assuré à tous les armateurs les remboursements promis dans les délais prévus.

3- CHARGE DU NAVIGANT TENANT A L'ORGANISATION DU TRAVAIL

Les armateurs continuent cependant à supporter d'autres charges non ENIM, (l'assurance chômage et les allocations familiales). La traduction financière de ce différentiel de coût des équipages pèse sur la rentabilité des navires français.

La France tend également à faire du poste de navigant français un élément essentiel des coûts d'exploitation qui tient à la conjonction de plusieurs facteurs :

- le régime du travail est plutôt favorable au marin français
- l'application des 35 heures a entraîné un surcoût qui n'est compensé que très partiellement par la mesure complémentaire d'allégement des charges décidée en juin 2000 pour application en 2001 (*selon Alain WILS, Président du comité central des armateurs de France, dans « La revue maritime », « Le pavillon français : la fin et les moyens ».*);
- le coefficient de relève du marin français est élevé
- les règles en matière de décision d'effectifs sont critiquées par certains armements comme étant à l'origine de surcoûts.

En revanche, les conditions de travail sont nettement plus favorables que dans le reste du monde. Les équipages sont plus nombreux pour des navires de type et taille équivalents. Les coefficients de relève en France (1,8) sont plus élevés qu'avec les autres pays européens (en moyenne 1,5), seuls ceux des pays nordiques étant légèrement supérieurs (2)

Comparaison des coûts d'équipage selon le pavillon fournis par un armement.

Devise : US Dollars	Coût Journalier	Coût Annuel (USD 2000)
Pavillon français (registre métropolitain) 19 hommes 19 français	5,310	1 939
Registre TAAF 19 hommes 6 Français 13 Philippins	3,334	1 242
Registre Panama 21 hommes 4 Croates 17 Philippins	1,998	729
Registre Panama 21 hommes 21 Philippins	1,663	609
Registre Hong Kong 21 hommes 21 Philippins	1,423	521

(*Source : rapport Richemont*)

B- LE POIDS DU QUOTA DE NAVIGANTS DANS UN CONTEXTE DE MANQUE D'EFFECTIFS

Les quotas de navigants, fixés à 35% de marins communautaires, plus l'obligation d'avoir à bord un capitaine et le second chargé de sa suppléance de nationalité française, contrastent avec les difficultés qu'ont les armements à recruter et à garder leurs personnels à bord.

Comment respecter ces quotas alors qu'il y a de moins en moins d'officiers français et que lorsque les armateurs trouvent de tels officiers, ces derniers

ont tendance à privilégier des carrières courtes (pour des raisons de vie familiale,…) et souvent, hors du long cours, jugé trop contraignant ?
De plus si la formation des personnels, reposant sur la polyvalence est un atout à privilégier, certaines formations ne sont pas offertes, obligeant les armements à former par eux-mêmes.
Certains armateurs ont indiqué que l'impossibilité de trouver 35% de marins français et le coût qui y est associé, les ont incités à enregistrer leurs navires sous des registres tiers de telle sorte que la contrainte des 35% va à l'encontre du but recherché.

C- COUT DE L'IMMATRICULATION DES NAVIRES

Un nombre élevé d'armateurs s'est plaint des coûts liés à l'immatriculation et des contraintes administratives qui y sont liées. Un tel coût a plusieurs origines : gestion administrative de l'immatriculation, différentes visites du navire (par les Affaires Maritimes, par le Centre de Sécurité des Navires,…).
(A l'exception des registres Kerguelen et Wallis et Futuna, l'immatriculation d'un navire de commerce en soi n'est pas à l'origine de la perception de droits particuliers.)

D- INCERTITUDE DU REGIME SOCIAL DES MARINS, EN PARTICULIER DES MARINS ETRANGERS

Si les marins étrangers figurent sur le rôle d'équipage du navire immatriculé sous registre des TAAF, ils ne bénéficient pas du même traitement économique et social que les autres marins communautaires à bord des navires immatriculés au registre des Terres Australes et Antarctiques Françaises.
Le registre TAAF est soumis au Code du travail d'Outre-mer mais celui-ci ne comporte pas de dispositions spécifiques aux marins. Il est applicable aux TAAF et donc aux navires qui en relèvent, quelle que soit la nationalité des marins embarqués et ne comporte pas à ce jour de textes réglementaires d'application, propres au territoire des TAAF ou aux marins, ni de textes

étendant certaines conventions internationales de l'organisation internationale du travail.(Même si le gouvernement a procédé le 2 avril 1990 à l'extension formelle de 21 des conventions de l'OIT à caractère maritime aux TAAF, territoire pour lequel aucune convention de l'OIT ne s'appliquait jusqu'alors).

Pour les marins étrangers aucune contrainte légale n'existe, cependant dans les faits, la majeure partie des armements français rémunère les marins étrangers aux normes ITF.
Le registre Kerguelen est donc une source d'insécurité juridique pouvant à la fois entraîner des litiges devant le juge judiciaire et faire l'objet de plaintes devant l'OIT comme ce fut le cas dans le passé.

E- PAS D'ACCES AUTOMATIQUE AU CABOTAGE SUR TOUT LE LITTORAL COMMUNAUTAIRE POUR LES NAVIRES IMMATRICULES AUX TAAF :

Les navires Kerguelen ne font pas partie des bénéficiaires du Règlement n°3577/92 du Conseil du 7 décembre 1992 sur l'application du principe de la libre immatriculation des services aux transports maritimes à l'intérieur des Etats membres c'est-à-dire le cabotage maritime (*JOCE L364 du 12 décembre 1992 page 7*). Ce règlement ne vise que les armateurs communautaires exploitant des navires immatriculés dans un État membre et battant pavillon de cet État membre ; or, si les navires immatriculés aux Kerguelen battent bien pavillon français, ils ne sont pas « immatriculés dans un État membre ».
Puisque le Traité des Communautés européennes et les normes de droits dérivés ne s'appliquent pas aux Iles de la Désolation, le second registre français ne fait pas partie des registres des Etats membres (comme l'a rappelé la Commission Européenne -*Journal Officiel des Communautés européennes C 205 du 5 juillet 1997*).En effet, les TAAF sont des Territoires d'Outre-mer soumis à un régime spécial d'association avec les Etats membres par application de l'article 299 paragraphe 3 du traité CE. (en

application de la partie IV du traité de Rome, « Association des pays et territoires d'outre-mer » dans ses articles 131 à 136, les relations entre états membres de la communauté européenne et les pays et territoires d'outre-mer (ce qui comprend les TAAF) relèvent d'un système d'association et non d'un système d'intégration communautaire.) Ainsi les normes juridiques communautaires ne sont pas applicables aux TAAF, sauf extension explicite.

Un tel statut a des conséquences bien réelles pour les navires immatriculés à ce registre : certains pays européens n'acceptent pas leurs escales, ce qui constitue pour les armateurs un préjudice commercial important.

F- LE SOUTIEN ARTIFICIEL AU PAVILLON FRANÇAIS

Si le pavillon national survit de manière plus ou moins facile, il n'en est pas moins vrai que c'est grâce à deux mesures particulières.

1- LE CARACTERE ATTRACTIF DU GIE FISCAL

Le GIE résulte de l'article 39 CA du Code général des impôts (créé par l'article 77 de la loi n° 98 - 546 du 2 juillet 1998 portant diverses dispositions d'ordre économique et financier et des articles 31A à 31E de l'annexe II de ce Code, telle que modifiée par le décret n° 98 - 1243 du 29 décembre 1998 relatif à l'amortissement des biens donnés en location ou mis à disposition, textes pris en application de l'article 77 de la loi précitée).
L'objectif d'une telle mesure est bien entendu d'améliorer la compétitivité des armements en leur accordant le bénéfice d'un dispositif compatible avec les orientations communautaires en matière d'aides de l'État aux transports maritimes.
Il est reconnu par un certain nombre d'armateurs que l'existence d'un tel système pèse lourdement dans le choix de rester sous pavillon national.

2- L'OBLIGATION DE DETENTION D'UNE CAPACITE DE TRANSPORT MARITIME SOUS PAVILLON FRANÇAIS A LA CHARGE DE TOUT PROPRIETAIRE D'UNE UNITE DE DISTILLATION DANS UNE USINE DE RAFFINAGE DE PETROLE BRUT INSTALLEE EN FRANCE METROPOLITAINE.

Cette obligation résulte du dispositif mis en place par la loi n° 92-1443 du 31 décembre 1992 qui a pour but d'assurer en toutes circonstances la sécurité des approvisionnements pétroliers de la France.
La capacité de transport visée par cette loi est fixée à 5,5 % des quantités de pétrole brut entrées dans une usine de raffinage au cours d'une année civile. Les raffineurs français ont ainsi l'obligation d'affréter des navires pour remplir cette obligation.
Sans cette obligation, le coût du registre Kerguelen est tellement élevé, que les armements pétroliers choisiraient d'exploiter leurs navires sous un autre pavillon beaucoup moins onéreux.
Comme le souligne Henri de Richemont dans son rapport sur le RIF «l'existence de ce dispositif a pour effet de reporter sur les affréteurs le surcoût induit par le registre Kerguelen, ceux- ci étant obligés de supporter le surcoût du pavillon français. »

Pour information :
Le coût d'exploitation à la journée d'un VLCC immatriculé en Belgique, avec un équipage composé de sept belges et seize étrangers reviendrait à 1280 €.
Pour un VLCC français, avec un équipage composé de sept français et de seize étrangers, le coût d'exploitation serait porté à 1560 € par jour, ce qui représente une différence de 11,5 % avec la première hypothèse.

Or le surcoût du pavillon français a empêché la loi de 1992 d'atteindre son objectif, à savoir assurer à la France une indépendance stratégique quant à l'approvisionnement en pétrole (Les 13 VLCC sous pavillon français n'atteignent jamais les ports français.) (*Source : Rapport d'Henri de Richemont sur le RIF*)

Ainsi sans soutien artificiel au pavillon il n'y aurait plus de navires sous pavillon français.

En 1999, le Comité Central des Armateurs de France avait produit un Livre Blanc mettant l'accent sur l'importance et la nécessité du maintien de l'emploi chez les 3500 officiers et les 5500 marins français, réputés avoir une « formation de grande qualité » et proposant une réforme des pavillons français. Ils suggéraient ainsi que sous pavillon Wallis-et-Futuna, des accords entre entreprises permettent de fixer le seuil minimal de marins communautaires ou français à bord et que des casinos puissent être exploités à bord des navires à passagers , que soient mises en place des mesures fiscales attrayantes telles que l'exonération de charges patronales ENIM ou pas,... (*Bulletin des transports de la logistique du 11 novembre 1999*).

En 2000, le député Gérard GRIGNON, avait déposé une proposition de loi tendant à créer un nouveau pavillon bis, situé à Saint-Pierre-et-Miquelon (l'archipel en effet, est une collectivité locale soumise à un statut particulier datant de 1985), ce qui aurait permis « au Conseil général d'avoir l'entière responsabilité de la politique fiscale ». Un tel régime autoriserait la défiscalisation du salaire des navigants et la taxation forfaitaire au tonnage. (*Bulletin des transports et de la logistique du 21 février 2000*).

La nécessité de rénover le pavillon français commençait à se faire sentir. Toutefois, le registre Kerguelen n'est pas le seul pavillon bis français, même s'il reste le plus connu et sans doute le plus critiqué des pavillons bis français.

SECTION 2- LES AUTRES PAVILLONS BIS FRANÇAIS :

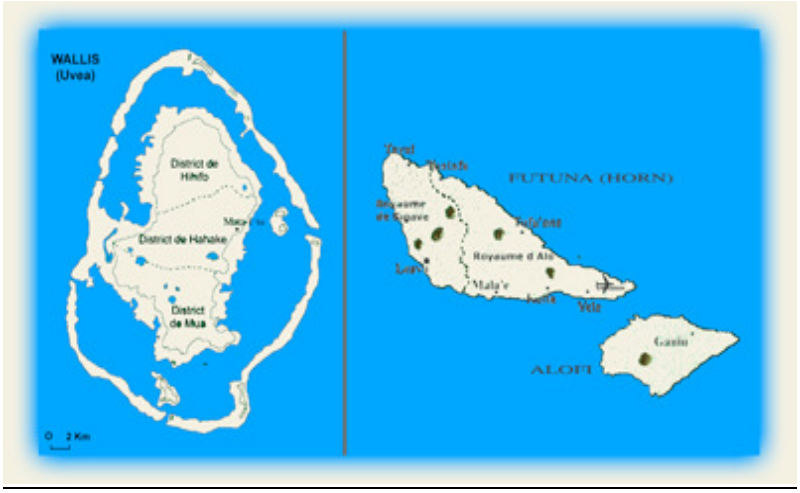
La France dispose de trois pavillons bis autres que celui des TAAF. Ainsi, elle dispose d'un pavillon bis à Mata Utu (Wallis et Futuna), à Nouméa (Nouvelle Calédonie) et à Tahiti (Polynésie Française). Ces trois pavillons servent pour l'immatriculation de navires à passagers et parfois pour l'immatriculation de quelques navires de charge.

I- WALLIS ET FUTUNA :

En décembre 1986, les travaux de certains élèves de l'Ecole Nationale de la Marine Marchande de Nantes ont permis de poser les principes d'un nouveau pavillon d'Outre-mer français dont l'immatriculation se ferait sur le territoire des îles Wallis-et-Futuna. *(« Wallis-et-Futuna : un autre pavillon d'outre-mer français » par Jean Emmanuel SAUVEE, directeur général de la compagnie des Iles du Ponant*).

Ce registre a été ouvert au début des années 1970 à l'initiative de l'administrateur principal (aujourd'hui Général en deuxième section) des Affaires maritimes, Jean SAUVEE.

A- LOCALISATION :



Le territoire de Wallis et Futuna est constitué par un archipel de trois îles principales : Wallis, Futuna et Alofi.

Situées entre les îles Fidji à l'ouest, les îles Samoa à l'est et les îles Tonga au sud- est, elles appartiennent à l'Océanie polynésienne.

Plus de 2 000 kilomètres les séparent de la Nouvelle- Calédonie.

Le climat est de type équatorial.

L'île de Wallis (Uvéa en polynésien) à 200 km au nord-est de Futuna, d'une superficie de 96 km², porte le nom du premier marin qu'il la découvrit en 1767, le capitaine Samuel Wallis.

Futuna (64 km²) et l'îlot voisin d'Alofi (51 km²), séparées par un chenal de 2 km, furent découverts en 1616 par des navigateurs hollandais. Ils leur donnèrent le nom des « îles Horn ». Ces îles au relief volcanique et aux côtes très découpées, protégées par une ceinture de récifs, sont difficiles d'accès par la mer.
Le chef du territoire, administrateur supérieur du territoire, a le rang de préfet.

Si le territoire forme une entité administrative, l'organisation coutumière, respectée par la République, distingue trois royaumes : celui d'Uvéa à Wallis et ceux d'Alo et de Sigave à Futuna se confondent avec les circonscriptions administratives.
La loi n°61-814 du 29 juillet 1961 « garantit aux populations du Territoire le libre exercice de leur religion, ainsi que le respect de leurs croyances et de leurs coutumes tant qu'elles ne sont pas contraires aux principes généraux du droit… » (*Article 3 de la loi précitée*).
Le Territoire est représenté au Parlement de la République par un député et un sénateur. Une personnalité, désignée par le Gouvernement siège au Conseil économique et social.

B- CONDITIONS D'ACCES AU REGISTRE :

1-LA LEGISLATION APPLICABLE AU REGISTRE :

Le registre de Wallis et Futuna est le registre exclusif des paquebots français, mais il sert également à l'immatriculation de navires de commerce.

Les règles d'immatriculation des navires dans les Territoires d'Outre-mer de la République sont définies par le décret n° 60-600 du 22 juin 1960. Les dispositions de l'article 7 de ce décret (conditions exigées pour la francisation de navires dans un TOM), ont été implicitement remplacées par celles de l'article 3 de la loi n° 67-5 du 3 janvier 1967 portant statut des navires et autres bâtiments de mer, article 3, lui-même modifié par la loi n°75-300 du 29 avril 1975.

Le seul port d'immatriculation et de francisation du territoire des îles de Wallis-et-Futuna est Mata Utu.

2- CONDITIONS D'IMMATRICULATION :

Le registre de Wallis-et-Futuna permet l'immatriculation de navires de croisière sous condition de touchées dans les ports du territoire et moyennant le paiement d'une redevance d'immatriculation.
Aux termes de l'article 3 du décret précité du 22 juin 1960, l'immatriculation à Mata Utu de navires qui ne touchent ce port que tous les six mois est soumise à l'accord conjoint du Ministre chargé du Territoire d'Outre-mer et du Ministre chargé de la Marine marchande.

Le registre de Wallis-et-Futuna est ouvert aux navires de plus de dix tonneaux de jauge brute et touchant au moins une fois par semestre le port d'immatriculation, sauf dérogation. Ce registre est surtout devenu celui des paquebots de croisière sous pavillon français, ayant bénéficié lors de leur construction auparavant d'aides et du système des quirats, et désormais du système du GIE fiscal. (*Source : Journal de la marine marchande 3 mars 2000*).

Toute immatriculation d'un navire sur ce registre donne lieu au versement d'un droit d'immatriculation, ainsi que d'une redevance annuelle (déterminée de manière un peu opaque). (*Source : journal de la marine marchande 3 mars 2000*)

3- L'EQUIPAGE

En ce qui concerne l'armement de ces navires, seules les règles de composition de l'équipage divergent du registre métropolitain puisqu'elles sont plus souples concernant le nombre de marins français embarqués sous le registre de Wallis-et-Futuna.

La nationalité des équipages est fixée par l'arrêté n°91 en date du 16 février 1972 du chef du territoire des îles Wallis-et-Futuna pris en application des articles 13 et 14 du décret du 21 décembre 1911. En principe, les officiers doivent être français. Toutefois, l'administration peut autoriser l'embarquement d'officiers étrangers sous réserve qu'ils soient titulaires d'un brevet délivré par leur autorité nationale. Pour le personnel d'exécution, les marins peuvent être étrangers dans la proportion maximale de 75 % de l'effectif.

Les règles qui régissent les relations entre l'armateur et le marin sont exclusivement celle du contrat d'engagement et des conventions internationales en matière de droit du travail maritime.
Les marins armant les navires enregistrés en métropole et auprès du registre Wallis-et-Futuna, sont soumis au Code maritime du travail, dont les dispositions sont sensiblement les mêmes que celles du Code du travail, mais prenant en compte les particularités maritimes. Le contrat de travail peut être à durée déterminée, indéterminée ou au voyage, et conclu directement entre l'armateur et le marin ou par le biais des bureaux maritimes de placement. La protection sociale est particulièrement favorable et les 35 heures s'appliquent. Les charges patronales acquittées auprès de L'ENIM peuvent être remboursables mais sous certaines conditions.
Il existe une couverture sociale individuelle des « marins d'outre-mer non admis à concourir à pension », puisque le régime des Invalides de la Marine n'est pas obligatoire sous pavillon de Wallis et Futuna. *(« Wallis-et-Futuna : un autre pavillon d'outre-mer français » par Jean Emmanuel SAUVEE, directeur général de la compagnie des Iles du Ponant).*Toutefois, il existe un régime de retraite (plan de retraite par capitalisation) au profit des travailleurs salariés de ce territoire qui est applicable depuis 1982, aux marins embarqués sur les navires immatriculés à Mata Utu, à condition qu'ils ne soient pas affiliés par ailleurs au régime de l'ENIM ou à d'autres caisses de retraites publiques ou privées.

En principe, la loi n°66-508 du 12 juillet 1966 a étendu aux Territoires d'outre-mer de Polynésie française, Nouvelle-Calédonie et des îles Wallis-et-Futuna les disposition d'ordre législatif de la loi du 13 décembre 1926 modifiée portant Code du travail maritime mais ni l'Etat (faute de décret d'application) ni le territoire des îles de Wallis-et-Futuna (malgré une promulgation du chef du territoire en 1972) n'ont pris les mesures pour rendre applicable ce texte métropolitain.
A défaut, pour les navires immatriculés à Mata Utu, la réglementation sociale est donc régie par les dispositions du Code du travail dans les Territoires d'Outre-mer institué par la loi n°52-1322 du 15 décembre 1952.
Les conventions collectives métropolitaines relatives aux gens de mer en revanche, ne sont pas applicables.

4-REGLES DE SECURITE

Bien entendu sous pavillon de Wallis et Futuna, les navires doivent respecter les normes de sécurité édictées par la législation nationale ainsi que par les conventions internationales.
Les visites de sécurité, la délivrance et le renouvellement des titres de sécurité s'effectuent dans les mêmes conditions que pour les autres navires français.

5-INCONVENIENTS D'UN TEL REGISTRE

« Armateurs de France » soulignait que « l'insuffisance des règles générales applicables rend le dispositif très opaque pour les armateurs, incertain dans son application et difficile à gérer pour les Pouvoirs Publics. Il est insuffisant pour permettre à la France de prendre la place qui lui revient dans le très fort développement de la croisière au niveau mondial. »

6- AVANTAGES OFFERTS PAR LE PAVILLON DE MATA UTU

Les navires immatriculés à Wallis-et-Futuna grâce aux différentes taxes payées par les armateurs profitent de façon significative à l'équilibre de l'assemblée territoriale qui, quoique souveraine dans de nombreux domaines, ne bénéficie pas de nombreuses autres ressources.

Ainsi, depuis le Ponant en 1990, le registre de Mata Utu s'est agrandi et est devenu l'immatriculation exclusive des paquebots français (Rappelons que l'Ile de Lumière, affrété par Médecins sans frontières pour recueillir en mer de Chine les « boat people » vietnamiens, est immatriculé à la fin des années 1970 à Mata Utu.).
Depuis, ont suivi en 1992 le *Club Med II*, en 1997 le *Paul Gauguin*, en 1998 le *Levant*, autre navire de la Compagnie des Iles du Levant, et en 1999 le *Mistral*.

II- LE PAVILLON BIS DE NOUVELLE CALEDONIE

Le registre bis de Nouvelle- Calédonie est centralisé à Nouméa.

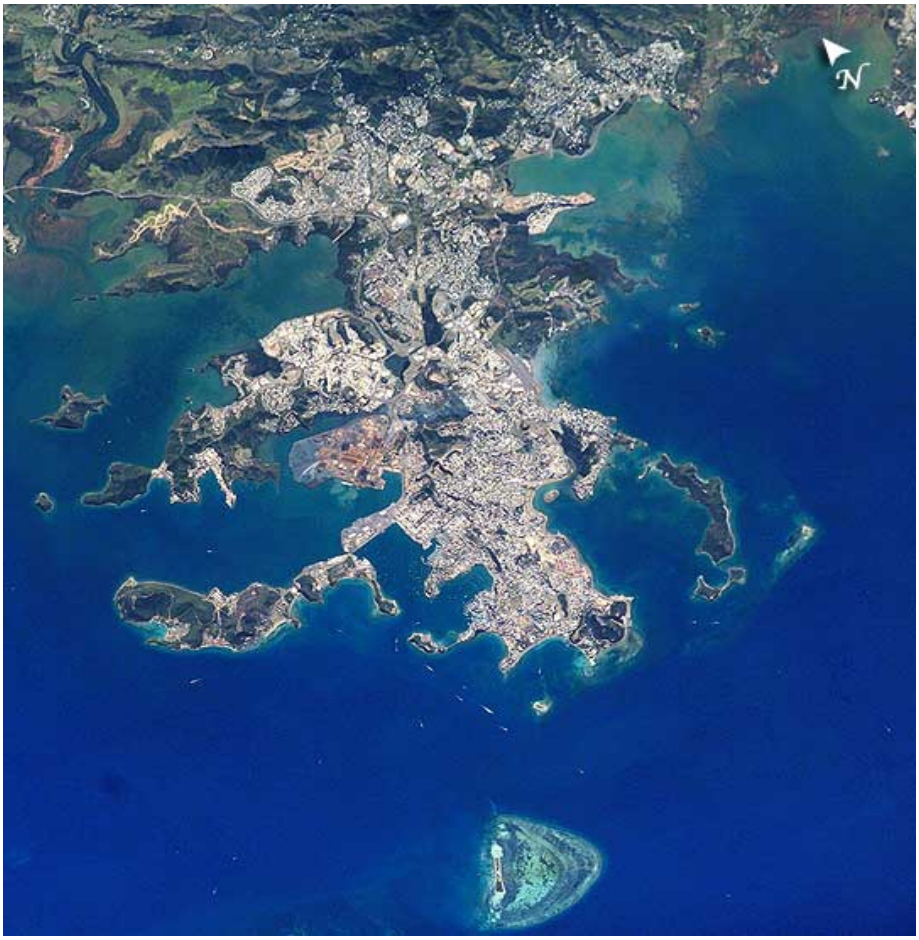
A- LOCALISATION

Située dans le Pacifique occidental, la Nouvelle-Calédonie, qui a une superficie de 18 575 km², fait partie de l'ensemble mélanésien. L'archipel comprend la Grande-Terre, , les quatre îles Loyauté (Ouvéa, Lifou, Tiga et Maré), l'archipel des îles Belep, l'île des Pins et quelques îlots lointains. La zone économique exclusive couvre environ 1,4 millions de kilomètres carrés (soit la moitié de la superficie de la mer Méditerranée).

La Nouvelle-Calédonie jouit d'un climat « tropical océanique », c'est-à-dire tempéré et ensoleillé.

En 1774, James COOK est le premier Européen à découvrir la Nouvelle-Calédonie, visitée l'année suivante par La Pérouse. Et c'est le 24 septembre 1853, que l'amiral FEBVRIER – DESPOINTES prend possession de l'île au nom de la France. La Nouvelle-Calédonie est française depuis cette date.
La ville de Nouméa est créée en 1854.
À la colonisation de peuplement libre et agraire s'ajoute dès 1864 celle d'origine pénitentiaire (bagne créé par Napoléon III).
L'histoire de l'économie calédonienne est fondée sur l'exploitation du minerai de nickel.
Les années 80 sont marquées par la montée du mouvement indépendantiste Kanak. Les tentatives de répression de ce mouvement accroissent les tensions sur le territoire qui atteignirent leur point culminant avec les événements d'avril 1988. La signature des Accords Matignon (26 juin 1988) et Oudinot (20 août 1988) permet d'apaiser les tensions politiques et d'engager le rééquilibrage économique.

Le 5 mai 1998 les trois partenaires des Accords de Matignon (État, RPCR, FLNKS) ont signé l'Accord de Nouméa qui confère à la Nouvelle-Calédonie un statut unique et original.
La Nouvelle-Calédonie est aujourd'hui une collectivité sui generis.
(*Site du ministère de l'outre-mer : la Nouvelle-Calédonie*)



B- CONDITIONS D'ACCES AU REGISTRE

Peuvent être immatriculés au pavillon bis de la Nouvelle- Calédonie tous types de navires, sans restriction.

Les textes juridiques qui sont applicables aux navires immatriculés à Nouméa sont le Code du Travail d'Outre mer, ainsi que la partie législative du Code du Travail Métropolitain.

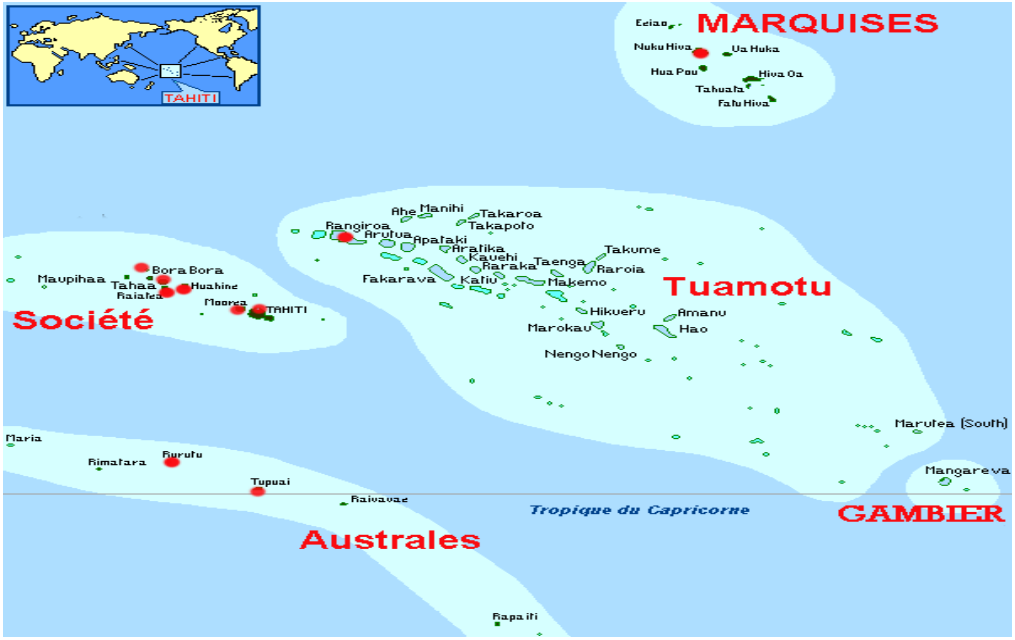
En ce qui concerne la composition de l'équipage, seuls les officiers doivent être français et les trois quarts des membres de l'équipage peuvent être étrangers.

Le pavillon bis de Nouméa n'offre pas de mesures fiscales réellement attirantes : il n'y a pas d'exonération d'impôt, ni de taxe au tonnage. Est simplement appliquée la fiscalité locale.

La plus- value majeure de ce pavillon réside dans la liberté laissée quant à la composition de l'équipage.
(Source : Vincent DENAMUR des Affaires Maritimes de Nouméa)

III- LE PAVILLON BIS DE LA POLYNESIE FRANCAISE

A- LOCALISATION :



Elle se compose d'environ 118 îles, d'origine volcanique ou corallienne, couvrant une superficie émergée de 4200 km² dispersés sur 2 500 000 km² (équivalent à la surface de l'Europe). Le territoire est composé de cinq archipels :

-l'archipel de la Société, avec les Iles du Vent (Tahiti, Moorea, Tetiaroa) et des Iles Sous le Vent (Raïatea, Tahaa, Huahine, Bora Bora et Maupiti).

Les Iles du Vent comprennent Tahiti, qui abrite la ville de Papeete, centre administratif et commercial de la Polynésie française.

-l'archipel des Marquises ;

-l'archipel des Australes ;

-l'archipel des Tuamotu ;

-l'archipel des Gambier.

Le climat de la Polynésie française est de type tropical, océanique, chaud et humide.

Le peuplement des archipels de la Polynésie, par des populations originaires d'Asie du Sud-Est, s'étale sur 2000 ans (avant et après le début de notre ère).

B- UN PEU D'HISTOIRE

Si les Marquises sont découvertes par les Portugais en 1595, c'est à la fin du XVIIIe siècle que les contacts avec les Européens se font de plus en plus nombreux, commerçants et missionnaires se disputant les influences. Protectorat en 1843, Tahiti devient colonie en 1880. Les îles Gambier, Tuamotu, Australes, Marquises et Sous le Vent furent progressivement rattachées à la République.
En 1957, les Etablissements français de l'Océanie changent de nom pour celui de Polynésie française. Territoire d'outre-mer depuis 1946, la Polynésie française bénéficie d'un statut d'autonomie aménagée par la loi organique du 12 avril 1996.

La France s'impose à Tahiti en 1842 par l'établissement d'un protectorat qui comprend les Iles du Vent, les Iles Sous le Vent, les Australes et les Tuamotu. La reine Pomare IV meurt en 1877 et son successeur, Pomare V permet la ratification du Traité d'annexion le 30 décembre 1880. Une fois la royauté tahitienne révolue, l'ensemble de ces archipels va constituer les Etablissements français de l'Océanie.
Papeete est bombardée par la marine allemande lors de la première guerre mondiale et durant la seconde guerre mondiale, la Polynésie se rallie à la France libre avec l'envoi d'un «bataillon du Pacifique ». En 1946, la Polynésie française devient un territoire d'outre-mer et est dotée d'une assemblée territoriale 25 octobre 1946. Le statut actuel résulte de la loi organique n°96-312 du 12 avril 1996 portant statut d'autonomie de la Polynésie française et de la loi n°96-313 du 12 avril 1996 complétant le statut d'autonomie.

C- LES CONDITIONS D'ACCES AU REGISTRE

Le registre de Polynésie – Française est décrit par le Ministère de l'Equipement et des Transports.
Néanmoins, il s'agit plutôt d'un registre d'immatriculation classique, même s'il existe certaines spécificités.

La Loi Organique de Février 2004 a transféré la compétence relative à l'immatriculation des navires à la Polynésie- Française. Désormais, le dossier d'immatriculation n'est plus visé par l'Etat mais par la Polynésie- Française.

Certaines règles diffèrent entre la Métropole et la Polynésie- Française. En matière de sécurité, il n'y a pas de différences, sauf dans le cas des navires de moins de 160 Tjb, qui depuis la Loi organique précitée, relèvent du contrôle de la Polynésie.
Elle n'a pas encore pris d'acte réglementaire qui modifie la situation actuelle, mais dans le futur, des différences apparaîtront vraisemblablement.
En ce qui concerne le droit du travail, c'est le droit polynésien qui va s'appliquer à bord des navires, ainsi que les conventions collectives, qui ont fixé en matière de salaires la référence aux salaires fixés par l'Etablissement des Invalides de la Marine.
Le Code du travail maritime n'est pas applicable.

En ce qui concerne la composition des équipages, il est à noter que lorsqu'un armateur veut embaucher des marins étrangers, il doit solliciter l'accord des autorités polynésiennes. En pratique, il n'est pas fait appel à des étrangers et il y a donc 100% de nationaux à la passerelle.

Il n'existe pas de fiscalité propre au registre polynésien, mais il existe une fiscalité propre à la Polynésie – française, qui n'est pas spécifique au secteur maritime.

Enfin, les marins sur les navires de pêche n'ont pas en Polynésie- française l'obligation d'être à l'ENIM, ils sont donc en pratique affiliés à la Caisse de Prévoyance Sociale locale. Les marins au commerce en revanche doivent être affiliés à l'ENIM.

Ce registre est ouvert à tous les navires, sans restriction : il compte actuellement 800 navires, dont 200 navires à passagers, mais aucun n'est immatriculé à l'international. Il regroupe environ 10% de la flotte de commerce de plus de 100 Tjb. (*Source : M. Eric LEVERT des Affaires Maritimes de Tahiti*).

En conclusion, il est possible de dire que les navires immatriculés sur le registre applicable en métropole et dans les DOM représentent moins de la moitié de la flotte sous pavillon français, mais ils emploient à leur bord environ 85 % du total des marins du commerce français. Il s'agit surtout des transbordeurs et des vedettes à passagers, assurant des relations de cabotage, et des navires de services auxiliaires.

La plupart des navires de charges français (vraquiers, pétroliers, porte-conteneurs, etc.), sont immatriculés sous le registre de TAAF.

Ce registre n'est toutefois pas ouvert aux navires à passagers. Une quarantaine de navires est immatriculée sous les autres registres des

territoires d'outre-mer. Il s'agit pour l'essentiel de navires de petite taille et de quelques grands navires de croisière ou de charges.

Devant la diminution continue du volume de la flotte française, a été menée une réflexion portant sur la réforme du pavillon français.
Un tel projet concerne le registre métropolitain, mais également les registres bis, et notamment le registre des Kerguelen.
Le Rapport Richemont a fait une synthèse de la situation actuelle puis proposé des mesures pour redonner un élan à la flotte française.
Néanmoins comme nous allons tenter de le montrer ci- dessous, le projet qui a été proposé, projet de Registre International Français, ne fait pas l'unanimité.
Aboutira- t-il ?

CHAPITRE III- LE PROJET DE REGISTRE INTERNATIONAL FRANÇAIS : UNE SOLUTION VIABLE ?

A l'issue de nombreuses consultations, en particulier auprès des armateurs français et étrangers, Monsieur Henri de RICHEMONT avait rendu un rapport au Premier ministre : « Un pavillon attractif, un cabotage crédible : Deux atouts pour la France » en 2003.

Après avoir mis en relief les difficultés de la France, présenté les solutions européennes, il avait proposé la création d'un Registre International Français.
Ce projet a fait l'objet d'un premier vote au Sénat et attend son examen à l'Assemblée Nationale.
Le Rapport Richemont envisageait trois axes principaux pour rendre le pavillon français plus attractif : En premier lieu, il souhaitait faciliter l'immatriculation sous pavillon national, en créant par voie législative le RIF, aussi compétitif que les autres registres internationaux de l'Union Européenne, tout en maintenant le registre métropolitain ainsi que le registre de Wallis-et-Futuna.
Le RIF se substituerait au registre Kerguelen pour les navires de commerce au long cours et au cabotage international. L'immatriculation d'un navire sous le registre international français permettrait notamment la défiscalisation des revenus des navigants embarqués sur les navires immatriculés au RIF ; seuls seraient exigés à bord un capitaine et un officier suppléant français ; il n'y aurait plus aucune obligation de respect des quotas de navigants communautaires et par le biais des sociétés de manning pourraient être engagés des marins non communautaires ; enfin serait accordée l'autorisation d'exploiter dans les eaux internationales des casinos. Il appartiendrait aux pouvoirs publics de prendre les mesures nécessaires

pour attirer les navires de grande plaisance sous pavillon national. Bien entendu, il conviendrait également de prendre des mesures fiscales concernant l'ensemble du pavillon national (exonération des charges sociales patronales ; formation de qualité (« le pavillon français doit être une référence »),…) et de revoir le système du GIE fiscal. (*Source : revue Scapel d'avril mai juin 2003*).

Nous présenterons le projet initial de ce qui, peut être, permettra à la France de retrouver un rang mondial important au niveau des flottes, avant d'exposer les arguments des différents protagonistes dans cette délicate création.
Enfin, nous proposerons une synthèse succincte, en attendant que soient reprises les discussions sur le RIF, prévues pour début septembre 2004.

SECTION 1- LE PROJET INITIAL

Le RIF mettrait en place un guichet unique, un lieu unique d'immatriculation afin de réduire les coûts d'immatriculation et serait créé pour remplacer le pavillon TAAF, tout en maintenant le registre métropolitain ainsi que celui de Wallis- et- Futuna.

Contrairement au Pavillon TAAF, le futur registre international n'implique pas de référence à un territoire lointain, plus ou moins exotique. C'est un registre bis, ou registre papier. La nature du « pavillon bis » français changerait donc sur cet aspect là.

I- AMELIORER LES PROCEDURES D'ENTREE EN FLOTTE : LA CREATION D'UN « GUICHET UNIQUE » ET L'ABAISSEMENT DES COUTS D'IMMATRICULATION

La création d'un guichet unique permettrait l'allégement des procédures d'immatriculation.

Les coûts d'entrée en flotte pourraient être diminués notamment grâce à la simplification de la procédure d'admission du navire sur le plan technique (jaugeage du navire par les Douanes, délivrance des titres de navigation du navire par les Affaires Maritimes, intervention de la société classification).

II- LA CREATION D'UN REGISTRE INTERNATIONAL FRANÇAIS EN PARALLELE AVEC D'AUTRES REGISTRES

Le sénateur de Richemont préconisait le maintien du registre métropolitain, eu égard notamment au statut très spécifique des navires à passagers affectés au cabotage national ou effectuant des liaisons courtes telles que le Transmanche ou Continent/Corse, pour des raisons sociales ou économiques, ainsi que le maintien du pavillon de Wallis et Futuna.
L'hypothèse d'une exonération partielle des charges sociales salariales pourrait être mesure favorable.

III- DESCRIPTION DU REGISTRE INTERNATIONAL FRANCAIS

A- LES CONDITIONS D'ADMISSION

Il serait ouvert aux navires armés au long cours ou au cabotage international, aux navires de croisière armés à la plaisance de plus de 24 mètres hors tout ; pour attirer ces derniers sous pavillon français, les armements français pourraient offrir les mêmes services que les armements étrangers à savoir les jeux de hasard. En effet ce complément d'activité est désormais essentiel à l'exploitation d'un navire de croisière permettant d'espérer un taux de remplissage optimal.
Bien entendu une telle mesure devrait être encadrée par un texte législatif, permettant l'ouverture des jeux de casinos et l'exploitation d'appareils de jeux à bord des navires de croisière et des ferries.
Il faudrait également modifier la loi du 15 juin 1907 (pour étendre à la clientèle des navires à passagers une faculté admise et réglementée pour la clientèle des stations balnéaires, thermales et climatiques) ainsi que la loi du

12 juillet 1983 (relative aux établissements exploitant des « machine à sous » ou appareils à jeux de passagers.)
Le RIF en revanche ne serait pas ouvert aux navires de pêche professionnelle, aux navires transporteurs de passagers assurant des lignes régulières intracommunautaire, aux navires d'assistance portuaire, notamment ceux affectés au remorquage portuaire, lamanage, au dragage d'entretien, au pilotage et au balisage .

B- DESCRIPTIF DES AVANTAGES PROPOSES

1- Des conditions économiques attractives

*L'application des « orientations communautaires sur les aides d'État aux transports maritimes » du 5 juillet 1997 (*JOCE n° 97/C/205/05*) permet l'allégement des charges sociales patronales ENIM et non ENIM.
Ce dispositif consiste en des aides, décidées par le Comité interministériel de la Mer le 1er avril 1998, telles que le remboursement des contributions patronales obligatoires d'assurance vieillesse, maladie et accidents du travail, ainsi que des cotisations d'allocations familiales et chômage versées par les entreprises de transport ayant une activité maritime soumise à la concurrence internationale qui emploient des personnels navigants à bord des navires battant pavillon français, ainsi que le remboursement de la part maritime de la taxe professionnelle auquel la loi de finances pour 2003 a substitué un dégrèvement.
Le projet de registre international français instaurerait un mécanisme d'exonération de charges patronales en lieu et place du mécanisme actuel de remboursement. Il s'agit d'une proposition de simplification administrative qui s'inspire de la pratique constatée dans d'autres Etats de l'Union Européenne.

*Le deuxième avantage économique se caractériserait par la défiscalisation du salaire des navigants :
Cette mesure reviendrait à inclure les navigants dans le champ d'application de l'article 81- a du Code général des Impôts qui prévoit l'exonération fiscale des salariés relevant de certaines professions travaillant hors de France plus de 283 jours par an.
Malheureusement la profession de marin ne semble plus attirer autant de monde qu'auparavant pour des raisons diverses (arbitrage entre vie privée et professionnelle, recherche de carrières maritimes courtes,...) La proposition vise à exonérer les navigants lorsqu'ils seront embarqués sur des navires de commerce armés au long cours ou au cabotage international immatriculés au registre international français, ceci parce qu'il est nécessaire de rendre le métier de navigant plus attractif.

Le problème reste celui de l'intégration de cette mesure par la politique salariale de l'armement (pourquoi ne pas s'inspirer du mécanisme du net wage ?)

De plus le système du GIE fiscal (qui a remplacé le système des quirats) serait revu puisqu'il s'agit d'une mesure attractive qui favorise le renouvellement de la flotte française.

Il faut renforcer « le lien entre le GIE fiscal et la politique de l'emploi » et « conditionner la délivrance du GIE fiscal au respect » d'un certain nombre de conditions, qui seront vérifiées par la Direction du Transport maritime, des ports et du littoral, relevant du Ministre chargé des Transports.
Ainsi, les entreprises d'armement maritime devraient s'engager à mettre en œuvre une politique de formation : embarquement de lieutenants français sous pavillon français (pour avoir des capitaines ou des seconds, il faut préalablement avoir permis à des lieutenants d'être embarqués pour parfaire leur formation à bord) et à effectuer la gestion technique du navire depuis la France.

Bien entendu, l'attribution d'un GIE fiscal à un armement doit se faire en conformité avec les textes internationaux et plus particulièrement le Code ISM (Tout armement doit désigner au titre du Code ISM une personne qui doit servir d'intermédiaire entre l'armement maritime et l'autorité maritime en cas de crise).

L'administration fiscale avant de délivrer son agrément pour accorder un GIE fiscal, devrait solliciter l'avis de la Direction des transports maritimes et du littoral qui vérifierait que les conditions citées ci-dessus sont remplies et le restent durant la durée du GIE fiscal.

Le système du GIE fiscal serait également revu pour permettre aux pétroliers d'y accéder à leur tour, ce qui n'est pas possible pour le moment.

2- Une modification substantielle des règles concernant l'équipage

Seuls le capitaine et l'officier chargé de sa suppléance devraient être français.
En effet le capitaine peut exercer la fonction d'officier d'état civil, bénéficier de véritables pouvoirs de police, prérogatives qui vont bien au-delà de celles conférées par la loi à toute personne en cas de crime ou de flagrant délit. Il peut être amené à mettre en application des mesures se rattachant à la Défense nationale et à avoir des contacts étroits avec la Marine nationale pour la mise en oeuvre de ces mesures.
Il s'agit donc bien de prérogatives de puissance publique, au sens de l'article 39 paragraphe 4 du traité CE. Or, elles ne sont pas détachables des fonctions du capitaine, ce qui permettrait de ne pas porter atteinte au principe de libre circulation des personnes cher à la CJCE. (*cf. CJCE du 17 décembre 1980, Commission contre Belgique C-149/79*).
Bien entendu l'exigence d'un officier français suppléant ne se justifie que dans la mesure où il peut être amené à se substituer au capitaine.

Serait abandonné le système de pourcentage imposé de Français à bord puisque cette obligation a pour effet d'inciter les armateurs à immatriculer sous pavillon tiers soit en raison des difficultés pour trouver le nombre de marins exigés, soit compte tenu du coût important de cette contrainte.

Serait autorisée l'embauche de marins étrangers par le biais de sociétés de manning : ces sociétés de placement fournissent la main-d'oeuvre aux armateurs et la partie de l'équipage recrutée par ce moyen est rémunérée directement par l'agence de placement. (Cette pratique est répandue au plan international : certains pays fournisseurs de main-d'oeuvre en ayant fait une spécialité (exemple Philippines).)
Cependant l'autorisation d'embaucher des marins de cette manière ne doit pas dispenser les armements des vérifications de la formation effective de ces marins. Il serait d'ailleurs souhaitable que les compagnies d'armements embauchent des marins francophones, les problèmes de communication dans les équipages restant un facteur aggravant en cas d'accident ou d'événements de mer. (*Cf. rapports du Bureau Enquêtes Accidents Mer*). Ce serait là un gage de sécurité tant pour le navire que pour la navigation.

La formation des gens de mer reste une priorité qui pourrait se manifester par le maintien de la polyvalence, une orientation vers une formation monovalente, la validation des acquis professionnels, l'ouverture du monde du « shipping » aux navigants (les intéresser à la gestion managériale, économique, comptable.).
La formation doit être un impératif ! (*H.de RICHEMONT*).
Il est nécessaire de développer l'apprentissage maritime. Monsieur de RICHEMONT propose ainsi un « contrat de carrière utilisant l'apprentissage destiné aux jeunes officiers brevetés chefs de quart de navires à la mer, afin de les accompagner jusqu'à l'obtention des diplômes de direction (capitaine de première classe, capitaine, chef mécanicien). Cette mesure pourrait être étendue aux personnels non officiers.

Tout ceci doit se faire dans le souci de l'équité du financement de la formation.

Enfin, seules les compagnies respectant les normes internationales maritimes en vigueur pour l'emploi de marins non communautaires (embauchés grâce à des sociétés de manning) pourraient immatriculer leur navire sous RIF.

C- ASPECT JURIDIQUE DU RIF

Le nouveau registre sera crée par voie législative afin d'afficher la volonté politique de la France de mettre en place un pavillon attractif au service de l'emploi et de la sécurité maritime. Cela devra s'accompagner d'une réforme du Code du travail maritime.

D- LE MAINTIEN DU REGISTRE DE WALLIS-ET-FUTUNA

Toutefois, une clarification du régime juridique applicable à ce registre devrait être entreprise.
Néanmoins il s'agit d'un registre qui apporte une contribution financière importante au territoire.

Si la présentation qui a pu être faite du projet de RIF semble claire, ce n'est pas l'opinion de tous les acteurs de la vie maritime. Le texte est discuté vivement, d'une part, du côté armatorial (qui y est plutôt favorable) et d'autre part du côté des syndicats et des marins notamment (qui y sont opposés).

SECTION 2- UN TEXTE POLEMIQUE

I- HISTORIQUE DU PARCOURS DU PROJET DE REGISTRE INTERNATIONAL FRANCAIS

Déjà en 2001, le Ministre des Transports, Jean- Claude GAYSSOT, soulignait l'impérieuse nécessité de mettre en œuvre une réforme efficace du pavillon français, afin de développer le cabotage maritime. (*Journal de la marine marchande de novembre 2001).*

Le 3 décembre 2003, la Commission des Affaires économiques du Sénat a adopté le texte de la proposition de loi visant à créer le RIF (malgré le refus de l'intersyndicale des marins et officiers de la Marine marchande de siéger au Conseil Supérieur de la Marine marchande). (*Le Marin 5 décembre 2003*)

Le 11 décembre 2003, le Sénat a adopté en première lecture, la proposition de loi pour la création du RIF ; quelques amendements ont été déposés et les modifications peu nombreuses constituaient des ajustements ne remettant pas en cause l'équilibre dans son ensemble. (*Le Marin du 19 décembre 2003*)

Le 21 avril 2004, François GOULARD, Secrétaire d'État à la Mer, informait les syndicats du retrait du projet de loi sur le RIF de l'ordre du jour de l'Assemblée nationale et de ce qu'il avait confié à Bernard SCEMAMA, (Président du Conseil Supérieur de la Marine Marchande et Directeur de l'ENIM), la mission d'organiser le dialogue entre syndicats et armateurs afin de trouver un accord.
Il rappelait également que l'objectif du RIF était « le développement de la flotte française, dans la poursuite des efforts déjà consentis (GIE fiscaux, taxe au tonnage,...) , la sécurité maritime , la préservation du statut des marins français et la clarification du statut des marins non-résidents ». *(Le Marin n° 2963 du 23 avril 2004 : « RIF : le gouvernement prêt à revoir sa copie »)*

En mai 2004, Bernard SCEMAMA, fut nommé « négociateur » par François GOULARD, pour rapprocher syndicats de navigants et armateurs et essayer de trouver un compromis. Il fut chargé de rédiger un rapport mettant en

lumière les divergences et les points de convergence. (*Journal de la Marine marchande du 7 mai 2004*)

II- LES DETRACTEURS DU PROJET DE REGISTRE INTERNATIONAL FRANÇAIS

Le 17 avril 2003, quinze jours après la publication du rapport Richemont, la FNSM-CGT, représentant uniquement le personnel d'exécution, faisait connaître son opposition au RIF, tout en soulignant qu'elle était favorable à la défiscalisation des salaires des navigants. Michel NEUMEISTER, (journaliste) soulignait malicieusement : « Rappelons que le gros des troupes de la Fédération navigue sur des ferries, navires qui ne sont pas concernés par le rapport Richemont. Ce qui limite sensiblement le risque de conflit social ». (*Journal de la Marine marchande du 25 avril 2003*)

L'intersyndicale des marins et officiers français au commerce avait lancé un mouvement de grève le 11 décembre 2003, à laquelle participèrent même les Ecoles Nationales de Marine Marchande (*Le Marin 12 décembre 2003*).

En décembre 2003, une nouvelle association, Marins contre la Mondialisation (MCM) était créée et dénonçait le décalage existant entre le texte de la proposition de loi sur le RIF et la présentation qui en était faite, notamment sur la question des salaires (selon MCM, M. de Richemont fait référence au salaire ITF (portant sur toutes les qualifications) alors que dans le texte, il parle seulement des salaires OIT (ne portant que sur la rémunération du matelot de base et qui est seulement de 817 $ par mois contre 1400 $ dans la grille ITF)) et les congés (les dispositions concernant les heures de travail et le repos hebdomadaire paraissent

également « déconnectées de la réalité de la vie à bord »). (*Le Marin du 16 janvier 2004*)

Les syndicats refusent en bloc un registre « aussi peu social avec des conditions de travail aussi peu décentes, en particulier pour les marins étrangers » (quand un technicien philippin vient travailler dans une entreprise française, il est payé et traité selon les normes de la convention collective française en vigueur dans ladite entreprise. Quand un marin philippin embarquera à bord d'un navire sous RIF, il sera payé et traité selon les normes internationales « bien moins correctes », selon François CAILLOU de l'ITF). (*Le Marin du 23 janvier 2004*). Les syndicats dénoncent une pratique de « dumping social » (*Journal de la marine marchande du 16 janvier 2004*).
La CGT souligne quant à elle que « la fédération n'a cessé, tout au long des négociations sur le projet du nouveau registre TAAF, de demander cent pour cent de marins français sur tous les navires, puisqu'elle est toujours opposée, et depuis des années, à la mise en place d'un tel registre et qu'en conséquence, elle ne l'accepte pas et ne signera pas ».

Les transporteurs de brut craignent que les affréteurs pétroliers ne retiennent que les dispositions de l'article 2 de ce projet, selon lequel « à bord de navires immatriculés au RIF, le capitaine et l'officier chargé de sa suppléance doivent être français », en refusant dès lors de payer pour un navire à « RIF 35 » (en comparaison et référence avec le « TAAF 35 » c'est-à-dire l'usage voulant qu'un navire immatriculé aux TAAF ait un équipage constitué à 35 % de marins français). (*Journal de la marine marchande du 21 novembre 2003*)

Dans son commentaire du texte de loi adopté par le Sénat le 11 décembre 2003, le Commandant J-P DECLERCQ, (Docteur en Droit maritime (Université de Nantes), membre de l'Association Française des Capitaines de Navires)) relevait plusieurs insuffisances :

Si le texte impose deux obligations à l'employeur, l'une relative à la nationalité du capitaine et de son suppléant, et l'autre à la formation des futurs capitaines, le texte est insuffisant sur ce dernier point. En effet, la loi devrait prévoir un minimum de Français à bord pour préparer la relève en capitaines, mais aussi en pilotes de port.
Il critique fortement l'autorisation donnée dans ce texte aux armateurs de recourir aux sociétés de manning, « dont l'activité n'est pas contrôlable par l'État du pavillon. » (*Document création du RIF – Site Web De l'AFCAN)*

III- LES DEFENSEURS DU PROJET DE REGISTRE INTERNATIONAL FRANCAIS

Le RIF, en revanche constituerait une avancée sociale de par l'établissement d'un statut et d'une protection sociale du marin étranger.

Pour Philippe Louis Dreyfus, le RIF bénéficie d'un statut juridique clair puisque la proposition de loi définit intégralement les dispositions applicables à l'ensemble des navigants (français ou pas) : point de vue partagé par Christian GARIN, Président- Directeur général de Fouquet-Sacop : le texte « a le mérite de compenser le vide juridique du marin français, travaillant dans le cadre du registre Kerguelen », *(Journal de la marine marchande du 12 mars 2003)*. Le RIF sera en réalité un élément marketing, de vente, car il bénéficie d'une image de qualité des services et de sécurité (le pavillon sera surveillé par l'administration française qui se montre très sévère et très éloignée du laxisme des pavillons de complaisance).
Ainsi le RIF permettra la création d'emplois, le maintien de filières de formation, le développement de la flotte française, la modernisation de l'administration française et le changement positif d'image de marque du secteur.

Lors de son examen au Sénat, le RIF reçut le soutien du fondateur et président de Keep it blue, Jo LE GUEN, qui souligna que les navires sous

RIF seraient contrôlés par la France, gage de qualité, et que cela permettrait de mettre un frein au développement des pavillons de complaisance et à l'exploitation des marins. *(Le Marin du 2 janvier 2004)*

« Armateurs de France » considère que la proposition d'un nouveau registre international français crée les conditions d'une « véritable relance du pavillon français en instaurant une dynamique forte, favorable au développement de la flotte et de l'emploi » et invite à poursuivre « la réforme du pavillon français dans le dialogue ».

Une étude interne révèle d'ailleurs qu' « avec le RIF, la flotte est susceptible de se développer de 35 % à l'horizon de 2007. Sans RIF, la flotte se réduira dans les mêmes proportions du fait des sorties de GIE fiscaux ».

En conclusion et pour résumer cette approche critique du projet de loi RIF, on pourrait reprendre la formule utilisée par l'Association Française des Capitaines de Navires dans sa « Lettre ouverte à Mesdames et Messieurs les Parlementaires » :« un lien fort entre le pavillon, les armateurs et l'équipage (pas un mot de celui-ci dans le projet !) est un facteur de sécurité. À la lecture des deux parties du rapport de Richemont nous avions dit : espoir, prudence, réserve. À la lecture du projet de loi il ne reste plus que « réserve », la plus grande réserve. ».
Le projet n'est pas abouti, il s'agit d'un texte en perpétuelle mouvance, qui une fois voté définitivement, risque encore de ne pas satisfaire les acteurs intervenants dans ce débat.

SECTION 3- AU FINAL : UN AVENIR POUR LE RIF ?

On peut tout d'abord s'interroger sur la conformité du futur registre international français avec le droit communautaire : imposer la nationalité française dans les fonctions de commandant et de son suppléant ne

risquerait-il pas de provoquer les foudres de la Cour Européenne de Justice ? En tant que dérogation à la règle fondamentale de libre circulation et de la non-discrimination des travailleurs communautaires, l'article 39.4 doit selon une jurisprudence de cette même cour, recevoir une interprétation qui limite sa portée à ce qui est strictement nécessaire pour sauvegarder les intérêts que cette disposition permet aux Etats de protéger.
La condition de nationalité peut être imposée au capitaine et à son suppléant, mais doit se justifier par le fait qu'elle concerne des navires de commerce au long cours et au cabotage international, et surtout pour des raisons de sécurité et de sûreté, qui répondent aux exigences de la Convention sur le droit de la mer. Ceci se trouve renforcé par la récente entrée en vigueur (depuis le 1 juillet 2004) du code ISPS, imposant un correspondant de sûreté à bord des navires de commerce, renforçant de fait l'obligation de nationalité puisqu'une telle fonction relève d'une prérogative déléguée de la puissance publique.

Se pose également le problème de la coexistence de différents systèmes juridiques à bord des navires et du contrôle de leur respect. Ainsi, pour les navigants résidant hors de France, si un autre droit que le droit français a été choisi par les parties au contrat, ce droit peut s'appliquer, sous réserve toutefois du respect des dispositions prévues par la proposition de loi RIF. Les inspecteurs du travail maritime pourront intervenir et des inspecteurs étrangers le pourront également si le contrat d'engagement a été passé entre un marin étranger et une entreprise de travail maritime du même pays. Se pose malgré tout la question du manque de garanties existant vis-à-vis de la délivrance par des Etats peu scrupuleux, d'agréments de complaisance aux sociétés de manning, sollicitées par des armateurs français.

Pour ce qui concerne les conditions d'emploi, de travail et de vie à bord, les conventions internationales ratifiées par la France, notamment les dispositions de l'OIT et le dispositif d'application des rémunérations fixées par la Commission paritaire de l'OIT seront appliquées, afin de garantir un socle minimal aux navigants qui ne sont pas des résidents nationaux.

Enfin s'agissant de la couverture sociale des marins, les ressortissants ne relevant pas des dispositions communautaires ou d'États liés à la France par des conventions de sécurité sociale, doivent également bénéficier d'une couverture sociale satisfaisante, compatible avec les engagements internationaux auxquels la France a adhéré (Article 25 de la proposition de loi sur le RIF).
L'effectivité de la couverture sociale sera contrôlée par le biais du contrat d'engagement ou du contrat de mise à disposition. (*Le Marin n° 2955 du 27 février 2004*)

De plus le régime social applicable en cas de licenciement laisse présager nombre de contentieux. En effet, serait exclu le droit français du licenciement (peut-être plus protecteur que d'autres droits) dans le cas où le marin a été embauché (et rémunéré) par une entreprise de travail maritime, puisque le marin n'aurait de relation contractuelle directe qu'avec l'entreprise de travail maritime.
De plus, c'est l'État du siège social de l'entreprise travail maritime qui devra contrôler le respect par cette entreprise de la Convention 179 de l'OIT (prévoyant des droits fondamentaux ainsi que l'interdiction de faire payer le marin pour être engagé) ; néanmoins selon l'Etat dans lequel la société de manning aura son siège social, on pourra se demander si un tel contrôle sera efficace ou même effectif (dans le cas d'un État complaisant par exemple).

La participation des officiers aux élections du Comité d'Entreprise et du Comité d'Hygiène, de Sécurité et des Conditions de Travail, n'a pas été envisagée. Or, il s'agit d'un principe constitutionnel (le droit à la représentation) qui a même acquis une portée communautaire (*avec les Directive 2002/14/CE du 11 mars 2002, établissant le cadre général relatif à l'information et la consultation des travailleurs*).

Enfin, en cas de faute grave ou lourde de la part du marin, ayant entraîné son débarquement, le rapatriement, (dans le texte, article 19 de la

proposition de loi), pourra ne pas être pris en charge par l'armateur ou l'entreprise de travail maritime. Selon Patrick Chaumette, « le droit au rapatriement ne devrait pas être négociable. Un mécanisme devrait au minimum donner lieu au contrôle préalable de l'inspecteur du travail maritime et à une autorisation administrative. Il est malsain de ne prévoir aucune procédure disciplinaire sérieuse. Il y a une menace grave quant au respect des droits fondamentaux. » (*Le Marin du 13 février 2004*).

Toutefois, comme le rappelle Jacques Robert SAADE, président du Directoire de CMA-CGM, « À l'évidence le registre des TAAF n'est plus adapté. L'actuel projet du RIF peut augmenter non seulement le nombre de navires sous pavillon français mais également l'emploi de marins français. Les dernières propositions des armateurs ont permis d'améliorer considérablement le texte d'origine dans le sens demandé par les organisations syndicales. »

Sans doute faudrait- il conserver un équilibre entre les intérêts des armateurs et ceux des marins et navigants français, pour ne pas courir le risque de créer un pavillon « Kerguelen bis » avec les effets négatifs que l'on connaît pour la flotte et l'emploi maritimes français. » (*REVUE MARITIME n°469, juillet 2004)*

Après nous être longuement attardés sur les caractéristiques du pavillon bis français, procédons à l'examen des pavillons et registres bis des autres pays européens.

TITRE II : LES PAVILLONS ET REGISTRES BIS EUROPEENS

Les pavillons bis se distinguent des registres bis de par leur base territoriale, « extra métropolitaine » identifiable, ce dont sont dépourvus les registres internationaux, ou registres papier, qui n'ont aucun rattachement comparable.

Ainsi, au modèle « territorial » se rattachent les pavillons Kerguelen (pour la France), l'île de Man et Gibraltar (pour la Grande-Bretagne), les Canaries (pour l'Espagne), Madère (pour le Portugal), les Antilles Néerlandaises (pour les Pays- Bas).
Les registres internationaux, quant à eux n'existent que « sur le papier », c'est le cas par exemple de l'ISR pour l'Allemagne, du DIS pour le Danemark, du NIS pour la Norvège, du registre bis italien, du registre bis finlandais, et de celui de la Suède.(« *L'Europe et les pavillons de navires » par Antoine Vialard. Annuaire de droit maritime. Tome XIII 1995 CDMA*).

Nous commencerons par l'étude des pavillons bis avant d'aborder les registres bis.

CHAPITRE I :LES PAVILLONS BIS

Les pavillons bis se caractérisent par la référence territoriale qu'ils impliquent. Ces « pavillons » (même s'il est impropre de parler de pavillon bis, puisqu'un Etat n'a qu'un pavillon) sont localisés sur un territoire donné, autre que celui de l'Etat dont ils dépendent.

SECTION I – L'ILE DE MAN ET GIBRALTAR : LES DEUX PAVILLONS BIS DE LA GRANDE- BRETAGNE

La Grande-Bretagne disposait au départ des registres de l'Ile de Man, de Gibraltar, Hong Kong et des Iles Anglo- Normandes.
Selon le Merchant Shipping Act de 1894, « un navire appartenant à une société ou à une personne physique, ayant qualité de résident dans le Commonwealth, peut être immatriculé dans importe laquelle des colonies ou dépendance, y compris en Grande-Bretagne. » (*Pavillon bis et concurrence : les enseignements de l'arrêt Firma Sloman du 17 mars 1993.*
Jean-Jacques Lavenue)

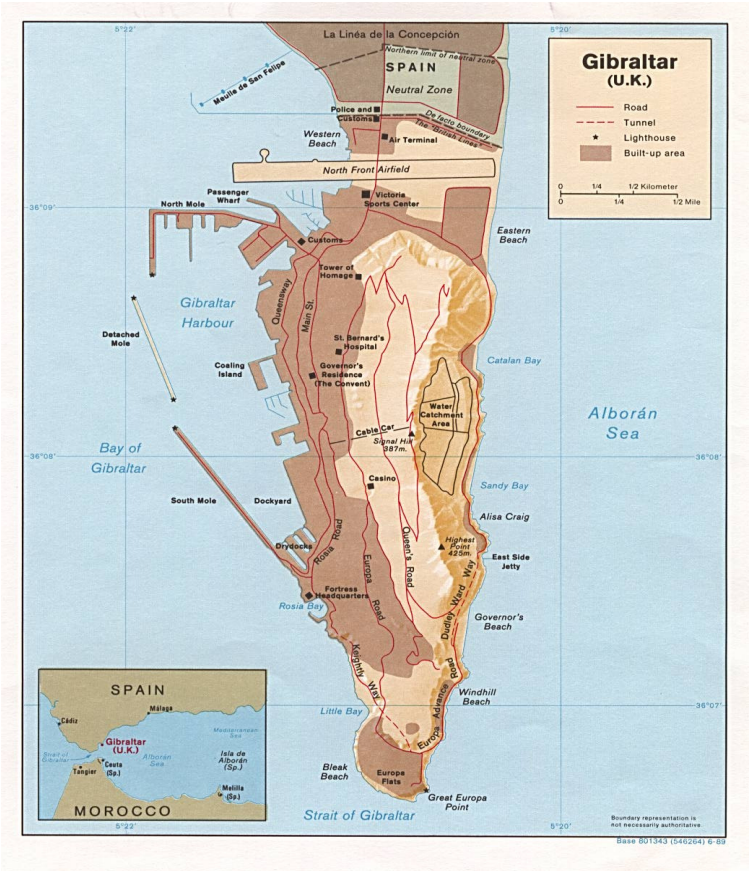
A ce jour ne subsistent que les pavillons de l'Île de Man et Gibraltar.

I- LOCALISATION :

A- GIBRALTAR :

Gibraltar se situe à l'extrémité de la péninsule Ibérique.
C'est une ancienne colonie du Royaume-Uni, ainsi qu'une base militaire stratégique (puissante base aéronavale).
Gibraltar est dotée depuis 1969 d'une Constitution. La politique économique de ce territoire relève de la compétence des autorités du Royaume-Uni, représentées sur le territoire par un Gouverneur et un Commandant en chef.

Gibraltar appartient aux Communautés européennes, même si la plupart de la réglementation communautaire ne s'y applique pas.
Le registre de Gibraltar était autrefois utilisé uniquement pour les navires de complaisance et en 1986, les navires marchands ont pu également s'y immatriculer.



Le Droit applicable à Gibraltar est celui du Royaume-Uni, autrement dit le Merchant Shipping Act de 1894, modifié en 1906.
En tant que territoire dépendant du Royaume-Uni, Gibraltar est membre de l'Union Européenne, à part entière. Le registre de Gibraltar étant un registre communautaire, les navires qui y sont inscrits sont dès lors, admis au cabotage communautaire.

Le pavillon Gibraltar, partie intégrante du pavillon britannique (Red Enseign), n'est pas considéré par l'OCDE comme un pavillon de

complaisance, ni black listé par l'ITF (Fédération Internationale du Travail). Ce registre est géré par un administrateur nommé par le Royaume- Uni.

B- L'ILE DE MAN

L'île de Man ne fait pas partie du Royaume-Uni, mais du Commonwealth.
Sa capitale est Douglas.
Le « Lord of Man » est le souverain britannique, représenté dans le Territoire par un lieutenant gouverneur, nommé pour une durée de cinq ans.

L'île possède son propre Parlement qui a compétence pour légiférer sur toutes les questions afférentes à l'île, bien qu'il ait toujours traditionnellement dédié sa compétence au gouvernement britannique. Selon le Merchant Shipping Act de 1894, un navire appartenant à une société ou à

une personne physique, ayant qualité de résident dans le Commonwealth, peut être immatriculé dans importe laquelle des colonies ou dépendances, y compris en Grande-Bretagne.
Aucune loi anglaise ne peut être directement applicable dans l'île sans une autorisation expresse.
L'île bénéficie d'une certaine autonomie en ce qui concerne la détermination des impôts et des taxes.
L'île de Man n'est pas membre de la CEE, elle y est associée.
Le registre de l'île de Man, le MANX Register, a été créé au début des années 1980 et a rencontré un indéniable succès.
L'île de Man n'est pas une dépendance de la Couronne britannique, cependant elle entretient une relation extrêmement étroite avec cette dernière. Ses navires arborent le pavillon rouge. Le Merchant shipping Act de 1984 et de 1985 constituent le Droit applicable. Le registre est placé sous la responsabilité du Department of Highways, Ports and Property, et les navires portent les lettres IOM.

II- LEGISLATION :

Si l'on se réfère au Merchant Shipping Act de 1894, celui-ci précise qu' « un navire appartenant à une société ou une personne physique ayant la qualité de résident dans le Commonwealth peut être immatriculé dans n'importe laquelle des colonies ou dépendances comprises en Grande-Bretagne. »

Certaines colonies devenues indépendantes ont créé leur propre registre, registre de libre immatriculation. Ce fut le cas des Bahamas et des Bermudes par exemple. Hong Kong fut jusqu'en 1997 un second registre britannique.

En revanche, Gibraltar et l'Ile de Man constituent toujours les pavillons bis de la Grande-Bretagne.
Lorsqu'un navire est immatriculé dans un de ces de territoires, il arbore le « Red Ensign », c'est à- dire le pavillon de la Marine marchande britannique.

Dans ces territoires, on applique le Merchant shipping Act de 1894, les règles de composition de l'équipage en matière de compétence de brevet communautaire, l'extension de la double immatriculation attribuée à l'affrètement coque nue édictés par la Grande- Bretagne et la mise en oeuvre des conventions internationales approuvées par la Grande-Bretagne.

La législation applicable à Gibraltar en matière de Droit social est équivalente à celle du Royaume-Uni. Ainsi toutes les conventions auxquelles le Royaume-Uni est partie s'appliquent à Gibraltar, notamment les conventions de l'Organisation Internationale du Travail.

III- CONDITIONS D'IMMATRICULATION :

En juillet 1993, un arrêté du Parlement modifie les conditions d'immatriculation afin d'encourager les investissements maritimes sous pavillon britannique : les nationaux de la Communauté, s'ils sont résidents dans le Royaume, sont éligibles à la propriété maritime ainsi que les personnes physiques ou morales britanniques domiciliées dans les dépendances de la Grande-Bretagne.
Les sociétés communautaires doivent avoir un représentant dans le pays.

Le registre est centralisé à Cardiff.

Le registre est ouvert aux armateurs et affréteurs coque nue.

L'armateur doit être un ressortissant de l'Union Européenne ou de l'Espace Economique Européen résidant à Gibraltar, ou, à défaut, disposer d'un représentant résidant à Gibraltar.
Cependant, les armateurs non communautaires peuvent immatriculer leurs navires auprès du registre de Gibraltar à condition toutefois , de se faire reconnaître comme « Foreign Maritim Entity » à Gibraltar.

Sauf dérogation, les navires de plus de 20 ans ne sont pas éligibles.

IV- EQUIPAGE :

Le capitaine doit être ressortissant de l'Union européenne ou de l'Espace économique européen ou du Commonwealth britannique. La nationalité du reste de l'équipage est indifférente. Sur les navires jugés stratégiques, le commandant doit être britannique.

Les pouvoirs publics britanniques incitent les armements à former des cadets grâce à des mesures fiscales. (*Rapport de Richemont 2003*)

Les officiers doivent justifier de qualifications britanniques ou reconnues équivalentes. De plus, l'administrateur du registre de Gibraltar dispose du pouvoir d'accorder discrétionnairement des équivalences.

V- FISCALITE :

Des mesures fiscales ont été prises, là encore, telles que la défiscalisation pour les navigants expatriés à plus de 183 jours, la taxation forfaitaire au tonnage ainsi que l'United Kingdom Tax Lease.
Il s'agit d'un régime de financement apportant un avantage fiscal (« net present value benefit ») de l'ordre de 10 à 12 % du montant de l'investissement, mais sans obligation de pavillon ni d'emploi de personnel navigant britannique.
Cependant la gestion stratégique et commerciale du navire doit être exercée en Grande-Bretagne.
C'est un régime fiscal très intéressant et très compétitif.
En effet, les armements maritimes européens qui se voient refuser le bénéfice d'un GIE fiscal notamment, sont très souvent tentés de demander à bénéficier de l'United Kingdom Tax Lease). (*Rapport Richemont*)

L'impôt sur les sociétés de droit commun est de 35 % ; mais il existe un régime dérogatoire pour les sociétés localisées à Gibraltar exerçant leurs activités exclusivement en dehors de Gibraltar.
Ce sont les « exempt companies », qui sont soumises à un droit annuel forfaitaire de l'ordre de 200 livres sterling et assujetties à un impôt sur les sociétés qui est négocié (en général, il est autour de 5 %).
Les Foreign Maritime Entity bénéficient, elles, d'une exonération totale.

Gibraltar garantit, encore, à toute société nouvellement établie une stabilité de son taux d'imposition pour 25 ans. Les revenus des marins résidents sont imposés au taux de droit commun et ceux des non-résidents ne sont pas soumis à l'impôt.

VI- AVANTAGES :

P&O (Peninsular and Oriental Steam Navigation Company) s'est engagée le 12 août 1999 à réinscrire sur le registre national britannique cinquante de ses navires.
Cela a ainsi doublé le nombre de ses navires battant pavillon national et grossi de 75 % le tonnage du pavillon national Outre-Manche.
Une telle décision résultait de l'annonce faite par le Gouvernement de Tony Blair d'instaurer un régime fiscal fondé sur le tonnage, afin d'enrayer le déclin du pavillon britannique.
L'armateur a renoncé à des avantages fiscaux existants (réductions d'impôt accordées traditionnellement à l'investissement) et en contre- partie, il paie une somme liée au tonnage de sa flotte et contribue financièrement à la formation d'élèves- officiers, au prorata du nombre d'officiers qu'il emploie déjà. (*Le marin 20 AOUT 1999*).

Ainsi, « la flotte marchande et le transport maritime britannique connaissent une résurrection » (*David Jamieson, Ministre du transport maritime*) ; le tonnage des navires de commerce immatriculés au registre national connaît une augmentation considérable (il est passé de 2,8 millions

de tonneaux de jauge brute en 1997 à plus de 7,6 millions de tonneaux de jauge brute en 2003 soit une hausse de 171 %.).
La Maritime and Costguard Agency a supprimé les formalités excessives afin de rendre le pavillon britannique plus attractif, ce qui est encore renforcé par la taxe au tonnage.

VII- LE POINT DE VUE D'UN ARMATEUR :

Après la deuxième guerre mondiale, l'industrie maritime en Grande Bretagne, comme en France, s'aperçut de la concurrence croissante des nouveaux pays indépendants d'Extrême-Orient, qui étaient capables d'offrir des services semblables à ceux des Britanniques, à la différence près que leurs frais d'exploitation étaient bien inférieurs.
Vers la fin des années 1950, jusqu' au milieu des années 1960 et des années 1970 , au Royaume-Uni, un problème supplémentaire s'ajouta, à savoir la montée en puissance du mouvement syndical.
Au cours des quinze années qui conduisirent au milieu des années 1990, la situation demeura inchangée.
Pour rester compétitif, P&O devait faire des sacrifices, accepter de ne plus arborer le « Red ensign » en transférant beaucoup de sa flotte sous des registres « faisant preuve d'une plus grande tolérance sur le plan commercial et d'un pragmatisme sérieux » et remplacer un grand nombre des membres de ses équipages par des Indiens, des Pakistanais ou des Philippins. Ces changements ont permis de rivaliser d'égal à égal sur le marché libre aux côtés des flottes nombreuses et variées des autres Nations.
Pour les navires de croisière, qui n'étaient pas soumis au jeu d'une importante concurrence étrangère , P&O Cruises continua de les immatriculer sous pavillon britannique et ce jusque dans les années 1980 où, pour être à égalité avec ses concurrents, la flotte fut transférée sous pavillon libérien.

Toutefois, en 1997, le vice- premier ministre John PRESCOTT, désireux de relancer la flotte marchande britannique, mit en place un groupe de travail

sous sa direction personnelle, qui fit les recommandations suivantes : mettre en place un nouveau régime d'impôt sur les sociétés fondé sur le tonnage et non pas sur les bénéfices, qui tiendrait compte des réalités commerciales de l'industrie maritime ; pour l'impôt sur le tonnage, toute société qui en bénéficierait devrait s'engager à former un nombre minimum d'officiers, prendre toute une série de mesures législatives afin de réduire les frais d'embauche et de formation des marins britanniques.
La plus importante réforme a porté sur l'administration maritime britannique dépendant du Ministère des Transports.

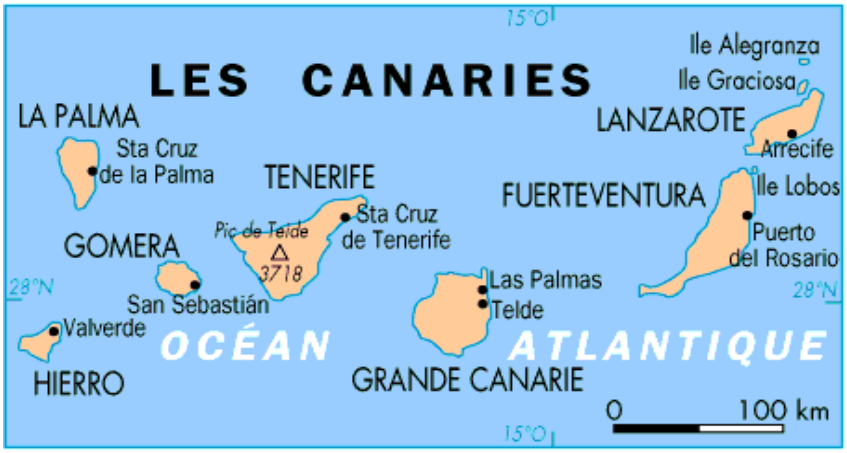
En conclusion, Lord Sterling, Président de P&O, précisait : « J'aimerais vous rappeler que nous n'étions pas obligés de remettre nos navires sur le registre du Royaume-Uni. Vous ne serez guère surpris de m'entendre dire que j'étais ravi et fier de pouvoir immatriculer à nouveau ces navires sous le « pavillon rouge » à l'issue de l'entrée en vigueur de cette législation. Je suis fier d'être britannique et rien ne m'a procuré une aussi grande satisfaction que d'avoir contribué en partie à cet événement. Un grand nombre de navires de P&O a retrouvé la place qui leur revient, ils naviguent sous pavillon britannique. »
(« *Pourquoi j'ai décidé de rapatrier ma flotte sous pavillon britannique !* » par *Lord Sterling Président de P& O.*)

Après avoir décrit les pavillons bis de la Grande- Bretagne, voyons à présent celui de l'Espagne, situé aux Canaries

SECTION II- LES CANARIES : PAVILLON BIS DE L'ESPAGNE

Le pavillon bis espagnol a été créé en janvier 1994. *(Pavillon bis et concurrence : les enseignements de l'arrêt Firma Sloman du 17 mars 1993.Jean-Jacques Lavenue)*

I- LOCALISATION :



II- HISTORIQUE :

Le tonnage espagnol décroissant depuis de nombreuses années, des plans d'aides étatiques (aides à la restructuration de la Marine marchande) furent mis en place mais constituèrent des échecs eu égard à l'importance des endettements des armements espagnols. La loi du 24 novembre 1992 sur les ports de l'État et de la Marine marchande a permis de créer par voie réglementaire le Registro Espécial de Buques y Empresas Navieras, autrement dit « Registre Spécial des Navires et Entreprises Maritimes ». afin de pallier la situation .
Ce registre est localisé aux Canaries.

Selon Fernando Casablanco, Directeur de la Marine marchande espagnole : «la mise en place du pavillon a été une réussite, puisque tous les navires le désirant ont quitté le pavillon principal pour rejoindre le pavillon bis, sans fuite vers d'autres registres. L'augmentation du pavillon espagnol, de 8 % en un an, a eu comme conséquence la consolidation de la flotte, pour la première fois depuis longtemps. Après une longue crise, la Marine

marchande espagnole jouit aujourd'hui d'un climat favorable qui permettra de reconstruire une flotte ».(*Le marin 16/07/99).*

III- LEGISLATION :

Le pavillon bis des Canaries a été créé le 24 novembre 1994, par une loi, votée par le Cortés.
Par voie législative ont été déterminés les régimes économique et fiscal des Canaries.
Cette loi s'applique aux navires inscrits sur le registre des Canaries ainsi qu'aux navires du registre principal espagnol, qui desservent les Canaries.

Le registre est tenu à Las Palmas. (*Rapport Richemont*)

IV- CONDITIONS D'IMMATRICULATION :

Depuis octobre 1998, l'Espagne, accueille, au sein de son pavillon bis des Canaries, toutes les catégories de navires.
Peuvent s'immatriculer sur ce registre, uniquement les navires destinés au trafic exclusivement international et l'armateur doit être représenté par un agent au minimum, domicilié dans les îles.

Les armateurs espagnols souhaiteraient un régime plus libéral.

V- FISCALITE :

L'impôt sur les sociétés a été abaissé de 35 % à 26,5 % en conformité avec le régime fiscal des Canaries.
Les mesures fiscales qui ont été prises sont les suivantes : l'exonération quasi-totale des charges sociales (90 %) et une réduction de 50 % de l'imposition des armateurs. (*Rapport Richemont et Le marin 16/07/99)*

Les membres de l'équipage bénéficient d'allégements fiscaux (une réduction de 50% de l'imposition de leurs salaires.)

VI- EQUIPAGE :

Seuls le capitaine et le second capitaine doivent être espagnols et 50 % de l'équipage peut être composé de marins communautaires, le reste pouvant l'être d'étrangers.
Cependant dans certaines circonstances les armateurs peuvent dépasser cette limite. (*Rapport Richemont*)

Les citoyens d'un pays membre de l'Union européenne bénéficient du Code du travail espagnol, mais 50 % des marins extra communautaires sont couverts par la législation en vigueur dans leur pays d'origine. (*Pavillon bis et concurrence : les enseignements de l'arrêt Firma Sloman du 17 mars 1993.Jean-Jacques Lavenue*).

Cependant les syndicats espagnols s'opposent à l'embauche de marins non ressortissants de l'Union européenne par crainte de perdre leur emploi.
De plus, ils refusent la coexistence de différences de traitement entre les membres de l'équipage à bord d'un navire.
Selon Pedro Muñoz, Secrétaire général du secteur maritime de la Fédération Espagnole des travailleurs des transports et des communications, « les syndicats s'opposent à ce que des membres d'un même équipage, mais de nationalités différentes, travaillent à des conditions différentes. Bien que le pavillon bis autorise l'emploi de marins des pays membres de l'Union européenne selon les conditions en vigueur dans leur pays qui se rapprochent des nôtres, il autorise également l'embauche de marins originaires de pays qui ne font pas partie de l'Union Européenne, créant ainsi un système d'emploi à deux vitesses, chose que nous contestons » (*Le Marin 16/07/99).*

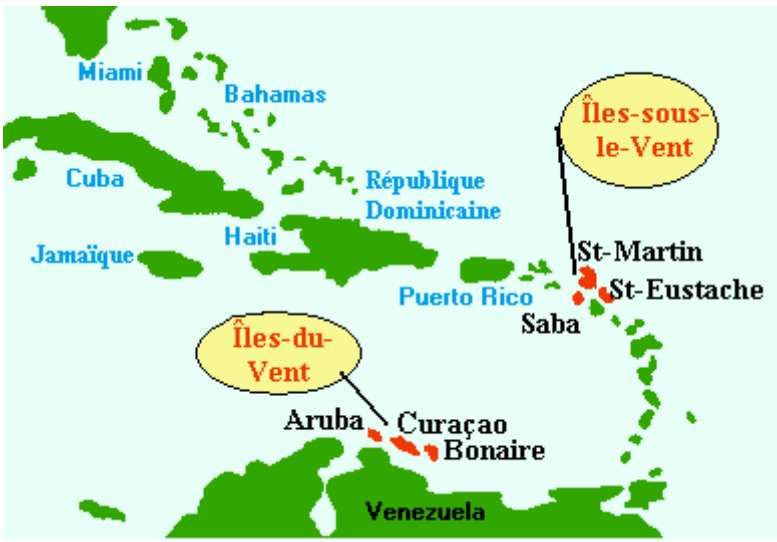
VII- AVANTAGES :

Le Directeur Général de l'Association des Armateurs d'Espagne (ANAVE), Manuel Carlier souligne le fait qu'au 1 juillet 1999, le pavillon des Canaries recensait presque 1,4 million de tonneaux de jauge brute, soit 94% du tonnage total, alors qu'un an plus tôt, ce registre ne comptait que 59 unités, pour un total de 714 000 tonneaux de jauge brute.

Voyageons à présent des Canaries aux Antilles néerlandaises.

SECTION III- LES ANTILLES NEERLANDAISES :REGISTRE BIS DES PAYS-BAS

I- SITUATION GEOGRAPHIQUE :



Les Antilles néerlandaises sont situées dans la mer des Caraïbes ; elles constituent un archipel de cinq îles entre les côtes du Venezuela et de Porto Rico.

Ce territoire bénéficie d'une autonomie interne, ainsi que d'une forme démocratique de gouvernement.

Les principales sources de revenus de ces îles sont les industries pétrolières de raffinage, ainsi que l'industrie off-shore et le tourisme (*Mémoire JM Casals, « Le pavillon bis, l'exemple d'une adaptation du Droit aux impératifs économiques »*).

II- HISTORIQUE :

A partir des années 70, quelques armements néerlandais faisaient immatriculer leurs navires aux Antilles néerlandaises.
En 1987, les Pays-Bas et l'exécutif des Antilles néerlandaises ont décidé de la mise en place d'un registre spécifique afin d'être en conformité avec la réalité des pratiques : 90 navires y était déjà enregistrés.

La législation applicable est essentiellement le Droit maritime néerlandais.
Le pavillon arboré par les navires qui sont immatriculés aux Antilles néerlandaises est celui des Pays-Bas.

III- CONDITIONS D'IMMATRICULATION :

Tout type de navire, de n'importe quel âge peut être immatriculé, à condition toutefois d'avoir subi un contrôle préalable et de répondre aux exigences internationales.

L'immatriculation des navires est ouverte dans chacune des cinq îles, mais sans possibilité de transfert d'une île à l'autre.

IV- EQUIPAGE :

La seule obligation relative à la composition de l'équipage concerne le capitaine du navire : ce dernier doit être néerlandais, mais le gouverneur des Antilles néerlandaises peut accorder une dérogation et ainsi autoriser tout capitaine qualifié. (*Rapport Richemont*).

Le gouvernement hollandais a accepté fin 2001, la proposition de Tineke NETELENBOS, Ministre des transports, d'autoriser des officiers étrangers à commander des navires immatriculés aux Pays-Bas.
Cependant, cette acceptation est soumise à condition. En effet les candidats étrangers devront connaître la réglementation néerlandaise s'appliquant au fonctionnement du commandement, ainsi qu'être ressortissants d'un pays signataire avec les Pays-Bas d'un accord bilatéral de reconnaissance des certificats de navigants et qui ne soit contesté, ni par la Commission européenne, ni par un État membre de l'Union Européenne.
Il y a déjà plusieurs commandants étrangers, titulaires d'un certificat qui naviguent sur des navires hollandais, cependant la prolongation de leur certificat prend beaucoup de temps (par manque d'effectifs de l'inspection maritime), et souvent les autorités maritimes étrangères rechignent à délivrer des certificats temporaires.
Néanmoins, cette proposition de loi pourrait se heurter aux refus des marins néerlandais d'être commandés par des étrangers.
C'est pourquoi, certains armements ont déjà entièrement armé leurs navires avec des étrangers. (*JMM 21/12/01)*

V- MESURES FISCALES :

Quant aux mesures fiscales, les armateurs peuvent choisir entre une taxe au tonnage ou une taxe sur les revenus.
Depuis 1996, les sociétés maritimes localisées aux Pays-Bas ont la faculté d'opter entre une imposition sous le régime de l'impôt sur les sociétés, et une imposition de leurs activités calculée sur la base du tonnage net de leurs navires en propriété ou affrétés coque- nue quel que soit le pavillon (« tonnage tax »).
La durée de l'option pour cette « tonnage tax » est au minimum de dix ans.

En cas d'option pour cette taxation au tonnage, les plus-values de cession de navires ne sont pas imposables. Pour les navires détenus depuis plus de cinq ans, la plus-value de cession est exonérée sous condition de réinvestissement du produit de la vente de certains actifs (navires, immobilier, participation dans les sociétés luxembourgeoises ...) dans un délai de deux ans.

Sous le régime de droit commun, les plus-values de cession de navires sont imposables au même titre que les résultats d'exploitation, sauf affectation à un compte de réserve pour réinvestissement maritime devant intervenir dans un délai de quatre ans.

VI- REGLEMENTATION SOCIALE :

Seule y est obligatoire une assurance sur les accidents du travail.
Pour les non-résidents, la réglementation et les conditions sociales sont inexistantes.
(Source : « Les pavillons bis en Europe » par Séverine D'Alençon Ailhaud 1998 CDMT et « Pavillons bis et concurrence les enseignements de l'arrêt Firma Sloman » du 17/03/93 par JJ Lavenue.)

VII- ASPECTS NEGATIFS :

Pour pouvoir affronter la concurrence mondiale, les armateurs néerlandais souhaitent que la composition de l'équipage soit plus flexible, établie en fonction de la sécurité propre à chaque navire et accompagnée d'un relèvement d'exonération sur les revenus et une exemption d'impôt sur les bénéfices.

De plus, ils sollicitaient l'amélioration du système d'immatriculation aux Antilles néerlandaises ou la création d'un second registre aux Pays-Bas, assorti de mesures incitatives telles que l'exemption d'impôt sur les bénéfices, l'exonération de taxe sur les salaires du personnel et une grande liberté concernant la composition de l'équipage.

VIII- AVANTAGES :

Ce pavillon est considéré aujourd'hui comme un des plus compétitifs de l'Union Européenne : les navires sous pavillon néerlandais sont passés de 387 en 1996 à 525 en 1998 (de 4,6 millions de tonnes de port en lourd à 5,6 millions de tonnes de port en lourd) et l'emploi de navigants néerlandais a augmenté de 5 % (le Livre Blanc du CCAF prend également en exemple la flotte néerlandaise qui « est passée de 387 à 525 navires (plus 37 %) de 1996 à 1998, l'emploi s'accroissant parallèlement de 10 % grâce aux mesures adoptées).

Après avoir décrit le pavillon bis des Antilles néerlandaises, passons à celui de Madère, pour le Portugal.

SECTION IV- MADERE : PAVILLON BIS DU PORTUGAL:

L'idée de la création d'un pavillon bis portugais, qui s'appuierait sur les zones de Madère pour attirer notamment les milieux financiers et bancaires, est le fruit de l'Association Portugaise des Armateurs et de son Président de l'époque, M.Jao de Melo *(Mémoire JM Casals : « Les pavillons bis :l"exemple d"une adaptation aux exigences économiques »).*

.

I- LOCALISATION :

Madère est une île portugaise de l'Atlantique,, à l'ouest du Maroc, découverte en 1419 par les Portugais.

Elle a une surface de 740 km².

II- HISTORIQUE :

Madère est une région autonome du Portugal. Elle constitue le second registre portugais, créé en 1989, dans le cadre de la mise en place du « Centre de Commerce International » de Madère.
Il s'agit d'un registre à part entière du pavillon portugais.
Ainsi, tout navire inscrit au Registre de Madère bénéficie du statut de ce pavillon et donc fait partie des pavillons communautaires.

C'est par un décret-loi en date du 28 mars 1989 que le Parlement portugais a créé le registre d'immatriculation ultramarin à Madère appelé le MAR.

Les compagnies immatriculées au MAR voient leurs autorisations délivrées par le Centre commercial international de Madère.

Il s'agissait alors de porter un coup d'arrêt au dépavillonnement ainsi que d'être plus compétitif au niveau mondial.
Cependant en 1998, les cotisations sociales pour un navire immatriculé à Madère représentaient encore 30 % de la différence de coût entre les navires portugais et les registres internationaux de libre immatriculation.

III- CONDITIONS D'IMMATRICULATION :

Ce registre est réservé aux navires exploités sur des trafics internationaux. Ceux-ci ne pouvant acheminer ni passagers ni marchandises entre les ports portugais, autrement dit, cela concerne les navires de commerce et les plates-formes.

Ce registre est ouvert à tous les navires satisfaisant à une visite technique, sans distinction de tonnage ou d'âge.
En revanche, il importe que le navire ait été certifié par une société de classification.

Peu importe également la nationalité de l'armateur.
Les navires immatriculés auprès d'un registre étranger peuvent, dans le cadre d'un affrètement coque- nue, être immatriculés pour cinq ans, renouvelables sous pavillon madèrois.
Aucune obligation de gestion des opérations maritimes à partir de Madère ou ailleurs au Portugal n'existe.

Le propriétaire des navires sous MAR peut n'être représenté que par un simple agent à Madère.

IV- EQUIPAGE :

Le capitaine et la moitié au minimum de l'équipage doivent être des ressortissants des Etats membres de l'Union Européenne (auparavant la moitié de l'équipage devait être composée de Portugais), le reste de l'équipage pouvant être étranger et avoir un statut différent.

Néanmoins, des dérogations ponctuelles peuvent être accordées en raison des caractéristiques particulières du navire, ou en cas d'impossibilité de trouver sur le marché des membres d'équipage correspondant aux critères de nationalité requis.
Les marins et leurs employeurs ne sont pas tenus de s'affilier à un régime de sécurité sociale particulier.
Cependant, un système d'assurance volontariste existe.

V- FISCALITE :

L'armateur du navire est exempté de l'impôt sur le revenu, au titre des bénéfices réalisés par les propriétaires de navires portugais opérant dans les trafics internationaux , de droits de succession pour les parts de sociétés, de l'impôt sur le revenu pour le salaire des officiers et membres de l'équipage. Il existe également des mesures d'incitation fiscales et financières.

En tant que Centre d'Affaires International, Madère bénéficie d'un régime fiscal dérogatoire valable jusqu'en 2011, correspondant à une imposition quasiment à taux zéro, alors que le taux d'impôt sur les sociétés de droit commun portugais avoisine les 36 %.

Enfin, les revenus perçus par l'équipage à bord de navires inscrits au registre de Madère sont exempts de toute forme d'imposition.

Passons enfin à la description du pavillon bis de la Belgique.

SECTION V- LE PAVILLON BIS DE LA BELGIQUE : UN PAVILLON BIS LUXEMBOURGEOIS

Fin 1988, le Conseil des Ministres belge autorisait ses armateurs nationaux à transférer leurs navires sur le registre luxembourgeois dès que celui-ci serait opérationnel, à condition toutefois que les armateurs belges garantissent l'emploi des marins belges.

Cependant le Journal de la Marine Marchande, le 5 janvier 1989, se demandait si cette solution demeurerait valable à long terme.
En effet : « il est prévu que les conditions de crédit pour la construction de nouveaux navires en Belgique, resteront les mêmes en cas de transfert sous pavillon luxembourgeois ».
C'est-à-dire qu'un armateur devra attendre cinq ans avant de pouvoir revendre son navire ou le transférer vers un autre registre, plus favorable que celui du Luxembourg.
En d'autres termes, la formule du registre luxembourgeois risque d'avoir un caractère transitoire pour bien des armateurs, à moins que les autorités luxembourgeoises, conscientes de l'intérêt que leur registre suscite en Europe, aient la volonté d'améliorer leurs conditions pour les mettre au diapason de celles qui sont inhérentes aux registres asiatiques.

Le pavillon bis de la Belgique a été créé le 1er janvier 1991 et est entré en vigueur en 1991. (*Rapport Richemont*)
Ce registre a été créé de manière originale puisqu'il s'agit du registre maritime luxembourgeois, alors même que le Luxembourg n'a aucune façade maritime.

La création d'un tel registre est le fruit de deux lois, l'une de 1990 et l'autre de 1994.
La loi du 9 novembre 1990 a créé le pavillon luxembourgeois en instaurant un régime fiscal attrayant, tant pour les marins que pour les sociétés.
Cependant cette solution était relativement onéreuse en ce qui concerne son coût social.
De plus, ce registre fiscal était lié au pavillon luxembourgeois, ce qui limitait le développement d'activités connexes.
La seconde loi, en date du 17 juin 1994 est alors intervenue afin de raviver un secteur en perte de vitesse.

La création de ce registre original a eu pour effet que la quasi-totalité de la flotte belge (120 navires) a été transférée vers le Luxembourg eu égard au surcoût de 35 % que le pavillon belge présentait par rapport aux autres pavillons.
Et certains armateurs français ont également choisi d'immatriculer leurs navires sous pavillon luxembourgeois. (*Rapport Richemont*)

I- CONDITIONS D'IMMATRICULATION :

Ce pavillon est ouvert à tous les ressortissants de l'Union Européenne ou de l'Espace Economique Européen, à condition que la gérance du navire soit confiée à une entité luxembourgeoise, aux armateurs et aux affréteurs coque- nue, mais également à toute personne disposant aux Pays-Bas d'un établissement stable intégrant un représentant permanent responsable de l'activité maritime. *(Rapport Richemont)*

Peuvent être ainsi immatriculés les navires qui appartiennent pour moitié à des ressortissants communautaires ou à des sociétés commerciales, ayant leur siège social dans un Etat membre, à condition que tout ou partie de la gestion du navire soit effectuée à partir du Luxembourg. Toutefois cette localisation de la gestion du navire peut être limitée à certaines tâches, telles que la supervision par exemple.
La nature exacte des fonctions localisées aux Pays-Bas fait l'objet d'une négociation directe entre l'armateur (ou l'affréteur coque- nue) et les autorités maritimes fiscales hollandaises.

Aucun critère supplémentaire relatif à la nationalité n'est requis, notamment concernant les dirigeants ou associés.

L'entreprise maritime bénéficie alors d'un statut légal fortement inspiré de la réassurance. L'agrément de l'entreprise ou du dirigeant de l'entreprise dépend de la compétence du Ministre des transports et le régime juridique d'une entreprise maritime ne fait pas de distinction suivant que le navire est exploité sous pavillon luxembourgeois ou étranger.

L'accès au registre est ouvert aux navires de plus de 25 tonneaux et âgés de moins de quinze ans, sauf dérogations, destinés à une activité commerciale.
(Pour une première immatriculation sous pavillon luxembourgeois, les navires doivent avoir moins de 15 ans d'âge.)

II- EQUIPAGE :

Le capitaine doit être ressortissant communautaire. En revanche le reste de l'équipage peut être étranger sous couvert de disposer des brevets STCW 95 et se trouver sur la liste blanche du Mémorandum de Paris.
Il peut cependant y avoir une dérogation pour les besoins du commerce.
Ainsi, si l'armateur/affréteur est dans l'impossibilité matérielle de recruter des marins néerlandais et/ou ressortissants de l'Union européenne, il est

autorisé à recruter temporairement des marins non ressortissants de l'Union Européenne, pour autant qu'il puisse démontrer le sérieux de sa tentative infructueuse de recrutement de marins répondant aux critères de nationalité requis.

Les marins étrangers peuvent être engagés par un armateur ou une société de manning.
Quoi qu'il en soit le contrat de travail est soumis au Droit luxembourgeois.
Ce contrat de travail doit être obligatoirement écrit, peut être conclu directement ou par l'entremise d'un bureau de placement, et être à durée déterminée, indéterminée ou au voyage.
Le salaire minimum luxembourgeois correspond au salaire ITF 1300 $. (*Rapport Richemont*)

Le marin luxembourgeois bénéficie d'une protection sociale, régie par les dispositions luxembourgeoises, les directives communautaires, ainsi que par une grande partie des conventions de l'OIT.

III- CHARGES SOCIALES :

Il n'existe pas d'exonération.
Cependant les charges sociales représentent 13 % du salaire.
En réalité aucune défiscalisation du salaire n'est prévue mais un impôt forfaitaire (de 4 à 7,5 % pour les officiers et 0 % pour les subalternes) a été mis en place. (*Rapport Richemont*)
Les marins résidents luxembourgeois ne bénéficient pas d'un régime fiscal particulier. Les marins non-résidents, en revanche, font l'objet d'une imposition forfaitaire de l'ordre de 10 % de leurs revenus, entraînant une non- imposition dans leur pays de résidence, sous réserve toutefois de la conclusion d'une convention fiscale avec le Luxembourg.

IV- REGIME FISCAL :

Les sociétés maritimes sont imposables au taux de droit commun.
En ce qui concerne l'amortissement, elles peuvent choisir entre un amortissement linéaire sur douze ans ou un amortissement dégressif au taux de 24 %.
Des provisions pour classifications et grosses réparations peuvent être constituées en franchise d'impôt et les pertes fiscales sont indéfiniment reportables.

Le principe d'une taxe au tonnage a été approuvé en partie le 19 mars 2003.
Un crédit d'impôt existe et permet de ne pas payer d'impôt pendant sept ans.
(Rapport Richemont).

Le 30 Juillet 2004, la Commission Européenne a approuvé certaines des mesures du nouveau régime fiscal prévu par la Belgique dans son régime de taxe au tonnage. Est notamment déclaré compatible le taux réduit pour les navires neufs sous pavillon belge ou communautaire de plus de 40 000 tjb.
En revanche, certaines dispositions ont été déclarées non compatibles, notamment un taux réduit pour les navires de moins de dix ans, ou la couverture d'activités non strictement liées aux transports maritimes (vente de produits non consommés à bord, casino, etc...).
Afin de rendre le pavillon néerlandais attractif, les armateurs se voient accorder le bénéfice d'un abattement de 40 % du montant de la taxe sur les salaires et charges sociales patronales payables au titre des marins résidents hollandais, abattement réduit à 10 % sur les charges payables au titre des marins non-résidents.
Les marins résidant aux Pays-Bas ne bénéficient pas d'un régime fiscal particulier.
(LE MARIN 30 juillet 2004)

V- AVANTAGES :

Le pavillon luxembourgeois bénéficie d'un certain gage de qualité puisque seuls les navires de moins de 15 ans peuvent y être immatriculés et il est impératif qu'une inspection préliminaire du navire par une société de classification ait été effectuée avant toute immatriculation.
Il était prévu fin 1999, que le gouvernement central procède à un contrôle budgétaire afin de dégager les moyens pour rendre le registre maritime plus attrayant.
Le Gouvernement pourrait choisir entre la taxe au tonnage, l'exonération des impôts sur les bénéfices des sociétés ou un double régime en fonction des spécificités de la flotte contrôlée par les armements belges. Une fois cette question réglée, les armements auront réellement le choix entre le maintien sous pavillon luxembourgeois ou le retour sous pavillon national.

Il est à noter que le nombre de navires marchands appartenant à des intérêts belges et immatriculés au Luxembourg est passé de 21 fin 1998 à 30 fin 1999, conséquence des mesures d'exonération fiscale des salaires de navigants, d'exonération de la cotisation sociale pour la part patronale et bientôt de l'exonération d'une partie de la retraite des navigants. (*JMM 17/12/99*).
85 navires de charge et 80 navires de grande plaisance sont actuellement enregistrés sous pavillon luxembourgeois. (*Rapport Richemont*)

Au 1er janvier 2004, le registre maritime belge était complété par 77 navires supplémentaires (soit un tonnage brut de 1,37 millions de tonnes de port en lourd), dont une partie provenait de transferts depuis le pavillon luxembourgeois.
Une telle situation résulte de l'application en Belgique du régime de la taxe au tonnage, qui a été adoptée et qui offre des conditions fiscales plus intéressantes aux armements.

L'Union des armateurs belges considère que « la plupart des armements belges traditionnels ont procédé au transfert de leurs navires, renonçant ainsi au registre luxembourgeois qui aura fait office de solution transitoire » (*JMM 20/02/2004*). (Cependant, il reste encore des unités sous pavillon luxembourgeois.)

Si les pavillons bis se caractérisent par leur référence à un territoire donné, il n'en est pas de même en ce qui concerne les registres bis ou registres papier.

CHAPITRE II- LES REGISTRES BIS OU REGISTRES PAPIER EUROPEENS

Les registres bis ou registres papier se caractérisent par une consécration légale de l'extraterritorialité des lois qui seront applicables aux navires et à leur équipage, enregistrés sous ces registres.
C'est le cas de la Norvège, du Danemark, de la Finlande (les navires finlandais sont inscrits sur « la liste des navires marchands du commerce international (*Rapport Richemont*)), de l'Allemagne (même si elle décrit plus son registre comme une simple liste de navires bénéficiant de certains avantages sous certaines conditions, plutôt que comme un registre à part entière) (*Rapport Richemont*)), de l'Italie, de la Suède et peut être bientôt de la Russie.

SECTION I- LE REGISTRE BIS DE LA NORVEGE

Le registre international norvégien, le NIS, est entré en vigueur le premier juillet 1987.
Son siège administratif est établi à Oslo.
(Cours du Professeur P. BONASSIES p113)

Il était nécessaire pour la Norvège, pays de tradition maritime très forte, de réagir : en effet avant la prise de cette mesure, 80% des navires avaient quitté le pavillon norvégien et 42 millions de tonnes de port en lourd avaient été transférés vers des pavillons de complaisance.
(Source : rapport Richemont de 2003)

Ce sont les armateurs norvégiens qui ont incité leur Gouvernement à prendre l'initiative de créer un registre bis. Ce fut chose faite avec la loi du

12 juin 1987, complétée par un décret royal du 19 juin de la même année. Ces deux textes sont entrés en vigueur le 1 juin 1987. *(Source JM CASALS)*

Le recours au NIS a été extrêmement bénéfique pour la Norvège puisqu'il lui permet désormais d'avoir 40 millions de tonnes de port en lourd sous registre NIS.
Ainsi le pavillon norvégien représente la huitième flotte mondiale.
En termes de flotte contrôlée, elle possède la troisième flotte mondiale après la Grèce et le Japon et le nombre de navires possédés par des étrangers enregistrés sur les registres NOR (Norvegian Ordinary Ship Register) et NIS (Norvegian International Ship Register) se monte à 720 navires *(source : Mission Economique de l'Ambassade de France en Norvège).*
Un tel redressement est le fruit de la volonté et du réalisme dont ont fait preuve non seulement le Gouvernement norvégien et les armateurs mais également les syndicats.

Tout comme les navires immatriculés au NOR (Norvegian ordinary ship register), les navires immatriculés au NIS arborent le pavillon norvégien.

I- LES CONDITIONS D'IMMATRICULATION DES NAVIRES

Peuvent être immatriculés au registre bis norvégien, tous les navires assurant un transport international.
Il est ainsi possible à un paquebot, un pétrolier, aux navires et installations flottantes liées à l'offshore, qui opèrent hors du secteur norvégien, d'être sous registre NIS.
Cependant les navires NIS ne peuvent participer ni au cabotage norvégien, ni au trafic de passagers entre la Norvège et les ports étrangers, ni au trafic de passagers des ports scandinaves, *(Rapport Richemont).* L'application de ce registre est également exclue pour l'exploitation d'installations off-shore en Mer du Nord. *(« Pavillon bis et concurrence : les enseignements de l'arrêt Firma Sloman du 17 mars 1993 ».Jean-Jacques Lavenue).*

Il n'existe pas de conditions ayant trait à l'âge des navires pour ceux qui pourraient être inscrits au registre NIS.
Il faut toutefois que ces navires satisfassent à des normes techniques contrôlées par la Maritime Directorate et les sociétés de classification dûment autorisées. *(Source : Séverine d'Alençon Ailhaud. « Les pavillons bis en Europe ».CDMT 1998).*

II- RESPECT DES CONVENTIONS INTERNATIONALES :

Bien entendu, les navires bénéficiant de ce régime sont soumis à toutes les conventions de l'Organisation Maritime Internationale et de l'Organisation Internationale du Travail, auxquelles a souscrit la Norvège.

III- REGIME FISCAL :

La fiscalité qui est applicable aux navires immatriculés au registre bis norvégien est la même que celle du registre principal, mais elle comprend depuis 1996 une taxation au tonnage sur les navires.

Les marins étrangers, mais domiciliés à l'intérieur de la Norvège, sont exemptés de taxes et d'impôts. *(Pavillon bis et concurrence : les enseignements de l'arrêt Firma Sloman du 17 mars 1993.Jean-Jacques Lavenue)*

IV- L'EQUIPAGE :

Si l'emploi de marins étrangers à bord de navires NIS est autorisé, le commandant, lui, doit être norvégien.
Néanmoins, des dérogations peuvent être accordées.
Dans la pratique, la moitié des commandants de navires norvégiens a bénéficié d'une dérogation de nationalité.
Ces dérogations sont facilement accordées puisque 55% des navires norvégiens ne comportent aucun officier norvégien.

En réalité, le pourcentage d'officiers norvégiens à bord des navires NIS dépend de la nature du navire ainsi que des marchandises transportées.
En effet, on ne trouve aucun officier norvégien à bord de vraquiers ; en revanche, ils sont beaucoup plus présents sur les navires plus sophistiqués, notamment ceux transportant des marchandises dangereuses.
(Doit-on en déduire qu'il existe un lien entre le prix et la dangerosité de la marchandise et la présence de marins norvégiens ?...)

Le NIS permet d'avoir recours à l'embauche de marins étrangers, par le biais de société de manning, généralement basées en Inde ou aux Philippines.
Dans ce cas, le contrat de travail sera soumis à la loi du pays de la société de manning. Néanmoins, en pratique, les conditions d'emploi et de salaire sont le fruit d'accords passés entre l'armement norvégien, les syndicats norvégiens et les syndicats du pays pourvoyeur de main d'œuvre. Chaque année, les conditions d'emploi sont renégociées.

V- FISCALITE :

Les marins norvégiens ne bénéficient pas d'une défiscalisation de leurs revenus, mais d'une déduction fiscale de 10 000 euros qui est appliquée sur leurs revenus.
« Les armateurs norvégiens considèrent cette déduction comme insuffisante et anti-concurrentielle et ont indiqué qu'une défiscalisation totale permettrait d'avoir plus de marins norvégiens ». Le registre NIS ne prévoit pas d'exonération des charges sociales qui s'élèvent à 14% pour les armateurs et 7% pour les salariés. (*Rapport Richemont*)

Cependant, à l'heure actuelle, le nombre de marins norvégiens est extrêmement faible, c'est pourquoi les armateurs norvégiens attendent une mesure portant sur la défiscalisation des revenus des marins aux fins de rendre cette profession plus attractive.

Les marins étrangers qui sont embarqués sur des navires du NIS, sont exemptés de taxes, d'impôts ainsi que de l'assurance sociale, à condition qu'il soient domiciliés en Norvège ou en Scandinavie.
Toutefois, ils doivent cotiser pour les assurances décès, maladie et blessures. *(Rapport Richemont et « Pavillon bis et concurrence : les enseignements de l'arrêt Firma Sloman du 17 mars 1993. », Jean-Jacques Lavenue).*

VI- CONTROLE DE L'ETAT DU PAVILLON :

Le registre NIS prévoit un contrôle très strict de la part de l'Etat du pavillon. (*Rapport Richemont*)

VII- AVANTAGES ET INCONVENIENTS :

Les coûts d'exploitation sous registre NIS ne diffèrent pas véritablement de ceux de navires sous pavillon de complaisance.
Cependant, il existe *(Rapport Richemont)* un mécanisme de remboursement (« refund ») destiné à favoriser l'emploi national. L'armateur obtient, par ce moyen, un remboursement, si à bord du navire huit positions précises sont occupées par des Norvégiens (commandant, second capitaine, chef mécanicien, second mécanicien, deux membres d'équipage), qui seront tous affiliés au syndicat des marins norvégiens, et deux personnes en formation (élèves, apprentis).

Le pavillon NIS est un excellent modèle, puisque les Norvégiens sont même allés jusqu'à créer des écoles afin de former les marins de pays en voie de développement. *(Bulletin des transports et de la logistique du 20 avril 1992, numéro 2472 pages 264 et suivantes et Journal de la marine marchande du 25 février 1998 page 461.)*

Etudions ensuite le registre bis danois.

SECTION II- DANEMARK : REGISTRE BIS OU REGISTRE PAPIER

Le registre bis danois, Danish Internationl Register of Shipping fut créé par une loi, votée par le Folketing le 1er juillet 1988. Cette loi est devenue applicable le 23 août 1988.

Le Danish international register of shipping compte, à ce jour, 485 navires contre 34 navires inscrits au premier registre *(Source : La mission économique de l'ambassade de France au Danemark).*
Le DIS est construit selon deux axes principaux : le premier concerne le régime fiscal applicable aux revenus des marins et le second la possibilité d'embauche de marins non danois.

La création d'un tel registre bis a été marquée par la volonté de rendre le pavillon plus compétitif avec l'idée d'une certaine liberté en la matière (point trop de contraintes, car s'il y a trop de contraintes les armateurs iront immatriculer leurs navires sous pavillon de complaisance). (*Rapport Richemont*)
Depuis la mise en place du second registre danois en 1988, le tonnage a augmenté de 30 % (pour les navires dont l'âge moyen est inférieur à huit ans) et le nombre de marins, lui, a augmenté de 35 %. En 1994, les navires inscrits au DIS représentaient 80 % du nombre de navires sous pavillon danois et 95 % du tonnage.

I- CONDITIONS D'IMMATRICULATION :

Peuvent être immatriculés au DIS les navires de commerce de plus de 20 tonneaux de jauge brute, appartenant à des citoyens danois ou à des compagnies danoises, ou encore à des sociétés étrangères, à condition que 20 % au moins de leur capital soit détenu par une personne physique ou morale danoise.
Néanmoins, les navires en crédit bail ou affrétés coque- nue ne peuvent avoir accès à ce registre.

II- REGIME FISCAL :

Il est prévu dans le cadre de ce registre bis, une exonération de l'impôt sur le revenu pour les marins embarqués. *(Rapport Richemont)*

Les armateurs bénéficient de la défiscalisation.
En effet, à la suite de la défiscalisation en date de 1988, ils ont conservé le montant de l'impôt qui faisait au préalable l'objet d'un prélèvement direct , les marins touchant alors un salaire net sans changement (« net wage »).
De plus, les navigants sur des navires DIS, résidant ou non au Danemark, n'ont pas à payer l'impôt sur le revenu, contrairement aux navigants soumis au premier registre, qui eux, sont soumis à un système un peu moins favorable mais restant dérogatoire : les résidents, en effet, bénéficient d'une réduction spécifique, s'ils sont employés sur du trafic international et les non-résidents bénéficient d'un taux d'imposition fixe de 30%.

La défiscalisation et le net wage ont pour conséquence qu'à l'heure actuelle, un officier danois ne coûte pas beaucoup plus cher qu'un officier philippin ; c'est pourquoi 70 % des navigants sur des navires battant pavillon danois sont danois.

Cependant, ces différents avantages fiscaux ont été mis en cause devant la Commission Européenne, qui fut saisie d'une plainte en septembre 1998 au sujet de la compatibilité des avantages fiscaux accordés aux navigants non communautaires avec les orientations communautaires.
Par une décision en date du 13 novembre 2002, la Commission a jugé l'actuel dispositif compatible avec les orientations communautaires.

Un nouveau régime fiscal a été adopté le 26 mai 2000, mais n'est pas encore entré en vigueur et consiste dans la disparition des mesures fiscales dont bénéficient les navigants sous DIS et l'extension de l'exemption d'impôt sur

le revenu à tous les non-résidents travaillant en dehors du territoire national, qui auraient dû être soumis à cet impôt.
En avril 2002, la taxe au tonnage a été introduite au Danemark. (*Rapport Richemont*).

L'augmentation du tonnage et le maintien de navigants danois sur les navires sous DIS seraient plutôt dus à la défiscalisation des salaires de marins qu'à la taxe au tonnage établie en 2002.

En 2002, la Commission européenne a décidé d'approuver le système danois de taxation au tonnage pour les transports maritimes.
On pourrait décrire le système de la manière suivante : la taxe due par une compagnie de transport maritime est calculée sur la base de la capacité (c'est- à- dire le tonnage) des navires qu'elle utilise et non en fonction de ses pertes ou profits.
Cette décision de la Commission européenne s'inscrit dans le cadre de sa démarche visant à préserver tant les emplois et les activités de transport maritime dans l'Union Européenne qu'à renforcer la sécurité dans ce secteur.

L'adoption d'un tel système par les autorités danoises est destinée à éviter un déclin du secteur danois du transport maritime, en lui permettant d'être compétitif sur le plan international (bien entendu, « la Commission a donné le feu vert à des systèmes similaires dans plusieurs autres Etats membres (les Pays-Bas, l'Allemagne, le Royaume-Uni, et plus récemment l'Espagne) et après, deux ans, les premiers résultats montrent l'incidence positive d'une telle démarche ». *(JMM. 22/03/02 et .JMM. 26/04/02.))*

III- EQUIPAGE :

La seule obligation pesant sur la composition de l'équipage concerne la nationalité du capitaine.

Ce dernier doit être danois ; en revanche, pour le reste de l'équipage n'existe aucune obligation relative à la nationalité.

Cependant dans les faits, on se rend compte que 83 % des navigants sont danois, 10 % sont des ressortissants communautaires et 7 % sont étrangers.
L'embauche des marins étrangers, (comme pour la Norvège), se fait par le recours à des sociétés de manning contrôlées par les compagnies d'armement.

Le salaire relève de la liberté contractuelle, toutefois les armateurs danois ont conclu une convention collective avec les syndicats de marins philippins portant sur les salaires, la durée du travail, les congés et les assurances.
On relèvera que le salaire des marins est supérieur aux normes ITF et qu'il est à noter que les organisations syndicales danoises ont passé des conventions avec les organisations locales tant en matière de formation que d'aide à la négociation et à la rédaction des accords. *(Rapport Richemont)*

Le personnel pont et machines qui n'est pas certifié au Danemark doit avoir navigué trente six mois pour pouvoir être embarqué. En ce qui concerne la maintenance, la même durée est exigée, mais cela concerne les marins polyvalents.

IV- AVANTAGES :

La défiscalisation et la suppression des contraintes jouent en faveur de l'emploi des marins nationaux à bord des navires
On estime que les coûts d'équipages seraient réduits de 35 à 40 % par rapport au registre purement national.

V- INCONVENIENTS :

En 1993, le tonnage a diminué de 10 % malgré une progression du nombre de navires.
La Marine marchande danoise a alors rénové complètement la formation des marins et doté sa flotte d'une technique avancée.

Après nous être attardés sur le registre bis du Danemark, voyons à présent celui de l'Italie.

SECTION III – LE REGISTRE BIS OU REGISTRE PAPIER ITALIEN

En 1995, les armements italiens se plaignant du retard pris par le gouvernement dans l'approbation du registre maritime bis, de la pression fiscale sans fin, du manque de souplesse quant au coût des équipages et de l'inadaptation des règles d'armement aux besoins et de l'interdiction d'embauche des étrangers, marquaient leur attirance pour le pavillon maltais.

A l'époque, déjà quinze navires italiens avaient quitté le pavillon italien pour Malte, dans le cadre de la loi d'affrètement coque- nue, qui autorisait le transfert temporaire sur des registres étrangers à condition d'employer au moins quatre officiers supérieurs italiens dont le commandant.
Or la réglementation maltaise permet d'exonérer d'impôt les activités étrangères, donne toute latitude sur l'armement et la nationalité des navires et autorise dans une certaine mesure, le financement bancaire local.
Ainsi comme le soulignait Michael FRENDO, Ministre des transport maltais et Joseph CRIOLI, Président de l'Administration Maritime, « la flotte maltaise est passée de 2 millions de tonneaux de jauge brute en 1987 à 15,45 millions de tonneaux de jauge brute en 1995 et est devenue la huitième flotte au niveau mondial, alors que l'Italie est descendue dans le même temps à la 15e place mondiale. » *(JMM 7/07/95)*

En plus du Codice della Navigazione, un second registre italien a été créé par la loi du 27 février 1998. C'est un registre international. *(Rapport Richemont)*

La création du second registre a eu très rapidement des effets favorables en nombre de navires puisqu'en cinq ans, plus de 300 navires ont été inscrits sur ce nouveau registre. Ainsi l'Italie dispose d'une flotte dynamique présente sur de nombreux secteurs.

I- CONDITIONS D'IMMATRICULATION

Ce registre est ouvert uniquement aux navires effectuant des trafics internationaux.

II- REGIME FISCAL :

C'est un registre attractif en raison des nombreuses mesures dont peuvent bénéficier les navires qui sont enregistrés : amortissements accélérés, exonération totale des charges sociales pour les employeurs et navigants, exonérations de la fiscalité locale et défiscalisation partielle des navigants. (*Rapport Richemont*)

Le Ministre des Transports Pietro Lunardi a pris un décret en 2002, confirmant un abattement fiscal de 80 %, ce qui a permis d'éviter un nouveau transfert massif de pavillon.
Si tel n'avait pas été le cas, 250 navires auraient été transférés aux registres de l'île de Man et de Madère, ce qui aurait entraîné la perte de 6 000 emplois de navigants italiens.
En effet, les armateurs cherchant des « pavillons plus satisfaisants », les syndicats craignaient que 350 navires, rapatriés après l'instauration du second registre, changent à nouveau de pavillon.

De plus, Confitarma, l'Association des armateurs italiens demande, depuis longtemps, que soit mis en place le système de la taxe au tonnage, mais il semble que le gouvernement italien ne soit pas pressé de prendre une telle mesure. *(JMM. 25/10/02).*

III- EQUIPAGE :

En ce qui concerne la composition de l'équipage de navires sous second registre, il est possible de déroger à la règle d'équipage composé de marins italiens ou communautaires. Pour ce faire, un accord a été passé entre les représentants de l'armateur et les organisations syndicales précisant le pourcentage de marins embarqués sur chaque navire.
Cet accord a été validé par l'autorité maritime.

Dans le cas d'un affrètement à temps d'un navire, une obligation relative à la nationalité pèse sur l'armateur ainsi que celle d'embarquer deux élèves à bord du navire. Cette règle dépend du type de navires et doit se faire en accord avec les organisations syndicales.
Pour les marins non communautaires (principalement ceux provenant des Philippines, de Roumanie et de Cuba, qui sont les principaux pays fournisseurs de main d'œuvre) une convention collective s'inspirant du modèle international élaboré avec l'ITF, a été établie. Il s'agit de l'International Maritime Employers Committee (IMEC), qui a été passée avec les organisations syndicales italiennes affiliées à l'ITF.

Etudions maintenant le registre bis allemand : l'ISR.

SECTION IV- LE REGISTRE BIS ALLEMAND

I- HISTORIQUE :

C'est à la suite des grèves intervenues au cours du mois d'avril 1986, que les armateurs allemands ont demandé au Gouvernement fédéral de Bonn la

création d'un registre bis tout en suggérant de l'établir dans l'Ile de Heligoland, située en Mer du Nord au large des estuaires de l'Elbe et de la Weser.

Cependant le Ministre de la Marine marchande opposa son refus, redoutant que la création d'un pavillon ouest-allemand considéré comme « bon marché», constitue une violation de la Loi Fondamentale qui dispose que « tous les navires marchands forment une flotte unifiée ». Le Parti libéral allemand, membre de la coalition allemande, avait alors demandé une révision de la Loi Fondamentale.

Devant tant de difficultés, la ville- État de Hambourg, avait même proposé de créer son propre pavillon, sous sa propre législation, et ce faisant, sans avoir à modifier la Loi fondamentale. Une telle proposition intéressait directement les ports hanséatiques.
Ainsi, en décembre 1987, le Ministre des transports acceptait d'examiner le problème de la création d'un registre bis allemand.

II- LEGISLATION :

C'est par une loi du 23 mars 1989 que fut institué l'International Seeschiffahrts Register (Registre International Allemand) : (ISR). Il entra en vigueur le 5 avril de la même année.

Lorsque la loi du 23 mars 1989 relative à la création d'un second registre fut adoptée, il fut également décidé de modifier le décret relatif à la composition des équipages sur les navires sous pavillon allemand.
Le décret du 29 mai 1989 a pour objet d'assurer des emplois qualifiés dans la conduite des navires à des marins allemands ou originaires d'autres Etats de l'Union Européenne.

Ce système devait permettre de réaliser des économies conséquentes pour rendre le pavillon allemand plus attractif. (*JMM 18 mai 1989*).

III- CONDITIONS D'IMMATRICULATION :

Ce registre n'est ouvert qu'à des navires immatriculés à l'origine sur le registre allemand. (*Pavillon bis et concurrence : les enseignements de l'arrêt Firma Sloman du 17 mars 1993.Jean-Jacques Lavenue*).

Au sens strict, le registre allemand est purement additionnel.
En effet, les armements qui immatriculent leurs navires les gardent sur le registre ordinaire.
Le registre bis (en 1989) ne s'adresse pas aux armements étrangers.

IV- FISCALITE :

Ce second registre permet une réduction de 50 % des impôts des marins.

V- PROBLEME JURIDIQUE POSE PAR CE SECOND REGISTRE :

L'application de ce texte posa problème tant sur le plan constitutionnel que communautaire.

L'arrêt Firma Sloman rendu par la Cour de Justice des Communautés européennes le 13 mars 1993, à l'occasion d'une question préjudicielle posée par l'Arbeitsgericht Bremen trancha le problème. En effet, l'Arbeitsgericht Bremen demanda à la Cour de Justice des Communautés Européennes si l'article 1.2 de la Gesetz zur Einführung (ISR) permettant à des marins étrangers n'ayant pas de domicile ou de résidence fixe en République Fédérale d'Allemagne de ne pas relever des conventions collectives allemandes et d'être dès lors employés au « salaire du pays d'origine » (inférieur, et à des conditions de travail moins favorables que

celles applicables aux marins allemands) était compatible avec les articles 92 et 117 du Traité CEE .

« La Cour précise que « le régime en cause ne tend pas, de par sa finalité et son économie générale à créer un avantage qui constituerait une charge supplémentaire pour l'État... mais seulement à modifier, en faveur des entreprises de navigation, le cadre dans lequel s'établissent les relations contractuelles entre ces entreprises et leurs salariés.

« Les effets financiers induits par la mise en oeuvre de l'ISR ne peuvent être qualifiés d'aides, et la mise en oeuvre de ce registre peut être considérée comme l'équivalent des opérations de délocalisation des entreprises.

Ainsi, la loi applicable au contrat de travail des marins n'est plus seulement déterminée par la loi du pavillon du navire ; l'armateur est autorisé, pour un travail à bord d'un navire sous pavillon allemand, à conclure des contrats de travail soumis à une loi étrangère, dès lors que les marins n'ont pas de domicile ou de résidence fixe en Allemagne. La Cour de Justice des Communautés Européennes consacre le fait que le critère du lieu de travail liant le navire et son pavillon, n'est pas exclusif. « Il est complété par la loi d'autonomie, la loi choisie par les contractants, celle du domicile du marin, c'est-à-dire sa nationalité ».

La Cour de Justice des Communautés atteste, dans cet arrêt, de la conformité du système du registre papier allemand au droit communautaire. (*« Pavillons bis et concurrence : les enseignements de l'arrêt Firma Sloman du 17 mars 1993. » par Jean-Jacques Lavenue, Professeur à l'Université de Lille II. DESS « Droit de la mer et activités maritimes » dans Mélanges Langavant, l'Harmattan 1999 et DMF 1993 P421. OCE 17/03/93 Affaire c 72/9 et 73/91).*

Le 10 janvier 1995, le Tribunal Fédéral Constitutionnel a rendu un jugement intéressant sur les conditions de validité, à l'égard de la Constitution de la République fédérale, de la loi du 29 mars 1989 modifiant la loi du 8 février 1951 sur le pavillon national. En effet, la loi de 1989 prévoyait en Allemagne la création de l'« Internationaler Seeschriffahrtsregister », registre maritime

international, et cette loi avait été considérée comme contraire à la Constitution allemande.
Cinquante députés estimant qu'il était indispensable de lutter contre le passage sous des pavillons étrangers d'un nombre de plus en plus important de navires allemands, étaient à l'initiative de ce projet de loi.
Le Tribunal Fédéral a retenu que « la solution proposée permettrait, à longue échéance, de conserver une part significative de la flotte allemande sous pavillon de l'Allemagne et de sauver ainsi des emplois qualifiés dans la marine marchande de la RFA, ainsi que dans des secteurs de l'industrie allemande liés à cette activité. Les marins travaillant à bord des navires immatriculés dans le second registre de République fédérale seraient soumis sur le plan social à des conditions plus favorables que celles ayant cours à bord de navires placés sous pavillon français,par exemple . Le niveau élevé de sécurité à bord de ces navires sous pavillon allemand resterait maintenu».

Le Tribunal Fédéral Constitutionnel ne remet pas en cause la légalité des mesures prises au motif que les dispositions de la loi du 23 mars 1989 « ont pour objet d'inciter les armateurs allemands à exploiter leurs navires sous pavillon allemand. Par ce moyen, doit être maintenue, dans l'intérêt du commerce extérieur allemand, une flotte marchande compétitive sur laquelle il sera aussi possible de compter en cas de crise internationale. On cherchera également à maintenir, à bord des navires, le respect des prescriptions légales allemandes en matière de sécurité, de régime social des marins. Enfin par l'adoption de dispositions complémentaires relatives à la composition des équipages, on cherchera à conserver des emplois particulièrement qualifiés de marins, formés suivant les standards allemands. Ainsi, « dans la poursuite de ces objectifs, est recherchée la protection d'un certain nombre de valeurs. » *(Chronique de Droit maritime allemand. Jurisprudence récente, première partie DMF janvier 1998 numéro 578.*).

VI- EQUIPAGE :

Pour certaines fonctions importantes à bord des navires sous pavillon de la République fédérale, et notamment, celles de Capitaine et d'officier, ainsi que pour certaines fonctions de l'équipage, des certificats et des brevets allemands sont exigés.

Seuls le capitaine et le second doivent être de nationalité allemande. (*Rapport Richemont et « Pavillon bis et concurrence : les enseignements de l'arrêt Firma Sloman » du 17 mars 1993.Jean-Jacques Lavenue).*

Le recrutement de marins étrangers se fait aux conditions de leur pays (20% du salaire d'un marin allemand), ce qui a permis de diminuer le désavantage du coût d'exploitation de 65 % à 25 % des navires allemands par rapport aux navires allemands sous pavillon de complaisance.
Les marins étrangers n'ayant pas de domicile ou de résidence fixe en RFA ne relèvent pas des conventions collectives allemandes et sont employés au salaire du pays d'origine.

VII- EFFETS POSITIFS :

Cela eut pour effet un tonnage accru et une augmentation du nombre d'emplois.
De plus, la réunification a entraîné un grossissement de la flotte de 130 navires et 7 000 marins, ce qui a entraîné une réduction puis une disparition, en 1993, des aides aux transports maritimes.
À la mi-mai 1989, les armements se précipitaient pour faire immatriculer leurs navires sur ce second registre. Selon le Parti libéral-démocrate, partisan du registre, plus d'une centaine de demandes avaient déjà été reçues. *(JMM 18 mai 1989*).

Le Président du Comité des Armateurs Allemands (V.D.R.) le 14 décembre 2000 présentait son rapport sur l'état du transport maritime. Il précisait

qu'une analyse de l'ISL (Institut de Brême) portant sur les années 1995 à 1999 montrait un accroissement de leur flotte de 14,8 % de la part des armements allemands, permettant ainsi à l'Allemagne de se situer au huitième rang parmi les dix plus importantes nations maritimes. Cependant, le nombre de navires battant pavillon allemand s'est réduit, il en va de même pour les navigants allemands.
Il met en exergue la nécessité de diminuer les charges sociales et souligne l'effet positif que l'impôt sur le tonnage a eu : « la tendance des entreprises à s'implanter en partie à l'étranger s'inverse. Les activités de gérance des flottes exploitées sous management allemand se concentrent à nouveau dans des implantations en Allemagne » (*JMM. 12/01/01*).

VIII- INCONVENIENTS :

Les armateurs n'étaient pas satisfaits, malgré la création de ce registre bis, et réclamaient une baisse des taxes de toutes sortes afin de rester compétitifs. En 1995, l'insatisfaction des armateurs se manifesta plus fortement puisque l'on assista à une véritable fuite des navires allemands sous pavillon de Singapour. L'ITF estimait d'ailleurs que l'ISR était un pavillon de complaisance et menaçait les armateurs du boycott des navires ISR aux escales.

Selon l'Association des armateurs allemands, VDR, vingt navires d'environ 200 000 tonneaux de jauge brute, ont abandonné le pavillon allemand au cours du premier semestre 1995. Cela représente plus que pour l'ensemble de l'année 1994 et ces transferts qui ne concernent que les unités de plus de 4 000 tonneaux de jauge brute touchent davantage les navires les plus jeunes et les plus grands.
VDR estime que les unités de 4 000 tonneaux de jauge brute (tjb) ont également changé de pavillon, mais en ignore le nombre. Selon elle, de tels mouvements seraient dus aux coûts d'exploitation du registre national, aux hausses du mark qui réduit les recettes exprimées en dollars, ainsi qu'aux

incertitudes portant sur les aides de l'État en faveur des armements (le gouvernement ayant décidé de faire passer cette subvention de 100 millions de deutsch marks en 1994 à 40 millions de deutsch marks en 1995.(*JMM 8/ 09/95.*)

En 2003, le pavillon allemand était encore trop cher, mais cela ne l'empêchait pas d'être propriétaire de l'une des plus importantes flottes, notamment de porte-conteneurs. En effet, les aides accordées par le gouvernement fédéral ne permettent pas de naviguer au coût international.
De plus, la suppression de l'impôt sur le tonnage et du prélèvement à la source de l'impôt sur les salaires qui était envisagée, viendrait aggraver la situation puisque comme le souligne Frank LEOHNART, Président de l'Association des Armateurs Allemands, « l'impôt sur le tonnage est l'élément essentiel de réussite d'une politique allemande du transport maritime». (*JMM. 10/01/03)*
La flotte de commerce contrôlée par des intérêts allemands a augmenté de 140 navires en 2003 (2 370 unités totalisaient 32,7 millions de tonneaux de jauge brute.), grâce au programme massif de constructions neuves.
Néanmoins, selon VDR (Association des Armateurs Allemands), le registre allemand a perdu 70 navires de 300 000 tonneaux de jauge brute, pour n'en compter que 480 de 5,8 millions de tonneaux de jauge brute.
En 2003, le Gouvernement fédéral a promis divers abattements fiscaux aux armements, à condition qu'ils s'engagent à rapatrier des navires ; mais de telles mesures (devant entrer en vigueur en 2004) étaient menacées par le débat parlementaire portant sur les réductions d'impôt en janvier 2004. (*JMM. 19/12/03.*)

Nous allons à présent procéder à la description du registre bis finlandais.

SECTION V- LE REGISTRE BIS OU REGISTRE PAPIER FINLANDAIS :

Le 1 janvier 1992 fut créé le second registre finlandais.

I- CONDITIONS D'IMMATRICULATION :

Peuvent être immatriculés sous ce second registre, les navires liés aux trafics qui ne font pas du cabotage national, c'est-à-dire les navires finlandais exploités sur des trafics internationaux. . (*« Pavillon bis et concurrence : les enseignements de l'arrêt Firma Sloman » du 17 mars 1993.Jean-Jacques Lavenue).*

II- EQUIPAGE :

L'armateur doit composer la moitié de son équipage avec des marins finlandais, les autres pouvant être étrangers.(*« Pavillon bis et concurrence : les enseignements de l'arrêt Firma Sloman » du 17 mars 1993.Jean-Jacques Lavenue).*

III- FISCALITE :

L'État rembourse l'impôt sur le revenu des navigants, ainsi que les charges sociales, à condition qu'un accord tripartite ait été conclu afin de diminuer le coût de l'emploi d'au moins 10 %.(*« Pavillon bis et concurrence : les enseignements de l'arrêt Firma Sloman » du 17 mars 1993.Jean-Jacques Lavenue).*

IV- AVANTAGES :

La conséquence de la création d'un tel registre est la diminution du coût de l'équipage de 30 à 35 %.

V- INCONVENIENTS :

Néanmoins, ce n'est pas extrêmement satisfaisant puisque le statut social dérogatoire qui est celui des marins étrangers embarqués a suscité l'opposition des syndicats.

Etudions maintenant le registre papier suédois

SECTION VI- LE REGISTRE BIS OU REGISTRE PAPIER DE LA SUEDE :

Début 1989, le gouvernement suédois a mis fin à l'interdiction de cabotage dans les eaux suédoises des navires immatriculés aux NIS et DIS, provoquant alors le mécontentement de l'association des armateurs Sveriges Redarförenning, qui n'était pas autorisée à disposer d'un registre bis.

Les coûts d'exploitation des navires suédois, malgré un abattement fiscal de 40 % obtenu par les syndicats, restaient supérieurs à ceux des navires DIS et NIS (par exemple, un pétrolier de 10 000 tonnes de port en lourd armé par quinze navigants suédois coûte SEK 4,8 millions par an contre SEK 3,2 millions par an avec un équipage de seize norvégiens et SEK 2,8 millions par an avec quinze danois (*JMM. 23 mars 1989).*),

La Suède souhaitait créer un second registre, comme la Norvège l'a fait, ce qui aurait dû être le cas au 1er janvier 1993, mais compte-tenu de l'opposition farouche des syndicats, le projet semble avoir été reporté.
Ce pavillon devait être international ; des navires étrangers pourraient ainsi en faire partie.

Comme le souligne Antoine Marcantetti en 1993, dans son article « les registres de double immatriculation en Europe » : « son hésitation et son refus dans la création d'un second registre ont conduit au triplement de son

dépavillonnement. » (« *Les registres de double immatriculation en Europe » par Antoine Marcantetti. Annales INTM 1993/1994).*

Passons maintenant à l'étude du registre bis russe.

SECTION VII- LE REGISTRE BIS OU REGISTRE PAPIER DE LA RUSSIE :

La Russie avait également l'intention de créer son pavillon bis.
Elle a d'ailleurs l'habitude d'immatriculer ses grands chalutiers russes, afin de contourner les quotas de pêche, aux Iles Faeroe.
Il y a environ une dizaine de navires sous pavillon.

Les armateurs bénéficient d'avantages fiscaux, mais ils doivent employer les marins qui sont sur place et faire réparer les navires, ou même en faire construire. (*« Pavillon bis et concurrence : les enseignements de l'arrêt Firma Sloman » du 17 mars 1993.Jean-Jacques Lavenue*).

La majorité des pays européens a donc créé des registres ou pavillons parallèles, bâtissant un socle commun de normes juridiques, mais également de différences notables.
A l'heure actuelle, l'Europe joue chaque jour un rôle un peu plus important dans la vie maritime. Elle est l'auteur, comme nous avons pu le voir précédemment, d'une jurisprudence abondante.
Elle a également tenté de créer un « registre européen » ou « communautaire », qui serait en quelque sorte la synthèse de ces pratiques. Pour information, nous allons présenter ci-dessous le projet de « pavillon EUROS ».

CHAPITRE III –LE PROJET EUROS : VERS UN « PAVILLON DOUZE ETOILES »

Il s'agit d'un projet hélas non abouti de pavillon communautaire.

Puisque les registres internationaux et les pavillons bis créent une différence de traitement entre armateurs des différents pays de l'Union européenne, ainsi qu'une différence dans les coûts d'exploitation des navires, la Commission pensa en 1989 que la création d'un pavillon « économique » européen, registre parallèle qui permettrait une harmonisation de ces disparités multiples, placerait les armateurs communautaires à égalité des chances (notamment dans le cabotage intracommunautaire) et leur permettrait de lutter un peu mieux contre les flottes sous pavillon de libre immatriculation.
Ce projet s'est concrétisé par trois propositions de règlements présentées au Conseil de l'Europe.

La Commission avait ainsi présenté une formule selon laquelle les navires continueraient à être immatriculés dans leur Etat membre, dont ils dépendraient toujours.
Néanmoins, ils pourraient être en plus inscrits dans le registre communautaire, afin de maintenir une flotte communautaire et une main-d'oeuvre hautement qualifiée.
Une telle mesure portant création d'un registre unique et indépendant nécessitait la mise en place de fonctions administratives d'inspection pour veiller au respect des conventions internationales et mener des enquêtes en cas d'accident maritime, de fonctions juridiques et de police (détection et répressions des fraudes, saisie et ventes forcées de navires, action contre les navires immobilisés ou confisqués dans des pays tiers).

Les bâtiments de mer immatriculés dans les registres nationaux pourraient être immatriculés au registre Euros à condition que les navires et les Etats

concernés appliquent les règles touchant à la sécurité et aux droits sociaux. Les navires affrétés coque- nue par des armateurs de la Communauté pourraient également, à condition de respecter les conditions établies, battre pavillon européen.

En réalité, « un tel pavillon *(« pavillon 12 étoiles » selon Jean-Christophe RAMADIER*) devrait illustrer l'unité de l'Europe dans le domaine commercial, la présence de la communauté dans le commerce international et servirait de tremplin à une plus grande uniformisation des règles et conditions d'exploitation en Europe » (*Jean-Christophe RAMADIER,« le pavillon européen »).*

En ce qui concerne l'équipage, la Commission avait envisagé d'assurer le nombre de marins communautaires à bord des navires de la Communauté et se réservait le pouvoir d'enquêter sur la composition de l'équipage aux normes européennes (soit sur requête du propriétaire du navire, soit sur celle des marins eux-mêmes).
Elle insistait également sur la nécessité de rationaliser les tâches et fonctions du personnel navigant, favoriser l'échange d'informations (entre les navires, entre le navire et la terre ferme et entre les armateurs, les agences portuaires, les administrations, notamment) ; ainsi qu'améliorer la productivité en favorisant la recherche dans le domaine des transports (recherche sur l'automatisation à bord des navires…).

De plus, elle souhaitait que soit effectuée une harmonisation dans la reconnaissance des équipements techniques se trouvant à bord des navires, ceci étayé par la nécessité du maintien de normes de sécurité sévères.

Sous pavillon EUROS, les armateurs s'engageraient à maintenir un niveau élevé de sécurité maritime. Cela impliquerait donc que les navires enregistrés sous ce registre, naviguent avec un minimum d'équipage qualifié (en particulier pour les officiers). Encore faudrait- il que la formation professionnelle de ces officiers qualifiés puisse être effective : en effet, on

pourrait se demander si la réduction de leur nombre à la passerelle ou à la machine leur permettrait réellement de trouver les temps d'embarquement imposés pour la validation pratique de leur diplôme ou pour faire l'acquisition du niveau réel de qualification souhaité.

Et comme Antoine VIALARD le souligne habilement, dans son article sur « l'Europe et les pavillons de navires », « un des présupposés du pavillon EUROS est de sauver la flotte européenne de la débâcle définitive et de maintenir, sous pavillon de l'Union, une flotte capable sinon de remplir l'ensemble des besoins du commerce extérieur de la Communauté, du moins des parts significatives de ce commerce (sans parler des besoins de défense). Et un navire, aussi perfectionné soit-il, n'est rien sans un équipage qualifié : que fera-t-on si demain il n'y a plus d'officiers européens à embarquer à la passerelle du navire que l'on aura réussi à conserver en Europe ? »

En ce qui concerne les mesures sociales, c'est en concertation avec la Commission mixte paritaire des transports maritimes, que la Commission avait réfléchi sur l'amélioration des conditions de travail particulières au milieu maritime, l'établissement de programmes communs de formation initiale et continue, adaptés aux progrès technologiques, ainsi qu'à la reconnaissance mutuelle des diplômes, brevets et certificats de qualification.

Bien entendu, les conditions de travail des marins à bord des navires arborant le pavillon de la Communauté devraient satisfaire aux exigences tant du droit social interne de l'Etat membre, au registre duquel le navire est immatriculé, qu'aux dispositions de la Recommandation numéro 109 de 1958 de l'Organisation Internationale du Travail sur les salaires, la durée du travail à bord et les effectifs, sous réserve de conventions collectives plus favorables (article 14-2).

Le projet comprenait également un volet au sujet de l'allègement des coûts d'exploitation : en effet, l'article 7 d'une des trois propositions faites par la Commission envisageait que « sur les navires immatriculés dans le registre

EUROS, tous les officiers et au moins la moitié du reste de l'équipage doivent être ressortissants d'un Etat membre de la Communauté ».
Pour le reste de l'équipage, il pourrait être librement composé par l'armateur de ressortissants de pays tiers à condition de respecter les prescriptions de la Recommandation numéro 109 de l'Organisation Internationale du Travail.

Le Conseil européen élabora une proposition relative à la définition d'armateur communautaire le 19 mars 1991.
Ainsi « l'armateur communautaire est une personne physique ou morale fournissant un service de ligne de transport à la demande, dans le domaine du transport maritime de marchandises ou de passagers, au moyen d'un ou plusieurs navires dont il est propriétaire ou affréteur coque- nue, à temps ou au voyage ».

Malgré ce catalogue de mesures intéressantes, sur le plan purement juridique, nous pourrons nous demander si l'idée d'un «pavillon européen » était bonne ? D'ailleurs, pourrait-on envisager que l'Europe ait un pavillon, puisque cette notion suppose un Etat souverain, ce qu'elle n'est pas encore.

CONCLUSION :

Au moment de refermer cette étude, il serait intéressant de s'interroger sur le choix de registre que ferait un armateur européen, soucieux, tout à la fois, de faire face à une concurrence toujours plus vive, et de respecter une certaine éthique.

L'étude des différents registres et pavillons bis a montré qu'aucun n'est réellement satisfaisant.
Certains mêmes ont été répertoriés en tant que registres peu respectueux des conventions internationales ; c'est par exemple le cas de l'ISR pour l'Allemagne.

Pour qu'un pavillon ou registre bis soit un bon registre ou pavillon bis, il faudrait que cinq conditions, au moins, soient réunies :

La sécurité joue un rôle primordial en matière maritime. Elle est actuellement appréciée par rapport aux Memoranda de Paris et de Tokyo. Les navires qui figurent sur la « Liste Blanche » sont les témoins du sérieux de leurs armateurs.

Les modes de financement de ces navires sont également un critère de taille pour savoir si un pavillon ou un registre est réellement attractif. Ainsi, l'armateur devra considérer les leviers fiscaux qui seront à sa disposition (GIE fiscal, quirats, taxe au tonnage …). En effet, les zones de moindre pression fiscale offertes par les pays de libre immatriculation, qui vont jusqu'à être des paradis fiscaux, sont favorables aux personnels des armements et au propriétaire du navire, qui n'y sont soumis, ni à l'impôt progressif sur le revenu et à ses compléments proportionnels, ni à une taxation sur le capital (telle que l'impôt sur la fortune en France).

Les normes relatives à l'équipage doivent être précises et respectueuses des conventions internationales, telles que celles de l'Organisation Mondiale des Transports.
Le standard ITF apparaît comme la norme de base.

La fiabilité d'un registre est (économiquement) directement liée **aux tensions sociales** qui existent ou non en son sein. Elle est excellente s'il n'y a pas de risques de conflits de travail et notamment de grèves. Elle est médiocre dans les cas contraires.

Depuis les événements du 11 septembre 2001, **la sûreté** reste enfin une des préoccupations essentielles, surtout sur les navires civils battant pavillon de grandes Nations de l'espace euro-atlantique, Nations capables de mener des opérations militaires d'envergure. Que ces navires soient immatriculés sur des registres métropolitains ou ultramarins, l'ombre du terrorisme est toujours présente. Cette question est d'autant plus d'actualité que le 1er juillet 2004 est entré en vigueur le Code ISPS qui concerne la sûreté à bord des navires et au sein des installations portuaires.

****

Parmi les Etats européens, le Danemark, l'Ile de Man , la Norvège et les Pays-Bas ont été présentés par la Bimco Intercargo, l'International Chamber of Shipping, l'International Shipping Federation et Intertanko comme des Etats particulièrement respectueux et respectables.

Il est donc nécessaire que les registres et pavillons bis dont nous avons fait l'étude ici s'améliorent sans cesse : Les discussions récemment reprises concernant le projet de RIF permettent d'espérer aboutir à une solution de compromis acceptable par tous et restaurer la place de la France dans le monde maritime international, au sein d'une Europe solidaire et performante.

TABLE DES ANNEXES

ANNEXE 1 : ETAT DE LA FLOTTE FRANCAISE : LES TRANSBORDEURS A GRANDE VITESSE page 151
ANNEXE 2 : ETAT DE LA FLOTTE FRANCAISE : LES ROULIERS page 151
ANNEXE 3 : ETAT DE LA FLOTTE FRANCAISE : ROULIERS MIXTES page 152
ANNEXE 4 : ETAT DE LA FLOTTE FRANCAISE : CARGOS POLYVALENTS page152
ANNEXE 5 : ETAT DE LA FLOTTE FRANCAISE : NAVIRES DE DESSERTE DES ILES ET D'EXCURSION ET GRANDS BACS page 153
ANNEXE 6 : ETAT DE LA FLOTTE FRANCAISE : LES PORTE- CONTENEURS page 154
ANNEXE 7 : ETAT DE LA FLOTTE FRANCAISE : PRINCIPAUX PORTE-CONTENEURS AFFRETES page 155
ANNEXE 8 : ETAT DE LA FLOTTE FRANCAISE : LES PORTE- CONTENEURS ROULIERS page 156
ANNEXE 9 : ETAT DE LA FLOTTE FRANCAISE : NAVIRES IMMATRICULES EN NOUVELLE- CALEDONIE page 156
ANNEXE 10 : ETAT DE LA FLOTTE FRANCAISE : LES NAVIRES IMMATRICULES EN POLYNESIE FRANCAISE page 157
ANNEXE 11 : ETAT DE LA FLOTTE FRA NCAISE : LES NAVIRES IMMATRICULES AUX TAAF page 157
ANNEXE12 : REPARTITION DES NAVIGANTS FRANÇAIS ET ETRANGERS PAR TYPE DE NAVIGATION page 158
ANNEXE 13 : COMPARAISON DES COUTS D'EQUIPAGE SELON LES PAVILLONS page158
ANNEXE 14 : QUEL REGISTRE CHOISIR POUR UN ARMATEUR EUROPEEN ? page 159
ANNEXE 15 : AIDES MISES A LA DISPOSITION DES ARMATEURS EUROPEENS page 160
ANNEXE 16 : LE SURCOUT DU PAVILLON FRANÇAIS page 161
ANNEXE 17 : EVOLUTION DES PRINCIPALES FLOTTES EUROPEENNES page 162

ANNEXE 18 : EVOLUTION DES FLOTTES MONDIALES page 163
ANNEXE 19 : EVOLUTION DES EFFECTIFS DE MARINS FRANÇAIS AU COMMERCE page 164
ANNEXE 20 : LA FLOTTE DE COMMERCE DES 25 PRINCIPALES NATIONS page 165
ANNEXE 21 : REPARTITION DES NAVIRES SOUS PAVILLON FRANÇAIS page 166
ANNEXE 22 : VUE D'ENSEMBLE DES DISPOSITIONS RELATIVES AU CABOTAGE DES PAYS DE L'UNION EUROPEENNE page 167
ANNEXE 23 : COMPARATIF DES DIFFERENTS REGIMES FISCAUX ET CHARGES SOCIALES DANS LES DIFFERENTS PAYS EUROPEENS page 175
ANNEXE 24 : COMPARATIF DES REGIMES DE TRAVAIL AUX TAAF ET AU RIF page 176
ANNEXE 25 : TABLEAU RECAPITULATIF DE L'EVOLUTION DU PROJET DE REGISTRE INTERNATIONAL FRANÇAIS page 177
ANNEXE 26 : LOI RELATIVE AUX TRANSPORTS DU 26 FEVRIER 1996 page 201

ANNEXE 1 : ETAT DE LA FLOTTE FRANCAISE : LES TRANSBORDEURS A GRANDE VITESSE (*source Le Marin 6/08/04*)

Transbordeurs à grande vitesse (plus de 200 tonneaux)

Navires	Année	Jauge brute	Armement	Pavillon
Aline *(1)*	1987	1 060	Emeraude	France
Corsica Express Three	1996	3 454	Corsica	Italie
Corsica Express Seconda *(2)*	1996	3 560	Corsica	Italie
Locmaria 56 *(3)*	1998	478	Morbihannaise	France
Marin Marie *(4)*	1994	608	SNN	France
NGV Aliso	1996	4 934	SNCM	France
NGV Asco	1996	4 934	SNCM	France
NGV Liamone	2000	9 351	SNCM	France
Sardinia Express *(5)*	1996	3 560	Corsica	Italie
Solidor 5	2000	2 369	Emeraude	France
Victor Hugo *(6)*	1997	387	SNN	France

Total : 11 navires **34 695 tjb**
Dont 8 sous pavillon français **24 121 tjb**
et 3 sous pavillon étranger **10 574 tjb**

*(1) ex-**Solidor 4**, ex-**Elba Express**, ex-**Madikera***
*(2) ex-**Corsica Express II***
*(3) ex-**MN Locmaria**, conseil général du Morbihan, géré par la Morbihannaise*
*(4) ex-**Aremiti**, affrété conseil général de la Manche, géré par la SNN.*
*(5) ex-**Corsica Express***
(6) affrété conseil général de la Manche, géré par la SNN.

ANNEXE 2 : ETAT DE LA FLOTTE FRANCAISE : LES ROULIERS (*Source : Le Marin 6/08/04*)

Rouliers

Navires	Année	Port en lourd	Armement	Pavillon
Ariana	1988	7 190	Nantaise	Taaf
Autocarrier	1982	1 472	UECC	Taaf
Autoline	1983	1 550	UECC	Taaf
Breuil	2004	818	Socatra	France
Cap Canaille *(1)*	1977	2 743	Delom	Taaf
Coutances	1978	2 150	Truckline	France
Le Castellet	1982	2 439	UECC	Taaf
MN Colibri	1999	4 250	Nantaise	Taaf
MN Eclipse	1979	7 478	Nantaise	Taaf
MN Toucan	1995	4 253	Nantaise	Taaf
Montihéry	1982	2 439	UECC	Taaf
Oyapock *(2)*	1976	665	Socatra	Guyane
Ville de Bordeaux	2004	5 200	LDA	France

Total : 13 navires **42 647 tpl**
Dont 13 sous pavillon français **42 647 tpl**

*(1) ex-**Libeccio**, ex-**Seafowl**, ex-**Gyptis***
*(2) ex-**Ylang***

En construction :

Brion	2004	818	Socatra	France

ANNEXE 3 : ETAT DE LA FLOTTE FRANCAISE : ROULIERS MIXTES
(*Source : Le Marin 6/08/04*)

Rouliers mixtes (jusqu'à 550 passagers)

Navires	Année	Jauge brute	Armement	Pavillon
Dieppe *(1)*	1981	17 672	TF (CMO)	France
Girolata	1995	28 417	CMN	France
Kalliste	1993	29 575	CMN	France
Monte Cinto	1984	14 798	SNCM	France
Monte d'Oro	1992	22 070	SNCM	France
Neptunia	1977	8 457	Marfret	Gibraltar
Paglia Orba	1994	29 718	SNCM	France
Pascal Paoli	2003	37 000	SNCM	France
Scandola	1992	19 308	CMN	France
SeaFrance Nord Pas-de-Calais *(2)*	1987	13 727	SeaFrance	France

Total : 10 navires **220 742 tjb**
Dont 9 sous pavillon français **212 285 tjb**
et 1 sous pavillon étranger **8 457 tjb**

(1) ex-**Saga Star**, *ex*-**Girolata**
(2) ex-**Nord Pas-de-Calais**

ANNEXE 4 : ETAT DE LA FLOTTE FRANCAISE : CARGOS POLYVALENTS
(*Source : Le Marin 13/08/04*)

Cargos polyvalents

Navires	Année	Port en lourd	Armement	Pavillon
Adeline Delmas	1986	33 520	Delmas	Taaf
Blandine Delmas	1986	33 611	Delmas	Taaf
Caroline Delmas	1986	33 611	Delmas	Taaf
Capo Rosso	1978	2 010	Someca	France
Delphine Delmas	1986	33 520	Delmas	Taaf
La Paimpolaise	1996	5 100	AMO	Taaf
Ravao	1977	1 420	Scac Marine	Madagascar

Total : 7 navires **142 792 tpl**
Dont 6 sous pavillon français **141 372 tpl**
et 1 sous pavillon étranger **1 420 tpl**

ANNEXE 5: ETAT DE LA FLOTTE FRANCAISE : NAVIRES DE DESSERTE DES ILES ET D'EXCURSION ET GRANDS BACS
(*Source : Le Marin 6/08/04*)

Navires de desserte des îles et d'excursion et grands bacs *(plus de 200 tjb)*

Navires à passagers

Navires	Année	Jauge brute	Armement	Pavillon
Acadie *(1)*	1971	424	Morbihannaise	France
Amporelle	1991	345	Yeu-Continent	France
André Colin *(2)*	1996	293	Penn Ar Bed	France
Atlantic Princess *(3)*	1961	399	Diva	France
Côtes de Blaye	1970	495	Bacs Gironde	France
Enez Eussa III *(2)*	1991	449	Penn Ar Bed	France
Enez Sun III *(2)*	1991	320	Penn Ar Bed	France
Fromveur *(2)*	1977	387	Penn Ar Bed	France
Guerveur *(1)*	1966	457	Morbihannaise	France
Insula Oya 2	1982	495	Yeu-Continent	France
Kreiz Er Mor *(1)*	1985	435	Morbihannaise	France
La Gironde *(4)*	1964	863	Bacs Gironde	France
La Gironde	2002	2 900	Bacs Gironde	France
La Vendée	1968	474	Yeu-Continent	France
Le Médocain *(4)*	1968	1 033	Bacs Gironde	France
Le Verdon	1978	1 299	Bacs Gironde	France
Pierre Loti	1992	289	Fouras-Aix	France
Saint Tudy *(1)*	1985	438	Morbihannaise	France
Vindilis *(1)*	1998	1 299	Morbihannaise	France

Total : 19 navires
sous pavillon français13 094 tjb

(1) Navire appartenant au conseil général du Morbihan
(2) Navire appartenant au conseil général du Finistère
(3) Exploité aux Antilles
(4) Désarmé

Cargos

Navires	Année	Port en lourd	Armement	Pavillon
Casam III	1977	690	Pajarola	France
Guedel	1970	340	TMC	France
Molenez (1)	2000	250	Penn Ar Bed	France
Taillefer 2	1966	259	TMC	France
Taillefer 3	2004	600	TMC	France

Total : 5 navires sous pavillon français 2 139 tpl

(1) Navire appartenant au conseil général du Finistère

En construction :

X	2006	-	conseil général du Morbihan	France

ANNEXE 6 : ETAT DE LA FLOTTE FRANCAISE : LES PORTE-CONTENEURS
(*Source : Le Marin 13/08/04*)

Porte-conteneurs

Navires	Année	Port en lourd	EVP	Armement	Pavillon
ANL Australia *(1)*	1991	47 326	2 668	CMA-CGM	Bahamas
ANL Bass Trader	1996	9 821	642	CMA-CGM	Australie
ANL Explorer *(2)*	1985	34 194	2 266	CMA-CGM	Bahamas
Baltic Tern	1989	3 752	357	CMA-CGM	Ile de Man
CMA-CGM Arno *(3)*	1979	30 998	1 668	CMA-CGM	Panama
CMA-CGM Bellini	2004	73 235	5 700	CMA-CGM	Bahamas
CMA-CGM Berlioz	2001	80 250	6 627	CMA-CGM	Taaf
CMA-CGM Bizet	2001	80 250	6 627	CMA-CGM	Taaf
CMA-CGM Chopin	2004	73 235	5 700	CMA-CGM	Taaf
CMA-CGM Debussy	2001	80 250	6 627	CMA-CGM	Taaf
CMA-CGM Eiffel	2002	58 548	4 404	CMA-CGM	Bahamas
CMA-CGM Fort St. Georges	2003	30 450	2 262	CMA-CGM	Taaf
CMA-CGM Fort St. Louis	2003	30 450	2 262	CMA-CGM	Taaf
CMA-CGM Fort St. Pierre	2003	30 450	2 262	CMA-CGM	Taaf
CMA-CGM Fort Ste. Marie	2003	30 450	2 262	CMA-CGM	Taaf
CMA-CGM Hudson *(4)*	1980	30 998	1 668	CMA-CGM	Panama
CMA-CGM La Tour	2001	30 500	2 272	CMA-CGM	Bahamas
CMACGM Lea	1983	8 340	541	CMA-CGM	Indonésie
CMA-CGM Manet	2001	30 500	2 272	CMA-CGM	Bahamas
CMA-CGM Matisse	1999	30 508	2 262	CMA-CGM	Taaf
CMA-CGM Mozart	2004	73 235	5 700	CMA-CGM	Taaf
CMA-CGM Oran *(5)*	1982	4 508	352	CMA-CGM	Bahamas
CMA-CGM Potomac *(6)*	1980	28 955	1 645	CMA-CGM	Panama
CMA-CGM Puget	2002	58 548	4 404	CMA-CGM	Bahamas
CMA-CGM Rabat	1990	9 766	976	CMA-CGM	Maroc
CMA-CGM Ravel	2001	79 465	6 712	CMA-CGM	Taaf
CMA-CGM Tage *(7)*	1980	28 955	1 645	CMA-CGM	Panama
CMA-CGM Utrillo	1999	30 508	2 262	CMA-CGM	Taaf
Delmas Forbin *(8)*	2003	23 508	1 740	Marfret	Liberia
Elisa Delmas	2002	21 420	1 614	Delmas	Ile de Man
FAS Provence *(9)*	1986	8 049	581	CMA-CGM	Bahamas
Flora Delmas	2002	21 420	1 614	Delmas	Hong Kong
Gaby Delmas	2002	21 420	1 614	Delmas	Hong Kong
Julie Delmas	2002	30 453	2 207	Delmas	Bahamas
Kamina *(10)*	1982	26 287	1 113	Delmas	Bahamas
Maersk Garonne	2003	61 636	4 300	Maersk	Taaf
Maersk Gironde	2002	61 636	4 300	Maersk	Taaf
Marie Delmas	2002	30 453	2 207	Delmas	Bahamas
Marfret Douce France	2004	17 130	1 201	Marfret	Taaf
MOL Horizon *(11)*	1982	26 287	1 113	Delmas	Bahamas
MOL Rainbow *(12)*	2003	30 453	2 207	Delmas	Bahamas
MSC Ipanema *(13)*	1984	32 709	1 716	Delmas	Bahamas
Nicolas Delmas	2002	30 453	2 207	Delmas	Bahamas
Pacheco	1978	4 184	300	CMA-CGM	Ile de Man
Patricia Delmas *(14)*	1982	26 287	1 113	Delmas	Bahamas
Providence	1995	22 334	1 654	Marfret	Taaf
Véronique Delmas	1984	31 983	1 716	Delmas	Bahamas
Ville de Mars *(15)*	1991	43 714	2 954	CMA-CGM	Panama
Ville de Mina Qaboos	1977	2 040	132	CMA-CGM	Bahamas
WAL Ubangi *(16)*	2002	30 453	2 207	Delmas	Bahamas

Total : 50 navires	**1 742 754 tpl**	**124 855 EVP**
Dont : 16 sous pavillon français	**812 237 tpl**	**63 020 EVP**
et 34 sous pavillon étranger	**930 517 tpl**	**61 835 EVP**

*(1) ex-**OOCL Australia**, ex-**Australian Endeavour**. (2) ex-**CMA-CGM Enterprise**, ex-**Australian Enterprise**. (3) ex-**Fort Royal** (4) ex-**Fort Fleur d'Epée**. (5) ex-**CMA-CGM Alger**, ex-**CMA Challenger**, ex-**Ville de Damiette**. (6) ex-**Douce France**, ex-**Fort Saint Charles**. (7) ex-**Fort Desaix**. (8) ex-**Durande**. (9) ex-**Siam Bay**, ex-**Fas Provence**. (10) ex-**Renée Delmas**, ex-**CGM Mascareignes**, ex-**Renée Delmas**, ex-**Nedlloyd Bordeaux**, ex-**Ibn Zaidoun**, ex-**Ville de Rouen**, ex-**Renée Delmas**. (11) ex-**Suzanne Delmas**, ex-**Suzanne**, ex-**Marfret Caraïbes**, ex-**Suzanne Delmas**, ex-**Ville de Dunkerque**, ex-**Suzanne Delmas**. (12) ex-**Louis Delmas**. (13) ex-**Ursula Delmas**, ex-**Sherbro**, ex-**Nedlloyd Zaandam**, ex-**Ursula Delmas**, ex-**Etienne Denis**. (14) ex-**Patricia D.**, ex-**Patricia Delmas**. (15) ex-**Australian Endurance**, ex-**Lykes Challenger**, ex-**Nedlloyd Pasteur**, ex-**CGM Pasteur**. (16) ex-**Catherine Delmas***

ANNEXE 7 : ETAT DE LA FLOTTE FRANCAISE : PRINCIPAUX PORTE-CONTENEURS AFFRETES (*Source : Le Marin 13/08/04*)

Principaux porte-conteneurs affrétés

(liste non exhaustive des navires de plus de 1 000 EVP)

Navires	Pavillon	Année	Capacité	Affectation (août 2004)
CMA-CGM				
ANL Emblem	Chypre	2002	3 300	Australie/Asie
ANL Esprit	Allemagne	1998	2 432	Australie/Asie
ANL Pacific	Liberia	2003	4 250	Asie/États-Unis (côte ouest)
CMA-CGM Aegean	Liberia	1996	2 811	Asie/mer Noire
CMA-CGM Alabama	Allemagne	1997	2 758	Asie/États-Unis (golfe du Mexique)
CMA-CGM Balzac	Allemagne	2001	6 447	Asie/Europe (FAL)
CMA-CGM Baudelaire	Allemagne	2001	6 447	Asie/Europe (FAL)
CMA-CGM Capella	Allemagne	1995	2 218	Asie/États-Unis (côte ouest)
CMA-CGM Chardin	Chypre	2002	3 300	Asie/États-Unis (côte ouest)
CMA-CGM Claudel	Liberia	2002	2 602	Europe/Amérique du sud (côte ouest)
CMA-CGM Colombie	Chypre	1997	2 113	Europe/Amérique du sud (côte nord)
CMA-CGM Condor	Chypre	1994	1 354	Asie/Amérique du sud (côte ouest)
CMA-CGM Constellation	Liberia	1998	3 359	Europe/Pakistan/Inde
CMA-CGM Egypt	Liberia	1996	2 811	Asie/mer Noire
CMA-CGM Elbe	Grèce	1991	2 917	Asie/Europe (SUNDEX)
CMA-CGM Emerald	Liberia	1997	2 458	Asie/États-Unis (côte ouest)
CMA-CGM Energy	Marshall	1989	2 438	Asie/mer Noire
CMA-CGM Force	Marshall	1989	2 438	Asie/mer Noire
CMA-CGM Greece	Liberia	2003	2 824	Asie/mer Noire
CMA-CGM Hispaniola	Roy. Uni	1990	1 367	Méditerranée/Caraïbes
CMA-CGM Hugo	Marshall	2004	8 200	Asie/États-Unis (côte ouest)
CMA-CGM Impala	Grèce	1996	1 726	Asie/Afrique occidentale
CMA-CGM Kalamata	Grèce	1991	2 917	Asie/Europe (SUNDEX)
CMA-CGM Kingston	Liberia	2003	4 250	Asie/États-Unis (côte ouest)
CMA-CGM Kiwi	Antigua	1998	1 730	Asie/Afrique occidentale
CMA-CGM Komodo	Grèce	1991	2 917	Asie/Europe (SUNDEX)
CMA-CGM La Bourdonnais	Allemagne	1993	1 684	Europe/océan Indien
CMA-CGM Licorne	Liberia	1998	1 728	Europe/océan Indien
CMA-CGM Makassar	Chypre	1990	2 917	Asie/Europe (SUNDEX)
CMA-CGM Marmara	Liberia	1998	2 811	Asie/mer Noire
CMA-CGM mercure	Liberia	2002	4 367	Asie/Méditerranée
CMA-CGM Neptune	Liberia	2002	4 367	Asie/Méditerranée
CMA-CGM Normandie	Roy.Uni	1992	4 688	Asie/Europe (NCX)
CMA-CGM Okapi	Grèce	2000	1 708	Asie/Afrique occidentale
CMA-CGM Oyapock	Liberia	1994	1 354	Europe/Guyane/nord Brésil
CMA-CGM Papagayo	Chypre	1994	1 354	Asie/Amérique du sud (côte ouest)
CMA-CGM Pasteur	Liberia	1990	2 023	Europe/Amérique du sud (côte est)
CMA-CGM Puma	Liberia	2000	1 716	Asie/Amérique du sud (côte est)
CMA-CGM Quetzal	Chypre	1996	1 610	Asie/Amérique du sud (côte ouest)
CMA-CGM Rhône	Malaisie	1997	1 510	Méditerranée/États-Unis (côte est)
CMA-CGM Rodin	Antigua	2001	2 602	Méditerranée/Amérique du sud (est)
CMA-CGM Romania	Ile de Man	2003	2 478	Asie/mer Noire
CMA-CGM Sapphire	Liberia	1991	2 986	Asie/États-Unis (côte ouest)
CMA-CGM Seagull	Liberia	2002	2 732	Asie/États-Unis (Golfe du Mexique)
CMA-CGM Seine	Grèce	1990	2 917	Asie/Europe (SUNDEX)
CMA-CGM Springbok	Antigua	1996	1 608	Asie/côte occidentale d'Afrique
CMA-CGM St. Laurent	Marshall	1998	1 162	Europe/Guyane/nord Brésil
CMA-CGM St. Martin	Marshall	1998	1 162	Europe/Guyane/nord Brésil
CMA-CGM Tucano	Antigua	1998	2 008	Asie/Amérique du Sud (côte est)
CMA-CGM Turkey	Liberia	1998	2 811	Asie/mer Noire
CMA-CGM Ukraine	Liberia	2003	2 824	Asie/mer Noire
CMA-CGM Vega	Bahamas	2001	4 132	Asie/Méditerranée
CMA-CGM Verlaine	Allemagne	2001	6 456	Asie/Europe (FAL)
CMA-CGM Vernet	Allemagne	1994	3 538	Asie/Inde/golfe Persique
CMA-CGM Virginia	Liberia	1996	2 811	Asie/États-Unis (côte ouest)
CMA-CGM Voltaire	Allemagne	2001	6 456	Asie/Europe (FAL)
CMA-CGM Wallaby	Bermudes	1998	1 684	Asie/côte occidentale d'Afrique
CMA-CGM Yantian	Liberia	2003	4 250	Asie/États-Unis (côte ouest)
ER Sydney	Liberia	1998	3 359	Asie/Inde/golfe Persique
Indamex Colorado	Chypre	1995	3 607	Inde/États-Unis (côte est)
Indamex Delaware	Chypre	1997	2 890	Inde/États-Unis (côte est)
Indamex Godavari	Liberia	1997	3 607	Inde/États-Unis (côte est)
Madeleine Rickmers	Marshall	1997	1 728	Caraïbes/Brésil
Patsy N.	Ile de Man	1984	1 210	Caraïbes/Brésil
Priwall	Liberia	1997	2 480	États-Unis/Amérique du Sud (est)
Ville d'Antarès	Roy.Uni	1997	4 030	Europe/Pakistan/Inde
Ville d'Aquarius	Allemagne	1996	3 961	Asie/Europe (NCX)
Ville de Mimosa	Allemagne	1997	3 961	Asie/États-Unis (côte est)
Ville d'Orion	Allemagne	1997	3 961	Asie/États-Unis (côte est)
Ville de Tanya	Roy.Uni	1998	4 031	Asie/États-Unis (côte ouest)
Ville de Taurus	Allemagne	1997	3 961	Asie/États-Unis (côte est)
Ville de Virgo	Roy.Uni	1997	4 030	Asie/Europe (NCX)
DELMAS				
Delmas Bougainville	Liberia	1994	1 895	Asie/Afrique occidentale
Delmas Capricorne	Liberia	1988	1 797	Europe/océan Indien
Delmas Cartier	Marshall	1996	1 728	Asie/Afrique occidentale
Delmas Charcot	Liberia	1996	1 706	Asie/Afrique occidentale
Delmas Kenya	Chypre	1991	1 158	Asie/Afrique de l'est
Delmas Kerguelen	Liberia	2002	1 740	Asie/Afrique occidentale
Delmas Mascareignes	Liberia	1999	1 730	Europe/océan Indien
MARFRET				

ANNEXE 8 : ETAT DE LA FLOTTE FRANCAISE : LES PORTE- CONTENEURS ROULIERS (*Source : Le Marin 13/08/04*)

Porte-conteneurs rouliers

Navires	Année	Port en lourd	EVP	Armement	Pavillon
Laura Delmas *(1)*	1979	22 564	1 328	Delmas	Hong Kong
Lucie Delmas *(2)*	1978	22 564	1 328	Delmas	Hong Kong
Rokia Delmas	1985	27 601	1 446	Delmas	Liberia
Romain Delmas *(3)*	1981	24 223	1 183	Delmas	Bahamas
Roland Delmas *(4)*	1980	24 223	1 187	Delmas	Bahamas
Rosa Delmas	1985	27 577	1 446	Delmas	Liberia
Roxane Delmas *(5)*	1979	27 980	1 218	Delmas	Bahamas
Saint Roch	1980	24 282	1 187	Delmas	Bahamas
Total : 8 navires sous pavillon étranger			**201 014 tpl**		**10 323 EVP**

*(1) ex-**Kintampo**.*
*(2) ex-**Kagoro**.*
(3) *ex-**Kukawa**, ex-**Romain Delmas**, ex-**Saint Romain**.*
*(4) ex-**Grand Bereby**, ex-**Saint Roparzh**.*
(5) *ex-**Robert**, ex-**Robert Delmas**, ex-**Grand Bassam**, ex-**Saint Roland**.*

ANNEXE 9 : ETAT DE LA FLOTTE FRANCAISE : NAVIRES IMMATRICULES EN NOUVELLE- CALEDONIE (*Source : Le Marin 3/09/04*)

Nouvelle Calédonie

Navires	Types	Année	tjb	tpl	Armement	Pavillon
Betico	Transbordeur rapide	1999	908	120	Armement Loyaltien	Nouvelle-Calédonie
Havannah	Mixte	2001	2 225	1 000	Cie. Maritime des Iles	Nouvelle-Calédonie
Konemu	Pétrolier	1990	755	1 000	SCTP	Nouvelle-Calédonie
Lady Geraldine	Roulier	1985	797	1 000	Cie. Maritime des Iles	Nouvelle-Calédonie
Laura II	Cargo	1982	1 261	1 600	Loyauté Investissements	Nouvelle-Calédonie
Mary D.Dolphin	Tr.rapide	1998	192	16	Aquarius	Nouvelle-Calédonie
Sisa Ne Nana	Cargo	1980	613	1 055	Loyauté Investissements	Nouvelle-Calédonie
Total : 7 navires 6 751 tjb 5 791 tpl						

ANNEXE 10 : ETAT DE LA FLOTTE FRANCAISE : LES NAVIRES IMMATRICULES EN POLYNESIE FRANCAISE (*Source : Le Marin*)

Polynésie

Navires	Types	Année	tjb	tpl	Armement	Pavillon
Aranui 3	Mixte	2002	2 500	3 800	CPTM	Polynésie
Aremiti Ferry	Transbordeur	1996	5 985	500	Aremiti	Polynésie
Aremiti 4	Transbordeur rapide	2000	973	94	Aremiti	Polynésie
Aremiti 5	Transbordeur rapide	2004	1 200	117	Aremiti	Polynésie
Corsaire (1)	Transbordeur rapide	1994	851	300	Fast Ferry Tamarii Moorea VIII	Polynésie
Dory	Mixte	1976	631	700	Agnieray	Polynésie
Haumana	Navire à passagers	1986	511	50	Bora Bora Cruises	Polynésie
Hawaiki Nui	Roulier	1980	879	1 150	STIM	Polynésie
Kura Ora II	Cargo	1979	1 113	1 055	CTMIT	Polynésie
Kura Ora III (2)	Cargo	1977	299	634	TMI	Polynésie
Mareva Nui	Cargo	1978	952	1 050	TMTO	Polynésie
Moorea Express (3)	Transbordeurrapide	1988	449	44	Sté. Dévelop. Moorea	Polynésie
Moorea Ferry	Transbordeur.	1986	699	325	Sté.Dévelop.Moorea	Polynésie
Nuku Hau	Cargo	1979	396	1 275	STIM	Polynésie
Ruahatu	Cargo	1972	399	1 060	Codemat	Polynésie
St Xavier Maris Stella III	Cargo	1978	1 264	1 150	Navigation des Tuamotu	Polynésie
Tahiti Nui	Mixte	2001	1 921	2 000	GIP	Polynésie
Tahiti Nui V (4)	Roulier	1989	351	215	GIP	Polynésie
Tamahine Moorea II-B	Transbordeur rapide	1995	524	35	Leprado (5)	Polynésie
Tamarii Eimo	Transbordeur	1968	480	-	Société Nerii	Polynésie
Tamarii Moorea II-B	Transbordeur	1974	999	203	Leprado (5)	Polynésie
Tamarii Moorea VIII-H	Transbordeur	1981	1 199	595	Leprado (5)	Polynésie
Taporo IV	Cargo	1966	589	1 030	CFMT	Polynésie
Taporo V	Cargo	1969	299	875	CFMT	Polynésie
Taporo VI	Cargo	1977	497	1 200	CFMT	Polynésie
Taporo VII	Cargo	1978	2 420	1 200	CFMT	Polynésie
Taporo VIII	Roulier	1981	1 832	1 266	CFMT	Polynésie
Tia Moana	Navires à passagers	2003	2 000	1 000	Bora Bora Cruises	Polynésie
Tuhaa Pae II	Mixte	1980	1 033	700	Iles Australes	Polynésie
Tu Moana	Navires à passagers	2003	2 000	1 000	Bora Bora Cruises	Polynésie
Vaeanu (6)	Mixte	1967	1 540	2 420	Scop Ihatai Nui	Polynésie
Vai Aito	Cargo	1977	324	410	STIM	Polynésie

Total : 32 navires 37 109 tjb 27 453 tpl

*(1) ex-**Tamarii Moorea VIII**, ex-**Emeraude***
*(2) ex-**Auura Nui III***
*(3) ex-**Normandie Express***
*(4) ex-**Meherio III***
(5) Société en liquidation
*(6) ex-**Tuhaa Pae III**, ex-**Aranui***

ANNEXE 11 : ETAT DE LA FLOTTE FRA NCAISE : LES NAVIRES IMMATRICULES AUX TAAF (*Source : Le Marin 3/09/04*)

Saint-Pierre et Miquelon

Navires	Types	Année	tjb	tpl	Armement	Pavillon
Aldona	Roulier	1988	497	395	Max Girardon	Taaf
Cap Blanc	Roulier	1982	324	280	Delta Transport	Saint-Pierre
Maria Galanta	Transbordeur rapide	1990	304	-	SPM Express	Saint-Pierre
Shamrock	Roulier porte-conteneurs	2000	4 654	4 850	Comatrans	Taaf

Total : 4 navires 5 779 tjb 5 525 tpl

ANNEXE 12 : REPARTITION DES NAVIGANTS FRANÇAIS ET ETRANGERS PAR TYPE DE NAVIGATION (*Source : JMM 24/08/01*)

RÉPARTITION PAR TYPE DE NAVIGATION DES NAVIGANTS FRANÇAIS ET ÉTRANGERS

	OFFICIERS			P.E.			TOTAL		
SECTEURS	TOTAL OFF.	ETRANGERS		TOTAL PE	ETRANGERS		OFF. + PE	ETRANGERS	
Lignes régulières	530	199	38 %	915	331	36 %	1445	530	37 %
Transport à passagers	626	0	0 %	3436	10	0 %	4062	10	0 %
Transport à la demande	458	72	16 %	676	462	68 %	1134	534	47 %
Pétrole	649	165	25 %	802	529	66 %	1451	694	48 %
Cabotage	150	12	8 %	215	70	33 %	365	82	22 %
Services publics	186	0	0 %	473	0	0 %	659	0	0 %
Activités portuaires	682	0	0 %	1480	0	0 %	2162	0	0 %
TOTAL	3281	448	14 %	7997	1402	18 %	11278	1850	16 %

RÉPARTITION PAR TYPE DE NAVIGATION ET PAR REGISTRE DES NAVIGANTS ÉTRANGERS

	OFFICIERS						PERSONNEL D'EXÉCUTION						OFF. + P.E.	
	PAVILLON FRANÇAIS						PAVILLON FRANÇAIS							
SECTEUR	TAAF	MATA UTU	TOTAL	PAVILLON ÉTRANGER	TOTAL OFF.	% TAAF	TAAF	MATA UTU	TOTAL	PAVILLON ÉTRANGER	TOTAL P.E.	% TAAF	TOTAL	% TAAF
Lignes régulières	38	0	38	161	199	19 %	105	0	105	226	331	32 %	530	27 %
Transport de passagers	0	0	0	0	0		0	10	10	0	10	0 %	10	0 %
Transport à la demande	36	0	36	36	72	50 %	410	0	0	52	462	89 %	534	84 %
Pétrole	142	18	160	5	165	86 %	428	90	518	11	529	81 %	694	82 %
Cabotage	7	0	7	5	12	58 %	63	0	63	7	70	90 %	82	85 %
Service publics	0	0	0	0	0	0 %	0	0	0	0	0	0 %	0	0 %
Activités portuaires	0	0	0	0	0	0 %	0	0	0	0	0	0 %	0	0 %
Total	223	18	241	207	448	50 %	1006	100	1106	296	1402	72 %	1850	66 %

ANNEXE 13 : COMPARAISON DES COUTS D'EQUIPAGE SELON LES PAVILLONS (*Source :La revue Maritime n°469*)

Comparaison des coûts d'équipage selon le pavillon

Navire de vrac sec de 170 000 tonnes de port en lourd

Impact du taux de change	Équipage	ROE*** 1.16		ROE 0.89	
		Coût J*	Coût A**	Coût J*	Coût A**
Registre français	19 Français	6 415	2 342 000	4 922	1 797 000
Registre TAAF	6 Français 13 Philippins	3 874	1 414 000	3 170	1 157 000
Registre RIF si validé «as is»	2 Français 18 Philippins	2 666	973 000	2 348	857 000
Registre Panama accord ITF	4 Croates 17 Philippins	1 998	729 000	1 998	729 000
Registre Panama accord ITF	21 Philippins	1 663	609 000	1 663	609 000
Registre Hongkong accord ITF	21 Philippins	1 423	521 000	1 423	521 000

Comparaison avec impact des taux de change : 1,16 taux actuel ; 0,89 est la moyenne du taux de change de 1974 à 2000 (mais aussi de 1993 à 2000) ; * Coût journalier en $. ** Coût annuel en $.*** *Rate of Exchange* (taux de change)

ANNEXE 14 : QUEL REGISTRE CHOISIR POUR UN ARMATEUR EUROPEEN ?
(*Source : La Revue Maritime n°469*)

	Sécurité	Financement	Fiscalité	Normes équipage	Normes ITF	Harmonie sociale	Sûreté	Note	Pavois
Coefficient	2	2	1,5	2	1,5	1,5	1		
Allemagne	★★★★	★★		★★	★★	★★	★	23	argent
Antigua - Barbuda	★★		★★	★★	★★	★★	★★★	20	bronze
Bahamas	★★★★		★★	★★	★★	★★	★★★	24	argent
Chine	★★★★	★				★	★★	13,5	
Hongkong	★★★★★	★	★	★	★	★★	★★	22	bronze
Corée du sud	★★	★★	★	★	★★	★	★★	18	
Danemark	★★★	★★		★★	★★★	★★	★★	23,5	argent
États-Unis	★★				★★★★		★	11	
Finlande	★★★★			★★	★★	★★	★★	20	bronze
France	★★★	★			★★★★		★	15	
Wallis & Futuna	★★★	★★	★★	★★	★★	★★	★	24	argent
Grèce	★★★	★	★	★	★★	★★	★	18,5	
Irlande	★★★★		★	★★	★★★	★★	★★	23	argent
Israël	★★	★			★★		★	10	
Italie	★★	★	★	★	★★★	★	★	16,5	
Japon	★★★★	★★		★★	★★★★	★★	★★	27	**or**
Liberia	★★★★		★★	★★	★★	★★	★★★	24	argent
Luxembourg	★★★	★	★★	★★	★★	★★	★★	23	argent
Îles Marshall	★★★★		★★	★★	★★	★★	★★★	24	argent
Norvège	★★★★	★★	★	★★	★★	★★	★★	25,5	**or**
Pays-Bas	★★★	★	★	★★	★★★	★	★★	22	bronze
Antilles néerl.	★★		★★	★★	★★	★★	★★	19	
Philippines	★★★			★	★	★	★	12	
Royaume-Uni	★★★★★	★		★★	★★★	★★	★	24,5	argent
Bermudes	★★★		★★	★★	★★	★★	★	20	bronze
Île de Man	★★★★	★	★★	★★	★★	★★	★	24	argent
Singapour	★★★	★	★	★★	★★★	★	★★	22	bronze
Suède	★★★★			★	★★★★	★★	★★	21	bronze
Suisse	★★	★	★	★	★★★	★★	★★	19	
Vanuatu	★★★		★★	★★	★★	★★	★★★	22	bronze

ANNEXE 15 : AIDES MISES A LA DISPOSITION DES ARMATEURS EUROPEENS (*Source : La Revue Maritime n°469*)

Tableau n 2 **Aides mises à la disposition des armateurs européens**
(*CAA = Cessation Anticipée d'Activité ; ** () en voie de suspension ; source CCAF)

	Allem.	Dan.	Nor-vège	Pays-B	G-B	Italie	France	Suède	Espa-gne	Bel. Lux.
Aide à l'investissement							**(Oui)			
Défiscalisation des salaires	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui		Oui	Oui	Oui
Régime d'amortissement spécifique	Oui		Oui				Oui			
Exonération des plus-values de cession	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui		Oui	Oui	Oui
Régime fiscal de quirats	Oui	**(Oui)	**(Oui)				**(Oui)			
Registre bis	Oui	Oui	Oui		Oui	Oui	Oui		Oui	Oui
Allègement des charges		Oui	Oui	Oui		Oui	Oui	Oui	Oui	Oui
CAA*							Oui			Oui

ANNEXE 16 : LE SURCOUT DU PAVILLON FRANÇAIS (Source : La *Revue Maritime N° 469*)

Analyse du surcoût du pavillon

Prix navire US$	37 000 000
Durée d'exploitation du navire	15 ans
Hypothèse de NPV gain en GIE fiscal français US$	
20 % (fruit de négociation avec les banques)	7 400 000
16,66 % (ceci correspondant au taux de rétrocession des textes)	6 164 200
Hypothèse de NPV gain sur Lease type « UK » US$	
Sans obligation de pavillon : 8 %	2 960 000

ANNEXE 17 : EVOLUTION DES PRINCIPALES FLOTTES EUROPEENNES (*Source : Rapport Richemont*)

Evolution des principales flottes européennes
(tonnage cumulé des premiers et seconds registres)

Etat membre	1996	1997	1998	1999	2000
Grèce	27 507,10	25 288,50	25 224,50	24 833,30	26 402,00
Norvège[41]	21 805,70	22 839,10	23 136,30	23 446,30	22 604,00
Italie	6 594,30	6 193,70	6 818,60	8 048,50	9 049,00
Royaume Uni[42]	7 014,50	8 247,50	8 289,80	9 061,50	5 532,00
Allemagne	5 842,10	6 946,90	8 083,60	6 513,80	6 552,00
Danemark[43]	5 162,60	4 946,90	5 233,90	5 923,40	6 402,00
Pays Bas[44]	5 162,60	4 946,90	5 233,90	5 923,40	6 402,00
Total	79 920,20	80 324,90	82 576,90	83 739,60	83 467,00

Source : commission européenne (2002)

ANNEXE 18 : EVOLUTION DES FLOTTES MONDIALES (*Source : Rapport Richemont*)

EVOLUTION FLOTTE * PAR PAVILLONS – TOP 50** DU 1er JANVIER 2001 AU 1er JANVIER 2003

2000				2001				2002				2003			
Pays	Nbre	000 Jb	000 TPL	Pays	Nbre	000 Jb	000 TPL	Pays	Nbre	000 Jb	000 TPL	Pays	Nbre	000 Jb	000 TPL
1 Panama	5 035	102 856	154 938	1 Panama	5 106	111 788	169 253	1 Panama	5 213	111 788	180 943	1 Panama	5 276	123 072	185 598
2 Libéria	1 554	53 062	82 745	2 Libéria	1 477	49 645	76 674	2 Libéria	1 495	49 645	76 644	2 Libéria	1 446	49 217	75 392
3 Malte	1 490	27 050	44 668	3 Malte	1 441	27 608	45 492	3 Grèce	1 129	25 724	47 943	3 Bahamas	1 165	34 124	48 040
4 Bahamas	1 129	28 813	43 839	4 Bahamas	1 122	30 717	45 406	4 Bahamas	1 135	30 717	46 716	4 Grèce	1 160	28 583	47 712
5 Grèce	1 076	24 313	41 552	5 Grèce	1 102	25 724	43 365	5 Malte	1 375	27 608	43 398	5 Malte	1 312	26 638	43 505
6 Chypre	1 428	22 656	35 078	6 Chypre	1 365	23 070	36 105	6 Chypre	1 296	23 070	35 650	6 Chypre	1 239	23 109	36 537
7 Singapour	995	21 546	34 214	7 Singapour	975	20 922	32 979	7 Singapour	973	20 922	32 635	7 Singapour	966	20 962	32 867
8 Norvège	1 197	22 071	33 855	8 Norvège	1 169	21 379	32 190	8 Norvège	1 155	21 379	32 305	8 Norvège	1 108	20 855	31 147
9 Chine (Rép. de)	2 100	15 030	22 330	9 Chine (Rép. de)	2 104	15 169	22 548	9 Chine	2 113	15 169	23 012	9 Hong-Kong	636	15 715	26 388
10 Japon	3 150	15 519	21 579	10 Japon	3 015	13 828	18 515	10 Hong-Kong	535	10 129	22 692	10 Chine	2 136	16 091	24 102
11 Etats-Unis	367	9 419	12 723	11 Hong-Kong	448	10 129	16 966	11 Iles Marshall	267	9 566	18 869	11 Iles Marshall	334	13 888	22 785
12 Hong-Kong	355	7 372	12 255	12 Iles Marshall	211	9 566	15 897	12 Japon	2 937	13 828	17 460	12 Japon	2 763	12 510	16 144
13 Iles Marshall	137	6 471	11 209	13 Royaume-Uni	532	9 700	12 216	13 Royaume-Uni	601	9 700	13 865	13 Royaume-Uni	671	12 522	15 598
14 Philippines	958	7 410	11 089	14 Etats-Unis	343	8 387	11 385	14 Etats-Unis	335	8 387	10 902	14 Etats-Unis	515	10 170	13 125
15 Inde	392	6 478	10 785	15 Inde	385	6 281	10 414	15 Inde	397	6 281	10 393	15 Corée	828	6 408	10 357
16 Bermudes	118	6 082	10 368	16 Italie	703	8 673	10 233	16 Italie	716	8 673	10 136	16 Italie	721	9 304	9 787
17 Royaume-Uni	489	7 886	10 330	17 Philippines	924	6 886	10 163	17 Saint Vincent	759	6 446	4 988	17 Inde	390	5 858	9 747
18 Turquie	904	6 131	9 907	18 Saint-Vincent	872	6 446	9 497	18 Corée	792	5 429	9 357	18 Saint Vincent	839	6 154	9 172
19 Saint Vincent	870	6 553	9 652	19 Bermudes	109	5 590	9 094	19 Turquie	897	5 729	9 238	19 Danemark	432	7 194	8 942
20 Italie	680	7 670	9 449	20 Turquie	902	5 729	9 060	20 Philippines	854	6 886	8 661	20 Turquie	889	5 642	8 765
21 Taiwan	213	5 191	8 162	21 Corée	781	5 429	8 696	21 Danemark	453	6 516	8 359	21 Allemagne	464	6 666	7 865
22 Corée	722	5 090	8 099	22 Danemark	495	6 516	8 263	22 Bermudes	102	5 590	8 132	22 Russie	1 712	6 414	7 700
23 Russie	1 711	6 600	7 862	23 Taiwan	212	5 075	8 039	23 Russie	1 710	6 423	7 668	23 Malaisie	487	5 195	7 379
24 Allemagne	587	6 498	7 785	24 Allemagne	554	6 584	7 948	24 Allemagne	496	6 584	7 517	24 Philippines	822	5 176	7 372
25 Malaisie	468	5 072	7 443	25 Russie	1 709	6 423	7 718	25 Malaisie	478	5 189	7 317	25 Bermudes	98	5 004	7 227
26 Danemark	496	5 715	7 137	26 Malaisie	477	5 189	7 638	26 Taiwan	196	5 075	6 985	26 Iran	172	4 043	6 965
27 France	226	4 665	7 105	27 Iran	183	4 067	7 043	27 Iran	178	4 067	6 548	27 Pays-Bas	148	1 097	1 371
28 Brésil	201	3 888	6 392	28 France	221	4 523	6 778	28 Pays-Bas	773	5 568	6 457	28 Taiwan	189	4 227	6 661
29 Iran	168	3 421	6 006	29 Pays-Bas	758	5 568	6 255	29 France	221	4 523	6 141	29 France	221	4 713	6 491
30 Pays Bas	708	5 180	5 804	30 Brésil	197	3 702	6 047	30 Brésil	184	3 702	5 957	30 Antigua (& Barbades)	857	5 022	6 485
31 Antigua (& Barbades)	642	3 584	4 629	31 Antigua (& Barbades)	726	4 043	5 229	31 Antigua (& Barbades)	810	4 592	5 943	31 Brésil	179	3 241	5 202
32 Indonésie	1 047	2 853	3 969	32 Indonésie	1 107	2 951	4 038	32 Indonésie	1 165	3 234	4 392	32 Indonésie	1 213	3 315	4 461
33 Koweit	57	2 426	3 870	33 Koweit	55	2 382	3 795	33 Koweit	49	2 257	3 615	33 Iles Caiman	122	2 276	3 633
34 Thailande	412	1 896	3 030	34 Thailande	409	1 883	2 996	34 Iles Caiman	121	1 922	3 006	34 Koweit	50	2 263	3 620
35 Belize	739	1 701	2 509	35 Iles Caiman	113	1 757	2 769	35 Thailande	410	1 706	2 649	35 Cambodge	651	2 424	3 473
36 Australie	105	1 731	2 226	36 Belize	687	1 433	2 085	36 Cambodge	471	1 756	2 508	36 Thaïlande	447	1 773	2 734
37 Egypte	197	1 316	1 986	37 Australie	99	1 611	2 044	37 Bélize	610	1 341	2 007	37 Arabie Saoudite	83	1 428	2 195
38 Luxembourg	49	1 286	1 891	38 Egypte	187	1 293	1 926	38 Luxembourg	60	1 378	2 004	38 Luxembourg	64	1 523	2 128
39 Pologne	95	1 182	1 826	39 Cambodge	356	1 330	1 880	39 Egypte	174	1 284	1 933	39 Espagne	209	1 900	2 082
40 Suède	245	2 823	1 804	40 Espagne	190	1 516	1 833	40 Espagne	198	1 652	1 885	40 Egypte	159	1 262	1 917
41 Espagne	187	1 418	1 747	41 Suède	237	2 763	1 766	41 Australie	101	1 515	1 870	41 Suède	241	3 030	1 855
42 Iles Caiman	84	1 065	1 613	42 Portugal	180	1 074	1 627	42 Suède	238	2 794	1 719	42 Australie	98	1 494	1 821
43 Portugal	179	1 058	1 539	43 Arabie-Saoudite	81	1 193	1 491	43 Portugal	164	1 097	1 692	43 Bélize	430	1 047	1 622
44 Roumanie	150	1 085	1 513	44 Pologne	82	956	1 491	44 Bulgarie	89	927	1 367	44 Portugal	154	980	1 528
45 Bulgarie	94	990	1 466	45 Bulgarie	87	953	1 422	45 Arabie Saoudite	81	1 053	1 339	45 Viet Nam	385	978	1 454
46 Vanuatu	73	1 154	1 445	46 Vanuatu	53	1 063	1 325	46 Vanuatu	56	1 086	1 330	46 Gibraltar	104	930	1 313
47 Arabie Saoudite	81	1 144	1 419	47 Luxembourg	51	985	1 300	47 Viet Nam	362	867	1 287	47 Bulgarie	82	862	1 283
48 Cambodge	264	931	1 328	48 Honduras	611	817	1 201	48 Venezuela	69	777	1 254	48 Croatie	130	846	1 244
49 Ukraine	316	1 178	1 301	49 Viet-Nam	354	795	1 197	49 Finlande	143	1 496	1 183	49 Venezuela	69	766	1 225
50 Honduras	666	870	1 287	50 Finlande	140	1 504	1 163	50 Gibraltar	74	793	1 149	50 Canada	176	1 174	1 203

*Navires > 300 Jb
**Critères Tpl, pavillons « bis » inclus

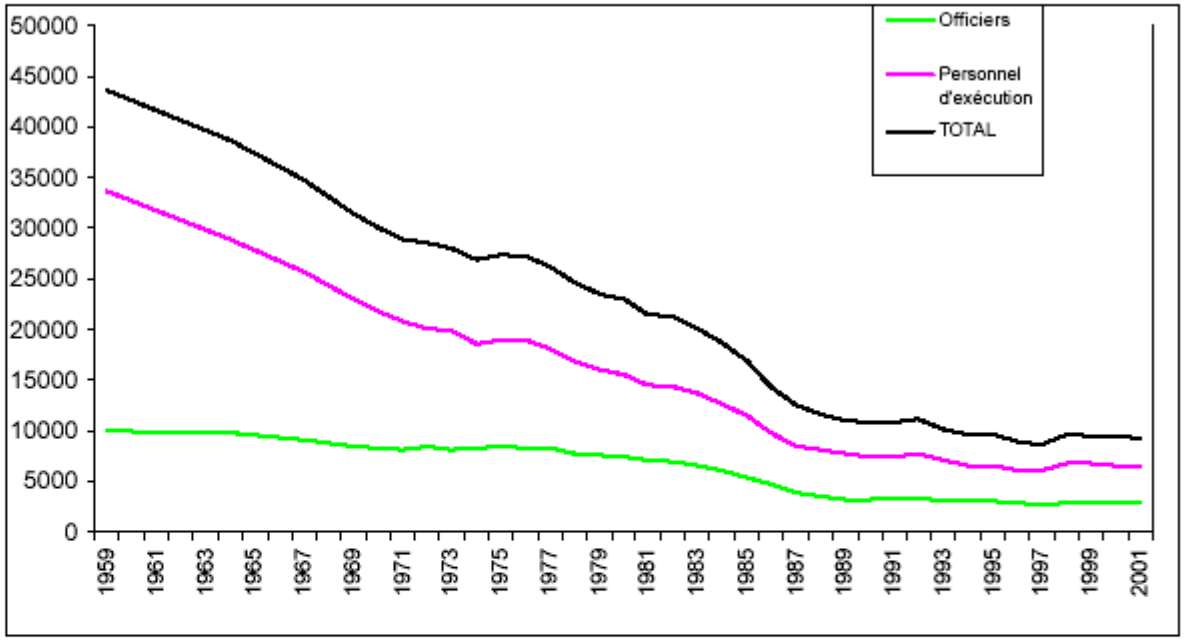
Armateurs de France (d'après ISL) – février 2003

ANNEXE 19 : EVOLUTION DES EFFECTIFS DE MARINS FRANÇAIS AU COMMERCE (*Source : Rapport Richemont*)

EVOLUTION DE LA SITUATION AU 31 DECEMBRE DES EFFECTIFS DE MARINS DU COMMERCE DEPUIS 1959 *Source : CAAM jusqu'en 1988, Enquête Emploi*

Année	Officiers	Personnel d'exécution	TOTAL
1959	9930	33620	43550
1960			
1961			
1962			
1963			
1964	9740	28900	38640
1965			
1966			
1967	9150	25710	34860
1968			
1969	8450	22910	31360
1970	8200	21790	29990
1971	8170	20760	28930
1972	8430	20140	28570
1973	8090	19960	28050
1974	8240	18630	26870
1975	8440	18880	27320
1976	8360	18860	27220
1977	8200	18060	26260
1978	7710	16900	24610
1979	7530	16010	23540
1980	7370	15520	22890
1981	7030	14470	21500
1982	6915	14325	21240
1983	6570	13600	20170
1984	6080	12600	18680
1985	5350	11460	16810
1986	4650	9730	14380
1987	3950	8470	12420
1988	3580	8050	11630
1989	3261	7743	11004
1990	3242	7502	10744
1991	3355	7460	10815
1992	3346	7801	11147
1993	3054	7025	10079
1994	3050	6629	9679
1995	3030	6552	9582
1996	2799	6096	8895
1997	2645	6024	8669
1998	2857	6722	9579
1999	2839	6683	9522
2000	2833	6595	9428
2001	2851	6464	9315

dont CDD		
Off	PE	Total
141	376	517
165	1095	1260
145	858	1003
153	498	651
272	610	882
180	574	754
200	696	896
339	959	1298
332	784	1116
307	847	1154
287	617	904



ANNEXE 20 : LA FLOTTE DE COMMERCE DES 25 PRINCIPALES NATIONS (*Source : CNUCED/ CNUDCI*)

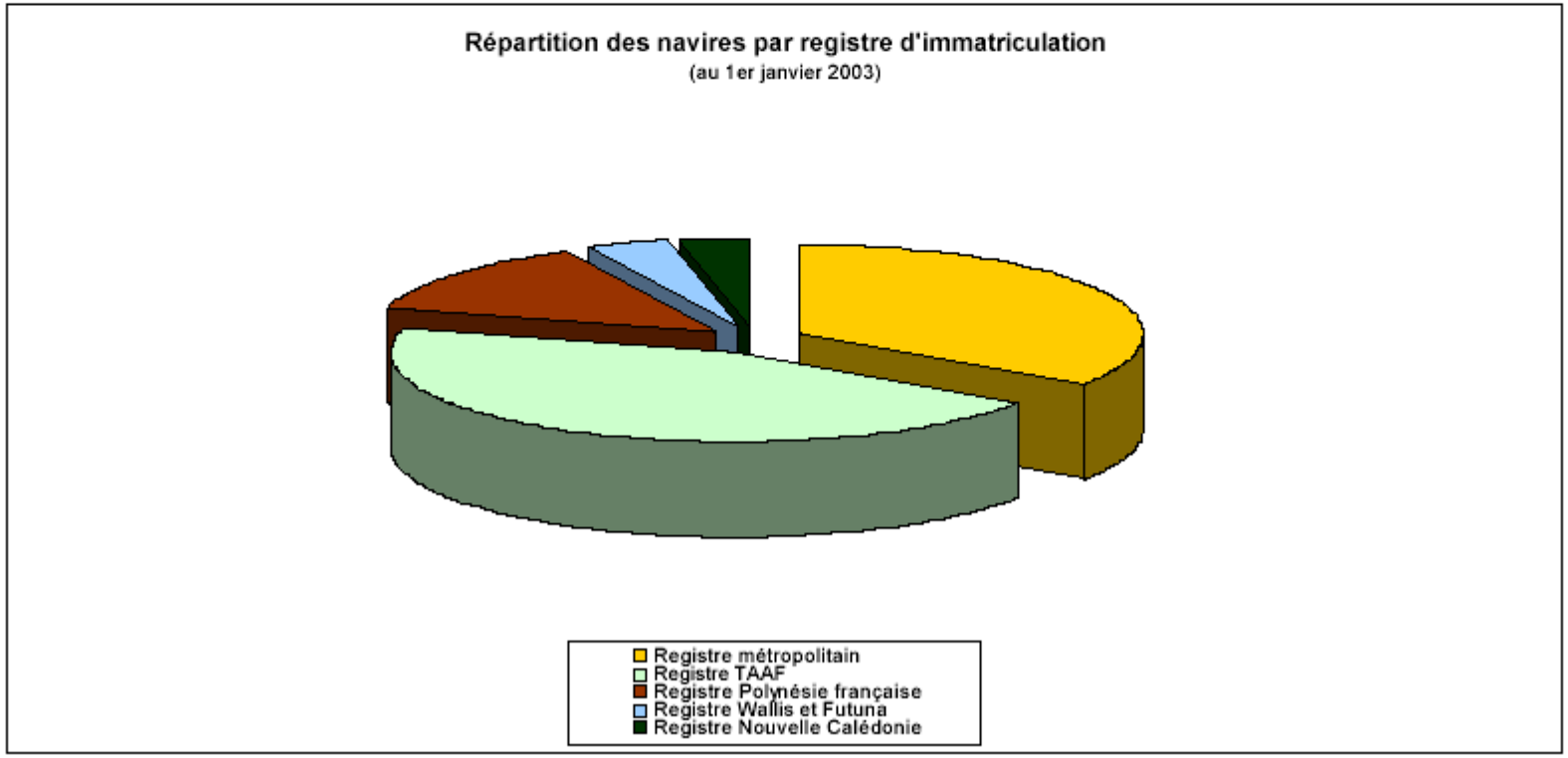
LA FLOTTE DE COMMERCE DES 25 PRINCIPALES NATIONS CLASSEES SELON LA VALEUR DE LEUR COMMERCE EXTERIEUR (fin 2000) SOURCE : CNUCED/UNCTAD

PART DANS LE COMMERCE INTERNATIONAL			PART DE LA FLOTTE MONDIALE		REPARTITION DE LA FLOTTE en pourcentage	
Rang	Pays	% com. Inter.	% tonnage	rang	% pavillon national	
	tiers					
1	USA	15,7	5,97	4ème	21	79
2	RFA	8,1	4,39	7ème	23	77
3	JAPON	6,6	13,77	2ème	15	85
4	R. UNI	4,7	2,58	10ème	44	56
5	FRANCE	4,6	0,74	25ème	58	42
6	ITALIE	3,6	1,74	14ème	66	34
7	CANADA	4,0	0,54	28ème	25	75
8	HONG KONG	3,2	4,76	6ème	25	75
9	PAYS BAS	3,1	0,84	24ème	58	42
10	BELGIQUE	2,9	0 ,06	23ème	2	98
11	CHINE	3,6	5,42	5ème	55	45
12	COREE	2,6	3,43	8ème	30	70
13	SINGAPOUR	2,1	2,75	9ème	38	62
14	ESPAGNE	2,0	0,51	29ème	6	94
15	TAIWAN	2,2	2,57	11ème	38	62
16	MALAISIE	1,4	0,86	22ème	17	83
17	SUEDE	1,2	1,38	17ème	15	85
18	SUISSE	1,2	0,92	21ème	11	89
19	THAILANDE	1,0	0,34	35ème	81	19
20	AUSTRALIE	1,0	0,44	31ème	53	47
21	BRESIL	0,9	1,04	19ème	72	28
22	RUSSIE	1,1	2,14	13ème	54	46
23	AR. SAOUDITE	0,9	1,40	16ème	10	90
24	DANEMARK	0,7	2,42	12ème	44	56
25	NORVEGE	0,7	8,01	3ème	46	54

ANNEXE 21 : REPARTITION DES NAVIRES SOUS PAVILLON FRANÇAIS (*Source : Rapport Richemont*)

REPARTITION PAR REGISTRE D'IMMATRICULATION DES NAVIRES SOUS PAVILLON FRANÇAIS

	Au 1er janvier 2001				Au 1er janvier 2002				Au 1er janvier 2003			
	Nombre de navires	%	Total Port en lourd (en T)	%	Nombre de navires	%	Total Port en lourd (en T)	%	Nombre de navires	%	Total Port en lourd (en T)	%
Registre métropolitain	70	*33,33%*	292 758	*4,34%*	73	*34,11%*	297 346	*4,73%*	72	*34,45%*	298 272	*4,21%*
Registre TAAF	98	*46,67%*	6 306 183	*93,39%*	99	*46,26%*	5 826 715	*92,71%*	94	*44,98%*	6 660 180	*94,03%*
Registre Polynésie française	28	*13,33%*	18 990	*0,28%*	28	*13,08%*	21 782	*0,35%*	28	*13,40%*	25 544	*0,36%*
Registre Wallis et Futuna	8	*3,81%*	129 689	*1,92%*	9	*4,21%*	134 389	*2,14%*	8	*3,83%*	93 836	*1,32%*
Registre Nouvelle Calédonie	6	*2,86%*	4 982	*0,07%*	5	*2,34%*	4 552	*0,07%*	7	*3,35%*	5 568	*0,08%*
Total	**210**		**6 752 602**		**214**		**6 284 784**		**209**		**7 083 400**	



Source DTMPL

ANNEXE 22 : VUE D'ENSEMBLE DES DISPOSITIONS RELATIVES AU CABOTAGE DES PAYS DE L'UNION EUROPEENNE (*Source : Rapport Richemont*)

Vue d'ensemble des dispositions relatives au cabotage des pays de l'UE et de l'AELE

(Source : Union Européenne)

Pays	Principe fondamental en matière de cabotage	Remarques	Système de dérogation	Prescriptions en matière de nationalité de l'équipage		Prescriptions en matière de nationalité de propriété des navires		Régime fiscal
				1er registre	2ème registre	1er registre	2ème registre	
Autriche	**Pas de cabotage maritime**		Sans objet	Aucune prescription. Négociation au cas par cas	Sans objet	Les navires doivent être la propriété de/exploités par des citoyens ou des entreprises de l'UE établis en Autriche	Sans objet	Aucune fiscalité applicable au transport maritime
Belgique	**Aucune restriction**		Sans objet	Le capitaine doit être de nationalité belge, mais une dérogation peut-être accordée si aucun capitaine belge n'est disponible	Sans objet	Les navires doivent être la propriété de ressortissants belges/communautaires, de ressortissants de pays tiers domiciliés en Belgique ou de sociétés dont le siège social est établi dans l'UE. Les navires doivent être exploités depuis la Belgique	Sans objet	Dispenses de cotisations sociales (dispense totale pour les employeurs et partielle pour les gens de mer à bord de navires communautaires)
Danemark	Sans restriction, sauf pour les navires à passagers du DIS Pour le micro-cabotage, il existait une restriction qui a été abrogée par décret 658/94. Ce décret autorise la participation de tous les navires étrangers	La loi du 12 juin 1992 a autorisé les navires marchands du DIS à participer au cabotage danois à partir du 1er décembre 1996	Sans objet	Le capitaine doit être danois. Les ressortissants des pays tiers peuvent être employés sous contrat de droit danois	Registre DIS : -le commandant doit être de nationalité danoise -les ressortissants des pays tiers peuvent être employés aux salaires locaux	Navires de propriété danoise ou communautaire, ou de sociétés gérées depuis le Danemark	Registre DIS : voir 1er registre	Allégement fiscal pour réinvestissement Les gens de mer à bord des navires du DIS sont exonérés d'impôt et reçoivent des salaires nets

Pays	Principe fondamental en matière de cabotage	Remarques	Système de dérogation	Prescriptions en matière de nationalité de l'équipage		Prescriptions en matière de nationalité de propriété des navires		Régime fiscal
				1er registre	2nd registre	1er registre	2nd registre	
Finlande	**Accès restreint** **Cabotage régi par la section 4 de la loi sur les pratiques commerciales restrictives** -Les échanges côtiers intérieurs sont en général interdits aux navires extracommunautaires Les navires figurant sur la liste des navires marchands de commerce international ont un accès limité au cabotage	La loi (1392/94) du 22 décembre 1994 modifiant la loi sur les pratiques commerciales restrictives a supprimé les restrictions sur le cabotage par des navires extracommunautaires à partir du 1/1/1995 (adhésion de la Finlande à l'UE) -Un accord bilatéral avec la Norvège s'applique au NIS depuis le 1/1/1997	Cabotage continental : -des autorisations spéciales sont délivrées par le ministère des Transports et des Communications à des navires extracommunautaires pour le cabotage continental lorsqu'aucun autre navire n'est disponible -des autorisations sont accordées pour une durée maximale d'un an à des navires étrangers pour des échanges entre les îles Aland et le continent	Le commandant doit être de nationalité finlandaise Pas d'autre restriction	-Le commandant doit être de nationalité finlandaise -La moitié de l'équipage au moins doit être composée de ressortissants de pays de l'UE ou de l'EEE -Le recrutement de membres d'équipage non ressortissants de l'EEE n'est autorisé que sous certaines conditions, par dérogation aux conventions collectives applicables	-L'immatriculation est régie par la oi sur l'immatriculation maritime (512/1993) et le code maritime finlandais (674/1994) (modifications entrées en vigueur en janvier 2000) -Au moins 60% des navires doivent appartenir à des ressortissants finlandais ou à des sociétés établies en Finlande -Le ministère des Transports et des Communications autorise également l'immatriculation de navires étrangers au registre finlandais à condition que la personne ou la société propriétaire d'au moins 60% du navire ait son domicile ou sa résidence dans l'EEE	-Liste des navires à marchandises du commerce international (loi n° 1707/1191) Les navires à marchandises ou essentiellement à marchandises peuvent être incorporés s'ils sont immatriculés au 1er registre finlandais, s'ils sont principalement utilisés pour le trafic international et s'ils ont moins de vingt ans d'âge L'immatriculation n'est pas autorisée pour les navires à passagers, les transbordeurs ou les navires pratiquant uniquement le cabotage Seuls les navires à passagers exploités entre des pays tiers et qui ne sont pas exploités régulièrement des ports nordiques peuvent être immatriculés au second registre	Des abattements spéciaux de l'impôt sur le revenu sont accordés aux gens de mer travaillant à bord des navires battant pavillon finlandais (abattement de 18% de la taxe municipale et de 30% de la taxe d'Etat) L'Etat contribue également au payement des retraites des gens de mer Réduction de l'impôt sur le revenu des marins et remboursement partiel à l'employeur des cotisations sociales. Cette mesure s'applique aux navires immatriculés au registre international

Pays	Principe fondamental en matière de cabotage	Remarques	Système de dérogation	Prescriptions en matière de nationalité de l'équipage		Prescriptions en matière de nationalité de propriété des navires		Régime fiscal
				1er registre	2nd registre	1er registre	2nd registre	
Grèce	**Accès restreint** Régi par le code du droit public maritime. Le décret loi 187/73 réserve aux navires grecs, en vertu de ses articles 165 et 166, le cabotage de passagers et de marchandises. Cette législation a été partiellement adaptée au règlement 3577/92 La loi 1932/2001 a libéralisé complètement le cabotage en Grèce à partir de novembre 2002 (14 mois plus tôt)	Le décret présidentiel 215/94 harmonise partiellement la législation grecque avec le règlement 3577/92 : il autorise l'accès de navires communautaires au cabotage continental de marchandises non stratégiques par des navires >650 GT. Les décrets présidentiels 117/97 et 84/98 ont également adapté certaines parties de la législation grecque au règlement 3577/92	Des dérogations peuvent être accordées sur la base de la réciprocité en vertu de l'article 166 du code du droit maritime	Les équipages doivent être composés à 100% de ressortissants communautaires	Sans objet	Article 5 du code du droit maritime (modifié par le décret présidentiel n°27-1-2000) : Plus de 50% des parts du navire doivent être détenues par des ressortissants ou des sociétés grecs ou de l'EEE. Les navires doivent être gérés depuis la Grèce	Sans objet	-Les officiers sont imposés sur leur revenu au taux de 9%, les autres membres d'équipage sont imposés au taux de 6% -Taux réduit des cotisations sociales -Une taxe sur le tonnage est imposée aux navires grecs desservant des ports en dehors de la Grèce
Irlande	**Aucune restriction**		Sans objet	-Les officiers doivent être de nationalité irlandaise, britannique, ou bien ressortissants communautaires ou du Commonwealth -Les matelots doivent être citoyens irlandais, britanniques ou ressortissants de l'UE	Sans objet	Suite au jugement de la Cour de justice des Communautés européennes du 12 juin 1997 dans l'affaire C-151/97, l'Irlande a adopté une loi relative à la navigation marchande (disposition diverses) en 1998. Cette loi dispose que les navires doivent appartenir à des ressortissants de l'UE ou à une société du droit d'un Etat membre, soumise à ce droit et ayant son lieu principal d'activité dans un Etat membre	Sans objet	-10% de taxe sur les bénéfices des entreprises -15% d'amortissement linéaire pour les 6 premières années, 10% la 7ème année -abattement spécial de l'impôt sur le revenu pour les marins affectés en mer pendant au moins 196 jours par an -remboursement des cotisations sociales versées par l'employeur pour les gens de mer affectés à bord de navires communautaires

Pays	Principe fondamental en matière de cabotage	Remarques	Système de dérogation	Prescriptions en matière de nationalité de l'équipage		Prescriptions en matière de nationalité de propriété des navires		Régime fiscal
				1er registre	2nd registre	1er registre	2nd registre	
France	**Accès restreint** -Article 257.1 du Code des Douanes du 11/5/1977 : -Les navires de l'UE et de l'EEE bénéficient du même traitement que les navires français -Le décret n°99-195 définit les conditions de l'Etat d'accueil pour les services de cabotage continental et de croisière par les navires jaugeant moins de 650 tonnes brutes et pour les services de cabotage avec les îles, sauf lorsque le voyage suit ou précède un voyage à destination ou à partir d'un autre Etat		Des dérogations peuvent être accordées aux navires extracommunautaires (article 257 du Code des Douanes)	1er registre (registre métropolitain) : -Le commandant et le second doivent être de nationalité française -Les autres membres de l'équipage doivent être ressortissants de l'UE ou de l'EEE	Registre TAAF (Kerguelen): 35% de l'équipage doit être composé de citoyens français, y compris le capitaine et le premier ingénieur	-Le navire doit appartenir à 50% à une personne physique ressortissante de l'UE ou de l'EEE ou -Le navire doit appartenir à 100% à une société ayant son siège dans l'UE ou l'EEE et gérée depuis un établiesement permanent en France -Pour que la société ou le navire puisse être considéré comme français, la législation française limite les parts des propriétaires non UE/EEE à moins de 50% du total des parts	Règles analogues au 1er registre	-Déductions pour amortissements accordées aux armateurs -Restitution d'impôts pour les compagnies maritimes -Incitations fiscales pour les nouvelles entreprises (quel que soit le secteur économique) -Nouvelles mesures fiscales : le système de quirats a été remplacé en 1996 par le groupement d'intérêt économique (GIE) fiscal
Allemagne	**Accès restreint** Aux termes de l'article 5, paragraphes 2 et 3, de la loi sur la navigation côtière (*Gesetz über die Küstenschiffahrt*) Les navires exploités aux fins du commerce international pendant la plus grande partie de l'année doivent être immatriculés au registre ISR (*Flaggenrechtsgesetz*)	L'article 5 de la loi modifiant la législation en matière de navigation maritime (*Gesetz über Anderung der Rechtsvorsschriffen auf dem Gebief der Seeschiffahrt*) (entrée en vigueur le 23 juillet 1994) a mis l'article 5 en conformité avec le règlement 3577/92	L'article 2, paragraphes 2 et 3, de la loi sur les transports maritimes côtiers prévoit que des dérogations ne peuvent être accordées à des navires extracommunautaires qu'en cas d'indisponibilité de navires communautaires ou de disponibilité à des conditions très défavorables Des dérogations peuvent également être accordées sur la base de la réciprocité	Aux termes de la *Schiffshesetzungsordnung*, les conditions applicables aux membres d'équipage sont les mêmes pour tous les navires allemands : commandant de nationalité allemande, 1 ou 2 officiers de nationalité allemande ou d'un autre Etat membre de l'UE, le reste de l'équipage ressortissants de tous pays	Idem, mais : -Les navires de la liste ISR (exploités plus de la moitié de l'année à l'international) peuvent employer les gens de mer de toute nationalité -Les navires exploités plus de la moitié de l'année dans le cabotage ne peuvent être inscrits sur la liste ISR et ne peuvent employer des étrangers que si les nationaux ne sont pas disponibles	Les navires doivent appartenir à/être contrôlés à 50% par des ressortissants allemands ou communautaires avec mandataires domiciliés en Allemagne ou par des sociétés ayant leur siège social, leur administration centrale ou leur lieu principal d'activité dans l'UE (articles 1 et 2 de la *Flaggenrechtsgesetz*)	Mêmes règles pour l'ISR que pour le premier registre	-Pour les navires exploités <u>uniquement</u> dans le cabotage :aucun avantage fiscal concernant l'impôt sur le revenu et aucune subvention -Pour les navires exploités à l'international : choix entre la taxation normale et la taxation au tonnage -Ils bénéficient également de 40% d'abattement sur l'impôt sur le revenu

Pays	Principe fondamental en matière de cabotage	Remarques	Système de dérogation	Prescriptions en matière de nationalité de l'équipage		Prescriptions en matière de nationalité de propriété des navires		Régime fiscal
				1er registre	2nd registre	1er registre	2nd registre	
Italie	**Accès restreint** Régi par l'article 234 du *Codice della Navigazione* (code de la navigation) tel que modifié par la loi 30/98. Accès limités aux navires communautaires -La circulaire du 25 novembre 1999 établit les règles de l'Etat d'accueil pour les armateurs qui souhaitent exploiter des services de cabotage en Italie	L'article 224 révisé autorise la participation des navires communautaires au cabotage italien, conformément au règlement 3577/92	Le ministre des transports et de la navigation peut accorder des dérogations au cas par cas dans le cadre d'autorisations spéciales	-Le commandant et le second doivent être de nationalité italienne -Les autres membres d'équipage doivent être de nationalité italienne ou des ressortissants de l'UE, conformément à l'article 318 du *Codice della Navigazione*	Les navires du second registre, crée en application de la loi 30/98, n'ont pas accès au cabotage	Les navires doivent appartenir à plus de 50% à des citoyens italiens ou à des ressortissants de l'UE (article 143 du *Codice della Navigazione*, modifié par la loi n°30 du 27 février 1998)	2nd registre non applicable aux navires faisant du cabotage	Allégements fiscaux pour une période de trois ans (1999-2001) Dispense partielle de cotisations sociales
Luxembourg	**Pas de cabotage maritime**		Sans objet	Registre national principalement utilisé par des armateurs belges Le capitaine doit être ressortissant de l'UE. Licence reconnue par le Luxembourg. Les membres de l'équipage doivent satisfaire aux normes STCW	Sans objet	Les navires doivent appartenir à 50% à des ressortissants de l'UE ou à des sociétés commerciales dont le siège social est situé dans l'UE et dont une part importante est gérée depuis le Luxembourg	Sans objet	Les gens de mer bénéficient d'un taux réduit d'imposition sur le revenu
Pays-Bas	**Aucune restriction**		Sans objet	Le capitaine doit être de nationalité néerlandaise, les autres membres d'équipage doivent satisfaire aux normes STCW, certificats reconnus par les autorités néerlandaises	Sans objet	Les navires doivent appartenir aux 2/3 à des citoyens néerlandais ou à des entités juridiques de l'UE ou de l'EEE. Une part importante de la gestion opérationnelle doit être assurée depuis les Pays Bas. Régi par l'article 311 du code du commerce	Sans objet	-Exonération des taxes et cotisations sociales normalement acquittées par l'armateur/employeur -Possibilité d'appliquer une taxe au tonnage ou une taxe professionnelle sur les résultats d'exploitation

Pays	Principe fondamental en matière de cabotage	Remarques	Système de dérogation	Prescriptions en matière de nationalité de l'équipage		Prescriptions en matière de nationalité de propriété des navires		Régime fiscal
				1er registre	2ème registre	1er registre	2ème registre	
Portugal	Accès restreint Régi par le décret-loi 194/98. Le décret-loi 331/99 du 20 août autorise les navires du registre de Madère à pratiquer le cabotage avec les îles et définit les règles de l'Etat d'accueil	Le décret-loi 331/99 -abroge le décret-loi 31/97 -modifie le libellé de l'article 15 du décret-loi 96/89 et des articles 4 et 6 du décret-loi 194/98 du 10 juillet 1998	L'article 5 du décret-loi 194/98 autorise (sous réserve de l'autorisation de la direction générale DGPNTM) l'utilisation de navires non communautaires au cas où des navires non communautaires ne sont pas disponibles	L'équipage doit être à 100% portugais ou communautaire. Le capitaine et le second doivent être de nationalité portugaise, sauf autorisation pour circonstances particulières	Registre de Madère (MAR) : le capitaine et 50% de l'équipage doivent être des ressortissants portugais ou de l'UE. Moyennant autorisation, des dérogations peuvent être accordées en cas d'indisponibilité	Régi par le décret-loi 196/98 qui établit le cadre réglementaire et légal des activités de transport maritime : l'armateur doit être domicilié ou avoir son siège et principal établissement sur le territoire national, et être enregistré au DGPTNM	Registre de Madère : l'armateur doit avoir un bureau ou un mandataire officiel à Madère	-Impôt sur le revenu sur 30% des bénéfices de l'armateur -Pas de taxe professionnelle dans les eaux internationales -Provisions exonérées -Exonération totale de l'impôt sur le revenu pour les gens de mer (MAR)
Espagne	Accès restreint Régi par la loi 27/1992 sur les ports de l'Etat et la marine marchande Les navires du registre des Iles Canaries (REC) ont accès sans restriction au cabotage Une ordonnance du ministre des Transports du 22 juillet 1999 définit les règles de l'Etat d'accueil pour les navires pratiquant le cabotage avec les îles espagnoles	Le décret royal 2221/98 du 16 octobre 1998 autorise les navires REC à participer à tous les secteurs du cabotage espagnol (y compris avec les îles)	L'article 81 de la loi 27/1992 prévoit la possibilité de dérogations exceptionnelles en cas de non-disponibilité de navires espagnols ou communautaires	-Le capitaine et le second doivent être de nationalité espagnole -Les autres membres d'équipage doivent être des ressortissants de l'UE	Registre des Iles Canaries (REC) : -le capitaine et le second doivent être de nationalité espagnole -la moitié au moins des autres membres d'équipage doivent être des ressortissants de l'UE ; possibilité de dérogations en cas d'indisponibilité de ressortissants communautaires -jusqu'au 1/1/1999, les équipages des navires effectuant du cabotage dans des secteurs non libéralisés devaient être en totalité composés de ressortissants de l'UE	Les navires doivent appartenir à des citoyens espagnols ou des ressortissants de l'UE, ou à des sociétés ayant un mandataire en Espagne (article 76 de la loi 27/92)	Toute société de navigation établie en Espagne, dans l'UE ou dans un pays tiers, peut immatriculer un navire au REC si ce navire est géré depuis les Iles Canaries ou si cette société possède un établissement permanent sur les Iles Canaries	La loi 19/1994, modifiée en dernier lieu en décembre 1996, prévoit des allégements fiscaux pour les navires immatriculés au REC : -réduction de 90% des cotisations sociales de l'employeur -réduction de 90% de la taxe professionnelle -50% des revenus des gens de mer exonérés de l'impôt sur le revenu

Pays	Principe fondamental en matière de cabotage	Remarques	Système de dérogation	Prescriptions en matière de nationalité de l'équipage		Prescriptions en matière de nationalité de propriété des navires		Régime fiscal
				1er registre	2ème registre	1er registre	2ème registre	
Islande	**Accès libre :** Côtes ouvertes	-Possibilités pratiquement illimitées d'activité pour les navires marchands étrangers entre les ports islandais -Depuis le 5/10/1997, le réglement 3577/92 s'applique (décision 70/97 du comité mixte)	Sans objet	-Depuis l'EEE, tous les ressortissants de l'EEE peuvent être membres d'équipage -Au terme de la loi 26/1987 relative au droit des travailleurs étrangers, tous les membres d'équipage extra-EEE doivent obtenir un permis de travail du Ministère des Affaires sociales pour être recrutés	Sans objet	-Régi par la loi 115/1985 relative à l'immatriculation des navires, qui limitait auparavant l'immatriculation aux seuls navires appartenant à des citoyens ou des résidents islandais -La loi modificative 62/1992 permet l'immatriculation de navires appartenant à des ressortissants ou à des sociétés de pays de l'EEE	Sans objet	-Les gens de mer bénéficient des avantages fiscaux suivants : déduction d'impôt sur le revenu de ISK 685 (US 10,4) x 1,49 par journée en mer -Les armateurs ne bénéficient d'aucun rabais ni remboursement des cotisations sociales
Norvège	**Accès libre :** -Côtes ouvertes -Les navires NIS sont en principe exclus, mais les navires à marchandises sont acceptés sous certaines conditions	Dans le cadre de la loi de 1976 sur les transports publics, tous les transporteurs exploitant des navires pour des services côtiers réguliers de transport de passagers doivent obtenir une licence du ministère des Transports et des Communications Depuis le 5/10/1997, le réglement 3577/92 s'applique à tous les pays membres de l'EEE (décision n°70/97 du comité mixte)	-Les navires NIS peuvent participer à certains secteurs du transport de marchandises par cabotage. Ces navires sont inscrits sur une liste de la direction maritime. La liste comprend actuellement 16 navires, principalement des méthaniers hautement spécialisés	-Aucune prescription particulière, sauf pour le commandant, qui doit être de nationalité norvégienne. Cette disposition est en cours de modification. -Tous les membres d'équipage bénéficient des conventions collectives salariales.	Registre NIS : Le commandant doit être de nationalité norvégienne Des dérogations sont cependant accordées pour d'autres nationalités	-Le registre ordinaire (NOR) est régi par la loi sur le transport maritime -Ce registre est ouvert uniquement aux navires appartenant à des citoyens/résidents de l'EEE ou à un partenariat illimité dans lequel au moins 60% des parts sont détenues par des citoyens de l'EEE, ou lorsque le propriétaire est une SARL dont au moins 60% du capital et des gestion appartiennent à des citoyens de l'EEE	-Le registre NIS a été crée par la loi du 12/6/1987 relative au registre international norvégien des navires -Les prescriptions en matière de propriété sont les mêmes que pour le registre NOR. Si les conditions de nationalité ne sont pas satisfaites, l'immatriculation est possible lorsque le navire appartient à une SARL ou à un partenariat dont le siège est en Norvège, ou bien à une société d'armement dont le gérant est implanté en Norvège, ou encore à un armateur avec un mandataire en Norvège habilité pour des actes judiciaires au nom du propriétaire	-Tous les membres d'équipage à bord de navires NOR ou NIS ont droit à un abattement de 30% sur leurs revenus bruts, sans dépasser 70000 NKr par an. Cet abattement est limité aux marins travaillant en mer pendant une période minimale. -Les avantages fiscaux ont été révisés au printemps 1998. -Remboursement aux armateurs de 12% des taxes acquittées sur les salaires bruts des marins. Les déductions fiscales ne sont accordées qu'aux membres d'équipage résidents/assujettis à l'impôt en Norvège. Ce régime est limité aux navires NOR, sauf si un équipage entier de navire NIS remplit les conditions de résidence/imposition. -Système de taxation au tonnage introduit en juillet 1996.

Pays	Principe fondamental en matière de cabotage	Remarques	Système de dérogation	Prescriptions en matière de nationalité de l'équipage		Prescriptions en matière de nationalité de propriété des navires		Régime fiscal
				1er registre	2nd registre	1er registre	2nd registre	
Suède	Accès restreint Le décret 235-75 du 1er juillet 1995, tel que modifié, prévoit l'accès des navires communautaires	Libéralisation pour les navires communautaires conformément au règlement 3577/92 depuis le 1/1/1995 (adhésion) Un accord bilatéral avec la Norvège (1989) s'applique pour le registre NIS	-Des dérogations sont accordées par l'administration maritime suédoise en cas de non-disponibilité d'un navire suédois ou communautaire ou communautaire approprié Une vingtaine de dérogations sont accordées chaque année	-Le capitaine doit être de nationalité suédoise (sans exception). Pas d'autre restriction -Tous les autres membres bénéficient des conventions salariales, quelle que soit leur nationalité	Sans objet	Régi par la moi maritime (1994 :1009) -Les navires doivent appartenir au moins à 50% à des citoyens suédois ou à des sociétés suédoises -Les autorités se réservent le droit d'autoriser des navires étrangers à battre pavillon suédois lorsque leur exploitation est sous contrôle suédois et leur propriétaire a sa résidence permanente en Suède Les navires appartenant à plus de 50% à des ressortissants de l'EEE ou à des sociétés ayant leur siège social, leur administration centrale ou leur principale lieu d'activité dans l'EEE et dont l'exploitation est contrôlée depuis la Suède, peuvent être immatriculés au registre suédois	Sans objet	-Provisions exonérées -Les armateurs sont intégralement remboursés des taxes sur le revenu des gens de mer, et reçoivent en outre un montant de 58 000 SEK par employé à plein temps pour les charges sociales -Le régime fiscal des gens de mer a été supprimé en 1998. Les gens de mer sont à présent imposés sur l'ensemble de leurs revenus bruts
Royaume Uni	Aucune restriction		Sans objet	-Pour les navires « stratégiques », le commandant doit être ressortissant britannique, du Commonwealth, de l'EEE ou d'un pays de l'OTAN -Pour les autres navires, aucune prescription concernant la nationalité des membres de l'équipage	Sans objet	Les navires doivent appartenir à au moins 50% à des personnes ou à des sociétés établies dans l'UE ou sur des territoires appartenant au RoyaumeUni	Sans objet	-Allègement fiscal pour réinvestissement -Exonération fiscale des gens de mer ne résidant pas au RU pendant plus de 183 jours par an -Taxation au tonnage facultative qui remplace l'impôt sur les sociétés

ANNEXE 23 : COMPARATIF DES DIFFERENTS REGIMES FISCAUX ET DES CHARGES SOCIALES DANS LES DIFFERENTS PAYS EUROPEENS (*Source : Armateurs de France*)

REGIMES FISCAUX ET DE CHARGES SOCIALES

PAYS	Aide fiscale à l'investissement	Exonération de charges sociales	Régime fiscal des navigants	Régime fiscal du bénéfice des sociétés	Régime fiscal de la plus-value de cession
ALLEMAGNE	- Déduction fiscale pour les personnes physiques - KG en cours de suppression	- Exonération de 40 % des charges sociales pour les armateurs + primes	- Défiscalisation partielle (40 %)	-Taxation forfaitaire au tonnage ou - IS : 31 % à 58 %	-Taxation forfaitaire au tonnage (1) - Exonération d'impôts sur 50 % des profits réalisés
DANEMARK	- Déduction fiscale pour les personnes physiques	- Exonération quasi totale	- Défiscalisation totale au DIS	- Taxation forfaitaire au tonnage (en cours) ou - IS : 34 %	-Taxation forfaitaire au tonnage (1) - Report de l'imposition
NORVEGE				- Taxation forfaitaire au tonnage ou - IS : 28 %	-Taxation forfaitaire au tonnage (1) - Droit commun
ITALIE	- Amortissement accéléré	- Exonération totale pour les employeurs et navigants (registre international)	- Exonération de la fiscalité locale (registre international) - Défiscalisation partielle des navigants (registre international)	- IS : 41,25 % (1er registre) - IS : 7,5 % (registre international)	- Etalement de l'imposition
GRANDE BRETAGNE	Non	Non mais fiscalisation de la couverture sociale	- Défiscalisation pour navigants expatriés (183 jours)	- Taxation forfaitaire au tonnage ou - IS : 30 %	-Taxation forfaitaire au tonnage (1) - Crédits d'impôts à taux révisable
ESPAGNE		- Exonération quasi totale (registre des Canaries) 90%	- Défiscalisation partielle (registre des Canaries) 50%	- IS : 3,5 %	- Exonération si réinvestissement dans les 3 ans.
PAYS-BAS	- Amortissement accéléré	- Exonération partielle (40 %)	- Défiscalisation partielle	- Taxation forfaitaire au tonnage (si implantation aux PB quel que soit le pavillon) ou - IS : 36 %	-Taxation forfaitaire au tonnage (1) - Droit commun
GRECE	Non	- Exonération partielle	- Défiscalisation partielle	- Taxation forfaitaire au tonnage ou - IS : non applicable	-Taxation forfaitaire au tonnage (1) - Droit commun
PORTUGAL (registre de Madère)	Non	Oui	- Exonération totale	- IS : 11,88 %	- Exonération totale si réinvestissement dans les 2 ans
FRANCE	- Amortissement accéléré - GIE fiscal	- Remboursement des charges patronales ENIM sous conditions	Non	- IS : 33,3 %	- Taxation à l'impôt sur les sociétés sauf cas de GIE fiscal (exonération)

(1) : La taxation forfaitaire au tonnage inclut la plus value de cession du navire.

ANNEXE 24 : COMPARATIF DES REGIME DE TRAVAIL AUX TAAF ET AU RIF (*Source :Armateurs de France*)

COMPARATIF REGIME DE TRAVAIL TAAF (CTOM) / Registre International Français

	TAAF	RIF
CONTRATS DE TRAVAIL	Liberté de contracter Le contrat est soumis aux dispositions du CTOM, qui règle l'engagement et la fin du contrat sans aucune adaptation au particularités du contrat de travail maritime	Liberté de contracter Les conditions d'emploi ne peuvent être inférieures aux dispositions des Conventions de l'OIT Droit pour le marin de rompre le contrat dans certains cas liés à l'exploitation du navire
SALAIRES	Aucun salaire minima aux TAAF (Le CTOM prévoit que les salaires minima sont fixés par arrêtés du Chef du territoire)	Salaire minima de l'OIT Pour les marins française et européens, salaires minima de la Convention collective
CONGES PAYES	Aucune disposition aux TAAF (Le CTOM prévoit 1 jour, 1,5 jour ou 5 jours de congé par mois de service effectif, taux fixé selon le cas par arrêté du Chef du Territoire ou par le Ministre de la France d'Outre mer)	3 jours par mois de travail effectif (disposition équivalente à celles de l'article 92-1 du CTM)
PROTECTION SOCIALE	Marins français sous ENIM Pour les étrangers, aucune dispositions prévues aux TAAF, à l'exception de l'arrêté territorial N°10 du 29 novembre 1992 qui prévoit l'application au territoire des Conventions maritimes de l'OIT	Ensemble prévoyant le maintien des marins français sous ENIM, le cas des marins européens ou provenant de pays ayant signé des accords bilatéraux de sécurité sociale avec la France et détail de la protection sociale en ce qui concerne les cas de maladie/accident, décès/invalidité, maternité, retraite pour les autres marins
DUREE LEGALE DU TRAVAIL	40 heures hebdomadaire Repos hebdomadaire de 24 heures en principe le dimanche (Des arrêtés territoriaux déterminent par branche et par catégories professionnelles, si il y a lieu, les modalités d'application de la durée du travail. Aucune disposition n'a été prise pour les marins aux TAAF)	8 heures par jour, 6 jours par semaine, soit 48 heures (dispositions du CTM) Repos hebdomadaire le dimanche reporté au débarquement si il n'est pas donné en cours de navigation (Id)
CONVENTIONS COLLECTIVES EN VIGUEUR	Non étendues aux TOM, donc aux TAAF.	Convention collectives nationales applicables aux marins français et européens, conventions ou accords collectifs possibles pour les marins étrangers
DUREE DE L'EMBARQUEMENT	Néant	Accords collectif ou d'entreprise en vigueur pour les personnels français ou européens Durée maximale de 6 mois en référence pour les personnels étrangers, pouvant être portée à 9 mois par accord.
REPRESENTATION DES PERSONNELS	Aucune disposition aux TAAF (Le CTOM prévoit qu'un arrêté territorial fixe le nombre de travailleurs à partir duquel et les catégories d'établissements dans lesquels l'institution de délégués du personnel est obligatoire)	Un représentant de l'équipage est désigné à bord de chaque navire, afin de présenter au capitaine les réclamations individuelles ou collectives ; chaque navigant pouvant toutefois présenter lui même ses observations
DEFISCALISATION	Néant	Salaires des marins français non soumis à l'IR

ANNEXE 25 : TABLEAU RECAPITULATIF DE L'EVOLUTION DU PROJET DE REGISTRE INTERNATIONAL FRANÇAIS (*Source : site du Sénat*)

Textes en vigueur	Texte de la proposition de loi	Conclusions de la Commission
—	—	—
		– les navires exploités exclusivement au cabotage national ; *– les navires d'assistance portuaire, notamment ceux affectés au remorquage portuaire, au dragage d'entretien, au lamanage, au pilotage et au balisage ;* *– les navires de pêche professionnelle.* *Article 3* *Les navires immatriculés au registre international français sont soumis à l'ensemble des règles de sécurité et de sûreté maritimes, de formation des navigants et de protection de l'environnement applicables en vertu de la loi française, de la réglementation communautaire et des engagements internationaux de la France.* ***Section II : Obligations de l'employeur***
	Article 2 À bord des navires immatriculés au registre international français, le capitaine et l'officier chargé de sa suppléance doivent être Français.	Article *4* A bord des navires immatriculés au registre international français, le capitaine et l'officier chargé de sa suppléance, *garants de la sécurité du navire, de son équipage et de la protection de l'environnement ainsi que de la sûreté, sont* français. *Article 5*

Textes en vigueur	Texte de la proposition de loi	Conclusions de la Commission
---	---	---
		Chaque armateur et chaque entreprise de travail maritime implantée sur le territoire national assurent la formation embarquée nécessaire au renouvellement des effectifs affectés aux fonctions visées à l'article 4.
		Section III : Dispositions fiscales applicables aux navigants
Code Général des Impôts		*Article 6*
Article 81 A		
……		
II Les traitements et salaires perçus en rémunération de leur activité à l'étranger par des personnes de nationalité française autres que les travailleurs frontaliers, qui ont leur domicile fiscal en France et qui, envoyées à l'étranger par un employeur établi en France, justifient d'une activité à l'étranger d'une durée supérieure à 183 jours au cours d'une période de douze mois consécutifs, ne sont pas soumis à l'impôt.		

Textes en vigueur	Texte de la proposition de loi	Conclusions de la Commission
Cette exonération n'est accordée que si les rémunérations considérées se rapportent aux activités suivantes à l'étranger : a Chantiers de construction ou de montage, installation d'ensembles industriels, leur mise en route et leur exploitation, la prospection et l'ingénierie y afférentes; b Prospection, recherche ou extraction de ressources naturelles. ……		*Le II de l'article 81 A du code général des impôts est complété par un c) ainsi rédigé :* *« c) navigation à bord de navires immatriculés au registre international français. »* ***Section IV. Entreprises de travail maritime*** *Article 7* *Est entreprise de travail maritime, toute personne physique ou morale dont l'activité est de mettre à disposition d'un armateur des navigants qu'elle embauche et rémunère à cet effet en fonction de leur qualification.* *Article 8* *Le contrat de mise à disposition ne peut être conclu qu'avec une entreprise de travail maritime agréée par les autorités de l'Etat où elle est établie. Cette entreprise doit s'engager à respecter les dispositions de la convention n° 179 de l'Organisation internationale du travail sur le recrutement et le placement des gens de mer.* *Article 9*

Textes en vigueur	Texte de la proposition de loi	Conclusions de la Commission
___	___	___
		Les entreprises de travail maritime établies en France n'exercent leur activité qu'après déclaration faite à l'autorité administrative compétente et agrément de celle-ci. Elles justifient d'une garantie financière suffisante permettant de couvrir les salaires, les frais de rapatriement, les contributions sociales et les assurances qu'elles sont tenues de souscrire. *Le défaut de déclaration préalable ou l'exercice sans agrément de l'activité d'entreprise de travail maritime sont punis d'une amende de 3 750 euros et, en cas de récidive, d'une amende de 7 500 euros.*
	Article 3	**Article supprimé**
	En matière de droit du travail, de droit syndical et de sécurité sociale, les navigants employés à bord des navires immatriculés au registre international français sont soumis aux seules dispositions qui leur sont expressément applicables de par la présente loi, dans le respect des engagements internationaux et communautaires de la France.	
	TITRE II DISPOSITIONS RELATIVES AU DROIT DU TRAVAIL	TITRE II *DU STATUT DES NAVIGANTS*
		Section I. Dispositions relatives au droit du travail
	Article 4	Article *10*
	Au sens de la présente loi : - Est navigant, toute personne employée quelle que soit sa fonction à bord d'un navire immatriculé au registre international français ;	Au sens de la présente loi est navigant toute personne *affectée à la marche, à la conduite, à l'entretien du navire et à son exploitation.*

Textes en vigueur	Texte de la proposition de loi	Conclusions de la Commission
—	—	—
	- Est entreprise de travail maritime, toute personne physique ou morale dont l'activité est de mettre à disposition d'un armateur des navigants, qu'en fonction d'une qualification convenue elle embauche et rémunère à cet effet.	*Ne sont pas considérés comme navigants, au sens de la présente loi, les travailleurs indépendants et les salariés sans lien direct avec l'exploitation du navire, qui bénéficient toutefois des dispositions relatives au rapatriement et au bien-être en mer et dans les ports.*
	À bord des navires immatriculés au registre international français, les navigants sont engagés par l'armateur ou mis à sa disposition par une ou plusieurs entreprises de travail maritime.	*Les navigants employés à bord des navires immatriculés au registre international français sont engagés par l'armateur ou mis à sa disposition par une entreprise de travail maritime.*
		Les personnes employées à bord des navires immatriculés au registre international français ne peuvent être âgées de moins de 18 ans, ou 16 ans dans le cadre d'une formation professionnelle selon des modalités déterminées par décret.
		Article 11
		Les contrats d'engagement et le régime de protection sociale des navigants résidant hors de France sont soumis à la loi choisie par les parties, sous réserve des dispositions de la présente loi et sans préjudice de dispositions plus favorables des conventions collectives applicables aux non résidents, dans le respect des engagements internationaux et communautaires de la France.
	Article 5	Article *12*
	Les conditions d'engagement, d'emploi, de travail et de vie à bord d'un navire immatriculé au registre international français ne peuvent être moins favorables que celles résultant des conventions de l'Organisation Internationale du Travail *applicables aux navigants* ratifiées par la France.	Les conditions d'engagement, d'emploi, de travail et de vie à bord d'un navire immatriculé au registre international français ne peuvent être moins favorables que celles résultant des conventions de l'Organisation internationale du travail ratifiées par la France.

Textes en vigueur	Texte de la proposition de loi	Conclusions de la Commission
—	—	—
	Les rémunérations à bord d'un navire immatriculé au registre international français ne peuvent être inférieures aux accords conclus dans le cadre de la commission paritaire maritime du Bureau international du Travail *entre les représentants des organisations internationales d'employeurs et de salariés mentionnées à l'article 12 de la constitution de l'Organisation Internationale du Travail*. Un arrêté du ministre chargé de la marine marchande rend applicable les rémunérations minimales ainsi établies.	Les rémunérations à bord d'un navire immatriculé au registre international français ne peuvent être inférieures aux *montants approuvés par le conseil d'administration* du Bureau international du travail *sur avis* de la commission paritaire maritime de *l'Organisation internationale* du travail. Un arrêté du ministre chargé de la marine marchande rend applicables les rémunérations minimales ainsi établies.
	Article 6	Article *13*
	En cas de mise à disposition de navigant, un contrat écrit doit être conclu entre l'armateur et l'entreprise de travail maritime *préalablement à l'embarquement.*	*Avant la* mise à disposition de *tout* navigant, un contrat écrit *est* conclu entre l'armateur et l'entreprise de travail maritime. Ce contrat*, qui respecte les dispositions de la présente loi, mentionne :*
	Ce contrat *doit pour chaque emploi :* - *fixer la durée de la mise à disposition* ;	– les conditions générales d'engagement, d'emploi, de travail, et de vie à bord du navire ;
	- définir l'emploi occupé à bord, la qualification professionnelle exigée et, le cas échéant, le nom du navire, le numéro d'identification internationale, le port et la date d'embarquement ;	**Alinéa supprimé**
	- préciser le montant de la rémunération avec ses différentes composantes ;	– *les bases de calcul des* rémunérations *des navigants dans leurs* différentes composantes ;
	- *indiquer* les conditions de la protection sociale requise aux articles 14 et 15 *de la présente loi*, ainsi que le ou les organismes gérant les risques mentionnés dans ces articles.	– les conditions de la protection sociale prévues aux articles *24* et *25 et* le ou les organismes gérant les risques mentionnés *à* ces articles.
	La copie du contrat de mise à disposition doit se trouver à bord du navire.	Une copie du contrat de mise à disposition *se trouve* à bord du navire, *à l'exclusion des dispositions qui intéressent la relation commerciale entre l'entreprise de travail maritime et l'armateur*.

Textes en vigueur	Texte de la proposition de loi	Conclusions de la Commission
—	—	—
	Les conditions générales d'engagement, d'emploi, de travail, de protection sociale et de vie à bord du navire sont annexées à ce contrat.	**Alinéa supprimé**
	Article 7	Article *14*
	Le contrat d'engagement conclu entre l'entreprise de travail maritime et chacun des navigants mis à *la* disposition de l'armateur utilisateur *doit comporter les mentions figurant à l'article 6 de la présente loi ainsi que* la raison sociale de l'employeur. *Un exemplaire écrit est remis au navigant avant son embarquement.*	*I.* Le contrat d'engagement conclu entre l'entreprise de travail maritime et chacun des navigants mis à disposition de l'armateur *précise* : – la raison sociale de l'employeur ; *– la durée du contrat ;* *– l'emploi occupé à bord, la qualification professionnelle exigée et, le cas échéant, le nom du navire, le numéro d'identification internationale, le port et la date d'embarquement* ; *– le montant de la rémunération du navigant avec ses différentes composantes ;* *– les conditions de la protection sociale prévues aux articles 24 et 25 et le ou les organismes gérant les risques mentionnés à ces articles.*
	Lorsque le contrat d'engagement *est* conclu entre l'armateur et le navigant, *celui-ci doit* comporter les *mêmes* mentions. *Un exemplaire écrit est remis au navigant avant son embarquement.*	*II.* Le contrat d'engagement conclu entre l'armateur et le navigant comporte les mentions *figurant au I. du présent article.*
	Les dispositions non déterminées par la présente loi relèvent du contrat d'engagement.	*III. Un exemplaire écrit du contrat d'engagement, visé par l'autorité maritime compétente, conformément à l'article 3 de la convention n° 22 de l'Organisation internationale du travail, est remis au navigant qui le conserve à bord pendant la durée de l'embarquement. Une copie de ce document est remise au capitaine.*
	Article 8	Article *15*

Textes en vigueur	Texte de la proposition de loi	Conclusions de la Commission
—	—	—
	Le travail est organisé sur la base de 8 heures par jour, 48 heures par semaine et 208 heures par mois.	Le travail *des navigants* est organisé sur la base de 8 heures par jour, 48 heures par semaine et 208 heures par mois. *Pour des raisons d'exploitation, il peut être organisé sur une autre base journalière, dans la limite de 12 heures, dans des conditions fixées par accords collectifs.*
	Les durées minimales de repos sont fixées ainsi qu'il suit :	Les durées minimales de repos sont *déterminées dans les conditions suivantes* :
	- les durées *minimales* de repos *quotidien* ne peuvent être inférieures à 10 heures par période de 24 heures et 77 heures par période de 7 jours ;	– les durées de repos ne peuvent être inférieures à 10 heures par période de 24 heures et 77 heures par période de 7 jours ;
	- Le repos quotidien peut être fractionné en deux périodes sous réserve qu'une des périodes ne soit pas inférieure à 6 heures *consécutives* et que l'intervalle entre deux périodes consécutives n'excède pas 14 heures.	– le repos quotidien peut être fractionné en deux périodes sous réserve qu'une *d'entre elles* ne soit pas inférieure à 6 heures et que l'intervalle entre deux périodes consécutives n'excède pas 14 heures.
	Chaque heure de travail effectuée au-delà de 48 heures hebdomadaires est une heure supplémentaire majorée d'au moins 25%.	Chaque heure de travail effectuée au-delà de 48 heures hebdomadaires est une heure supplémentaire majorée d'au moins 25 %.
	Les parties au contrat d'engagement conviennent que chaque heure supplémentaire fait l'objet d'un repos équivalent ou d'une rémunération.	Les parties au contrat d'engagement conviennent que chaque heure supplémentaire fait l'objet d'un repos équivalent ou d'une rémunération.
		Un mode forfaitaire de rémunération du travail supplémentaire peut être convenu par accord collectif.
	Un tableau affiché à un endroit accessible précise l'organisation du travail et indique, pour chaque fonction, le programme du service à la mer et au port.	Un tableau affiché à un endroit accessible précise l'organisation du travail et indique, pour chaque fonction, le programme du service à la mer et au port. *Il* est établi selon un modèle normalisé rédigé en langue française et anglaise.
	Ce tableau est établi selon un modèle normalisé rédigé en langue française et en langue anglaise.	

Textes en vigueur	Texte de la proposition de loi	Conclusions de la Commission
---	---	---
	Article 9	Article *16*
	La durée des congés payés est de 3 jours par mois de travail effectif.	La durée des congés payés *des navigants* est de 3 jours par mois de travail effectif.
	Le navigant a droit à une journée de repos hebdomadaire.	Le navigant a droit à une journée de repos hebdomadaire.
	Lorsqu'un jour férié coïncide avec la journée de repos hebdomadaire, le repos hebdomadaire est réputé acquis.	Lorsqu'un jour férié coïncide avec la journée de repos hebdomadaire, le repos hebdomadaire est réputé acquis.
	Lorsque le navigant n'a pu, pour des motifs liés à l'exploitation du navire bénéficier de son repos hebdomadaire, les parties au contrat d'engagement conviennent que ce repos est reporté à l'issue de l'embarquement ou rémunéré en heures supplémentaires.	Lorsque le navigant n'a pas, pour des motifs liés à l'exploitation du navire, bénéficié de son repos hebdomadaire, les parties au contrat d'engagement conviennent que ce repos est reporté à l'issue de l'embarquement ou rémunéré en heures supplémentaires.
	Le nombre de jours fériés auquel a droit le navigant est fixé par le contrat d'engagement.	Le nombre de jours fériés auquel a droit le navigant est fixé par le contrat d'engagement.
	Les jours fériés sont choisis parmi les jours de fêtes légales des pays dont les navigants sont ressortissants.	Les jours fériés sont choisis parmi les jours de fêtes légales des pays dont les navigants sont ressortissants.
	Les parties au contrat d'engagement conviennent que chaque jour férié travaillé fait l'objet d'un repos équivalent ou d'une rémunération.	Les parties au contrat d'engagement conviennent que chaque jour férié travaillé fait l'objet d'un repos équivalent ou d'une rémunération.
	Un registre, conforme aux conventions internationales, tenu à jour à bord du navire, précise les heures quotidiennes de travail et de repos des navigants.	Un registre, conforme aux conventions internationales, tenu à jour à bord du navire, précise les heures quotidiennes de travail et de repos des navigants.
	Article 10	Article *17*
	Les trois premiers mois de service, *à compter du premier jour d'embarquement,* peuvent être considérés comme une période d'essai. Au cours de cette période, les parties peuvent avant l'échéance prévue rompre le contrat d'engagement ou interrompre la mise à disposition.	*Durant la première période d'emploi du navigant auprès d'un armateur*, les trois premiers mois de service *sont* considérés comme une période d'essai. Au cours de cette période les parties peuvent, avant l'échéance prévue, rompre le contrat d'engagement ou interrompre la mise à disposition.

Textes en vigueur	Texte de la proposition de loi	Conclusions de la Commission
—	—	—
	La durée maximale d'embarquement est de 9 mois. Cette durée peut être prolongée au plus d'un mois pour des motifs liés à l'exploitation du navire.	La durée maximale d'embarquement est de *6* mois. *Elle peut être portée à 9 mois dans le cadre d'un accord collectif et, dans les deux cas*, prolongée *ou réduite* d'un mois *au plus* pour des motifs liés à l'exploitation du navire.
		Article 18
	Le contrat d'engagement ou la mise à disposition prennent fin :	Le contrat d'engagement ou la mise à disposition prennent fin :
	a) à l'échéance prévue ;	a) à l'échéance prévue ;
	b) au débarquement du navigant pour maladie ou blessure ;	b) *par décision de l'armateur ou du navigant en cas de* débarquement du navigant pour maladie ou blessure ;
	c) par perte de navigabilité ou désarmement du navire ;	c*) par décision de l'armateur ou du navigant en cas de* perte totale de navigabilité ou de désarmement du navire ;
	d) si le navire fait route vers une zone de guerre ;	d) *par décision du navigant* si le navire fait route vers une zone de guerre ;
	e) par décision motivée et notifiée de l'armateur en cas de faute du navigant.	e) par décision motivée et notifiée de l'armateur en cas de faute *grave ou lourde* du navigant*, ou pour un motif réel et sérieux*.
	Le délai de préavis réciproque en cas de rupture du contrat d'engagement est de un mois. Il n'est pas dû en cas de perte de navigabilité, de désarmement du navire, de faute grave ou lourde ou lorsque le navire fait route vers une zone de guerre.	Le délai de préavis réciproque en cas de rupture du contrat d'engagement est d'un mois. Il n'est pas dû en cas de perte *totale* de navigabilité, de désarmement du navire, de faute grave ou lourde ou lorsque le navire fait route vers une zone de guerre.
	Les indemnités pour rupture du contrat d'engagement ne peuvent être inférieures à deux mois de salaire. Les indemnités ne sont pas dues au navigant lorsque la rupture ou l'interruption résulte de sa décision ou en cas de faute grave ou lourde ni au cours de la période d'essai.	Les indemnités pour rupture du contrat d'engagement ne peuvent être inférieures à deux mois de salaire. *Elles* ne sont pas dues au navigant lorsque la rupture ou l'interruption résulte de sa décision ou en cas de faute grave ou lourde, *et durant* la période d'essai.
		Article 19

Textes en vigueur	Texte de la proposition de loi	Conclusions de la Commission
---	---	---
	Le navigant est rapatrié au lieu stipulé par le contrat aux frais de l'armateur, dans les cas prévus au troisième paragraphe à l'exception de la rupture du contrat d'engagement à l'initiative du navigant ou *en cas* de faute grave ou lourde.	Le navigant *dont le contrat d'engagement ou la mise à disposition est interrompu* est rapatrié aux frais de l'armateur, à l'exception des cas de rupture du contrat d'engagement à l'initiative du navigant ou de faute grave ou lourde.
	Le lieu prévu à l'alinéa précédent peut être, au choix du navigant :	*Lors du rapatriement, le navigant choisit la destination entre :*
	- le lieu d'engagement ;	– le lieu d'engagement ;
	- le lieu stipulé par convention collective ;	– le lieu stipulé par convention collective ;
	- *le pays* de résidence *du navigant ;*	– son lieu de résidence ;
		– *le lieu mentionné par le contrat ;*
	- tout autre lieu convenu par les parties.	– tout autre lieu convenu par les parties.
	Article 11	Article *20*
	L'armateur doit souscrire un contrat d'assurance couvrant le paiement des sommes dues aux navigants et aux organismes d'assurance sociale en cas de défaillance de l'entreprise de travail maritime. Une attestation d'assurance doit se trouver à bord.	*En cas de défaillance de l'entreprise de travail maritime, l'armateur est substitué à celle-ci pour le rapatriement et le paiement des sommes qui sont ou restent dues aux organismes d'assurance sociale et au navigant. L'armateur peut contracter une assurance ou justifier de toute autre forme de garantie financière de nature à couvrir ce risque de défaillance.*
	Pendant la mise à disposition du navigant, l'armateur est responsable des conditions de travail et de vie à bord.	Pendant la mise à disposition du navigant, l'armateur est responsable des conditions de travail et de vie à bord.
	Article 12	Article *21*
	Une liste du personnel présent à bord, tenue à jour sur le navire par le capitaine, est à la disposition des autorités compétentes.	Une liste du personnel présent à bord, tenue à jour sur le navire par le capitaine, est à la disposition des autorités compétentes.
		Section II. Dispositions relatives au droit syndical

Textes en vigueur	Texte de la proposition de loi	Conclusions de la Commission
—	—	—
		Article 22 *I. Tout navigant, quels que soient son sexe, son âge ou sa nationalité, peut adhérer librement au syndicat professionnel de son choix.* *II. La grève ne rompt pas le contrat d'engagement, sauf faute lourde imputable au navigant. Son exercice ne saurait donner lieu à des mesures discriminatoires en matière de rémunération ou d'avantages sociaux.* *Article 23* *I. Des conventions ou accords collectifs, qui peuvent être étendus, précisent notamment les conditions d'emploi, de travail, de formation et de vie à bord, et les garanties sociales applicables aux navigants employés sur les navires immatriculés au registre international français.* *Les conventions ou accords collectifs applicables aux navigants résidant hors de France peuvent être soumis à la loi dont relève le contrat d'engagement du navigant.* *II. Sur chaque navire, un représentant de bord au moins peut être désigné pour la durée de l'embarquement. Il a pour mission de présenter au capitaine les réclamations individuelles ou collectives non contractuelles relatives aux conditions de travail et de vie à bord et de saisir l'inspection du travail maritime des plaintes et observations relatives à l'application des dispositions dont elle est chargée d'assurer le contrôle.* *Les navigants présentent eux-mêmes, s'ils le souhaitent, leurs observations au capitaine ou à l'armateur.*
	Article 13	**Article supprimé**

Textes en vigueur	Texte de la proposition de loi	Conclusions de la Commission
—	—	—
	L'inspection du travail maritime sur les navires immatriculés au registre international français est confiée aux fonctionnaires et agents visés au deuxième alinéa de l'article L. 742-1 du code du travail. Ces fonctionnaires et agents sont compétents pour contrôler les conditions d'engagement, d'emploi, de travail, de protection sociale et de vie à bord et constater les infractions à la présente loi et aux textes pris pour son application. Ils interviennent dans les conditions fixées par le décret visé au deuxième alinéa de l'article L. 742-1 du code du travail.	*(Cf. art. 26)*
	TITRE III DISPOSITIONS RELATIVES À LA PROTECTION SOCIALE	***Section III.*** **Dispositions relatives à la protection sociale**
	Article 14	Article *24*
	Lorsqu'ils sont embarqués sur les navires immatriculés au registre international français, les navigants français affectés à la marche, à la conduite, à l'entretien du navire et à son exploitation nautique, relèvent du régime spécial de sécurité sociale des marins.	**Alinéa supprimé**
	Lorsque les navigants sont ressortissants de l'Espace économique européen ou d'un État lié à la France par une convention bilatérale de sécurité sociale, *ils* bénéficient d'une couverture sociale dans les conditions prévues par les règlements communautaires ou la convention bilatérale qui leur sont applicables.	Les navigants *résidant dans l'un des Etats de l'Union européenne ou* ressortissants de l'Espace économique européen ou d'un Etat lié à la France par une convention bilatérale de sécurité sociale, bénéficient d'une couverture sociale dans les conditions prévues par les règlements communautaires ou la convention bilatérale qui leur sont applicables. *Ceux qui résident en France relèvent du régime spécial de sécurité sociale des marins visé à l'article L. 711-1 du code de la sécurité sociale.*
	Article 15	Article *25*

Textes en vigueur	Texte de la proposition de loi	Conclusions de la Commission
—	—	—
	Lorsque les navigants ne sont pas ressortissants de l'Espace économique européen ou d'un État lié à la France par une convention bilatérale de sécurité sociale, *ils* doivent être assurés contre les risques de maladie, d'accident du travail, de maternité, d'invalidité et de vieillesse.	*I.* Les navigants *qui ne résident pas dans l'un des Etats de l'Union européenne, ou qui* ne sont pas ressortissants de l'Espace économique européen ou d'un Etat lié à la France par une convention bilatérale de sécurité sociale, *sont* assurés contre les risques de maladie, d'accident du travail, de maternité, d'invalidité et de vieillesse.
	Cette protection sociale, à laquelle l'employeur contribue, ne peut être moins favorable que celle résultant des conventions de l'Organisation Internationale du Travail applicables aux navigants.	*II.* Cette protection sociale, à laquelle l'employeur contribue, ne peut être moins favorable que celle résultant des conventions de l'Organisation internationale du travail applicables aux navigants.
		III. Pour l'application des I et II du présent article, la protection sociale comprend :
		– en cas de maladie ou d'accident survenu au service du navire, la prise en charge intégrale des frais médicaux, d'hospitalisation et de rapatriement, ainsi qu'en cas de maladie, la compensation du salaire de base dans la limite de 120 jours et, en cas d'accident, la compensation du salaire de base jusqu'à la guérison ou jusqu'à l'intervention d'une décision médicale concernant l'incapacité permanente ;
		– en cas de décès consécutif à une maladie ou à un accident survenu au service du navire, le versement d'une indemnité de 60.000 € au conjoint du marin ou, à défaut, à ses ayant droits et le versement d'une indemnité de 15.000 € à chaque enfant à charge, âgé de moins de 21 ans, dans la limite de 3 enfants ;
		– en cas de maternité de la femme navigante, la prise en charge des frais médicaux et d'hospitalisation correspondants, et la compensation de son salaire de base pendant une durée de deux mois ;

Textes en vigueur	Texte de la proposition de loi	Conclusions de la Commission
—	—	—
		– en cas d'incapacité permanente consécutive à une maladie ou à un accident survenu au service du navire, le versement d'une rente viagère ou d'une indemnité proportionnelle à cette incapacité définies dans le contrat d'engagement ; *– la concession d'une pension de vieillesse dont le niveau, pour chaque année de service à la mer, n'est pas inférieur, pour une cessation d'activité à partir de l'âge de 55 ans, à 1,5 % de la rémunération brute perçue par le marin ou, si la cessation a lieu à partir de l'âge de 60 ans, à 2 % de cette rémunération.* ***Section IV. Dispositions relatives aux contrôles et sanctions*** *Article 26* *Les fonctionnaires et agents visés à l'alinéa 2 de l'article L. 742-1 du code du travail assurent l'inspection du travail maritime sur les navires immatriculés au registre international français.* *Ils contrôlent les conditions d'engagement, d'emploi, de travail, de protection sociale et de vie à bord et constatent les infractions à la présente loi et aux textes pris pour son application.* *Ils interviennent dans les conditions fixées par le décret visé à l'alinéa 2 de l'article L. 742-1 du code du travail.*
	TITRE IV DISPOSITIONS D'ORDRE FISCAL ET ÉCONOMIQUE	**Titre supprimé**
	Article 16	**Article supprimé** *(Cf art. 6)*

Textes en vigueur	Texte de la proposition de loi	Conclusions de la Commission
---	---	---
	Le II de l'article 81A du code général des impôts est complété par un alinéa rédigé comme suit :	
	« c) navigation pour les navires immatriculés au registre international français. »	
	Article 17	**Article supprimé** *(Cf art. 30 et 31)*
Loi du 15 juin 1907 réglementant le jeu dans les cercles et les casinos des stations balnéaires, thermales et climatiques		
Article 1		
Par dérogation à l'article 1er de la loi n° 83-628 du 12 juillet 1983 relative aux jeux de hasard, il pourra être accordé aux casinos des stations balnéaires, thermales ou climatiques, sous quelque nom que ces établissements soient désignés, l'autorisation temporaire d'ouvrir au public des locaux spéciaux, distincts et séparés où seront pratiqués certains jeux de hasard sous les conditions énoncées dans les articles suivants. Cette autorisation détermine la durée d'exploitation des jeux en fonction de la ou des périodes d'activité de la station.		

Textes en vigueur	Texte de la proposition de loi	Conclusions de la Commission
Toutefois, l'autorisation préalablement accordée pourra être maintenue, par décision du ministre de l'intérieur, aux stations antérieurement classées comme stations balnéaires, thermales ou climatiques et qui, perdant le bénéfice de ce classement, seraient reclassées dans une autre catégorie.	L'article 1er de la loi du 15 juin 1907 réglementant le jeu dans les cercles et casinos des stations balnéaires, thermales ou climatiques est complété par un alinéa rédigé comme suit : « L'autorisation définie par les dispositions du présent article peut être étendue, dans les mêmes conditions, aux casinos et salles de jeux de hasard installés à bord des navires transporteurs de passagers immatriculés au registre international français, assurant une prestation de transport international, sous réserve que l'accès aux dites installations de jeux soit limité aux passagers titulaires d'un titre régulier de transport, et que les jeux soient ouverts dans les eaux inter-nationales ». Dans les mêmes conditions, les dispositions de la loi n° 87-306 du 5 mai 1987, modifiant certaines dispositions relatives aux casinos autorisés sont applicables aux installations de jeux autorisées à bord desdits navires.	
	TITRE V SANCTIONS	**Division et intitulé supprimés**
	Article 18	Article *27*
	Le fait pour tout armateur *d'avoir* recours à un navigant *mis à disposition par une entreprise de main-d'œuvre maritime* sans avoir conclu *avec celle-ci*, dans les conditions prévues à l' article 6 de la présente loi, un contrat *écrit conforme aux prescriptions de cet article* est puni d'une amende de 3750 euros et, en cas de récidive, d'une amende de 7500 euros *et d'une peine d'emprisonnement de six mois*.	Est puni d'une amende de 3.750 euros et, en cas de récidive, d'une amende de 7.500 euros tout armateur *ou tout entrepreneur qui a* recours à un navigant sans avoir conclu un contrat, dans les conditions prévues aux articles 6 *ou 7* de la présente loi.

Textes en vigueur	Texte de la proposition de loi	Conclusions de la Commission
—	—	—
	Le fait pour tout entreprise de travail maritime ou pour tout armateur de ne pas établir un contrat d'engagement écrit dans les conditions prévues à l'article 7 de la présente loi, ou d'avoir contrevenu à son exécution, est puni d'une amende de 3750 euros.	*Est puni d'une amende de 3.750 euros et, en cas de récidive, d'une amende de 7.500 euros pour chaque infraction constatée, tout armateur qui ne se conforme pas aux prescriptions relatives à la législation sur le travail et le bien être à bord des navires et aux dispositions prises pour leur application.* *Constitue une récidive le fait, pour tout contrevenant, d'avoir subi dans les douze mois qui précèdent, une condamnation pour des faits réprimés par le présent article.* *Les personnes morales peuvent être déclarées pénalement responsables, dans les conditions prévues par l'article 121.2 du code pénal, des infractions au présent article.*
	TITRE VI APPLICATION DU CODE DISCIPLINAIRE ET PÉNAL DE LA MARINE MARCHANDE	**Division et intitulé supprimés**
	Article 19	Article *28*
	La loi du 17 décembre 1926 portant code disciplinaire et pénal de la marine marchande, *à l'exclusion du troisième alinéa de l'article 39 et des articles 54, 68, 69 et 75*, est applicable à toute personne embarquée à bord d'un navire immatriculé au registre international français ainsi qu'à l'armateur ou son représentant.	La loi du 17 décembre 1926 *modifiée* portant code disciplinaire et pénal de la marine marchande est applicable à toute personne embarquée à bord d'un navire immatriculé au registre international français ainsi qu'à l'armateur ou son représentant.

Textes en vigueur	Texte de la proposition de loi	Conclusions de la Commission
---	---	---
	TITRE VII DISPOSITIONS DIVERSES	TITRE *III* DISPOSITIONS DIVERSES
	Article 20	**Article supprimé**
Code du travail maritime Article 5 La présente loi est applicable aux engagements conclus pour tout service à accomplir à bord d'un navire français. Elle n'est pas applicable aux marins engagés en France pour servir sur un navire étranger .	La première phrase de l'article 5 de la loi du 13 décembre 1926 portant code du travail maritime est complétée par les mots suivants : « à l'exception des navires immatriculés au registre international français ».	
	Article 21	**Article supprimé**
Loi 96-151 du 26 février 1996 relative aux transports Article 26 Sont immatriculés, à la demande de l'armateur, dans le ressort du territoire des Terres australes et antarctiques françaises : 1° Les navires de commerce, de pêche et de plaisance qui y font une touchée au moins une fois par trimestre et dont l'armement y dispose de son siège ou d'une agence ; 2° Les autres navires appartenant à des classes définies par voie réglementaire, en fonction de leurs caractéristiques techniques ou de leur mode d'exploitation, à condition qu'ils ne fassent pas de touchées exclusivement dans les ports de France métropolitaine.	Deux ans à compter de la publication de la présente loi, les dispositions de l'article 26 de la loi n° 96-151 du 26 février 1996 relative aux transports ne sont plus applicables aux navires de commerce.	*(Cf art. 32)*

Textes en vigueur	Texte de la proposition de loi	Conclusions de la Commission
---	---	---
L'équipage des navires immatriculés dans le territoire des Terres australes et antarctiques françaises doit être composé d'une proportion minimale de marins embarqués de nationalité française. Cette proportion est fixée par décret en Conseil d'Etat, en fonction notamment des caractéristiques techniques des navires ou de leur mode d'exploitation. Le capitaine ainsi que l'officier chargé de sa suppléance doivent figurer parmi les marins embarqués de nationalité française. Toutefois, un accord entre le chef d'entreprise et les organisations syndicales représentatives dans l'entreprise ou, à défaut, les délégués du personnel peut fixer une proportion différente de celle mentionnée ci-dessus, dans des conditions et dans des limites fixées par décret en Conseil d'Etat.		
	Article 22	Article 29
	En cas de litige né *des* contrats d'engagement conclus dans le cadre de la présente loi : - L'action de l'employeur ne peut être portée que devant les tribunaux de l'État sur le territoire duquel le navigant a son domicile. - L'employeur peut être attrait devant les tribunaux de l'État où il a son domicile, ou devant le tribunal du lieu où se trouve ou se trouvait l'établissement qui a embauché le navigant. En France, ces litiges sont portés devant le tribunal d'instance compétent après tentative de conciliation devant l'autorité maritime compétente, à l'exception des litiges opposant l'armateur au capitaine qui sont portés devant le tribunal de commerce.	En cas de litige né d'un contrat d'engagement conclu dans *les conditions* de la présente loi : – l'action de l'employeur ne peut être portée que devant les tribunaux de l'État sur le territoire duquel le navigant a son domicile ; – l'employeur peut être attrait *devant* les tribunaux *français*, devant *ceux* de l'État où il a son domicile, ou devant le tribunal du lieu où se trouve ou se trouvait l'établissement qui a embauché le navigant. En France, ces litiges sont portés devant le tribunal d'instance compétent après tentative de conciliation devant l'autorité maritime compétente, à l'exception des litiges opposant l'armateur au capitaine qui sont portés devant le tribunal de commerce.

Textes en vigueur	Texte de la proposition de loi	Conclusions de la Commission
---	---	---
	Il ne peut être dérogé aux dispositions du présent article que par des conventions attributives de juridiction postérieures à la naissance du différend, *ou* qui permettent *au navigant* de saisir d'autres tribunaux que ceux indiqués dans le présent article.	Il ne peut être dérogé aux dispositions du présent article que par des conventions attributives de juridiction postérieures à la naissance du différend qui permettent *aux parties* de saisir d'autres tribunaux que ceux *visés au* présent article. *Article 30* *La loi du 15 juin 1907 modifiée réglementant les jeux dans les casinos des stations balnéaires, thermales et climatiques, est ainsi modifiée :* *I. L'intitulé de la loi du 15 juin 1907 est ainsi rédigé :* *« loi du 15 juin 1907 réglementant les jeux dans les casinos des stations balnéaires, thermales et climatiques et dans les casinos installés à bord des navires immatriculés au registre international français »* *II. Après l'article 1er, il est inséré un article 1-1 ainsi rédigé :* *« Article 1-1* *Par dérogation aux dispositions de l'article 1er de la loi n° 83-628 du 12 juillet 1983 précitée, il peut être accordé aux casinos installés à bord des navires de commerce transporteurs de passagers n'assurant pas de lignes régulières et immatriculés au registre international français et pour des croisières de plus de 48 heures, l'autorisation temporaire d'ouvrir au public des locaux séparés où sont pratiqués certains jeux de hasard sous les conditions fixées dans les articles suivants.* *« L'accès à ces locaux est limité aux passagers majeurs titulaires d'un titre de croisière ; les jeux de hasard ne sont ouverts que dans les eaux internationales.*

Textes en vigueur	Texte de la proposition de loi	Conclusions de la Commission
---	---	---
		« Un décret en Conseil d'Etat fixe les conditions d'application du présent article. » *III. Après l'article 2, il est inséré, un article 2-1 ainsi rédigé :* *« Article 2-1* *L'autorisation d'exploiter les jeux de hasard dans les casinos visés à l'article 1-1 est accordée par arrêté du ministre de l'intérieur, de la sécurité intérieure et des libertés locales à une personne morale qualifiée en matière d'exploitation de jeux de hasard ayant passé une convention avec l'armateur conforme à la convention-type approuvée par décret en Conseil d'Etat.* *« L'arrêté fixe la durée de l'autorisation. Il détermine la nature des jeux de hasard autorisés, leur fonctionnement, les missions de surveillance et de contrôle, les conditions d'admission dans les salles de jeux et leurs horaires d'ouverture et de fermeture.* *« L'autorisation peut être révoquée par le ministre de l'intérieur, de la sécurité intérieure et des libertés locales, en cas d'inobservation des clauses de l'arrêté ou de la convention passée avec l'armateur.* *« Dans l'enceinte du casino, le capitaine et l'officier chargé de sa suppléance sont garants du bon ordre, de la sûreté et de la sécurité publique.*

Textes en vigueur	Texte de la proposition de loi	Conclusions de la Commission
---	---	---
		« Un décret en Conseil d'Etat fixe les conditions d'application du présent article. »
		Article 31
		Il est institué un prélèvement spécial progressif opéré par l'Etat sur le produit brut des jeux des casinos régis par l'article 1-1 de la loi du 15 juin 1907 modifiée réglementant les jeux dans les casinos des stations balnéaires, thermales et climatiques et dans les casinos installés à bord des navires immatriculés au registre international français, dont les tranches du barème, après abattement de 25 pour cent, sont fixées par décret dans les limites minimum et maximum de 10 à 80 pour cent du produit brut des jeux.
		Article 32
		Les navires de commerce immatriculés au registre des Terres australes et antarctiques françaises pourront être immatriculés au registre international français sur simple demande.

Textes en vigueur	Texte de la proposition de loi	Conclusions de la Commission
---	---	---
		Deux ans à compter de la publication de la présente loi, les dispositions de l'article 26 de la loi n° 96-151 du 26 février 1996 relative aux transports, fixant les conditions d'immatriculation au registre des Terres australes et antarctiques françaises ne sont plus applicables aux navires de commerce. *A l'expiration du délai mentionné à l'alinéa précédent, les navires visés au premier alinéa de l'article 2 encore immatriculés au registre des Terres australes et antarctiques françaises, sont immatriculés au registre international français.* *Article 33* *La perte de recettes résultant de la présente loi est compensée à due concurrence par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus par les articles 575 et 575 A du code général des impôts.* *Article 34* *Un rapport d'évaluation portant sur la mise en œuvre de la présente loi au 31 décembre 2006 sera présenté au Parlement dans les six mois suivant cette date.*

ANNEXE 26 : LOI RELATIVE AUX TRANSPORTS DU 26 FEVRIER 1996 (*Source : Légifrance*)

LOI n° 96-151 du 26 février 1996

LOI relative aux transports

NOR:EQUX9500055L

Article 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 27, 28, 29, 30, 32, 33, 35, 11, 34

[*article(s) modificateur(s)*]

TITRE Ier : MESURES RELATIVES AU TRANSPORT MARITIME.
CHAPITRE VI : Dispositions relatives à l'immatriculation des navires au territoire des Terres australes et antarctiques françaises.
Article 26

Modifié par Ordonnance 2002-357 2002-03-14 art. 1 JORF 16 mars 2002.

Sont immatriculés, à la demande de l'armateur, dans le ressort du territoire des Terres australes et antarctiques françaises :

1° Les navires de commerce, de pêche et de plaisance qui y font une touchée au moins une fois par trimestre et dont l'armement y dispose de son siège ou d'une agence ;

2° Les autres navires appartenant à des classes définies par voie réglementaire, en fonction de leurs caractéristiques techniques ou de leur mode d'exploitation, à condition qu'ils ne fassent pas de touchées exclusivement dans les ports de France métropolitaine.

L'équipage des navires immatriculés dans le territoire des Terres australes et antarctiques françaises doit être composé d'une proportion minimale de marins embarqués de nationalité française. Cette proportion est fixée par décret en Conseil d'Etat, en fonction notamment des caractéristiques techniques des navires ou de leur mode d'exploitation. Le capitaine ainsi que l'officier chargé de sa suppléance doivent figurer parmi les marins embarqués de nationalité française.

Toutefois, un accord entre le chef d'entreprise et les organisations syndicales représentatives dans l'entreprise ou, à défaut, les délégués du personnel peut fixer une proportion différente de celle mentionnée ci-dessus, dans des conditions et dans des limites fixées par décret en Conseil d'Etat.

Article 26-1

Créé par Ordonnance 98-522 1998-06-24 art. 33 JORF 27 juin 1998.

L'inspection du travail des personnels embarqués sur des navires immatriculés dans le territoire des Terres australes et antarctiques françaises est confiée au chef du service des affaires maritimes du territoire des Terres australes et antarctiques françaises ainsi qu'aux officiers et agents assermentés placés sous son autorité.

Le chef du service des affaires maritimes du territoire des Terres australes et antarctiques françaises ainsi que les officiers et agents assermentés placés sous son autorité exercent les pouvoirs dévolus à l'inspection du travail et des lois sociales d'outre-mer par le chapitre 1er du titre VII de le loi n° 52-1322 du 15 décembre 1952.

BIOGRAPHIE :

OUVRAGES GENERAUX :

- Droit maritime de Martine REMOND- GOUILLOUD, Editions PEDONE, Etudes internationales, 1988.
- Cours du Professeur BONASSIES : Droit maritime général
- Cours du GE- CIDAM

LEGISLATION :

- Circulaire du 29 août 1990.
- Arrêté du 20 mars 1987, Journal Officiel du 24 mars 1987, page 3314, article 5.
- Loi n° 96-151 du 26 février 1996, Journal Officiel du 27 février 1996, pages 3094 et suivants
- Code du Travail Maritime
- Code du Travail d'Outre mer

CONVENTIONS INTERNATIONALES :

- Convention des Nations Unies du 20 janvier 1986 sur les conditions d'immatriculation des navires

DOCTRINE :

- Annuaire de Droit Maritime. Tome XIII 1995 CDMA
- Le Droit Maritime français
- DMF (643), Doctrine. Nationalité des Capitaines de navires, CJCE par le Professeur Pierre BONASSIES, Pages 1027 à 1034 et l'arrêt de la CJCE du 30/09/2003
- DMF n°345 et 346 de septembre et octobre 1977 : « les pavillons de complaisance » Emmanuel DU PONTAVICE.
- Committy of Inquiry into Shipping Report, Londres, mai 1970: Commission ROCHDALE.

- “Le Droit du travail en Polynésie Française : entre autonomie et assimilation » aux Presses Universitaires d’Aix- Marseille, 2000.
- Arrêt du 27/04/1999, CA Rennes, sur le régime d’application aux marins servant sur un navire immatriculé aux TAAF.

RAPPORTS :

- Le Rapport de Jean-Yves HAMON et Jean-Claude DUBOIS sur : « L’avenir de la flotte de commerce française : une démarche collective - 1999 »
- Rapport RICHEMONT de 2002- 2003 : « Un pavillon attractif, un cabotage crédible : deux atouts pour la France »

MEMOIRES :

- Mémoire de Jean-Christophe RAMADIER sur « Le pavillon Européen, des pavillons de l’Europe au Pavillon européen »- 1991
- Mémoire de Carole LEGOC :« Le Pavillon Français » 1996 -1997
- Mémoire de Séverine d’ALENCON-AILHAUD : « Les pavillons bis en Europe » 1998

PERIODIQUES :

- Revue de droit Commercial, Maritime, Aérien et des Transports.(Revue SCAPEL), d’avril, mai, juin 2003
- Annales de l’IMTM. 1993-1994
- Journal de la Marine marchande
- Le Marin
- Bulletin des transports et de la logistique.
- La Revue Maritime n° 458, Dossier « Le Pavillon National »
- La Revue Maritime n° 459, Dossier « XXème journée nationale de la mer », « Le pavillon National »

SITES INTERNET :

- Site Web de l'AFCAN :

http://www.afcan.org

- Site Web de « Keep it blue » :

http://www.joleguen.free.fr

- Site Web de la Marine Marchande :

http://www.marine.marchande.com

- Site Web du Sénat :

http://www.senat.fr/

- Site Web de l'Assemblée Nationale :

http://www.assemblee-nat.fr/

- Site Web des Armateurs de France :

http://www.armateursdefrance.org

- Site Web du Ministère de l'Equipement et des transports :

http://www.equipement.gouv.fr/

- Site Web de l'Institut de Droit Maritime de Stockholm

http://www.juridicum.su.se/

- Site Web de Légifrance :

http://www.legifrance.gouv.fr

- Site Web du collège interarmées :

http://www.college.interarmées.gouv.fr

Liste des liens relatifs aux illustrations :

- http://www.tlfq.ulaval.ca/axl/amsudant/Antilles_neerlandaises.htm
- http://www.quid.fr/monde.html?zoom=1&nbphot=1&photoid=1119&iso=an&mode=detail&style=photo
- http://www.officieldelavoyance.com/journalisme/canaries.gif
- http://www.consultationvoyages.com/cartegeante.gif
- http://www.lib.utexas.edu/maps/europe/gibraltar.jpg
- http://www.pilotlist.org/cliches/octobre2002/gibraltar.jpg
- http://www.btinternet.com/~sa_sa/kerguelen/images/kerguelen.png
- http://www.estrela.fr/img-circuit/madere5.jpg
- http://www.ac-creteil.fr/portugais/MAMADERE.gif

- http://www.tlfq.ulaval.ca/axl/europe/images/man-ile-G.GIF
- http://www.tlfq.ulaval.ca/axl/europe/images/man-ileP.GIF
- http://www.jsc.nasa.gov/images/eol/2003/noumea.jpg
- http://perso.club-internet.fr/laperle/cartes/NoumeaPlan.jpg
- http://wallpaper.microchiot.com/i/wpp_800/2/9/Nouvelle_Caledonie_Ile_des_pins.jpg
- http://www.tlfq.ulaval.ca/axl/pacifique/images/polfr-map2.gif
- http://64.27.116.126/clipperphotos/Pb200136sm.jpg
- http://www.ing-domtom.com/Territoires/images_domtom/wallis.png

TABLE DES MATIERES

PAGE DE GARDE p 1

CITATION DE VICTOR HUGO p 2

SOMMAIRE p 3

LISTE DES ACRONYMES ET ABREVIATIONS p 4

INTRODUCTION p 5

CHAPITRE PRELIMINAIRE : EXPLICATION DU PHENOMENE DE « DEFLAGAGE » p 10

MAPEMONDE p 14

TITRE I- LE PAVILLON BIS FRANÇAIS p 15

CHAPITRE I- L'ETAT DE LA FLOTTE FRANCAISE p 17

CHAPITRE II- LES PAVILLONS BIS EXISTANT p 27

SECTION I- LE PAVILLON DES TERRES AUSTRALES ET ANTARCTIQUES FRANCAISES OU « PAVILLON KERGUELEN » p 27

I- LOCALISATION DES TERRES AUSTRALES ET ANTARCTIQUES FRANCAISES p 28

II- LES TEXTES RELATIFS AU « PAVILLON » BIS DES TERRES AUSTRALES ET ANTARCTIQUES FRANCAISES p 30

A- LES TEXTES CREATEURS p 30
B- LES AUTRES TEXTES PLUS PARTICULIERS p 32
C- LE FONDEMENT TEXTUEL ACTUEL p 33

III- LE PROBLEME DES FONDEMENTS JURIDIQUES DE L'IMMATRICULATION AUX TERRES AUSTRALES ET ANTARCTIQUES FRANCAISES p 35

IV- LES CONDITIONS D'IMMATRICULATION AUX TERRES AUSTRALES ET ANTARCTIQUES FRANCAISES p 36

A- LES CATEGORIES DE NAVIRES ADMIS AU REGISTRE DES TAAF p 36
B- LA FRANCISATION ET LA PROCEDURE D'IMMATRICULATION p 37

1- LA FRANCISATION DU NAVIRE p 37
2- L'IMMATRICULATION p 39

V- L'EQUIPAGE p 41

A- LE PRINCIPE p 41
B- JURISPRUDENCE IMPORTANTE SUR LA COMPOSITION DES EQUIPAGES DES NAVIRES IMMATRICULES AUX TAAF p 44
C- LES DIFFICULTES DE COMPOSITION DE L'EQUIPAGE AU REGARD DU DROIT COMMUNAUTAIRE p 46
D- LE PROBLEME DU REGIME JURIDIQUE APPLICABLE AUX MARINS EMBARQUES SUR LES NAVIRES IMMATRICULES AUX TAAF p 48

VI- LES RAISONS DE L'ECHEC DU « PAVILLON KERGUELEN » p 54

A- LE DEFICIT DE COMPETITIVITE DU REGISTRE KERGUELEN p 54

1- COUT SALARIAL p 54
2- CHARGES SOCIALES ELEVEES p 54
3- CHARGE DU NAVIGANT TENANT A L'ORGANISATION DU TRAVAIL p 55

B- LE POIDS DU QUOTA DE NAVIGANTS DANS UN CONTEXTE DE MANQUE D'EFFECTIFS p 56
C- COUT DE L'IMMATRICULATION DES NAVIRES p 57
D- INCERTITUDE DU REGIME SOCIAL DES MARINS EN PARTICULIER DES MARINS ETRANGERS p 57
E- PAS D'ACCES AUTOMATIQUE AU CABOTAGE SUR TOUT LE LITTORAL COMMUNAUTAIRE POUR LES NAVIRES IMMATRICULES AUX TAAF p 58
F- LE SOUTIEN ARTIFICIEL AU PAVILLON FRANCAIS p 59

1- LE CARACTERE ATTRACTIF DU GIE FISCAL p 59
2- L'OBLIGATION DE DETENTION D'UNE CAPACITE DE TRANSPORT MARITIME SOUS PAVILLON FRANÇAIS A LA CHARGE DE TOUT PROPRIETAIRE D'UNE UNITE DE DISTILLATION DANS UNE USINE DE RAFFINAGE DE PETROLE BRUT INSTALLEE EN FRANCE METROPOLITAINE p 60

SECTION II- LES AUTRES PAVILLONS BIS FRANÇAIS p 61

I-WALLIS ET FUTUNA p 62

A- LOCALISATION p 62
B- CONDITIONS D'ACCES AU REGISTRE p 63

1- LA LEGISLATION APPLICABLE AU REGISTRE p 63
2- CONDITIONS D'IMMATRICULATION p 64
3- L'EQUIPAGE p 64
4- LES REGLES DE SECURITE p 66
5- LES INCONVENIENTS D'UN TEL REGISTRE p 66
6- LES AVANTAGES OFFERTS PAR LE PAVILLON DE MATA UTU p67

II- LE PAVILLON BIS DE LA NOUVELLE CALEDONIE p 67

A- LOCALISATION p 67
B- CONDITIONS D'ACCES AU REGISTRE p 69

III- LE PAVILLON BIS DE LA POLYNESIE FRANCAISE p 71

A- LOCALISATION p 71
B- UN PEU D'HISTOIRE p 72
C- LES CONDITIONS D'ACCES AU REGISTRE p 72

CHAPITRE III- LE PROJET DE REGISTRE INTERNATIONAL FRANÇAIS : UNE SOLUTION VIABLE ? p 76
SECTION I- LE PROJET INITIAL p 77

I – AMELIORER LES PROCEDURES D'ENTREE EN FLOTTE : LA CREATION D'UN GUICHET UNIQUE ET L'ABAISSEMENT DES COUTS D'IMMATRICULATION p 77

II- LA CREATION D'UN REGISTRE IINTERNATIONAL FRANÇAIS EN PARALLELE AVEC D'AUTRES REGISTRES p 78

III- LA DESCRIPTION DU RIF p 78

A- LES CONDITIONS D'ADMISSION p 78
B- DESCRIPTIF DES AVANTAGES PROPOSES p 79

1-DES CONDITIONS ECONOMIQUES ATTRACTIVES p79
2-UNE MODIFICATION SUBSTANTIELLE DES REGLES CONCERNANT L'EQUIPAGE p 81

C- ASPECT JURIDIQUE DU RIF p 83
D- LE MAINTIEN DU REGISTRE DE WALLIS ET FUTUNA p 83

SECTION II – UN TEXTE POLEMIQUE p 83

I- HISTORIQUE DU PARCOURS DU PROJET DE RIF p 83
II- LES DETRACTEURS DU PROJET DE RIF p 83
III- LES DEFENSEURS DU PROJET DE RIF p 87

SECTION III- AU FINAL, UN AVENIR POUR LE RIF ? p 88

TITRE II- LES PAVILLONS ET REGISTRES BIS EUROPEENS p 92

CHAPITRE I- LES PAVILLONS BIS EN EUROPE p 93

SECTION I- L'ILE DE MAN ET GIBRALTAR : LES DEUX PAVILLONS BIS DE LA GRANDE –BRETAGNE p 93

I- LOCALISATION p93
A- GIBRALTAR p 93
B- L'ILE DE MAN p 95

II- LEGISLATION p 96
III- CONDITIONS D'IMMATRICULATION p 97
IV- EQUIPAGE p 98
V- FISCALITE p 98
VI- AVANTAGES p 99
VII- LE POINT DE VUE D'UN ARMATEUR p 100

SECTION II – LES CANARIES : PAVILLON BIS DE L'ESPAGNE p 101

I- LOCALISATION p102
II- HISTORIQUE p 102
III- LEGISLATION p 103
IV- CONDITIONS D'IMMATRICULATION p 103
V- FISCALITE p 103
VI- EQUIPAGE p 104
VII-AVANTAGES p 105

SECTION III- LES ANTILLES NEERLANDAISES : REGISTRE BIS DES PAYS- BAS p 105

I- SITUATION GEOGRAPHIQUE p 105
II- HISTORIQUE p 106
III- CONDITIONS D'IMMATRICULATION p 106
IV- EQUIPAGE p 107
V- MESURES FISCALES p 108
VI- REGLEMENTATION SOCIALE p 108

VII- ASPECTS NEGATIFS p 109
VIII-AVANTAGES p 109

SECTION IV – MADERE : PAVILLON BIS DU PORTUGAL p 110

I- LOCALISATION p 110
II- HISTORIQUE p 111
III- CONDITIONS D'IMMATRICULATION p 111
IV- EQUIPAGE p 112
V- FISCALITE p 112

SECTION V- LE PAVILLON BIS DE LA BELGIQUE : UN PAVILLON BIS LUXEMBOURGEOIS p 113

I- CONDITIONS D'IMMATRICULATION p 114
II- EQUIPAGE p 115
III- CHARGES SOCIALES p 116
IV- REGIME FISCAL p 117
V- AVANTAGES p 118

CHAPITRE II – LES REGISTRES BIS OU REGISTRES PAPIER EUROPEENS p120

SECTION I- LE REGISTRE BIS DE LA NORVEGE p120

I- CONDITIONS D'IMMATRICULATION DES NAVIRES p 121
II- RESPECT DES CONVENTIONS INTERNATIONALES p 122
III- REGIME FISCAL p 122
IV- EQUIPAGE p122
V- FISCALITE p 123
VI- CONTROLE DE L'ETAT DU PAVILLON p 124
VII- AVANTAGES ET INCONVENIENTS p 124

SECTION II – DANEMARK : REGISTRE BIS OU REGISTRE PAPIER p 125

I- CONDITIONS D'IMMATRICULATION p 125
II- REGIME FISCAL p 126
III- EQUIPAGE p 127
IV- AVANTAGES p 128
V- INCONVENIENTS p 129

SECTION III – LE REGISTRE BIS OU REGISTRE PAPIER ITALIEN p 129

I- CONDITIONS D'IMMATRICULATION p 130
II- REGIME FISCAL p 130
III- EQUIPAGE p 134

SECTION IV – LE REGISTRE BIS ALLEMAND p131

I- HISTORIQUE p 131
II- LEGISLATION p 132
III- CONDITIONS D'IMMATRICULATION p 133
IV- FISCALITE p 133
V- PROBLEME JURIDIQUE POSE PAR CE SECOND REGISTRE p 133
VI- EQUIPAGE p 136
VII- EFFETS POSITIFS p 136
VIII- INCONVENIENTS p 137

SECTION V- LE REGISTRE BIS OU REGISTRE PAPIER FINLANDAIS p 139

I- CONDITIONS D'IMMATRICULATION p139
II- EQUIPAGE p 139
III- FISCALITE p 139
IV- AVANTAGES p 139
V- INCONVENIENTS p 140

SECTION VI – LE REGISTRE BIS OU REGISTRE PAPIER DE LA SUEDE p 140

SECTION VII – LE REGISTRE BIS OU REGISTRE PAPIER DE LA RUSSIE p 141

CHAPITRE III – LE PROJET EUROS : VERS UN « PAVILLON DOUZE ETOILES » p 142

CONCLUSION p 146

TABLE DES ANNEXES p 149

ANNEXES p 151

BIOGRAPHIE p 203

TABLE DES MATIERES p 207