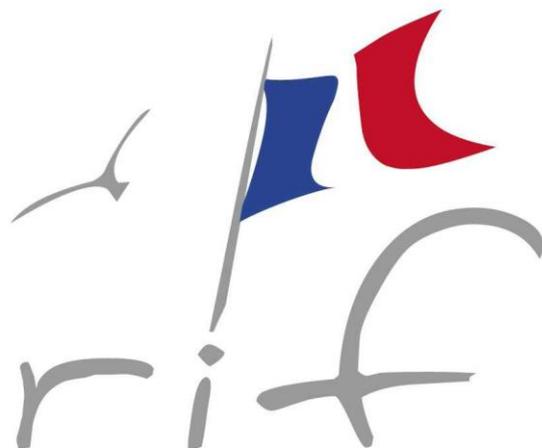


UNIVERSITE DE DROIT, D'ECONOMIE ET DES SCIENCES
D'AIX-MARSEILLE

FACULTE DE DROIT ET DE SCIENCE POLITIQUE D'AIX-MARSEILLE

Centre de Droit Maritime et des Transports



*REGISTRE INTERNATIONAL FRANÇAIS
FRENCH INTERNATIONAL REGISTER*

Le Registre International Français

Mémoire de Master 2 professionnel Droit Maritime et des
Transports

Présenté par M. Paul Meffre

Sous la direction de Maître Christian SCAPEL
Année universitaire 2013-2014

Remerciements

Je tiens à remercier tout particulièrement les Professeurs Christian Scapel, Pierre Bonassies et Cyril Bloch pour leurs enseignements et leur engagement durant mon année de Master II à l'Université d' Aix-Marseille.

Je remercie également Marjorie Vial, dont le dévouement et la gentillesse ont permis de rendre cette année encore plus agréable.

Je tiens aussi à remercier mon maitre de stage, Me Guillaume Tarin dont la disponibilité et les conseils m'ont conforté dans mes choix.

J'ai enfin une pensée pour mes parents pour leur patience dans la relecture de ce mémoire.



SOMMAIRE

<u>INTRODUCTION</u>	4
<u>PARTIE I : DE L'ANATOMIE DU RIF</u>	15
<u>Chapitre introductif : la Flotte sous RIF</u>	15
<u>Titre I : la création du RIF</u>	21
<u>Chapitre 1 : Loi sur le RIF</u>	21
<u>Chapitre 2 : Le régime du RIF</u>	28
<u>Titre II : Particularisme français du RIF</u>	34
<u>Chapitre 1 : Impact social du RIF</u>	34
<u>Chapitre 2 : Des dispositifs artificiels à réformer : le GIE fiscal et la loi de 1992</u>	42
<u>PARTIE II : LE RIF FACE A LA CONCURRENCE</u>	46
<u>Chapitre introductif : Le registre des TAAF</u>	46
<u>Titre I : Les registres Bis Français hors RIF</u>	51
<u>Chapitre 1 : le registre de Wallis et Futuna</u>	52
<u>Chapitre 2 : Le registre de la Nouvelle-Calédonie</u>	54
<u>Chapitre 3 : le registre de la Polynésie Française</u>	55
<u>Titre II : Registres Bis en Europe</u>	57
<u>Chapitre 1 : Le registre bis Britannique</u>	57
<u>Chapitre 2 : Pavillon Bis Espagnol : le registre des Canaries</u>	61
<u>Chapitre 3 : Registre bis des Pays-Bas : les Antilles Néerlandaises</u>	63
<u>Chapitre 4 : Le pavillon Luxembourgeois</u>	64
<u>Chapitre 5 : Le registre bis Danois</u>	65
<u>Chapitre 6 : le registre bis allemand</u>	67
<u>Chapitre 7 : Le pavillon Européen, l'échec du pavillon douze étoiles</u>	69
<u>PARTIE III : REFORME DU REGISTRE RIF</u>	71
<u>Chapitre Introductif : Prise de conscience d'une réforme du RIF</u>	71
<u>Chapitre 1 : Action budgétaire</u>	72
<u>Chapitre 2 : Action administrative</u>	74
<u>Chapitre 3 : Action internationale</u>	76
<u>Bibliographie</u>	79
<u>TABLE DES MATIERES</u>	81

Introduction

En France, une loi du 24 mars 2005 a créé le Registre International français (RIF), qui permet à un armateur de faire battre pavillon français à son navire tout en bénéficiant de conditions plus avantageuses que l'immatriculation française de droit commun.

Section 1 : L'importance d'un pavillon français fort

La France avec ses 10.000 kilomètres de littoral dispose d'une Zone Économique Exclusive (ZEE) de plus de 10,2 millions de km², la deuxième au monde après les États-Unis. Or, une flotte puissante est un levier incomparable pour maîtriser son commerce extérieur et sécuriser ses approvisionnements stratégiques, les blocus continentaux sous Napoléon 1^{er} ou durant les deux guerres mondiales en témoignent. Un peuple commerçant et insulaire comme les britanniques l'a compris très tôt et a marqué l'histoire par la puissance de sa flotte de commerce qui restait jusqu'à la fin de la 2nd guerre mondiale la plus importante flotte de commerce du monde. Peuple de terriens, la France sans jamais être devenue une puissance insignifiante, s'est détournée depuis longtemps de sa flotte de commerce. Celle-ci ne représentait que 0,4% du tonnage mondial, talonnée par Antigua et Barbuda. La France ne représentait que la 7^{ème} flotte européenne, loin derrière la Grèce et la Norvège avec respectivement 1.160 et 1.108 navires. Alors que dans le même temps, 40% de la flotte détenue par des intérêts français naviguait sous des pavillons tiers. Ainsi seulement 5% de la flotte, et un quart des navires en propriété de la CMA-CGM battent pavillon français. De ce fait la France n'a pas la représentativité qu'elle mérite dans les grandes organisations maritimes internationales : IMO (*international Maritime Organisation*) dont les droits de vote sont distribués proportionnellement à la flotte, mais aussi dans une moindre mesure à la CNUCED ou la FAO.

Le tiers de la flotte mondiale navigue sous les pavillons du Libéria et de Panama alors que ce sont la Grèce et le Japon, les deux premiers États armatoriaux qui contrôlent un tiers de la flotte mondiale. Pourtant il y a qu'un seul port en eaux profondes au Libéria, peu de marins et guère de trafics. Dans les trente premier pavillons ou registres utilisés par la marine marchande en 2012, neuf d'entre eux sont accordé par des États complaisance et six sont des registres bis. Ce recours à des pavillons de complaisance s'inscrit dans une logique de Law Shopping contre laquelle la création du Registre International Français(RIF) a tenté de lutter. Ce Registre International Français a vu le

jour en 2005 après près de deux ans de discussions parlementaire pour prendre la relève du registre des terres australes et antarctiques françaises, au régime éminemment confus.

À son apogée dans les années soixante, la flotte française comptait 45.000 marins pour 800 navires, dont le France et le plus gros pétrolier du monde le Pierre Guillaumat avec 550.000 de tonnes de port en lourd. Comparé à la situation actuelle, la baisse est pourtant à relativiser car la décréus du tonnage a été moins forte et la baisse du nombre de marins s'explique aussi par l'automatisation constante des navires. Par essence confronté à la mondialisation le transport maritime français a vu l'apparition des pavillons de complaisances contribuant au déclin de la flotte national, le nombre d'europeén par navire ayant baissé de 25% entre 1970 et 1990. Le rapport Richemont qui a abouti à la création du RIF n'avait pas manqué de souligner qu'un équipage français était 2,5 fois plus onéreux qu'un équipage naviguant sur le même navire mais battant pavillon de Hong-Kong. Ce déclin s'est aussi traduit par la fermeture de chantiers navals, incapable de lutter avec l'essor des chantiers asiatiques sur des navires à faible valeur ajoutée

Le 2 avril 2013, l'assemblée générale d'Armateur de France par la voix de son président Raymond Vidil s'est inquiétée publiquement de l'environnement dégradé dans lequel évoluait le pavillon français et les armateur français, ce qui s'est traduit par une baisse des effectifs de 300 marins nationaux. Armateur de France avait alors demandé « *de l'audace* » au gouvernement en avançant spécifiquement trois axes de réformes, au premier rang desquelles la lutte contre la piraterie. Ainsi un quart des demandes de protection des navires français n'a pas pu en 2012 être assuré par la marine nationale, faute de moyens ; or de plus en plus d'État autorisent désormais l'embarquement de sociétés privées de protection, ce qui nuit à la compétitivité du pavillon français. Les armateurs français ont aussi demandé une réforme de la loi de 1992 sur les approvisionnements pétroliers et une évaluation du registre international français. Le gouvernement d'alors, dirigé par Jean-Marc Ayrault, s'est efforcé de répondre à ces attentes : une loi autorisant l'embarquement de gardes armés privés a été votée. Les discussions sur la réforme de la loi de 1992 sur les approvisionnements pétroliers sont en cours et le Registre International Français a fait l'objet d'un rapport parlementaire rendu par le député des français de l'étranger : Arnaud Leroy. Mais un pavillon déjà beaucoup plus compétitif que le RIF : le *Red Ensign* Britannique avait autorisé ces gardes armés depuis déjà 4 ans.

Section 2 : Registre et pavillon

La nationalité d'un navire est définie par son pavillon. Tout État n'a qu'un seul pavillon, représentant sa souveraineté. Ce pavillon peut être attribué par des règles différentes selon les différents registres qui le composent. Différents régimes juridiques peuvent être appliqués selon le registre choisi. Par abus de langage on parle souvent du pavillon des Kerguelen ou du pavillon de Wallis et Futuna alors qu'il s'agit des registres des Kerguelen et du registre de Wallis et Futuna les deux faisant partie des six registres rassemblés au sein du pavillon français. Ainsi le pavillon Panaméen n'est constitué que d'un seul registre alors que le *Red Ensign* britannique comporte treize registres. La détermination des règles d'attribution du pavillon est laissée à la direction de chaque État. En effet la convention des Nations-unies sur le droit de la mer signée à Montego Bay en 1982 dispose à son article 91 que : « *chaque État fixe les conditions auxquelles il soumet l'attribution de sa nationalité aux navires, les conditions d'immatriculation des navires sur son territoire et les conditions requises pour qu'ils aient le droit de battre son pavillon* ». Les pavillons qui disposent de plusieurs registres ont souvent en leur sein un premier registre, aussi appelé registre métropolitain pour le différencier des registres des dépendances d'outre-mer. Ce premier registre garantit généralement de meilleurs niveaux de salaires, de protection sociale, de formation et de sécurité que les autres registres du pavillon, même si par exemple le registre unique Panaméen est l'un des plus flexibles du monde. Aux côtés de ce registre existent, au sein des pavillons, des registres annexes appelés registre bis. Il en existe de deux sortes : le registre bis territorial et le registre bis international. Le registre bis territorial est institué par un État qui va faire immatriculer des navires dans une de ses dépendances qui dispose d'une législation dérogatoire vis à vis de celle de l'ensemble du territoire. Ceci permet ainsi aux navires qui y sont immatriculés de bénéficier de conditions plus avantageuses, par exemple, les navires immatriculés à Mata-Utu à Wallis appliquent à leur bord le code du travail d'outre-mer et non le code du travail maritime, plus rigoureux. Ces registres bis sont souvent implantés sur des territoires qui disposent d'une autonomie plus ou moins large vis-à-vis de la métropole : les dominions pour le Royaume Unis, Wallis et Futuna pour la France¹. Pourtant la compétence d'immatriculation ne doit pas être obligatoirement transférée à la collectivité de ce territoire, ainsi l'immatriculation à l'île de Man, si elle est effectuée à Douglas la capitale, reste gérée depuis la métropole à Cardiff. À côté de ces registres bis territoriaux, existent des registres bis internationaux : il s'agit d'un registre bis créé par un État en dehors de tout rattachement territorial. Ce registre bis international est

¹ Mais aussi, entre autre, Madère pour le Portugal, les Canaries pour l'Espagne, les Antilles néerlandaises pour les Pays-Bas.

caractérisé par une consécration d'une part d'extraterritorialité sur le navire², permettant ainsi une application de la loi des parties ou de la loi du pays du marin par exemple. Ce qui explique pourquoi sur le registre bis international est au contraire du 1^{er} registre et des registres bis territoriaux caractérisé par un lien beaucoup plus ténu entre l'État du pavillon et les intérêts économiques contrôlant le navire. Ces registres se rapprochent plus de la notion de pavillon de complaisance, aussi appelé pudiquement pavillon de libre immatriculation. Ce choix du registre bis international a notamment été fait par la Norvège (NISR), le Danemark (DISR), l'Italie (RII) ou la France (RIF). Exception notable : les États-Unis, pays de chargeurs plus que de transporteurs, où la majeure partie de la flotte affectée au cabotage national navigue sous pavillon américain en raison d'un protectionnisme très rigoureux. Tandis que la flotte exposée à la concurrence sur les lignes internationales bat pavillon des îles Marshall. Ce pavillon des îles Marshall continue d'être utilisé comme un registre bis territorial par les armateurs américains bien que cet État soit formellement indépendant des États-Unis depuis sa reconnaissance par l'ONU en 1990. Le cas des États-Unis a souvent été montré par les armateurs français comme un modèle, sans pour autant que cette stratégie ait fait ses preuves, notamment en matière d'emploi.

Section 3 : Le lien entre le navire et son pavillon

Parmi les dix premiers pavillons mondiaux, six sont considérés comme de libre immatriculation : Panama, Liberia, Bahamas, îles Marshall, Malte et Chypre. Mais la nationalité du propriétaire réel de ces navires est très généralement souvent différente du pavillon du navire, à titre d'exemple la Grèce contrôle près de la moitié des navires battant pavillon de sa voisine Chypriote.

L'immatriculation du navire est une procédure impliquant des enjeux politique et économiques pour l'État qui accorde son pavillon, ce pavillon établit un lien de droit entre le navire et l'état. Celui-ci accorde sa protection au navire qui en contrepartie se soumet à l'impôt, mais l'intérêt pour l'état d'une flotte importante va bien au-delà : levier de créations d'emploi, contrôle de son commerce extérieur, représentativité dans les institutions internationales. La convention de Montego Bay de 1982, entrée en vigueur en 1994, dispose à son article 91§2 « *qu'il doit exister un lien substantiel entre l'État [du pavillon] et le navire* ». L'article 94 de la même convention détaille en partie les aspects de ce lien substantiel : l'État du pavillon doit pouvoir « *exercer effectivement sa juridiction et son contrôle dans les domaines techniques, administratif*

² Note de synthèse n°110 de l'ISEMAR, décembre 2008 : « *pavillon marchand et influence internationale* »

et social ». Une grande partie de la doctrine estime qu'il faudrait rajouter à ce lien Navire/État du pavillon un volet économique mais sans que la pratique aille dans ce sens. En définitive, la notion de lien entre l'état et le navire n'est pas explicite, ce qui est souvent le cas des textes internationaux fruits d'un long compromis. Pourtant ni la jurisprudence ni la pratique ne sont risquées à donner une définition plus claire de ce lien Navire/État du pavillon, sûrement parce que beaucoup de pays et d'armateurs n'avaient aucun intérêt à ce que cette définition soit plus claire. Il semble que le droit international ait été ici tenu en échec par les intérêts économiques.

Essai de classification et de qualification des registres selon trois critères

		1 ^{er} registre	Registre bis territorial	Registre bis international
Lien Etat du pavillon/capital	Fort	X	X	X
	Faible	X libre imm.		
Normes sociales	Fort	X	X	X
	Faible	X compl.		X compl.
Normes de sécurité	Fort	X	X	X
	Faible	X compl.		

X libre imm ou X compl. signifie qualifié de libre immatriculation ou qualifié de complaisance. Source : ISEMAR 2008.

Mais formellement, il existe une différence entre les registres de *libre immatriculation* et registre de *complaisance*. Les États de libre immatriculation offriront des procédures et des exigences très souples pour l'immatriculation d'un navire sans pour autant que ces États soient laxistes en matière de sécurité et de normes sociales (sans que leurs exigences ne soit jamais les plus élevées) c'est par exemple le cas du Luxembourg. Un pavillon de complaisance permettra à un armateur de bénéficier d'un État peu regardant quant à l'application de ses propres normes mais aussi d'une opacité sur l'identité réelle du propriétaire du navire, c'est pourquoi les pavillons de complaisance sont souvent situés dans des territoires considérés comme des paradis fiscaux, comme le Vanuatu.

Section 4 : Les pavillons de complaisance.

Selon le rapport de Mr. Le député Fromentin devant la commission du développement durable sur le projet de loi de finance 2014, 53% du port en lourd mondial naviguait sous des pavillons communément classés comme pavillon de complaisance. Et près de 71% du port en lourd selon le rapport 2012 de la CNUCED était détenu par des intérêts tiers au pavillon du navire.

L'extrême majorité des pavillons de complaisance, aussi appelés pudiquement « *pavillon de nécessité* » ont en commun d'appliquer à leur navires une imposition plutôt légère. Cs pavillons de complaisance sont apparus au gré des indépendances nouvelles acquises (comme les Bahamas) ou de la libéralisation de certains États (exemple des anciens satellites de l'URSS). Pourtant la complaisance peut être définie de deux manières : d'une part la *complaisance administrative* qui est pratiquée par un État qui ne peut pas ou ne veut pas disposer d'une administration maritime digne de ce nom. C'est la libre immatriculation (ex : Malte) qui permet un enregistrement rapide voire opaque du navire. Cette complaisance administrative peut très bien exister pour un 1^{er} registre national. Cette pratique ne signifie pas pour autant que les navires seront sous normés, l'administration de l'État du pavillon pouvant déléguer ses obligations d'inspection à des sociétés de classification très rigoureuses. Mais d'autre part, il existe une *complaisance économique*, l'Etat du pavillon laissant alors à l'armateur une très grande liberté, voire un certain laxisme soit dans la formulation des normes sociales et sécuritaires ou dans le contrôle de celles-ci. Ce qui est particulièrement gênant quand on se souvient que l'Etat du pavillon détient le monopole en matière de police et de sureté d'un navire évoluant en haute mer. Ici encore cette complaisance économique peut être observée aussi bien dans des 1^{ers} registres que dans des registres bis, cette complaisance économique implique généralement un navire sous normé et donc mal classé par le Mémorandum de Paris (Paris MoU). Mais si ces registres de *complaisance économique* sont souvent déjà des registres de libre immatriculation, ce n'est pas toujours le cas : il existe une véritable indépendance entre complaisance économique et complaisance administrative. Mais il arrive que les armateurs utilisent la liberté d'immatriculation des pavillons de complaisance économique en prévoyant des standards sociaux et sécuritaires bien plus élevés que le minimum de ce pavillon : ainsi la moitié de la flotte Japonaise est immatriculé à Panama, pourtant on ne peut remettre en cause la réputation des grands armateurs Nippons comme NYK ou Mitsuki OSK Line. De plus, aucune étude sérieuse n'a démontré un lien probant entre accidentologie et pavillon de complaisance. Les incidents sont certes plus nombreux sur des navires battant pavillon de complaisance mais ceux-ci représentent une grande partie de la flotte mondiale. Même si dans une grande majorité des cas, c'est bien l'état du navire ou une erreur humaine qui est en cause, ce qu'un pavillon plus regardant est en principe sensé mieux prévenir. Pour lutter contre ces pavillons de complaisances les puissances maritimes historiques ont agi par deux moyens, le premier étant les aides fiscales (taxe au tonnage forfaitaire, GIE Fiscal). Le second moyen étant la création des registres bis qui fiscalement et socialement se rapprochent des pavillons de complaisance, mais qui en revanche ne font aucun compromis sur le respect de la sécurité. Mais ces mêmes puissances maritimes historiques ont aussi repris en main certaines réglementations.

Cette reprise en main s'est manifesté d'une part en imposant des mesures unilatérales telles que l'*Oil Pollution Act* pris aux États-Unis sur l'interdiction des pétroliers à simple coque et repris par l'UE dix ans plus tard dans les « *paquets Erika* ». D'autre part ces États ont organisé le contrôle des navires par l'état du port, conformément au *Memorandum of Understanding* de 1982. Cette intrusion dans le contrôle de la flotte d'un État souverain a été justifiée par des préoccupations sécuritaires et environnementales (aidée en cela par les catastrophes du Prestige et de l'Erika) mais de plus en plus par des préoccupations de sûreté (illustré par le code ISPS dans la lignée des attentats du 11 septembre 2001). C'est aussi une opportunité pour les États côtiers de peser sur le transport maritime mondial et de reprendre un certain nombre de prérogatives perdues suite à l'affaiblissement de leurs flottes. Enfin, ces contrôles de l'État du port ont pour but de contraindre peu à peu les pavillons de complaisance à une plus grande rigueur quant au contrôle de leur flotte car ces pavillon de complaisance économique, listés par le *Mémorandum de Paris* (liste noire), sont plus souvent contrôlés et pénalisés que les autres navires dans les ports européens. L'accès aux ports du Paris MoU peut aussi leur être refusé en fonction du navire (ex : les navires battant pavillon Bolivien et ayant déjà fait l'objet de manquement grave). Mais l'arme ultime pour la préservation du premier registre national reste l'obligation d'immatriculation : ainsi la France oblige l'immatriculation au 1^{er} registre des ferries (sous réserve du maintien de la concurrence européenne) et la *Jones Act* réserve le cabotage domestique américain aux navires immatriculés sous pavillon américain.

Le modèle libéral du choix des pavillons reste donc opaque et avant tout régulé par la « *main invisible du marché* » plutôt que par le droit international.

Section 5 : État du marché mondial

Dans le domaine des transports maritime, l'ajustement entre l'offre et la demande n'arrive quasiment jamais à se stabiliser. En effet, les navires sont des capitaux difficilement substituables : ils prennent un certain temps à être construits, leur amortissement est assez long et leur immobilisation coûte des fortunes. Enfin, fondamentalement, le service du transport ne peut être stocké. Les seules marges de manœuvres sont l'ajustement de la vitesse (appelé « *slow steaming* ») mais de façon marginale de sorte que le mode de régulation le plus courant reste la sortie du registre et le désarmement.

Le marché actuel, dont le redressement par rapport aux années noires de 2009-2010 est indéniable, reste en surcapacité. Les principaux marchés touchés sont les lignes

régulières, largement impactées par le ralentissement de la croissance mondiale. Les taux de fret restant bas, les armateurs ont dû s'adapter : ils font désormais opérer sur les lignes régulières et au premier plan desquelles les lignes Asie-Europe, des porte-conteneurs de très grande capacité (18.500 EVP pour les plus imposants). Parallèlement, les trois plus importants transporteurs mondiaux (AP Moller, MSC et CMA-CGM) ont annoncé la mise en commun de certains de leurs moyens pour optimiser l'exploitation de leurs navires. Or ces deux leviers d'ajustement pour les armateurs se font avant tout au détriment de leur flotte, qui reste alors en surcapacité. Concernant les marchés du tramping sec et du vrac liquide (au contraire du vrac sec qui se porte mieux car porté par les minéraliers) la situation est encore plus tendue car ces deux marchés sont fortement conjoncturels et les taux de fret y sont encore plus volatiles de plus, le vrac liquide doit en plus affronter la substitution de la demande de produits raffinés à celle de pétrole brut. Or la régulation par le nombre de navires armés est un désavantage pour des structures d'immatriculation rigide, au premier plan desquelles la France, alors que la qualité de sa flotte pétrolière devrait être un atout dans un contexte de prévention accrue des risques écologiques.

Principe de non-discrimination communautaire oblige, la France ne peut plus prévoir des réservations de trafics. Les dispositions dont elle s'était dotée pour contrer la concurrence internationale sont maintenant inopposables ni aux navires battant pavillon d'un État membre de l'Union Européenne ni aux gens de mer ressortissant de l'UE/EEE. Mais les États membres de l'UE n'ont pas un même niveau social et certains registres européens ont même des corpus législatif et normatif frisant avec les pavillons de complaisance. Même s'il est permis à un État membre de prévoir sur une desserte nationale un niveau d'exigence supérieur à celui prévu au sein de l'Union, tant que ce niveau d'exigence peut être atteint par un autre prestataire installé dans l'Union.

Section 6 : Le choix du pavillon

Le choix du pavillon n'est pas uniquement un droit, c'est aussi une obligation, ainsi en France un décret du 19 août 1929 oblige les navires à arborer dans les eaux françaises leur pavillon au mât d'artimon du navire. Un navire qui ne fait apparaître aucun pavillon en haute mer est alors considéré comme un navire susceptible de prise.

Plusieurs critères vont inciter un armateur à choisir tel ou tel registre pour ses navires, parmi ces critères on retrouve au premier plan la sécurité du navire, son financement, la fiscalité, et les normes d'équipage. Le critère de la sécurité du navire sera fonction

du classement du pavillon fait par des institutions comme le Mémorandum de Paris (avec des listes blanche, grise ou noir), le Mémorandum de Tokyo ou même l'*US Coast Guard*. La fiscalité des pavillons dit « *de libre immatriculation* », plus communément appelé pavillon de complaisance, n'apporte qu'un intérêt très relatif concernant le financement des navires, bien que la fiscalité y soit plus intéressante que beaucoup de registres nationaux. Ces registres de complaisances fixent des contraintes fiscales très avantageuses par rapport aux pavillons historiques, par exemple pour un navire d'une jauge de 44.000 UMS, le droit d'entrée du pavillon des îles Marshall est de 15.000 US dollars pour un droit annuel de 10.420 US dollars. En France, l'armateur du même navire devra payer un droit annuel de navigation de 27.000 dollars³ pour une inscription au 1^{er} registre.

Le choix du pavillon et donc de la fiscalité applicable peut aussi donner lieu à des options : le choix d'un passage à une taxe au tonnage, forfaitaire permet une prévisibilité de l'imposition due mais fait aussi perdre de l'intérêt à la pratique des variations d'amortissements (cf. infra). Ainsi, la durée d'immobilisation du navire et son amortissement seront calculés en fonction de l'intérêt économique de l'armateur (qui voudra alors se rapprocher au plus près de la valeur réelle du navire) et non plus en fonction de l'intérêt fiscal qu'il peut en tirer.

Un facteur d'attraction supplémentaire apparaît lorsque le pays d'immatriculation accorde à l'entreprise maritime qui en a fait la demande un *rulling* c'est-à-dire une règle fiscale applicable rendue par l'administration fiscale, or cette administration s'engage ensuite à ne pas revenir, pendant une période donnée, sur cette règle lors d'une vérification. Cette pratique est très courante dans les territoires d'immatriculation du *Red Ensign* (dont l'île de Man, Gibraltar, Sainte-Hélène), en France cette procédure existe aussi : il s'agit du rescrit fiscal mais qui est beaucoup moins flexible et avantageux.

Mais c'est surtout le critère des normes d'équipages qui est prépondérant. Or un des principaux handicaps du pavillon français, 1^{er} registre et RIF confondus, est la rigueur de ses normes sociales et notamment de ses conventions collectives. Ainsi Technip, société de service pétrolier offshore, a refusé d'immatriculer ses navires au RIF tant que n'était pas possible une organisation du travail en 2 fois 12 heures à la place des 3 fois 8 heures autorisée par le RIF. Même si dans ce domaine, beaucoup de pavillons peu regardant laissent s'appliquer le choix des parties avec un plancher social minimum aligné sur les standards OIT (sur le temps de travail, le salaire, les conditions de vie). Mais il arrive que des pavillons refusent même l'application de ce plancher minimum, comme la Chine. Au contraire, le choix de certains pavillons plus protecteurs socialement permet aux armateurs d'en tirer un intérêt vis-à-vis de leur image, de plus l'*International Transport Worker Federation* (ITF), principale organisation syndicale

³ La revue maritime n°469

internationale de marins délivre un *blue certificate* qui permet d'éviter une inspection systématique de l'administration maritime dans certains ports (en Europe du nord et en Australie notamment). Mais l'immatriculation dans des pays aux normes sociales élevées et aux salaires importants est aussi source de conflits du travail plus forts : seuls des salariés aux revenus élevés seront enclins à faire durer un conflit (grève, blocage du navire).

Enfin, un dernier critère peut paraître plus anecdotique mais il est regardé avec de plus en plus d'intérêt par les armateurs : c'est celui de la sûreté : Si l'Etat du pavillon se doit d'assurer la sûreté des navires battant ses couleurs, on peut penser que les armateurs auront tout intérêt à immatriculer leurs navires dans des États avec des forces militaires permettant une réaction rapide et efficace sur toutes les mers du globe. Les armateurs seront donc enclins à immatriculer leurs navires aux États-Unis ou en Europe de l'Ouest pour dissuader d'éventuels assaillants : pirates du golfe de Guinée ou du détroit de Malacca etc... Pourtant ce n'est pas le cas, la logique de rentabilité assurée l'emportant sur l'hypothétique menace concernant la sûreté. De plus, les actes de piraterie récents du golfe d'Aden ont démontré que le pavillon n'était pas une dissuasion efficace malgré le sort réservé aux pirates qui ont détourné le Ponant (6 pirates emprisonnés en France) ou encore l'Alabama Maersk (4 pirates abattus). De plus, un navire battant pavillon des États-Unis sera plus facilement la cible d'une attaque terroriste que le même navire battant pavillon des îles Marshall (utilisé comme registre bis des Etats-Unis) et appartenant aux mêmes intérêts⁴.

Les dix premiers pavillons d'immatriculation en 2007 (en millions de tpl) et la nationalité réelle des navires

	M tpl	Nationalité réelle des navires
Panama	252,5	Japon 54%, Chine 9%, Grèce 9%
Liberia	117,5	Allemagne 32%, Grèce 20%, Russie 7%
Grèce	61,3	
Bahamas	59,7	Grèce 23%, Canada 14%, Norvège 12%
Marshall	59,6	Grèce 27%, USA 20%, Allemagne 20%
Hong Kong	59,2	
Singapour	55,5	
Malte	45,2	Grèce 57%, Iran 12%, Turquie 8%
Chine	37,1	
Chypre	29,4	Grèce 50%, Allemagne 17%, Chypre 10%
Corée du Sud	21,1	
Total top 10	798,1	
Autres pays	319,7	
Total général	1117,8	

Source : ISL

⁴ Voir notamment le cas de l'attaque du pétrolier français Limburg en 2002

Mais le choix du pavillon n'est pas toujours un choix rationnel s'appuyant sur les critères énoncés ci-dessus. En témoigne l'immatriculation de plusieurs pétroliers sous pavillon français pour respecter les dispositions de la loi de 1992 sur les produits pétroliers. Un armateur peut aussi faire le choix d'immatriculer ses navires hors de registres considérés comme pavillon de complaisance pour assurer un positionnement marketing vis-à-vis de ses clients, c'est notamment le cas de la Compagnie du Ponant, premier croisiériste Français ou pour l'immatriculation au RIF du Jules Verne, navire amiral de la CMA-CGM. Enfin certaines compagnies reçoivent leurs instructions d'immatriculation directement de leurs actionnaires. Ainsi les méthaniers de la classe *Provalys* commandés par Gaz de France en 2006, société encore majoritairement détenue par l'État, ont été immatriculés fort logiquement en France, en plus d'avoir été commandés d'autorité au chantier de l'Atlantique.

Partie I : De l'anatomie du

RIF

Chapitre introductif : la Flotte sous RIF

Section 1 : Nombre de navires inscrits

Si le Registre International Français été officiellement créé le 3 mai 2005, le premier navire immatriculé au RIF le fut le 10 mars 2006 par le groupe Bourbon Surf. Il s'agissait d'un navire de transport pour personnel de plate-forme pétrolière : le Surfer 3221, jaugeant 201 UMS. La principale motivation de cette immatriculation était le statut avantageux du RIF par rapport au flou juridique que constituait le pavillon TAAF⁵. Cette première immatriculation reflète une des lacunes du RIF : la majorité du registre est constituée de petites unités alors que les grosses unités détenues par des intérêts français restent immatriculées sous des pavillons tiers. Ainsi en 2008, La flotte sous pavillon français s'élève à seulement 5,7 millions de tonnes de port en lourd alors que le total de la flotte contrôlée par des intérêts français est de 7,5 millions de tonnes de port en lourd⁶. Quant à Bourbon, gros pourvoyeur du RIF avec 184 (petits) navires, le groupe possède tout de même 28 navires battant pavillon de Saint-Vincent les Grenadines et 22 sous pavillon Mexicain.

Au 1^{er} janvier 2014, la flotte sous RIF totalisait 284 navires pour 4.641.852 UMS. La répartition étant de⁷ :

- 82 navires de la flotte commerce (de plus de 100 UMS) pour 4.366.734 UMS
- 202 navires de la flotte de service pour 275.118 UMS dont 101 navires de plus de 100 UMS et 27 navires de plaisance professionnelle.

⁵ Mer et Marine, brève du 20 mars 2006

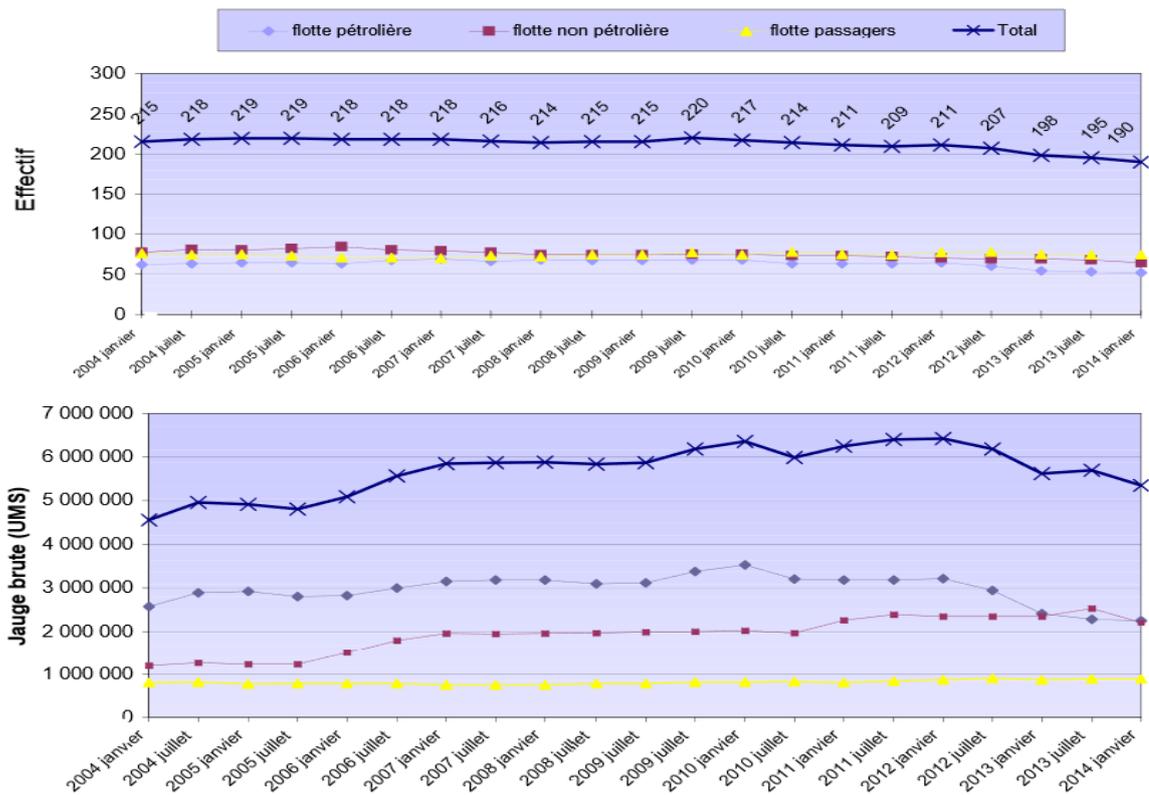
⁶ Sources : DTMRF et ISL

⁷ Sources : Direction Générale des infrastructures, des transports et de la Mer du ministère de l'écologie, des transports et du développement durable.

Sur ces 284 navires, 88 étaient auparavant immatriculés aux TAAF, 15 proviennent du 1^{er} registre et 181 sont entrés directement au RIF. 289 navires étaient immatriculés sous RIF au 1^{er} janvier 2013, le plus haut historique étant atteint au 1^{er} janvier 2012 avec 300 navires enregistrés. À noter que la fermeture au long-court du registre des Terres Australes et Antarctiques Française en 2007 ne s'est pas traduite par un pic d'affluence vers le registre international français. Ainsi en 2014, le plus gros armateur français, la CMA-CGM ne compte que 22 de ses porte-conteneurs enregistré au RIF à comparer avec l'ensemble de sa flotte soit 370 navires.

Au plus fort de la crise en 2009-2010, les armateurs ont réduit le nombre de navires inscrit au RIF, en effet le climat des affaires restait très fragile et l'entrée en vigueur de l'annexe VI de la convention Marpol faisait peser une pression encore plus importante sur leurs marges. Pourtant dans le même temps le secteur des transports maritimes disposait d'une aide aux entreprise de près de 70 millions d'euros, mais la flotte sous RIF continuait de décroître de 10% en jauge. C'est au même moment que ce sont arrêtés nombre de GIE fiscaux (cf. infra) dont avaient bénéficié les armateurs jusqu'au milieu des années 2000 et qui imposaient une immatriculation au pavillon français. En 2004 ces GIE fiscaux ont été considérés comme une aide d'état illégale par la commission Européenne et ont donc été abandonnés par les armateurs. Mais la nouvelle mouture du GIE fiscal apparu en 2007, euro-compatible, était beaucoup moins avantageuse. Selon Thierry Marini, secrétaire d'état aux transports à cette époque, c'est 27 % de la flotte sous RIF qui était menacée par la fin des GIE fiscaux. L'entrée en vigueur de l'annexe VI de la convention Marpol était une autre source de préoccupation pour les armateurs. Cette annexe VI définit les émissions de soufre admissibles dans certaines zones passant de 1.5 % à 0.5 % entre 2010 et 2020, mais il est laissé à la discrétion des Etats de prévoir des taux de rejet moins élevés dans les eaux dont ils ont la souveraineté. Ce qui oblige les armateurs à utiliser du gasoil au lieu du fioul lourd, impliquant une hausse du prix du carburant. Cette incertitude quant à l'application l'annexe VI dans certaines eaux pose le problème du choix de la propulsion pour les navires (ex : passage au GNL). Par conséquent, selon Jean-Marc Roué président de *Brittany Ferries*, les entrées en flotte ont été retardées voire annulées par manque de visibilité.

ÉVOLUTION DE JANVIER 2004 À JANVIER 2014



Source : guichet unique du RIF

Illustration : le cas de l'armement Louis Dreyfus

En Mai 2014, Louis Dreyfus Armateur (LDA) a décidé de transférer en septembre 2014 l'un de ses deux *Capesize* en propriété, le Jean LD, (alors plus gros vraquier français) sous pavillon Maltais. Le navire qui était enregistré au RIF comptait sept officiers et marins français qui seront réemployés sur des navires de service, sans aucun impact sur les effectifs du groupe. Le groupe Louis-Dreyfus a indiqué que le sister-ship du Jean LD, le Pierre LD serait maintenu sous pavillon français tant que se poursuivait sa charte-partie avec MOL. L'armateur a aussi indiqué que cette immatriculation à Malte faisait partie de la stratégie de LDA qui consiste à « réserver le pavillon français à la flotte de service »⁸. Mais LDA reste un bon élève de l'emploi maritime en maintenant 16 à 17 navires sous pavillon français pendant 12 ans. Le groupe est même passé de 200 navigants français à 400, preuve que l'emploi maritime des nationaux français n'est pas uniquement liée aux nombre de navires battant pavillon tricolore. Les navires de service par exemple demandent une main d'œuvre plus qualifiée où excellent encore nombre d'officiers et marins français. En effet la totalité de la flotte de câbliers de LDA sont sous pavillon français mais bientôt plus aucun navire de charge : cinq battent pavillon des Pays-Bas, deux en Colombie et un à Panama⁹.

⁸ Le marin du 3 mars 2014

⁹ Rapport Fromentin du 10 octobre 2013

Section 2 : Relais de croissance pour les navires sous RIF

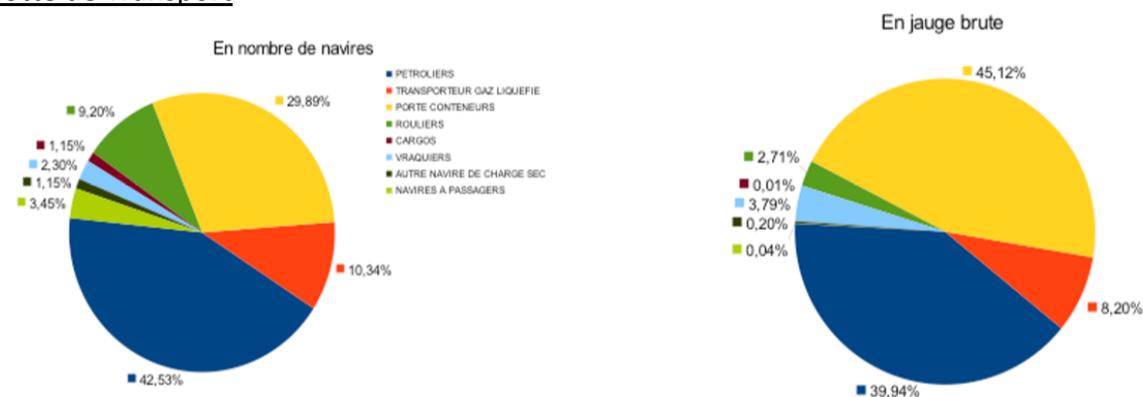
Il existe de nombreux trafics de niche dont le pavillon Français pourrait tirer parti. La France a par exemple eu pendant longtemps une place de leader dans le domaine du transport de Gaz naturel Liquéfié (GNL) avec le transport assuré par GDF et le savoir-faire des chantiers de l'Atlantique. Mais la seule demande nationale n'a pas permis de pérenniser une flotte sous pavillon français alors que la demande de GNL et de Gaz non conventionnel (Gaz de Schistes) est en pleine expansion. La France reste en dehors faute d'un choix politique favorable. Autre illustration du trafic de niche au niveau mondial mais dont la France aurait tort de se détourner : le transport de passagers. Le transport de passagers est actuellement porté par la hausse continue du secteur de la croisière. La Compagnie du Ponant, armateur Marseillais, arme des navires immatriculés à Wallis-et-Futuna qui opèrent dans le haut de gamme de ce marché. Mais le système de pavillon français est encore trop imparfait pour faire opérer des grandes unités (comme les paquebots géants de MSC ou Costa). De plus, les casinos restent interdits pour les navires immatriculés au RIF, à la différence de la grande majorité des autres registres mondiaux. Ce qui est regrettable car d'autres États membres de l'UE ont trouvé leur place sur ce marché en utilisant les possibilités offertes par leurs seconds registres (comme c'est le cas avec *Hapag-Lloyd Cruise* qui arme des navires au second registre allemand ou MSC avec certains navires sous pavillon italien). Enfin, si le trafic ferries révèle un vrai savoir-faire français, force est de constater que les armateurs nationaux passent plus de temps à vouloir limiter l'immiscion des sociétés étrangères sur leurs lignes (comme la desserte Corse/Continent) qu'à la conquête des marchés extra-domestiques (à l'exception marginale du trafic Grande-Bretagne / Espagne). Cette situation est en partie due au monopole dont disposaient les compagnies maritimes (la SNCM l'illustrant à son paroxysme) sur leurs lignes, alors que dans la plupart des autres États-membres (Danemark, Italie) la concurrence est beaucoup plus ancienne. Cette concurrence a permis une meilleure compétitivité lors de l'ouverture progressive des lignes intra-communautaires à la concurrence sous les coups de butoir du droit européen.

Un autre relais de croissance important reste le secteur des services et travaux maritimes. En effet, ce pan de l'économie maritime est très diversifié et bénéficie à plein des changements de mode de consommation énergétique (Énergie marine renouvelable, prospection pétrolière offshore) et du développement des communications (pose de câbles). Ces services requièrent des navires spécialisés avec un équipage très qualifié qui est très recherché. Historiquement, les premières immatriculations aux TAAF ont été celle des navires d'exploration et de service offshore (du groupe Bourbon notamment). La France dispose dans ce domaine de

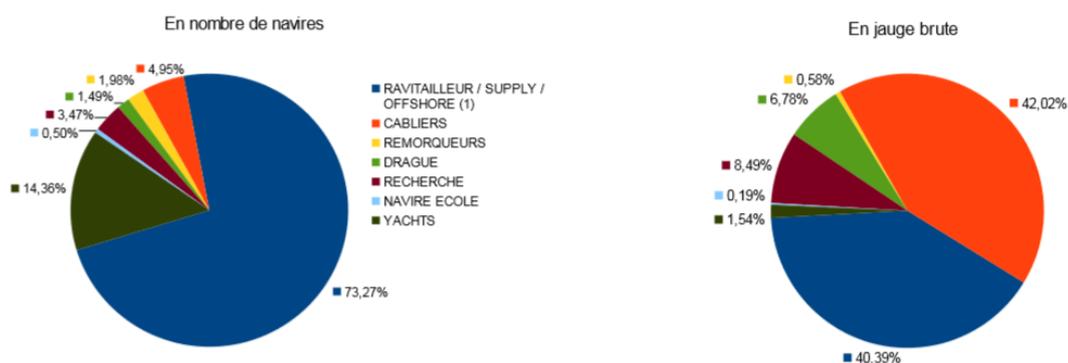
leaders mondiaux dans leurs domaines : Bourbon Offshore surf (pour l'offshore profond), Orange et Louis Dreyfus (pose de câble) et enfin Technip (travaux sous-marins), bien que cette dernière n'exploite pour le moment aucun navire sous pavillon français. Débat plus anecdotique mais qui garde un intérêt : la question de l'immatriculation des moyens de production en haute mer comme les plates-formes pétrolières, les éoliennes flottantes.

Section 3 : Répartition de la Flotte sous RIF

Flotte de Transport



Flotte de Service



Source : Guichet unique du RIF

L'observation de la flotte sous RIF doit être faite avec la prudence qui s'impose. Ainsi les services de communication de la CMA-CGM ont lourdement insisté sur l'immatriculation au RIF du navire amiral de leur flotte : le CMA-CGM « Jules Verne », d'une capacité de 16.000 EVP et baptisé en grande pompe par le président de la république à Marseille au printemps 2013. Pourtant, au même moment le CMA-CGM « Puccini » (5.700 EVP) et son sister-ship le CMA-CGM « Chopin » ont quitté le registre RIF, comme ils y étaient autorisés par la fin de leur financement par le GIE fiscal. Les

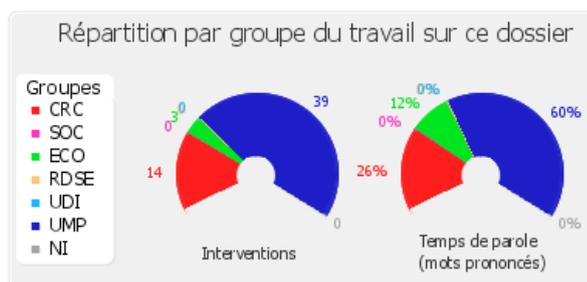
officiers et marins français qui opéraient sur ces deux navires ont été reclassés sur d'autres navires de la flotte. La CMA-CGM exploitant en tout 22 navires sous pavillon français (tous au RIF) où les navigants français sont versé en priorité. À noter qu'un accord d'entreprise entre direction et syndicats a fixé un nombre minimum de navires battant pavillon français : dix-huit¹⁰. Ce plancher permet ainsi l'employabilité des navigants français (et particulièrement pour les officiers). L'intervention du Fond de soutien industriel (FSI) décidée par le gouvernement français a permis en partie en 2010 le sauvetage de la CMA-CGM.

¹⁰ Le Marin du 11 avril 2013

Titre I : la création du RIF

Chapitre 1 : Loi sur le RIF

Section 1 : Vote du projet de loi



Source : Assemblée Nationale

Déjà en 2001, le ministre des transports de l'époque Jean-Claude Gayssot soulignait l'importance de mettre en œuvre une réforme efficace du pavillon français. 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, démontrant l'importance de l'initiative sénatoriale sur ce sujet. Le texte sur le RIF avait déjà été voté en première lecture au Sénat le 11 décembre 2003 moyennant quelques amendements et devait revenir devant les députés début 2004. Mais face à la forte contestation des syndicats de marins, son examen n'a été effectué qu'au printemps 2005, le ministre des transports François Goulard ayant confié le 21 avril 2004 à François Scemama, directeur de l'ENIM, une mission de dialogue avec les syndicats de marins et les armateurs. Le RIF prévoit un effectif minimum de marins provenant de la communauté européenne. Le taux de marins français fut justement le principal point de blocage lors de la négociation de loi sur le RIF. La loi ayant été votée le dans la nuit du 23 au 24 mars 2005, le député PCF Daniel Paul n'avait pas hésité à parler de « *triste nuit* »¹¹. Si l'opposition socialiste, Marylise le Branchu en tête avait préconisé 50% de navigants Communautaires européen le groupe communiste exigeait lui 100% de marins français à bord. Il est curieux de noter que la loi sur le RIF a fait débat même au sein du groupe UMP alors majoritaire, entre le rapporteur du projet de loi et le président de la commission des affaires économiques. Ce débat fût clos par le ministre des transports

¹¹ « *Un nouveau registre international français* » in le nouvel observateur du 25-03-2005

de l'époque, François Goulard, élu du Finistère et qui estimait que le projet de loi « *donnait les moyens d'une relance effective* » de la flotte française.

Section 2 : Constitutionnalité du RIF

L'examen de constitutionnalité par le Conseil Constitutionnel a été demandé au moyen d'une saisine par 60 députés et 60 sénateurs, de l'opposition d'alors bien évidemment. Les remarques qui suivent se basent sur les observations de Mr le Professeur Pierre Bonassies dont le commentaire de la décision n'a pas d'égal¹². Comme le souligne le Professeur Bonassies, sur les deux milles décisions rendues par le Conseil Constitutionnel, il s'agissait de la première publiée au DMF (Droit Maritime Français) eu égard non seulement à son importance pour l'avenir de la flotte française mais aussi pour sa qualité. La décision est assez longue et argumentée, le Conseil Constitutionnel alors présidé par M. Pierre Mazeaud a répondu point par point aux requérants. Ceux-ci faisant de nombreux griefs au texte, nous nous concentrerons sur les plus importants. Les requérant alléguaient en premier lieu de l'incompétence négative du législateur qui renvoyait au pouvoir réglementaire le soin de fixer le salaire minimum des marins. Ce à quoi le Conseil Constitutionnel répond que cette fixation n'est pas du domaine de la loi¹³. Sur ce point, des interrogations avaient déjà émergé lors du vote du projet de loi, la référence au SMIC français n'étant pas pertinente vis-à-vis d'un équipage international et la fixation du salaire minimum par l'ITF était impossible du fait de son statut d'association et son caractère militant en faveur des marins. C'est donc une référence aux usages au long cours vers laquelle se sont orienté les autorités françaises avec une spécificité pour certains métiers comme à l'offshore. C'est finalement l'arrêté du 30 décembre 2005 du ministre chargé de la marine marchande qui est venu fixer ce salaire minimum, qui est pour un matelot breveté de 620 US dollars par mois pour 208 heures de travail mensuel.

Beaucoup plus importante est l'interprétation du texte faite par le Conseil Constitutionnel de l'article 2 de la loi qui prévoyait qu'un décret déterminerait le port d'attache des navires dans le cadre du guichet unique du RIF. Les requérants estimaient que la détermination de ce port d'attache permettrait l'application du code du travail d'outre mer (dans le cas d'une immatriculation à Mata-Utu par exemple) qui dérogerait au droit commun fixé par le code du travail maritime d'alors. Pour éviter une tel conséquence, les requérant estimaient qu'il s'agissait ici aussi d'une

¹² Conseil Constitutionnel D.C du 28 avril 2005, obs. P. Bonassies DMF 2005 p.660

¹³ Voir aussi : Conseil Constitutionnel 143-DC, 30 juillet 1982 « *blocage des prix et des revenus* »

incompétence négative et qu'était violé en plus le principe d'intelligibilité de la loi. Les sages de la rue Montpensier ont estimé que cet article était conforme à la constitution, dans le sens où selon eux cette disposition n'a pas pour effet de déroger à l'application du code du travail maritime à partir du moment où rien n'était spécifié pour les marins résidant en France. Mais selon le Professeur Bonassies, l'article 2 du projet de loi était beaucoup moins clair que ce qu'estimait le Conseil Constitutionnel, et c'est bien l'interprétation du Conseil Constitutionnel qui donne à cet article valeur d'interdiction de toute immatriculation d'un navire sous RIF dans un port d'Outre-Mer. Toujours selon le professeur Bonassies¹⁴, ce « *déferrement* » du texte devant le Conseil Constitutionnel valide les actes pris sur son fondement, c'est le corollaire douloureux pour le requérant devant le Conseil Constitutionnel qui avant 2010 se voyait privé de toute critique ou de tout recours utile vis-à-vis d'une formulation validée par le conseil constitutionnel.

Deux autres points de la décision de conformité du Conseil Constitutionnel méritent attention. Le premier est relatif à l'article 12 du texte : la détermination de la loi applicable aux marins dans leur contrat d'engagement. Les requérants estimaient en effet qu'un tel renvoi à la loi des parties prive le travailleur de la protection que lui assurent les lois impératives applicables en cas de défaut de choix en vertu du paragraphe 2 de ce même article 12, entachant alors le législateur d'une incompetence négative selon les requérants. Le Conseil Constitutionnel répond ici laconiquement que le législateur a voulu ici se référer à l'article 6 de la convention de Rome de 1980 et que ce choix prévu par la convention n'est pas de nature à priver le travailleur de protection des lois impératives dont il aurait bénéficié en cas d'absence de détermination de la loi applicable. Le conseil a peut-être voulu ici rappeler sans la nommer la notion de loi de police qui s'impose à l'ordre public international. Ce faisant il ne rappelle pas que de toute façon le choix de la loi applicable est consacré par la convention de Rome d'alors (maintenant par le règlement Rome I) qui de toute façon s'imposait au législateur français par l'article 55 de la Constitution de 1958 et de ses suites jurisprudentielles. Enfin de façon plus concrète, le Conseil Constitutionnel indique que le législateur a de toute façon prévu pour les marins non résidant en France (et donc qui seraient soumis à la loi étrangère) un socle social minimum et impératif qui est identique à celui du code du travail maritime français.

Le second point qui retient l'attention est celui du grief de la violation du sacro-saint principe constitutionnel d'égalité allégué par les requérants. En effet la loi institue des statuts spécifiques pour les navigants installés hors de France alors que ceux-ci effectuent les mêmes tâches et vivent dans les mêmes conditions que les autres

¹⁴ Conseil Constitutionnel D.C du 28 avril 2005, obs. P. Bonassies DMF 2005 p.660

marins du bord. Le Conseil Constitutionnel vient ici répondre en deux temps ; avant tout le conseil rappelle que les règles du droit ne font pas d'un navire battant pavillon français une portion du territoire français. Le conseil rejette ici la théorie de la territorialité des navires, suivant en cela une doctrine quasi unanime¹⁵. Étrangement, l'article 29 de la même loi prévoyait l'application aux navires RIF du code disciplinaire et pénal français au nom du principe de territorialité de la loi répressive. Si en matière pénale cette territorialité n'a pas été remise en cause, force est de constater que ce même principe de territorialité en matière pénale, défendu par le requérant, restera lettre morte. Mais vis-à-vis de ce grief, le Conseil Constitutionnel vient dans un second temps opportunément rappeler que le principe d'égalité ne vise que les personnes mises dans une même situation et que rien n'empêche le législateur de traiter différemment deux personnes placés dans deux situations objectivement différentes, rappelant ici la doctrine contentieuse administrative¹⁶. Le Conseil Constitutionnel estime que du fait des disparités de coûts de la vie entre les résidents français et les autres, ce traitement différent est justifié. Le Conseil Constitutionnel vient même conclure de façon quelque peu lapidaire que « *la différence de traitement qui en résulte est en rapport direct avec l'objet de la loi qui est de promouvoir le pavillon français en améliorant sa compétitivité* ». Ce qui fait justement observer à Mr le Professeur Bonassies que « *le raisonnement peut être teinté d'un certain d'égoïsme d'état. Mais encore faut-il savoir ce que l'on veut : une marine de commerce sous pavillon français, ou pas de marine française* ». ¹⁷

Les requérants ont en dernier lieu, mais apparemment sans grand espoir, contesté la constitutionnalité du RIF au visa de la Charte de l'environnement, qui a eu valeur constitutionnelle depuis la loi constitutionnelle du 1^{er} mars 2005. Mais le conseil a rejeté les arguments des députés et sénateurs de l'opposition sans qu'il ait besoin de revenir plus longuement dessus. Mr le professeur Bonassies vient conclure son analyse de la décision de conformité rendu par le Conseil Constitutionnel en estimant que cette loi ne pouvait plus faire l'objet d'aucun recours. En effet, après l'examen auprès de la plus haute instance française et si on exclut à juste titre un recours devant la CEDH, seul la CJCE d'alors aurait pût se pencher sur le texte via un recours en manquement. Mais la Cour suprême européenne dans une décision *Fima Sloman Neptune* du 17 mars 1993 ¹⁸ n'a rien trouvé à redire à loi allemande portant création d'un pavillon bis très semblable au registre international français.

¹⁵ Obs. P. Bonassies, DMF 2004, hors-série n°8, au n°13

¹⁶ Voir CE 10 mai 1974 *Denoyez & Chorque* vis à vis du prix d'un bac entre l'île de Ré et le continent

¹⁷ Conseil Constitutionnel D.C du 28 avril 2005, obs. P. Bonassies DMF 2005 p.660 (précité)

¹⁸ CJCE 17 mars 1993, *firma Sloman Neptune* DMF 1993.421 obs. P. Chaumette et DMF 1994.14 obs. P. Bonassies (précité)

Section 3 : Contestation syndicale du RIF

Il convient avant tout de noter que le gros des troupes de la fédération des marins CGT, premier syndicat des personnels d'exécution, navigue sur des ferries. Or ceux-ci n'étaient pas visés par la réforme du RIF, ce qui a donc sensiblement limité les risques de conflit¹⁹. Pourtant un mouvement de grève a été lancé le 11 décembre 2003 par les officiers et les marins qui ont été rejoints, et c'est assez rare pour être noté, par des élèves des Écoles Nationales de la Marine Marchande. L'association *Marins contre la mondialisation* a été créée pour lutter contre l'instauration du RIF, cette association luttait notamment contre la grille salariale, prétextant que les standards minimums du RIF (donc ceux de l'OIT) prévoyaient un salaire minimum de 817 euros pour les marins contre 1400 euros préconisé par les syndicats. Dénonçant un « *dumping social* » la fédération CGT a renouvelé son opposition au texte en exigeant, comme le groupe PCF lors de l'examen parlementaire, un quota de 100% de marins français à bord des navires battant pavillon national.

Mais le principal problème du RIF a été qu'il fût apostillé pavillon de complaisance par l'ITF²⁰ le 11 février 2006 avant même son entrée en vigueur et perdue qui toujours en juin 2014. On devrait plutôt parler de registre de complaisance, car cette inscription dans la complaisance ne vaut que pour le RIF et non pour le 1^{er} registre ou le registre de Wallis et Futuna. Le pavillon bis français rejoignant alors de nombreux autres pavillons dont le registre international allemand et Gibraltar. Pourtant les pavillons de complaisance listés par l'ITF représentent une majorité écrasante de la flotte mondiale. L'un des griefs concernant le RIF est l'éloignement entre la nationalité du propriétaire réel du navire et le pavillon du navire. L'ITF estimant que la procédure d'immatriculation au registre bis français faisait fi de l'article 219 du code des douanes qui imposait cette relation entre la propriété française du navire et son pavillon français, sans que l'ITF n'étaye plus son raisonnement²¹. Les critères de classement de l'ITF sont basés pour partie sur le rapport de Lord Ronchdale, mais qui a été publié en 1970. La procédure de classement comme pavillon de complaisance est assez fermée, c'est à la demande des syndicats qui la composent (notamment la CGT en France) que sont classés les pavillons de complaisance, or une telle demande aboutit

¹⁹ Journal de la Marine Marchande, 25 avril 2003

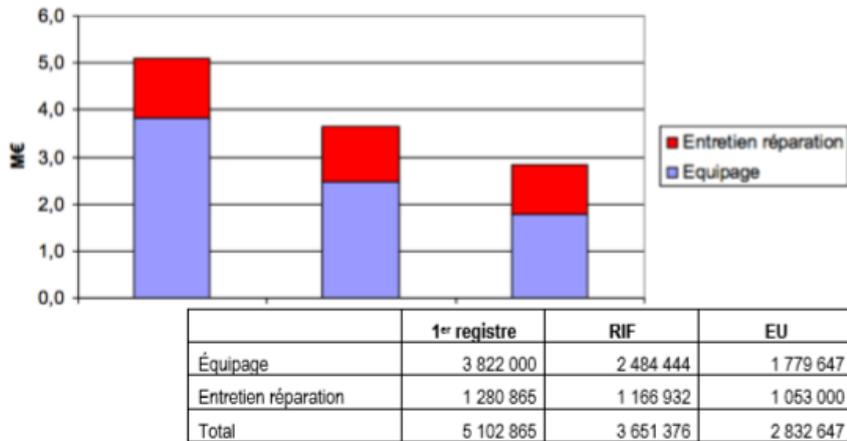
²⁰ Les autres pavillons de complaisances listés par l'ITF étant alors : Gibraltar, le Honduras, la Jamaïque, le Liban, le Libéria, Malte, les îles Marshall, l'île Maurice, la Mongolie, les Antilles Néerlandaises, la Corée du Nord, le Panama, Sao Tome, Saint-Vincent, le Sri Lanka, les îles Tonga, le Vanuatu, Antigua et Barbuda, les Bahamas, la Barbade, le Belize, les Bermudes, la Bolivie, Bruma, le Cambodge, les îles Cayman, les Comores, Chypre, la Guinée Équatoriale, la Géorgie et enfin le registre international Allemand.

²¹ DMF 2008 p.688 « les pavillons de complaisance concurrencés : la promotion du pavillon bis français ! » par Sandrine Drapier

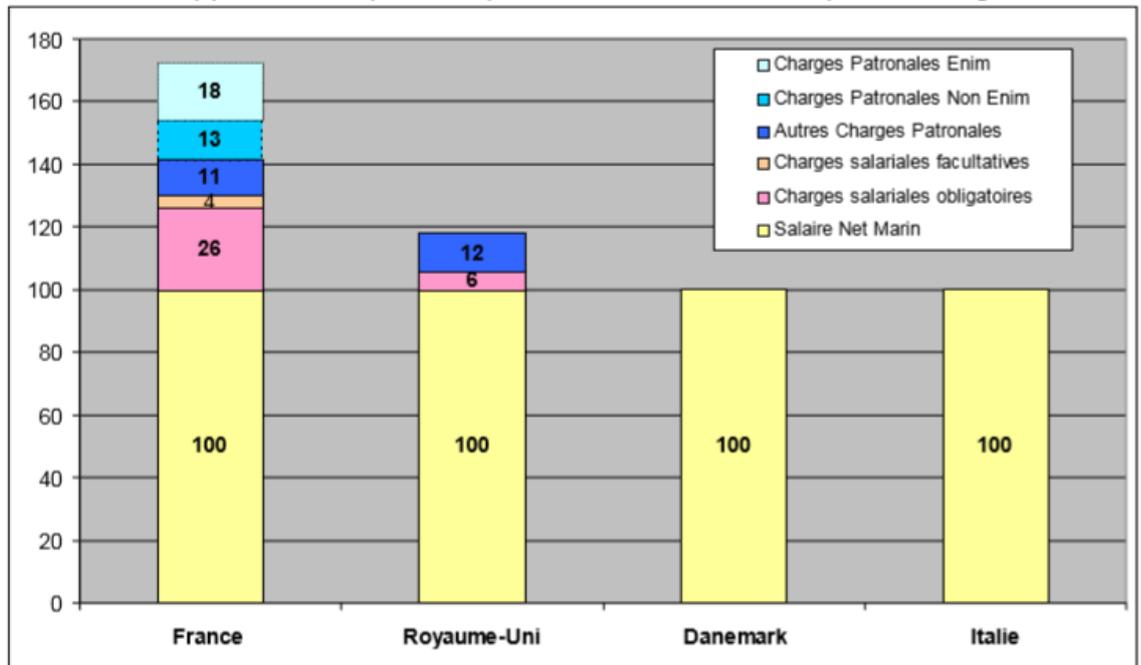
automatiquement à un classement par l'ITF. En effet le classement comme pavillon de complaisance se fait soit sur propre initiative de l'ITF soit sur demande d'une fédération syndicale nationale, demande à laquelle l'ITF ne peut s'opposer. Et c'est seulement ces syndicats nationaux qui peuvent demander une radiation de ce registre des pavillons de complaisance, c'est pourquoi les ministres et les syndicats d'armateurs ont toujours eu une approche raisonnable vis-à-vis des syndicats sur ce sujet. Déjà en 2007, Dominique Bussereau avait confié à Bernard Scemama, devenu président du conseil supérieur de la Marine Marchande, une mission de médiation qui visait à modifier la position des syndicats français et de l'ITF. L'institut français de la Mer (IFM) ayant déjà considéré dans un communiqué que cette décision était « *injustifiée, irresponsable et excessive* », le registre RIF côtoyant alors les pavillons de la Corée du Nord ou de la Géorgie. Le président de l'ITF lui répliquant que c'était « *sans aucun plaisir* » que cette inscription comme pavillon de complaisance a été faite mais « *que le gouvernement français n'a pas saisi l'opportunité de maintenir sa réputation et son héritage maritime* ». Mais la radiation du RIF de la liste des pavillons de complaisance pourrait aussi venir de la base : en effet nombre de marins français veulent profiter des opportunités offertes par le RIF, notamment l'exonération d'impôts sur le revenu, par rapport au pavillon actuel de leur navire.

Au-delà de la mauvaise publicité faite au RIF par cette inscription comme pavillon de complaisance, il s'agit d'un enjeu majeur pour les armateurs. En effet, beaucoup ont signé des chartes avec leurs clients leur interdisant de faire appel à des navires inscrits à un registre inscrit comme pavillon de complaisance par l'ITF. Or ce classement par l'ITF du RIF a été en partie la cause du départ manqué du RIF en 2006 et 2007. Des armements comme LDA ont préféré immatriculer leurs navires en Italie ou au Red Ensign Britannique plutôt qu'au RIF pour cette raison. Seul échappatoire possible tant que le pavillon reste inscrit comme pavillon de complaisance par l'ITF : un accord *Total Crew Cost* (TCC) permet d'obtenir de l'ITF un « *blue ticket* » permettant d'éviter un boycott par les syndicats du port.

On trouvera ci-dessous, à titre d'exemple moyen, une comparaison entre premier registre (à gauche), le RIF au centre, et un pavillon européen standard (à droite), faite sur un navire existant de type cargo-roulier mixte, exploité sur une ligne longue sur la Méditerranée orientale.



Une autre approche comparative peut être faite sur un vraquier au long cours.



Chapitre 2 : Le régime du RIF

Section 1 : Champs d'application du RIF

Selon l'article L5611-2 du code des transports, le registre RIF est ouvert aux navires exploités au commerce au long court et aux navires de plaisance professionnelle de plus de 24 mètres hors tout. Ces navires de grande plaisance doivent être en conformité avec la réglementation de sécurité française (la division 242) qui est reconnu depuis le 7 août 2009 par l'OMI²² comme interopérable avec la réglementation *Large Commercial Yacht Code* de la *Maritime Coast Guard Agency*. À noter que cette interopérabilité a ainsi grandement facilité la construction et l'inscription au RIF de grands voiliers de course comme ceux de la classe Mod 70.

Sont exclus de l'immatriculation au RIF selon l'article L5611-3 du code des transports :

1° Les navires transporteurs de passagers assurant des lignes régulières intracommunautaires ou selon une liste fixée par voie réglementaire, des lignes régulières internationales (C'est le cas des lignes entre la France et le Maghreb, qui a fait l'objet d'un décret en 2006²³ pour éviter une trop grande contestation des marins de la SNCM).

2° Les navires exploités exclusivement au cabotage national.

3° Les navires d'assistance portuaire, notamment ceux affectés au remorquage portuaire, au dragage d'entretien, au lamanage, au pilotage et au balisage.

4° Les navires de pêche professionnelle.

L'inscription au registre RIF se fait par un guichet unique institué par décret, après une longue hésitation entre le Havre et Marseille, ce guichet centralise les procédures des douanes et des affaires maritimes où un seul formulaire vaut demande d'immatriculation et de francisation. Toutes ces formalités sont gratuites sauf inspection par les affaires maritimes à l'étranger, en effet le guichet unique du RIF met à disposition des armateurs des experts qui vérifient l'éligibilité du navire au RIF. Comble de la modernité, depuis 2013 le guichet unique du RIF dispose d'une application pour Smartphone.

L'application du droit du travail français, par le biais des conventions collectives, est reconnu comme pénalisant le RIF, pourtant pour éviter que ces dispositions ne soit trop lourdes face à la concurrence, une harmonisation était souhaitable là où elle

²² Circulaire de l'OMI n°2988

²³ Décret n°2006-462 du 21 avril 2006

pouvait être faite. Le projet de loi Cuvillier présenté à l'assemblée nationale en avril 2013 voulait faire appliquer le droit du travail français sur les navires battant pavillon étranger intervenant sur des lignes domestiques ou pour des activités de services maritime dans les eaux françaises. Mais la CGT Marin n'a pas manqué de souligner que le projet de loi ne faisait qu'imposer clairement seulement l'application du code du travail et non l'application des conventions collectives²⁴.

Les syndicats craignaient surtout que la tolérance d'un pavillon communautaire pour les lignes domestiques n'entraîne à terme l'autorisation du pavillon RIF sur ces mêmes lignes qui sont encore pour le moment exclues du champ d'application du RIF. Le groupe communiste a alors déposé un amendement imposant clairement le pavillon « full french » (1^{er} registre) pour la desserte de la Corse et de l'outre-mer, le transmanche et la pêche à partir des ports français. Cet amendement a été refusé en séance, mais il aurait de toute façon été exposé à une sanction immédiate de la Commission Européenne au nom de la libre prestation de service au sein de l'Union Européenne. En effet, le pavillon « full french » impliquant un rattachement trop fort à la France (ex : en matière de propriété des navires) qui aurait nuit à la prestation de service provenant d'un autre pays membre de l'UE. En effet, une directive de la commission impose que les registres des États-Membres reconnus comme communautaires ont un accès illimité au cabotage national des États-membre sans que ces États-membres ne puissent imposer leur propre pavillon national sur ces lignes de cabotage. Il faut noter à ce propos que le RIF est considéré comme un registre communautaire aux yeux de l'UE, ce qui lui garantit l'accès aux cabotages nationaux des États-Membres. Or ce n'était pas le cas de son aînée : le registre des TAAF, qui n'était pas incorporé au territoire de l'UE et dont les navires dépendaient alors d'une autorisation, rarement accordée, au cas par cas des États-membres.

Enfin, une mission d'évaluation du registre RIF confié en mars 2013 au conseil supérieur de la marine marchande avait émis l'idée d'une ouverture progressive du registre RIF aux navires de pêche²⁵ qui sont absents du 1^{er} registre. Cette ouverture aux navires de pêche concernerait dans un premier temps uniquement les grands thoniers-senneurs ou les palangriers qui pêchent en très grande partie en dehors des eaux territoriales françaises ou de la ZEE française. Opportunité qui a été réaffirmée par le rapport Leroy en 2013.

²⁴ Le marin du 10 avril 2013

²⁵ Réponse ministériel du ministre Cuvillier publié au JO du 12 mars 2013

Section 2 : Francisation

Bien loin de la première réglementation en 1793 d'octroi du pavillon français qui imposait une construction et une propriété uniquement en France, la loi sur le RIF n'a pas modifié les conditions d'obtention de la francisation qui restent prévues par l'article 3 de la loi du 3 janvier 1967, modifié par les lois du 26 février 1996 et du 16 janvier 2001. Le navire devra donc entre autres, être détenu par une société ayant son siège ou un établissement stable en France. S'il s'agit d'une société de capitaux, le président du directoire et la majorité de son conseil d'administration doivent être français ou ressortissant d'un état membre de l'UE ou de l'espace économique européen (EEE). S'il s'agit d'une société de personnes, son gérant et la majorité de ses actionnaires doivent remplir les mêmes conditions. Enfin si le navire est entre les mains de personnes physiques, celles-ci doivent être pour moitié (voire moins selon agrément) ressortissant de l'UE ou de l'EEE. Les personnes résidant moins de 6 mois par an sur le territoire national doivent aussi faire élection de domicile pour toutes les questions se rapportant au navire.

La large ouverture aux ressortissants européens s'explique par la jurisprudence très rigoureuse de la cour de justice de l'Union européenne rendue **au visa de la liberté** de circulation et d'établissement communautaire. Auparavant il s'agissait d'un privilège accordé aux ressortissants nationaux.

Pourtant depuis une loi du 29 avril 197, la francisation peut être obtenue pour un navire appartenant à un étranger si ce navire fait l'objet d'un crédit-bail (ce qui est fréquent en vente maritime), c'est alors la nationalité du locataire utilisateur qui sera prise en compte, car il sera en principe futur propriétaire et plus impliqué dans la gestion du navire que le bailleur (souvent une banque). Le même principe s'applique, par le biais de l'article 219-II du code des douanes en cas d'affrètement coque-nue avec un affréteur étranger si l'affréteur répond aux conditions exigées des personnes physiques ou morales imposées aux propriétaires français. Mais cette disposition est aussi utilisée pour satisfaire aux obligations de la loi de 1992 imposant un quota de transport sous pavillon français aux importations de pétrole brut. , le navire ne battant pavillon français que sur une très courte période.

Dans le même sens, la règle de la construction en France prévue à l'article 219 et suivants du code des douanes a été élargie et assouplie par la loi du 16 janvier 2001. Le navire qui n'aurait pas été construit en France (ou dans l'Union Européenne, principe de non-discrimination oblige) pourra recevoir le pavillon français si ont été acquittés les droits exigibles pour qu'il puisse être francisé. Même si en principe,

l'article 220 du code des douanes interdit, sauf dérogation, la francisation de tout navire étranger de plus de 100 tonneaux âgé de plus de 5 ans.

Cette francisation va créer des droits et des obligations : le navire francisé pourra réclamer protection de la république française ou encore accéder aux (maigres) monopoles restant encore attribués au pavillon français, comme le remorquage portuaire. En contrepartie, le navire francisé devra se soumettre aux obligations étiquetées en France : conventions internationales ratifiées par la France, composition d'équipage et surtout tout ou partie du droit du travail français.

Section 3 : Fiscalité du registre RIF

L'inscription au registre RIF permet une exonération de TVA : sur le navire lors de son importation, sur les biens d'avitaillement, sur la taxe intérieure sur les produits pétroliers (TIPP), sur les livraisons de biens destinés à être incorporés au navire et enfin exonération de TVA sur les opérations d'entretien, de transformation, d'affrètement et de location. Il est à noter que ces exonérations, en principe, ne doivent pas grever très lourdement les comptes publics, la très grande majorité des dépenses mentionnées ci-dessus n'étant pas réalisées en France pour les navires armés au commerce international. Même si il ne s'agit pas des prélèvements les plus lourds, un navire enregistré au RIF est aussi dispensé du paiement du droit annuel de navigation et de droit de francisation. Enfin les armateurs dont les navires sont inscrits au Registre International Français peuvent opter pour la taxe au tonnage : il s'agit d'une taxe forfaitaire sur le bénéfice venant se subsister à l'impôt sur les bénéfices. Cette taxe au tonnage est calculée en fonction de la jauge du navire, elle permet donc une grande prévisibilité de l'impôt et permet aussi une pression fiscale moins élevée. L'option porte sur une durée irrévocable de 10 ans. Cette taxe, applicable par navire, est modulée en fonction du pavillon : un registre extra-communautaire sera moins avantageux.

Enfin le rapport de M. le député Fromentin avait souligné que le crédit impôts compétitivité emploi (CICE) n'était ouvert qu'aux entreprises soumises à une imposition de droit commun, ce qui excluait donc les armateurs ayant opté pour la taxe au tonnage qui se sont engagés pour 10 ans de façon irrévocable. Or, beaucoup d'armements de ferries par exemple, avec des salariés faiblement rémunérés auraient pu bénéficier de ce dispositif de soutien public. Mais le ministre des finances d'alors, Bernard Cazeneuve, maire de Cherbourg, même en ayant pris conscience de

l'opportunité d'un élargissement du CICE n'a pu que demander le rejet de l'amendement du député Fromentin. En effet, le CICE est calculé sur l'assiette de la masse salariale qui n'a pas d'existence fiscale car elle n'est pas prise en compte pour le calcul de la taxe au tonnage. Deuxième raison : l'élargissement du CICE aux organismes exonérés d'impôt (comme les coopératives) était étudié par la commission Européenne, il était donc périlleux d'élargir le CICE sans attendre l'avis de la commission. Enfin les services du ministre des finances ont souligné que la licéité du dispositif de la taxe au tonnage était lui-même étudié par la commission. Mais le ministre Cazeneuve a conclu en estimant que « *pour des raison de conviction de fond, mais aussi géographique* » il continuerait de se pencher sur cette question après les différents avis rendus par la commission²⁶.

Mais le principal poste de dépense en matière de prélèvement obligatoire reste les charges sociales qui sont très lourdes en France. L'armateur qui a immatriculé son navire sous RIF bénéficie d'un taux de cotisation patronale de 11,6% au lieu de 35,6% pour le 1^{er} registre et d'un taux de cotisation salariale de 12,1 % au régime de protection sociale. Ce taux de cotisation salariale est important car à l'image de nombreux registres bis européens, le législateur et les armateurs sous RIF souhaitent développer la technique du *net wage*, qui consiste à verser aux marins un salaire exempt de toute cotisation sociale. Cette pratique du *net wage* permet un meilleur recrutement des marins et prend souvent la forme d'un remboursement des cotisations salariales par l'armateur au marin, armateur qui se voit souvent à son tour remboursé par l'organisme de protection sociale du pays d'origine du marin.

Les navigants résidant en France et embarqués sur des navires inscrits au RIF sont exonérés d'impôt sur le revenu selon l'article 81A du CGI au-delà de 183 jours passés hors de France. L'administration fiscale a précisé que cette exonération d'impôt sur le revenu était due du fait « *du simple embarquement sur un navire immatriculé au RIF sur période de plus de 183 jours*²⁷ ». Dernière faveur accordée aux navires inscrits au RIF : les frais d'hypothèques sont réduits. Mais ces frais restent indexés par les douanes à la jauge du navire alors que nombre de pavillons européens demandent seulement une somme forfaitaire.

Enfin, pour les propriétaires de Yachts de grande plaisance immatriculés au RIF, le CGI prévoit qu'il leur est possible d'utiliser leur navire à titre personnel, à condition d'affréter le navire au taux du marché et de justifier le paiement du montant.

²⁶ Séance de l'assemblée nationale du 18 octobre 2013, étude du projet de loi de finance pour 2014

²⁷ BOI, 12 septembre 2012

Section 4 : Sécurité du registre RIF

L'un des atouts d'un registre est, au-delà de son simple coût de fonctionnement, l'attachement à l'état du pavillon. En effet la liberté d'immatriculer octroyée aux états a comme corolaire les contrôles que doivent mener ces États du pavillon sur les navires inscrit dans leurs registres.

Le registre RIF est extrêmement bien noté dans ce domaine : il est en effet classé dans la liste blanche du Mémorandum de Paris et bénéficie du label QUALSHIP 21st Century décerné par l'*US Coast Guard*. Ces deux inscriptions tranchent avec les autres pavillons qui composent la liste des pavillons de complaisance établie par l'*International Transport Worker association*, tel que la Birmanie ou la Corée du Nord.

De plus, les deux grands organismes représentant les armateurs dans le monde : ICS et ISF , ont établi en janvier 2013 un classement des 112 États du pavillon. On retrouve la France dans les treize premiers en compagnie du Danemark, du Libéria ou encore de l'Allemagne (dont le registre bis est aussi inscrit dans la liste des pavillons de complaisance établit par l'*International Transport Worker association*). A noter qu'aucun des très mauvais classés ne fait partie des grandes flottes. Ce classement a été salué par Armateur de France qui y voyait une preuve de plus de la compétitivité du pavillon français. Dans le même temps, le Libéria (moyennement classé) s'est appuyé sur ce classement pour inciter à considérer plus objectivement les « *pavillons de libre immatriculation* ».

Titre II : Particularisme français du RIF

Chapitre 1 : Impact social du RIF

Section 1 : Composition de l'équipage

L'une des raisons majeures du déclin de la flotte française est son coût de fonctionnement et avant tout ses coûts salariaux. En effet, comment lutter contre des pavillons permettant d'enrôler des marins provenant de pays où la main d'œuvre est très peu onéreuse (Philippines, Chine) face aux exigences des marins français. Mais améliorer l'employabilité des marins français, leur formation, leurs coûts salariaux, c'est aussi permettre un essor du registre RIF dans la mesure où un quota de marins communautaires pourra être plus facilement rempli sur la fiche d'équipage. Le RIF impose en effet 25% de ressortissants communautaires (EEE inclus) à bord des navires inscrits au registre RIF et ce taux monte à 35% lorsque l'armateur a bénéficié d'aides fiscales pour la construction du navire. Ce taux de 35% sur la fiche d'équipage perdure jusqu'à la fin du régime des aides fiscales, au premier plan desquelles le GIE fiscal d'une durée de 7 ans qui permet un meilleur amortissement du navire.

C'est justement cette fiche d'équipage qui a fait l'objet d'âpres négociations lors de la discussion du projet de loi instituant le RIF en mars 2005. En effet le gouvernement a discrètement fait en sorte que ce quota de 25% ou 35% de ressortissants communautaires soit calculé sur la fiche d'effectif minimal (soit l'effectif de sécurité). Et non pas calculé sur l'équipage réellement embarqué ; or sur un porte-conteneur de 8.000 EVP l'effectif de sécurité est de 12 personnes alors que l'équipage normal est de 24 navigants. Par conséquent un navire naviguant au registre RIF pourra donc voguer avec 15 % voire 10 % de ressortissants communautaires par exemple dans le cas d'un chevauchement de relève d'équipage. Cette disposition avait été vivement critiquée lors de la discussion du projet de loi, et même par des membres de la majorité de droite, mais avait été définitivement entérinée.

Le législateur est conscient du coût élevé de l'application des conventions collectives françaises aux marins navigant sur des navires battant pavillon français. La loi Cu villier qui a été débattue en procédure d'urgence pendant l'hiver 2013 a finalement imposé le 18 avril 2013 l'application du code du travail français et des conventions collectives françaises aux marins étrangers des compagnies communautaires qui opèrent sur du cabotage domestique. Cette loi visait particulièrement la Corsica Ferries, accusée de

dumping social par les syndicats de marins dans la concurrence qui l'oppose à la SNCM. Mais les conditions de travail sur les navires de la SNCM demeurent encore bien plus avantageuses que le plancher imposé par le code du travail et les conventions collectives. Le même jour pour ne pas pénaliser trop les navires en escale, l'Assemblée Nationale a rejeté un amendement visant à financer les foyers d'accueil des marins par une taxe insérée dans les droits de ports des navires en escale.

Le texte de loi instituant le Registre International Français est constitué dans sa très grande partie, de dispositions relatives aux conditions d'employabilité et de travail des marins servant sur des navires sous RIF. Le rapport Leroy avait déjà en 2013 pointé la « *surtransposition* » des textes internationaux (OIT et législation européenne) qui contribuait à élever considérablement les coûts salariaux sur les navires battant pavillon français. De même un syndicaliste cité par le rapport Leroy estimait que « *si on devait travailler en respectant le code du travail terrestre, il n'y aurait plus un seul navire français en mer* », ce qui illustre le besoin de souplesse dans la législation sociale maritime.

Illustration de la difficulté de l'immatriculation au RIF

Durant l'hiver 2014, les marins CGT/ITF de l'armement Condor Ferries qui exploite le *Condor Rapide* entre la France, les îles Anglo-Normandes et l'Angleterre ont fait grève pour obtenir l'immatriculation du navire au RIF. Les raisons de cette demande d'immatriculation au RIF étaient de pouvoir bénéficier d'une affiliation à l'ENIM pour la couverture sociale des marins car ceux-ci n'en bénéficiaient pas du fait de leur contrat de travail international et de l'immatriculation du Condor Rapide aux Bahamas. En effet Condor Ferries a son siège à Jersey et ses navigants se voient appliquer le droit du travail de Guernesey avec un renvoi à minima au droit français. La question de l'immatriculation au RIF a fait l'objet d'une réunion tripartite entre l'armateur, les navigants et le guichet unique du RIF. Mais les représentants de l'armateur ont fait savoir que cette immatriculation au RIF impliquait « *un effort administratif et financier* »²⁸. En effet l'inscription au RIF nécessitait pour le capitaine une formation reconnue par les affaires maritimes ainsi que la création d'une structure soumise à l'impôt en France. Il existait un autre point de blocage : le RIF exclut de son champ d'application les liaisons intracommunautaires or les lignes France/îles Anglo-Normandes sont considérées comme des lignes extracommunautaires du fait du statut particulier des îles Anglo-Normandes au sein de la couronne britannique. Mais le problème se pose en cas de permutation avec les autres navires de la compagnie (*Condor Express* et *Condor Vitesse*) sur des lignes à destination de l'Angleterre qui sont considérées elles, comme intracommunautaires. Finalement, l'armateur s'est plutôt

²⁸ Le marin du 15 février 2014

orienté vers un maintien du pavillon des Bahamas avec une souscription à une assurance sociale privée des Bahamas payée en partie par l'armateur. Pourtant subsiste un blocage car les marins rentrant quotidiennement chez eux, ils ne bénéficient pas du statut d'expatrié et donc ne sont pas éligibles en principe à cette assurance.

Section 2 : Nationalité du capitaine

La nationalité de l'équipage, et notamment celle de son capitaine a donné lieu à la majeure partie des discussions parlementaires, les aspects fiscaux et sécuritaires ayant fait l'objet d'un relatif consensus.

La version votée en 1^{ère} lecture par le Sénat prévoyait que « *le capitaine et l'officier chargé de sa suppléance sont français* ». ²⁹ Pour maintenir cette exigence, le rapport Richmond se base sur la décision de la CJCE du 17 décembre 1980 Commission c. Belgique qui estime « *que l'exercice de prérogatives de puissance publique justifie le maintien d'une condition de nationalité* ³⁰ ». A condition, toujours selon la CJCE, « *que ces prérogatives de puissance publique soient effectivement exercées de façon habituelle et ne représentent pas une part très réduite de leur activité* ³¹ ». Pour Mr le sénateur Richmond, le maintien de la discipline à bord ainsi que la fonction de représentation de l'état du pavillon au visa de la convention de *Montego Bay* justifiait le maintien d'un critère de nationalité française pour le capitaine. La proposition de loi dans sa première mouture a même considéré que les arrêts de la CJUE du 30 septembre 2003 interdisant le privilège de nationalité ne concernaient que la navigation intra-communautaire³². Ce critère de nationalité a fait l'objet de très longues discussions en séances parlementaires.

Mais le printemps 2008 restera comme le moment de la défrancisation finale des équipages des navires battant pavillon français. En effet, l'article 3, aliéna 2 du code du travail maritime selon lequel « à bord des navires battant pavillon français le capitaine et l'officier chargé de sa suppléance sont français » a été condamné par la CJCE dans un arrêt du 11 mars 2008³³. La Cour de Luxembourg a estimé que l'exception prévue à l'article 39 § 3 du TCE (la libre circulation des travailleurs sous réserve des limitations

²⁹ Article 4 de la proposition de loi issue du rapport Richemont

³⁰ CJCE 17 décembre 1980 Commission c. Belgique ; C-149/79

³¹ CJCE 30 septembre 2003 ; C-47/02 et C-405/01

³² P. Chaumette, « *de l'anatomie du RIF* » in Afcan, 2005

³³ CJCE, 11 mars 2008, aff C-89/07, Commission c/ France

pour raison d'ordre public) devait être assortie d'une certaine proportionnalité. Or selon la CJCE, les prérogatives d'ordre public que détient le capitaine d'un navire battant pavillon français ont été jugé « *trop occasionnelles* ».

Pourtant la chambre criminelle de la Cour de Cassation avait jugé dans un arrêt du 4 juin 2003³⁴ que si les prérogatives n'étaient qu'occasionnelles elles restaient néanmoins permanentes. C'est pourquoi la France a été condamnée par la suite en manquement par la CJCE. Le législateur s'est donc plié aux exigences des juges de Luxembourg. La loi n°2008-324 du 7 avril 2008 relative à la nationalité des équipages a abrogé l'article 3, alinéa 2 du code du travail maritime, l'argument en faveur de la nationalité française du capitaine par l'entrée en vigueur du code ISPS le 1^{er} juillet 2004 n'ayant pas été retenu. Mais cette loi est aussi venue préciser que l'accès aux fonctions de capitaine et de l'officier chargé de sa suppléance pour les non-nationaux est subordonné à la possession des qualifications professionnelles et à la vérification des compétences linguistiques et juridiques permettant d'assurer le bon exercice des prérogatives de puissance publique. Or les autorités européennes ont été extrêmement vigilantes vis-à-vis de ce dispositif, qui a été précisé par un décret en Conseil d'État. En effet, le dispositif doit être conçu de manière à ce que ce soit aux autorités françaises de rapporter la preuve de l'absence de qualification. Dans le cas contraire, demeure un risque d'une autre action en manquement contre cette mesure équivalant à une clause de nationalité.

Section 3 : Marins nationaux et marins communautaires

C'est à la lumière du coût de la main d'œuvre qu'il faut étudier les quotas de marins communautaires imposés par le RIF. En effet, Les coûts salariaux sont avant le combustible le premier des postes de dépenses d'un navire, représentant 42% des coûts quotidiens opérationnels d'un petit porte-conteneur de 4000 EVP. Entre 2007 et 2008, ces coûts se sont même accrus de 30% suite à la pénurie de marins durant le pic d'activité du transport maritime mondial. Mais ces dépenses de personnel sont moins importantes vis-à-vis des coûts annuels de l'armateur (achat des navires, affrètement). Selon Armateur de France, pour un roulier de 22.000 tonnes de port en lourd les frais de personnel représentent 11,2 % des coûts annuels pour un navire battant premier registre contre 8,14% en moyenne pour un navire battant registre international européen.

³⁴ Cass, Crim, 4 juin 2003 DMF 2003 observations P. Bonassies

Les syndicats français étaient attachés au terme « *marins nationaux* » (donc français) mais devant les exigences de la Commission européenne, le terme « *marins communautaires* » s'est imposé au législateur. En effet, l'article 39 du TCE consacrait le principe de libre circulation des travailleurs et l'abolition de la discrimination fondée sur la nationalité des travailleurs. Seul le capitaine bénéficie d'une exemption au regard de ses prérogatives de puissance publique³⁵. De plus le rapport Richmond a souligné que le quota de marins français était un sérieux frein pour les armateurs en cas de pénurie de recrutement (comme c'est le cas en France pour certaines spécialités). De plus un quota de 35% (ou de 25% sans aides fiscales) de marins français pénaliserait le pavillon par rapport aux autres seconds registres européens dont aucun ne vient imposer une telle règle. Ce serait alors une incitation à l'immatriculation à l'étranger³⁶. L'on peut aussi noter que les navires immatriculés aux TAAF faisaient embarquer une part très importante de navigants français³⁷, autour de 55% de la fiche d'équipage alors qu'aucun texte ne les y obligeait (le décret d'application de la loi n'ayant jamais été pris³⁸).

Section 4 : Société de Manning

Une des nouveautés dans la loi instituant le RIF était la possibilité de recourir aux entreprises de travail maritime au grand jour, désormais codifié à l'article L5621-1 et suivant du code des transports. Cette pratique existait déjà en pratique pour les navires battant pavillon français mais se faisait par l'intermédiaire, peu sécurisant juridiquement, du contrat de mandat. Aussi appelé société de « *manning* » et semblable aux entreprises de travail temporaire, il s'agit d'entreprises recrutant les marins en les mettant au service de l'armateur. Selon le professeur Patrick Chaumette la société de *manning* « *fournit des travailleurs mais non du travail* ». En effet, c'est l'armateur qui organise le travail et les conditions de vie des marins, mais les marins sont payés par l'entreprise de *manning*. Ici encore, la loi ne faisait que rattraper une pratique qui avait court de longue date, renforçant encore l'attractivité du RIF. Avec le critère de nationalité des marins, le recours aux sociétés de *manning* fut longuement décrié par l'opposition lors des discussions parlementaires. Le député PS des Côtes d'Armor Jean Gaubert a même dénoncé « *un retour aux négriers* ». ³⁹ Pour désamorcer

³⁵ TCE article 39 paragraphe 4

³⁶ Rapport Richemont p.25 & mémoire de Mlle Stéphanie Binon-Davin, CDMT promotion 2004

³⁷ Note explicative jointe au projet de loi de finance pour 1996

³⁸ Rapport Richemont p.26

³⁹ « *Un nouveau registre international français* » in le Nouvel Observateur du 25-03-2005

cet amalgame, le projet de loi avait déjà prévu que les sociétés de *manning* devront être agréées par les autorités de l'État dont elles dépendent⁴⁰, en plus de leur imposer des garanties financières permettant le rapatriement des marins. À noter que si l'entreprise de *manning* est défaillante, c'est à l'armateur d'assurer le rapatriement et les arriérés de salaires et de cotisations sociales. De plus la convention OIT n°179 ratifiée par la France en janvier 2004 imposait aux états signataires un tel système d'agrément et la vérification par le signataire du respect effectif des législations nationales par ces sociétés de *manning*. Enfin dernier filet de sécurité : si aucun agrément n'est octroyé par l'état de la société de *manning* ou si cet Etat n'a ni ratifié la convention OIT n°179 ni la MLC de 2006, alors c'est à l'armateur de vérifier que la société de *manning* respecte les conventions OIT n°179 et MLC. Les syndicats de marins ont alors protesté contre ces dispositions en mettant en avant notamment le fait que le recours à une société de *manning* donnerait lieu à une multiplication des langues parlés à bord, facteur aggravant des accidents et des événements de mer selon le *Bureau enquête et analyses Mer (BEA Mer)*. Dans le cas des navires sous RIF, les philippins représentent comme dans toutes les flottes une part très importante du personnel d'exécution (les deux tiers au niveau mondial⁴¹). Les Croates, Bulgares et les Roumains représentent la majeure partie des embarqués communautaires, mais on dénote qu'une part croissante d'entre eux occupe maintenant des fonctions d'officier qui étaient avant réservées aux seuls français.

Enfin, chose curieuse pour un législateur qui clame vouloir défendre l'emploi national, la France n'a pas encore mis en place en 2014 une procédure d'agrément pour les entreprises de *manning* qui s'installeraient en France. On peut alors penser que cela obligerait alors les armateurs à vérifier l'application aux éventuelles sociétés de *manning* françaises des conventions OIT n°179 et la MLC. Il s'agit un sérieux frein au recours à des sociétés de *manning* française. Cette bizarrerie fait pointer du doigt l'incohérence de l'article L5621-3 du code des transports prévoyant l'agrément des sociétés de *manning*. En effet son premier alinéa prévoit que « *le contrat de mise à disposition ne peut être conclu qu'avec une entreprise de travail maritime agréée par les autorités de l'état où elle est établie* ». Alors que le second alinéa du même article prévoit qu'en cas d'absence d'agrément, c'est à l'armateur de faire respecter les conventions OIT n°179 et la MLC.

⁴⁰ Article 8 de la proposition de loi issue du rapport Richemont

⁴¹ Rapport Leroy, p 23

Section 5 : Loi applicable aux marins

L'immatriculation aux Terres Australes et Antarctiques Françaises (TAAF) avait comme avantage l'application du code du travail d'outre-mer, tout comme le pavillon de Wallis-et-Futuna. Le code du travail d'outre-mer étant plus flexible que le code du travail métropolitain.

La loi sur le RIF est venue enfin reconnaître qu'il est difficile de ne pas employer du personnel non résident dans l'UE sans leur appliquer le tarif salarial et le régime de sécurité sociale de son pays d'origine. C'est là même tout l'esprit des registres bis européens. Cette vision a été estimée compatible avec le droit communautaire par la CJCE dans son arrêt « *Sloman Neptun* ». Suivant l'avis de son avocat général, la Cour a estimé que « *le contrat de travail d'un marin philippin rédigé en espagnol, conclu aux Philippines, et ayant pour objet l'emploi sur un navire faisant des trajets entre le sud-est asiatique et la RFA, sans que le travailleur ne puisse en aucun cas résider en Allemagne, peut être régi par le droit philippin* ⁴² ». La cour ayant *in fine* estimé qu'au visa de la convention de Rome de 1980 (et repris dans le règlement Rome I) le contrat devait être gouverné par la loi du pays avec lequel celui-ci présente les liens les plus étroits. La CJCE avait été saisi par une question préjudicielle posé par l'Arbeitsgericht de Brême. La CJCE a dû trancher pour savoir si le registre international allemand pouvait permettre à des marins n'ayant aucun domicile en Allemagne d'être employés selon les conditions de leur pays d'origine. Les requérants estimaient que le système d'application de la loi étrangère revenait à créer une charge financière supplémentaire pour l'État allemand de nature à pouvoir constituer une aide d'état incompatible avec les articles 92 et 117 du traité CEE. La CJCE a rendu sa décision le 17 mars 1993⁴³ en estimant que le registre international allemand vient seulement modifier la relation de travail entre le marin et son employeur et ne constitue pas une charge pour l'État allemand. Cet arrêt a permis de valider le principe du registre bis permettant d'employer des marins étrangers aux conditions de leurs pays d'origine. Ce faisant, la cour taille une brèche dans la théorie de rattachement territorial du navire uniquement à son pavillon, la CJCE affirme que ce lien n'est pas exclusif : il est complété par la loi d'autonomie des parties.

⁴² CJCE 17 mars 1993, C 72/9 *Firm Sloman Neptun*, DMF 1993.421 obs. P. Chaumette et DMF 1994.14 obs. P. Bonassises

Le contrat de travail sous RIF, comme les autres contrats de travail des marins sous second registre, opère un renvoi à la loi applicable dans le pays de résidence du marin. Ce mécanisme est assez courant en droit international privé.

Ce renvoi est consacré dans la loi à son article 11 de la loi de 2005 « *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* ». Mais pour dissuader les armateurs de recourir à des marins dont les législations nationales ne leur accorderaient qu'une protection dérisoire et surtout pour maintenir une cohésion au sein de l'équipage, le législateur français (aussi soumis à la pressions des syndicats de marins) a prévu une bride à la liberté contractuelle. Ainsi l'article 12 de la loi prévoit que « *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* ». Le régime minimal applicable aux Marins sous RIF reste donc la convention *Maritime Labor Convention (MLC)* adopté par l'OIT à Genève en 2006. Dans le silence du contrat d'engagement ou si celui-ci est flou on en reviendra alors aux standards de la MLC. Mr le Professeur Bugada n'a pas manqué de souligner la frustration voire l'animosité qui pourrait apparaître entre deux marins qui « *vivent dans les même cabines, remplissent les même tâches mais qui sont soumis à des conditions de travail et salariales différentes* ».

Section 6 : Fin de contrat

Le RIF prévoit aussi certaines spécificités quant à la fin du contrat d'engagement maritime. En effet, par principe le contrat prend fin à l'échéance prévue par les parties (faisant ainsi du contrat à durée déterminée le droit commun des marins naviguant sous pavillon RIF).

A noter qu'en raison du caractère international de la relation de travail entre l'armateur et le marin spécifique au RIF, la loi du 3 mai 2005 détermine l'État compétent pour connaître des litiges qui naîtraient du contrat d'engagement. Repris à l'article L5621-18 du code des transports, l'action de l'employeur ne peut être portée que devant le tribunal de résidence du navigant. Alors que l'employeur peut être astreint aux choix du marin : devant un tribunal français, le tribunal du domicile du marin ou enfin le tribunal du lieu d'établissement de la société de *manning* qui a engagé le marins. Comme pour la procédure prud'homale, une conciliation préalable est obligatoire. Et c'est seulement après l'échec de cette conciliation, que peuvent être

saisies les juridictions civiles. Le législateur a frappé d'ordre public ces dispositions (« *il ne peut être dérogé au présent article par une clause de juridiction* »).

Chapitre 2 : Des dispositifs artificiels à réformer : le GIE fiscal et la loi de 1992

Section 1 : Le GIE FISCAL

Le GIE (Groupement d'intérêt économique) fiscal est une aide fiscale développée pour permettre de réaliser des investissements dans le secteur maritime ou aérien. Le GIE Fiscal permettait l'acquisition de navire neuf sous pavillon français à des conditions très avantageuses. Prévu par l'article 39 CA du CGI, il prévoyait une exonération des plus-values à long-terme lors de la revente du navire, cela en application d'un amendement dit « Copé » et de la jurisprudence « Quemener⁴⁴ ». L'octroi du GIE fiscal était soumis à un agrément du ministre des finances. Le GIE fiscal prévoit surtout une majoration des amortissements à condition que le navire arbore le pavillon français pendant au moins 8 ans. Cette disposition a fait de la flotte française une des plus jeunes au monde, 7.3 ans en moyenne en 2008, et donc une des plus sûres au monde. Depuis sa création, le GIE fiscal avait permis de faire construire 168 navires, opérant sous pavillon français pour un montant total de 5.9 milliards d'euros. La prestigieuse compagnie *Cunard* lors de la construction du *Queen Mary II* à St. Nazaire en 2003 avait même songé à faire appel à ce GIE fiscal mais l'importance du pavillon britannique étant trop forte, elle y a renoncé.

Mais ce GIE fiscal avait une durée limitée, 8 ans, qui entraînait une sortie du pavillon français au bout de ce délai. De plus il a été jugé en infraction avec le droit communautaire par la commission européenne car représentant une aide sectorielle interdite. L'enquête de la commission de Bruxelles a débuté en 2004, alors que la commission était pourtant informée depuis 1998 de système. Ce GIE fiscal fut donc remplacé par une nouvelle formule en 2007, *eurocompatible* mais beaucoup moins avantageuse. Surtout le nouveau dispositif n'imposait plus que le navire soit immatriculé au pavillon français pendant une certaine période, désormais l'armateur avait la liberté d'immatriculer son navire dans n'importe quel registre communautaire, cela alors même que les comptes publics français supportent le poids financier de ce

⁴⁴ CE, 16 février 2000, Quemener

dispositif. Cette modification est due à l'imprégnation du droit communautaire qui impose une parfaite liberté de prestation de service et qu'une obligation d'immatriculation en France aurait contrariée selon la jurisprudence de la CJUE. Mais l'apposition du badge *eurocompatible* sur le nouveau GIE fiscal est à ce prix.

Section 2 : La Loi de 1992 sur le transport de produits pétroliers

L'autre disposition qui permettait au TAAF un relatif maintien du pavillon français était l'obligation faite aux compagnies pétrolière de transporter 5,5% du pétrole brut qu'elles importaient annuellement vers les raffineries Françaises par des navires battant pavillon national (1^{er} et 2nd registres inclus). Cette obligation instaurée par la loi n°92-1443 du 31 décembre 1992 avait un double objectif : préserver la capacité de transport française de brut (pour ne pas s'en remettre au bon vouloir des volontés étrangères) et garder un socle de navires battant pavillon français pour assurer un minimum de formation maritime nationale.

Force est de constater que ces deux objectifs n'ont pas été atteints. Suite à un contournement habile de cette loi, que le législateur n'a pas adaptée en temps voulu. Le taux de 5,5 % a été fixé par un décret du 26 mars 1993, mais un autre décret du 4 mars 1993 avait auparavant prévu qu'en cas de force majeure appréciée par le ministre en charge des transport, un abattement de 70% de cette obligation pouvait être accordé. Cette obligation de transport sous pavillon français, si elle a permis de garder un minimum de pétroliers sous pavillon français, a vu son effet diminuer avec la baisse constante des importations de pétrole brut au profit de produits déjà raffinés. En témoigne le démantèlement de Pétroplus en Normandie ou la mise sous cocon de la raffinerie de l'étang de Berre. En effet, les pétroliers qui composaient la catégorie de navire la plus importante dans le registre TAAF (34%) ont été les premiers à subir des *déflagages*, l'envoi à la ferraille étant assez limité vu la jeunesse (GIE fiscal oblige) et l'excellent état de la flotte pétrolière sous TAAF (dû au contrôle rigoureux de l'état du pavillon). Mais le rapport parlementaire Richemont puis Fromentin n'ont pas manqué de souligner que pour respecter la loi, les raffineurs français affrètent une fois par an des pétroliers de très grande capacité (VLCC, 300.000 tonnes de port en lourd). Ces navires sont provisoirement inscrits sous pavillon français (le plus souvent au RIF) pendant une durée limitée suite à un gel du pavillon d'origine pour atteindre le quota de 5,5% avec le minimum de rotation en France^{45 46}.

⁴⁵ Avis n°1424 de M. le député Jean-Christophe Fromentin, au nom de la commission développement durable sur le projet de loi de finance 2014, p. 25

⁴⁶ Rapport Richemont, p 17, « *compétitivité du pavillon TAAF* »

L'inscription au RIF se fait alors par le biais du détournement de l'article 219-II du code des douanes qui prévoit qu'en cas d'affrètement coque-nue avec un fréteur étranger la francisation peut être accordée pendant la durée de l'affrètement si le fréteur répond aux conditions exigées des personnes physiques ou morales imposées aux propriétaires français. Ceci alors même que les navires qui assurent régulièrement l'approvisionnement pétrolier français depuis l'Afrique de l'Ouest ou la mer du Nord sont de taille plus modeste (*Aframax, Suezmax*), en plus grand nombre, et surtout n'opèrent pas sous pavillon français. Or ce sont ces navire-citerne de moyenne capacité qui ont su le mieux résister face à l'effritement du marché du brut grâce à une meilleure réactivité. Dans le même temps les supertankers de 300.000 tonnes ont vu leurs taux de fret atteindre des niveaux exceptionnellement bas en 2012 et 2013, ne permettant pas de couvrir leurs frais d'exploitation.

L'ensemble des armateurs transportant du brut ont enregistré des pertes significatives en 2012 et 2013 et ont réduit leurs prévisions de flotte pour 2014. L'illustration la plus notable de ce déclin reste l'arrêt en 2014 de Maersk Tankers France : la filiale du groupe AP Möller n'ayant pas trouvé preneur, elle a été liquidée à l'hiver 2014⁴⁷. Mais pendant ce temps les navires de Maersk Tankers continuent de se dégrader dans les rades du Havre ou de Wilhelmshaven, le fréteur ayant refusé de les reprendre en charge, sachant qu'il serait très difficile de les affréter dans un marché aussi difficile⁴⁸. L'avis parlementaire du député Jean-Christophe Fromentin a souligné que les différentiels de coûts entre pavillons français et autres pavillons européens expliqueraient aussi les sorties du registre. Prudemment, cet avis parlementaire a avancé un surcoût du pavillon français de 20% par rapport au pavillon britannique et de 40% par rapport au pavillon danois⁴⁹. Le 2 avril 2013 ; l'assemblée générale d'Armateur de France, par la voix de son président Raymond Vidil, avait publiquement demandé « de l'audace » au législateur pour endiguer le déclin de la flotte pétrolière française. Il ne restait alors que 9 navires couverts par cette loi au lieu des 16 navires couverts auparavant, sur ces neuf navires, deux étaient programmés pour sortir de flotte à court terme. Armateur de France a notamment fait part de son souhait de voir la loi de 1992 étendue aux produits raffinés pour suivre la modification de la consommation mais aussi au charbon et au GNL.

⁴⁷ Mer et Marine, brève du 12 février 2014

⁴⁸ Le marin, brève du 4 mars 2014

⁴⁹ Avis n°1424 de M. le député Jean-Christophe Fromentin, au nom de la commission développement durable sur le projet de loi de finance 2014, p. 25

Comparaison des coûts d'exploitation des navires selon les types et les pavillons en Euros par an

Types de navire	Coûts	Pavillon français (TAAF)	Pavillon tiers	Analyse de la différence
Pétrolier VLCC	Exploitation	2 207 749	1 335 832	871 917
	<i>dont sociaux</i>	1 495 333	668 333	827 000
Pétrolier 7 000 tpl	Exploitation	1 560 400	910 000	650 400
	<i>dont sociaux</i>	810 400	310 000	500 400
Vraquier capesize	Exploitation	2 326 000	1 716 000	610 000
	<i>dont sociaux</i>	1 292 000	729 000	563 000

Source : Rapport annuel 2005, Armateurs de France.

Depuis le 1^{er} semestre 2013, la flotte pétrolière française a enregistré 8 sorties du pavillon : 5 VLCC (les plus exposés à la crise) et 3 transporteurs polyvalents. Dans le même sens, la société BW Maritime France a cessé son activité en janvier 2013. L'année 2014 quant à elle voit peser maintenant un risque sur les navires transporteurs de produits raffinés. À noter qu'à l'hiver 2014 un événement a mis sur le devant de la scène le pavillon de Gibraltar qui s'en serait certainement passé. Le groupe pétrolier Total avait en effet affrété deux pétroliers de 13.100 tonnes de port en lourd sous pavillon de Gibraltar, les *Eship Agamid* et *Eship Barracuda*, pour un trafic de cabotage national entre les raffineries de Donges et du Havre vers les ports français des façades Manche et Atlantique⁵⁰. Ce recours à un pavillon bis étranger, au surplus très flexible, n'a pas manqué de faire tousser nombre de navigants français au moment même où la réforme de la loi de 1992 sur le transport de pétrole brut fait débat pour l'étendre aux produits raffinés.

Annoncé par le ministre des transports Frédéric Cuvillier lors des assises de la mer le 20 novembre 2012, la réforme de la loi de 1992 sur le transport des importations de pétrole brut n'a toujours pas fait l'objet d'un quelconque changement par voie législative ou réglementaire. Si cette réforme et notamment l'extension de son champ d'application aux produits raffinés et au charbon, tel que réclamé par les armateurs, n'a pas été retenue. Ce refus s'explique en grande partie à cause de l'intense lobbying fait par les affréteurs et importateurs de pétrole qui a fait perdre au ministre Cuvillier son arbitrage face à Bercy⁵¹. Le rapport Chassagne sur le transport d'hydrocarbure rendu en 1990 avait déjà préconisé la prise en compte des produits raffinés dans le champs d'application de la future loi sur le transport d'hydrocarbure, mais déjà à l'époque cette disposition avait été écartée devant l'hostilité des distributeurs.

⁵⁰ Le marin, brève du 20 février 2014

⁵¹ Le marin du 15 février 2013

Partie II : le RIF face à la concurrence

Chapitre introductif : Le registre des TAAF

Précurseur du pavillon RIF, le pavillon des terres australes et antarctiques française (TAAF) fût la première réponse donné par le législateur au déclin de la marine française. Déclin qui n'est pas pour le moins récent car la mise en place du registre des TAAF (aussi appelé registre des Kerguelen, du nom de la principale île qui compose cet archipel) date de 1986. Ce pavillon fut créé à la demande des armateurs français pour alléger les contraintes économiques et sociales engendrées par l'immatriculation de leurs navires au 1^{er} registre. Les armateurs commençait alors à subir de plein fouet la concurrence mondiale et le dumping des pavillons de complaisance. Les ex-lignes coloniales qui assuraient autrefois une rente à certains armateurs européens étaient définitivement ouvertes à tous et la crise du transport du pétrole brut n'en finissait pas (illustré par le désarmement puis le ferrailage des pétroliers ULCC *Battilus*, *Prairial* et *Pierre Guillaumat*).

Pour assurer une certaine compétitivité à la flotte française et permettre à l'état de garder un pouvoir de décision sur son commerce extérieur et d'influencer la balance des paiements, le gouvernement annonça un plan de sauvetage de la flotte française. Mr Ambroise Guellec, secrétaire d'état à la Mer du gouvernement Chirac a pris l'arrêté du 17 juin 1986 qui crée un registre dérogatoire d'immatriculation dans les TAAF. Ces îles françaises (Kerguelen, Saint-Paul, Amsterdam et Crozet) du sud de l'océan indien sont aussi appelées « *îles de la désolation* », elles n'ont aucun habitant si ce n'est quelques scientifiques par an cohabitant avec des colonies de manchots et sont ravitaillés par le navire *Marion Dufresne II*. Le *Marion Dufresne II* est armé par la CMA-CGM et ses marins ont fait grève pendant 15 jours en 2009 notamment pour éviter leur immatriculation au RIF⁵² !

L'avantage de l'immatriculation sur ces îles découverte en 1772 par le navigateur Yves de Kerguelen est leur statut de territoire d'outre-mer octroyé par la loi du 6 aout 1955. En effet, les TAAF disposaient d'une autonomie juridique particulière, l'archipel faisant

⁵² *Mer et Marine*, brève du 15 avril 2009

par exemple partie du territoire français, mais pas de l'union européenne (ce qui a entraîné des contentieux sur la capacité des navires sous pavillon TAAF à accéder au cabotage communautaire). Il est amusant de noter que le débarcadère de Port-aux-français, port d'attache de la flotte sous TAAF, ne peut pas accueillir des navires plus grand que les zodiacs de ravitaillement du *Marion Dufresne II*.

Section 1 : Régime du registre des TAAF

Le décret du 20 mars 1987⁵³ et ses textes d'application définissant les conditions d'immatriculation au registre des TAAF ont été annulés pour incompétence par le Conseil d'état⁵⁴ suite à un recours des syndicats de marins. C'est donc la loi du 26 janvier 1996⁵⁵ et son article 26 qui vient préciser le régime de l'immatriculation au TAAF. D'abord conçu comme restrictif ce registre a été plusieurs fois étendu, si bien que tous les navires pouvaient à la fin bénéficier du pavillon des Kerguelen à l'exception de ceux effectuant du cabotage continental ou la desserte de la Corse⁵⁶. En principe, le navire devait faire un touché une fois par trimestre au TAAF et l'armement devait y disposer d'un siège social ou d'une agence⁵⁷ (alors même qu'il s'agissait d'une île désertique). Mais en réalité, les navires qui appartenaient à des classes définies par voie réglementaire pouvaient être inscrits aux TAAF à condition qu'ils n'effectuent pas de touché dans les ports métropolitains⁵⁸. Mais à contrario du régime du RIF, le registre des TAAF reste ouvert aux navires de pêche. Contrairement également au RIF, le capitaine et l'officier chargé de sa suppléance devaient être français, les officiers étrangers devaient disposer d'un brevet équivalent au diplôme français.

Quant aux marins, ils devaient être ressortissants communautaires ou de l'espace économique européen dans une proportion fixée par décret à 35%. Les navigants français bénéficiaient de l'application du code du travail maritime par un choix des armateurs. Mais comme pour le registre de Mata-Utu, les marins étrangers naviguant sur des navires immatriculés aux TAAF étaient soumis au Code du travail d'outre-mer (CTOM) institué par la loi du 15 décembre 1952 après que la cour d'appel de Rennes leur eut refusé l'application du code du travail maritime⁵⁹. Les marins sont tous soumis aux conventions OIT ratifiées par la France et étendues aux TAAF (du fait du

⁵³ JO du 24 mars 1987 p. 3312 abrogeant le décret n°60-600 du 22 juin 1960

⁵⁴ CE 27 octobre 1995 *union maritime CFDT et fédération nationale des syndicats de marins*, DMF 1995 p. 893

⁵⁵ Article 26 de la loi n°96-151 du 26 janvier 1996 relative aux transports

⁵⁶ P. Bonassies, *le Droit positif* en 1993, DMF 1994 Partie législative n°10 p.9

⁵⁷ Art 26 de la loi du 26 février 1996

⁵⁸ Art 26, al 2 de la loi du 26 février 1996

⁵⁹ CA Rennes, 27 avril 1999 *Fisch c. Davigo*, DMF 1999 p 742 obs. P. Chaumette

statut particulier des TAAF). Mais les marins étrangers hors de ce socle commun pouvaient continuer à travailler et être rémunérés aux conditions de leur pays d'origine. En effet la chambre sociale de la Cour de Cassation dans son arrêt du 18 juillet 2000 a rappelé que « 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 dans les terres australes et antarctiques françaises ». La conformité de l'immatriculation au TAAF n'a jamais été contestée devant les instances européennes. Il y a fort à parier que, comme pour le RIF, l'arrêt de la CJCE du 17 mars 1993 *Solman Neptun*⁶⁰ fasse l'objet d'une jurisprudence tellement forte que les syndicats de marins auront été dissuadés de porter un recours devant les juges de Luxembourg.

Certains marins se sont pourtant plaints de l'application du code du travail d'outre-mer qu'ils estimaient inadapté au travail maritime (où n'y avait pas de définition de la forme ni du contenu du contrat d'engagement). En effet, les seules dispositions sociales relatives aux marins naviguant sous registre TAAF ont été abrogées sans être remplacées ou les décrets devant être pris en application de la loi de 1996 ne l'ont jamais été. Ce qui a laissé pour les marins un vide juridique les privant d'une protection légale efficace. Il n'existe pas comme pour Wallis-et-Futuna (CE 2001, *navire Paul Gaugin*⁶¹), de jurisprudence établie qui permettait d'appliquer avec certitude un régime aux marins étrangers. Ce vide juridique a été dénoncé par le Bureau International du Travail, les seuls textes réellement applicables étant les conventions internationales que la France a étendues aux TAAF et dont l'interprétation sans recours au droit national n'est pas aisée. Enfin, chose curieuse, le décret de 1987 fixant la proportion minimale de marins français a été annulé par le Conseil d'État mais n'a jamais été remplacé même après l'entrée en vigueur de la loi de 1996 qui renvoyait justement à un décret pour fixer cet effectif minimum. Ce vide juridique illustre bien le retard pris par les différentes législatures, mais aussi la non compétitivité du registre TAAF et de la nécessité de son remplacement par le RIF.

Sur le plan fiscal, les TAAF disposaient pourtant d'un régime très avantageux : les charges patronales ont été allégées dans la limite de 70% de l'équipage, pour les marins français le taux de cotisations salariales passait de 25% à 17% sur les navires soumis à la concurrence internationale. Manière pour l'État de favoriser l'emploi de ces nationaux et qui a disparu avant que les autorités européenne ne puissent se pencher sur ce cas qui aurait pu aisément être suspecté d'aides d'état et de violation

⁶⁰ CJCE 17 mars 1993, *Firma Sloman Neptun* DMF 1993.421 obs. P. Chaumette et DMF 1994.14 obs. P. Bonassises (précité)

⁶¹ CE, 9 février 2001, *navire Paul Gaugin*, DMF 2001 p.399 obs. P Chaumette

du principe de non-discrimination communautaires. En revanche, sur le plan administratif et celui de la sécurité les règles restaient les mêmes que pour le 1^{er} registre métropolitain.

Section 2 : Appréciation du registre des TAAF

En 2003, les 221 navires immatriculés au TAAF représentaient 3,4 millions d'UMS soit 90% du tonnage sous pavillon français. Mais ce registre n'a pas enrayer le déclin de la flotte, il l'a seulement freiné. En effet, l'immatriculation d'un navire aux îles Kerguelen demeurait toujours 35% plus onéreux qu'un autre pavillon Bis européen selon la Commission Européenne. Ainsi le rapport Richemont a démontré que les profits dégagés par un porte conteneur ou un petit cargo polyvalent qui sont respectivement de 45 et 7 millions d'euros pour un navire exploité normalement, sont inférieurs pour un navire exploité dans les mêmes conditions mais naviguant sous pavillon TAAF. La même exploitation sera même déficitaire pour un navire naviguant sous 1^{er} registre métropolitain. Était notamment en cause l'organisation du travail, l'application partielle des 35h et une spécificité française : un coefficient de relève plus élevé que dans les autres pays. Le même rapport Richemont conclut qu'un équipage français, à service égale est 2,5 fois plus onéreux qu'un équipage de Hong-Kong.

Lors de la séance du 3 décembre 2003 au Sénat, dans le cadre des auditions de Mr. le sénateur Henri de Richemont, il a été rapporté que le registre des TAAF ne devait son succès qu'à deux dispositions législatives pour le moins artificielles : le GIE Fiscal et la loi de 1992 sur l'importation de pétrole brut.

De plus, le pavillon TAAF ne bénéficie pas du règlement CE de 1992 sur la libre circulation des services de transports maritimes entre les États membres⁶², car ces navires ne sont pas « *immatriculés dans un État membre* ». En effet, les navires sous pavillon TAAF sont immatriculés dans un territoire français, mais qui n'est pas considéré aux yeux du règlement comme incorporé au territoire de l'Union Européenne. La spécificité juridique des terres australes et antarctiques françaises qui avaient fait leur intérêt a en conséquence fermé les navires sous TAAF à un accès automatique au cabotage sur les lignes littorales communautaires. C'était donc aux États-membres, et au cas par cas d'octroyer des dérogations qui étaient assez rarement données.

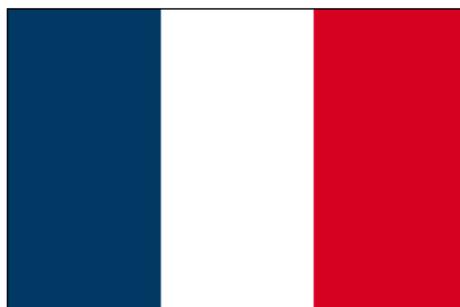
⁶² Règlement n°3577/92 du conseil du 7 décembre 1992

Cette attractivité toute artificielle n'a pas permis que le registre TAAF soit structurellement compétitif⁶³, en 2003, la flotte française et ses 221 navires ne représentaient que 0,3% du tonnage mondial, talonné par Antigua et Barbade.

L'ouverture du Registre International Français a condamné l'immatriculation au TAAF qui est fermé aux navires de commerce depuis 2006. Ce registre conserve des navires de pêches hauturières qui sont exclus du RIF, du moins pour le moment. C'est pourquoi on peut voir dans le port de Sète bon nombre d'importants senneurs arborant *Port aux Français* sur leur poupe.

⁶³ Interview de Mme Anne Barthe, présidente d'Armateur de France, Mer et Marine, 16 Mars 2006

Titre I : Les registres Bis Français hors RIF



Il convient de rappeler que le pavillon français n'est pas caractérisé par une unicité. S'il existe un seul pavillon bleu, blanc, rouge ; au sein de ce pavillon national cohabitent plusieurs registres. La notion de registre n'a pas de définition dans la législation française, seul le Registre International Français est défini comme tel par la loi de 2005. C'est l'usage qui utilise le terme « registre » pour définir un ensemble de navires soumis au même corpus normatif. On parle de 1^{er} registre pour le registre métropolitain. Toute collectivité ultramarine depuis les années 1960 peut détenir son propre registre dont elle définit elle-même les contours et les règles d'attribution. Mais ce n'est pas une obligation : deux territoires d'outre-mer ont choisi de ne pas exercer leurs compétences dans ce domaine. Il s'agit de Saint-Barthélemy et Saint-Martin, deux collectivités d'outre-mer ayant pourtant toutes les deux à la fois une forte autonomie vis-à-vis de la métropole et une forte dépendance vis-à-vis des liaisons maritimes. Les disparités peuvent être assez fortes entre les différents registres, même si l'autonomie de décision laissée aux collectivités dans ce domaine est circonscrite à la fiscalité et au régime social des marins, la sécurité restant du ressort d'un socle commun à tout le pavillon français. L'avis de Mr le député Fromentin à la Commission du développement durable n'avait pas manqué de souligner que « *la pérennité de ces registres ultramarins s'explique moins par des considérations économiques que par la dévolution de compétence juridiques aux collectivités ultramarines et par leur volonté d'exercer les pouvoirs nouvellement acquis* ⁶⁴ »

⁶⁴ Avis n°1424 de M. le député Jean-Christophe Fromentin, au nom de la commission développement durable sur le projet de loi de finance 2014, p 12.

Chapitre 1 : le registre de Wallis et Futuna



L'immatriculation des navires dans les registres d'outre-mer a été ouverte depuis les années 1960 sous certaines conditions. Le registre de Mata-Utu a été ouvert aux paquebots de croisière en 1991 pour permettre aux armateurs d'éviter la rigueur et le coût du 1^{er} registre métropolitain. Ce registre est par exemple utilisé avec succès par la Compagnie des îles Ponant, plus grand croisiériste français. Le registre de Mata-Utu autorise une certaine flexibilité tout en lui permettant d'arborer le pavillon bleu blanc rouge à la poupe de ses navires, ce qui est fondamental pour son positionnement marketing vis-à-vis de sa clientèle haut de gamme, française et européenne.

Comme pour les terres australes et antarctiques françaises, les îles de Wallis et Futuna dont le chef-lieu est Mata-Utu sont une collectivité d'outre-mer françaises. Son statut tout aussi particulier que les TAAF, permet aux armateurs d'innover en matière fiscale et sociale.

En matière sociale, la réglementation applicable sur les navires inscrits au registre de Wallis et Futuna est celle du code du travail d'outre-mer. Mais il s'agit d'une application par défaut : la loi n°66-508 du 12 juillet 1966 avait bien élargi l'application du code du travail maritime institué par la loi du 13 décembre 1926 à certains territoires d'outre-mer dont explicitement Wallis et Futuna, mais le code du travail maritime reste inapplicable. En effet, la loi du 12 juillet 1966 prévoyait que ce serait un décret en Conseil d'Etat qui prévoirait l'application du code du travail maritime sur certains territoires où des adaptations seraient nécessaires au vu de l'organisation administrative ou de la situation géographique. Mais ce décret n'est jamais intervenu. Situation comparable au registre des Kerguelen avec l'absence de décret d'application de la loi de 1966 ou même du simple remplacement du décret annulé par le Conseil d'Etat en 1987. C'est finalement la jurisprudence prétorienne du conseil d'Etat qui par

un arrêt du 9 février 2001⁶⁵ est venu confirmer l'application du code du travail d'outre-mer aux navigants embarqués sur des navires inscrits au registre de Wallis et Futuna. De même, les conventions collectives métropolitaines ne sont pas applicables de plein droit à Wallis et Futuna mais le salaire versé ne peut être inférieur au local fixé par le chef de territoire (agissant comme un préfet). Enfin, l'affiliation à l'ENIM n'est pas obligatoire, elle est laissée au choix de l'armateur. Or la non affiliation à l'ENIM étant l'un des avantages de l'immatriculation à Wallis et Futuna, peu d'armateurs y souscrivent. Les 35h n'y sont pas non plus applicables, et le rythme prévu au contrat d'engagement pour les marins est basé sur 6 mois de congés pour 6 mois d'embarquement. Seuls les traités internationaux permettent un socle social applicable uniformément.

Fiscalement, le régime appliqué aux armateurs dont les navires battent pavillon de Wallis et Futuna est très avantageux. La fiscalité de ce territoire est très pacifique, les entreprises ayant une activité sur place (comme les croisiéristes) payent un impôt appelé la « *patente* » dont les modalités de calcul sont fixées par une délibération du chef de territoire en date du 21 décembre 1992⁶⁶. Mais en dehors de cette patente, il n'existe pas d'imposition sur les bénéficiaires comme en métropole. Ce régime fiscal est donc très attractif pour les armateurs à la croisière, mais aussi pour leurs navigants. En effet, les fondateurs de la Compagnie du Ponant ont mis au point un système de défiscalisation des revenus par le biais du régime des expatriés. Ce schéma financier étant une première en France, l'armement des Iles du Ponant s'en est assuré l'exclusivité vis-à-vis des banquiers qui leurs reversent en échange une indemnité⁶⁷.

L'inscription des navires sur le registre de Mata-Utu ne se fait pas sur l'île de Wallis. En effet, le quartier maritime du territoire de Wallis et Futuna dépend des services des affaires maritimes de Nouméa en Nouvelle-Calédonie. Chose curieuse vu que le statut de la Nouvelle-Calédonie vis-à-vis de la métropole est encore plus dérogatoire que celui de Wallis et Futuna. Le certificat de jauge peut même être établi aux douanes de Papeete, en Polynésie Française. Si comme pour le registre TAAF, le capitaine et l'officier chargé de sa suppléance doivent être français, les officiers peuvent être étrangers. Par dérogation, la proportion maximale d'étrangers parmi les marins embarqués s'élève à 75%. Enfin, l'inscription au registre de Mata-Utu répond aux exigences de l'article 3 du décret 60-600 du 22 juin 1960 dont le paragraphe 2 dispose que le navire doit effectuer un touché sur Wallis et Futuna au moins une fois par

⁶⁵ CE sec. , 9 février 2001, *navire Paul Gauguin*, DMF 2001 p.399 obs. P Chaumette

⁶⁶ Délibération n°48/AT/92 du 21 décembre 1992

⁶⁷ Anne-Laure Garret, « *le pavillon Français* » p. 83, mémoire pour l'obtention du DESS Droit Maritime d'Aix-Marseille III, 2004.

trimestre pour y être régulièrement immatriculé, sauf dérogation. Mais cet exigence d'un touché au moins semestriel prévu par le décret de 1960 ne s'applique plus dans les territoires qui ont acquis compétence d'immatriculation⁶⁸. Ces territoires peuvent aussi prévoir une liste de navires exemptés de touché, comme les navires de croisières de plus de 100 UMS.

Cette inscription sur le registre de Mata-Utu a séduit de nombreux armateurs, le principal d'entre eux étant la Compagnie du Ponant. Mais le succès du pavillon de Wallis et Futuna tient aux nombreux vides juridiques que comporte cette immatriculation, particulièrement l'application du code du travail d'outre-mer. Mais il est à noter que le pavillon de Wallis et Futuna se rapproche beaucoup des dispositions du pavillon RIF.

Chapitre 2 : Le registre de la Nouvelle-Calédonie



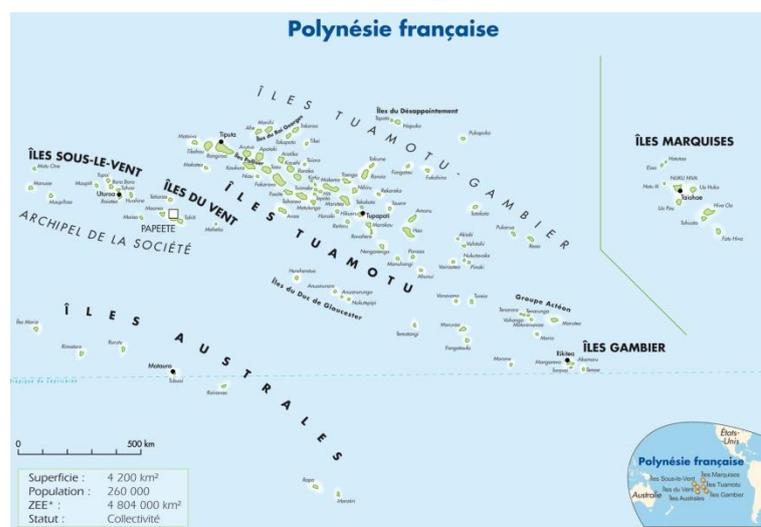
La Nouvelle-Calédonie dispose d'une ZEE couvrant près de 1.4 millions de km² (soit la moitié de la superficie de la mer méditerranée). En partie à cause de son éloignement de la métropole, la nouvelle Calédonie a connu une montée du sentiment indépendantiste. Les accords de Matignon du 26 juin 1988 ont tenté d'apaiser ce ressentiment en octroyant un statut inédit à la nouvelle Calédonie. La Nouvelle-Calédonie n'est pas considérée comme un territoire d'outre-mer, mais comme une collectivité *sui generis* par le Conseil d'Etat. Elle dispose de dispositions qui lui sont propres dans la constitution de 1958.

Pourtant, de cette situation particulière, aucune disposition très favorable à l'immatriculation d'un navire n'émerge. Un navire peut être immatriculé à Nouméa et

⁶⁸ Avis n°1424 de M. le député Jean-Christophe Fromentin, au nom de la commission développement durable sur le projet de loi de finance 2014, p 12.

son équipage sera soumis au code du travail d'outre-mer. Si les officiers doivent être ressortissants communautaires, les trois quart de l'équipage peut être constitué de non communautaires. Les navires sont soumis à la fiscalité locale qui n'est pas réellement avantageuse en l'absence de toute exonération spécifique au navire.

Chapitre 3 : le registre de la Polynésie Française



La Polynésie Française est depuis 1946 un territoire d'outre-mer, elle est dotée d'une assemblée territoriale depuis le 25 octobre 1946. Le statut de la Polynésie est fixé depuis la loi organique n° 96-312 du 12 avril 1996 et la loi ordinaire n°96-313 qui octroie une réelle autonomie de décision pour l'assemblée territoriale. Le statut de ce territoire se rapproche de celui des dominions britanniques, bien que l'indépendance vis-à-vis de la métropole ne soit pas aussi aboutie, ce qui a entraîné l'ONU à inscrire la Polynésie sur la liste des territoires « à décoloniser ».

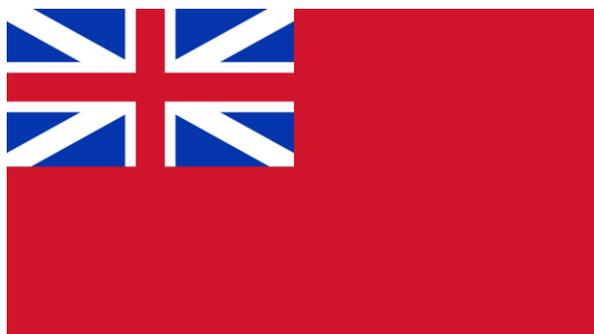
La loi organique de 2004 a transféré les compétences d'immatriculation des navires de la métropole au territoire, ce qui fait que le carnet de francisation est désormais visé par la Polynésie Française et non plus par l'état. Ce registre ouvert à tous les navires sans restriction regroupe surtout des navires à passagers⁶⁹. Comme pour le registre de la Nouvelle-Calédonie, l'importante autonomie du territoire n'a pas abouti à un régime très favorable pour l'immatriculation des navires, un comble pour un archipel dont les dimensions sont comparables à celle de l'Europe. L'équipage peut être constitué d'étranger à conditions que les autorités de la Polynésie aient donné leur accord, ce

⁶⁹ Source : Affaires maritime de Tahiti

qui est rarement le cas en pratique. Le code du travail maritime n'est pas applicable aux marins, c'est le droit polynésien qui va s'appliquer avec des renvois aux conditions fixés par l'ENIM. L'affiliation à l'ENIM n'est pas obligatoire, les marins sont en pratique affiliés à une caisse de prévoyance locale. Seul différence avec les autres registres bis français (grâce à l'autonomie poussée du territoire) : pour les navires de moins de 160 tonneaux de jauge brute, les conditions de sécurité ne sont pas fixées par la métropole mais par les autorités de la Polynésie-Française. Enfin la fiscalité des navires est fixée par le droit commun fiscal polynésien sans qu'aucune disposition avantageuse ne soit octroyée aux navires.

Titre II : Registres Bis en Europe

Chapitre 1 : Le registre bis Britannique



Le pavillon Britannique a connu sensiblement la même évolution que le pavillon français mais avec à chaque fois une certaine avance sur son voisin d'outre-manche. Après la seconde guerre mondiale, la Grande Bretagne se voit concurrencée par l'émergence de pavillons étrangers, parfois même de ses anciennes colonies, souvent qualifiés de pavillon de complaisance. Dans les années 1960 et 1970, s'est ajouté le problème d'un syndicalisme très contestataire. C'est en 1997 que John Prescott posa les bases, 8 ans avant l'adoption du RIF, d'une déréglementation plus forte du pavillon marchand Britannique. Les effets ont été bénéfiques, illustré par le passage d'une importante partie de la flotte de P&O du pavillon libérien aux registres bis Britanniques⁷⁰.

Le pavillon Britannique regroupe plusieurs registres sous le nom du « *Red Ensign Group* » (REG). Ce groupe de registre a le droit de faire battre à la poupe des navires le fameux « *Red Ensign* », le pavillon marchand britannique. La particularité de ces registres est qu'ils sont divisés en deux catégories : la catégorie 1 qui n'a aucune limitation de tonnage et la catégorie 2 qui est limitée aux navires armés au commerce ou à la plaisance et jaugeant au maximum 400 *Gross Tonnes* après dérogation. La liste de ces deux catégories a été définie en 2003 et a été amendée en 2008 et 2013⁷¹.

Catégorie 1 : Les Bermudes, les îles vierges britannique, les îles Caïmans, Gibraltar, l'île de Man et enfin le registre métropolitain du Royaume-Uni.

⁷⁰ « *Pourquoi j'ai décidé de rapatrier ma flotte sous pavillon Britannique* » par Lord Sterling, président de P&O, la revue Maritime n°459, mai 2001.

⁷¹ www.redensigngroupe.gov.uk

Catégorie 2 : on trouve Anguilla, les îles Malouines, Guernesey, Jersey, Montserrat, Sainte-Hélène et enfin les îles Turques-et-Caïques.

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 n'importe laquelle des colonies ou dépendances, y compris en Grande-Bretagne ». Pendant longtemps, la Grande-Bretagne, a bénéficié principalement du registre de l'île de Man, de Gibraltar et de Hong-Kong. Depuis la rétrocession de la concession Hongkongaise à la Chine en 1997 ne subsistent principalement que les registres de l'île de Man et de Gibraltar. A noter que Hong-Kong n'a pas perdu l'intérêt des armateurs, puisqu'il est devenu le registre bis de la république populaire de Chine⁷². D'autres registres bis britanniques ont existé comme les Bahamas, mais après leur indépendance et bien que ces pays soient restés membres du Commonwealth, ces États ont créé leur propre registre (grand pourvoyeur de devises). Ces deux registres ont été par ailleurs inscrits comme pavillon de complaisance par l'ITF, du fait de la facilité d'inscription et du peu de rigueur des contrôles de l'État du pavillon.

Nous étudierons plus longuement les deux registres principaux du pavillon *Red Ensign* : Gibraltar et l'île de Man.



Red Ensign Gibraltar

Red Ensign Ile de Man

Ces deux territoires disposent d'une autonomie par rapport à la métropole britannique. Longtemps considéré comme le verrou anglais de la route des Indes en Méditerranée Gibraltar est doté depuis 1969 d'une constitution et son territoire accueille une grande base militaire toujours active aujourd'hui. Le droit applicable est celui du Royaume-Uni : le *Merchant Shipping Act* de 1894, modifié en 1906. Contrairement aux TAAF, Gibraltar fait partie de l'UE, mais jouit d'un certain nombre d'exemptions, il est donc considéré comme un registre communautaire lui permettant un accès automatique au cabotage communautaire (contrairement au registre des

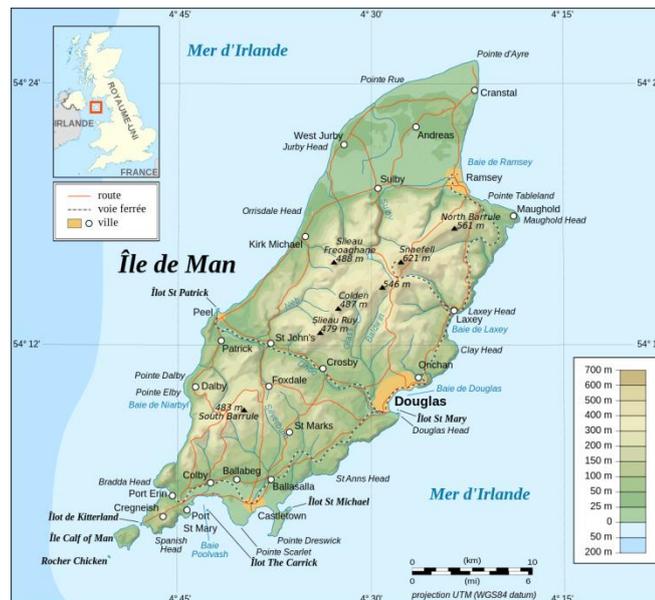
⁷² Bernard Dujardin in *la revue Maritime* n°469, Juillet 2004

TAAF). Ce registre est directement administré par les autorités de Londres et, grand avantage par rapport au RIF, il n'est pas listé par l'ITF (fédération internationale du travail) comme un pavillon de complaisance. Pourtant il s'agit du registre européen qui s'est le plus libéralisé depuis le début de la crise de 2008⁷³



Contrairement à Gibraltar, l'île de Man ne fait pas partie de la CEE, elle n'est qu'associée. Pourtant située en mer Celtique à quelques milles entre l'Irlande et l'Angleterre, l'île de Man ne fait pas partie du Royaume-Uni mais seulement du Commonwealth. Si l'île dispose de son propre parlement pour les questions intérieures, le droit maritime reste régi par le *Merchant Shipping Act* de 1894. La loi britannique vient s'appliquer dans de nombreux domaines mais doit disposer d'une autorisation express. La plus grande liberté dont jouit l'île est une entière autonomie fiscale et bancaire. L'île est considérée comme un paradis fiscal au même titre que les îles anglo-normandes. Le registre de Douglas, du nom de la capitale de l'île de Man a été créé en 1980 et a connu un fort succès et reste comme le registre de Gibraltar, géré depuis la métropole Britannique.

⁷³ Rapport Leroy, p.18



Ces deux territoires permettent un accès au pavillon britannique : le *Red Ensign*. Les règles de composition de l'équipage, de standard de formation sont soumises au droit britannique. Sont aussi applicables les conventions internationales approuvées par la Grande Bretagne, comme les conventions OIT. De plus, depuis un arrêt euro-compatible du parlement en 1993, les ressortissants communautaires (personnes physiques ou morales résidant dans le Royaume-Uni ou ses dépendances) sont éligibles à la propriété maritime. Le *Red Ensign* est géré depuis Cardiff et sauf dérogation, les navires âgés de plus de 20 ans n'y sont pas en principe éligibles. Alors que la flotte anglaise a été pendant des siècles la plus importante du monde et que ses marins ont régné pendant longtemps sur les océans du globe, les registres de Gibraltar de de l'île de Man n'imposent aucune nationalité à l'équipage. Seul le capitaine doit être ressortissant d'un État membre de l'Union Européenne ou de l'Espace Économique Européen. À ce titre, la main d'œuvre indienne est plus présente sur les navires du *Red Ensign* que sur les autres pavillons européens, proximité de la langue oblige. Mais les pouvoirs publics britanniques incitent fiscalement les armateurs à former des cadets. Ces incitations fiscales ont été reprises dans le rapport Richemont de 2003⁷⁴. La loi sur le RIF s'est inspirée des dispositions de droit anglais concernant la défiscalisation des navigants nationaux expatriés depuis plus de 183 jours.

C'est du point de vue fiscal que le pavillon Britannique est parmi les plus attrayants d'Europe. Par exemple, l'exonération de la plus-value de cession lors de la revente d'un navire si l'armateur s'engage à réinvestir dans l'achat de nouveaux navires est une disposition du droit fiscal maritime anglais que les armateurs français réclament

⁷⁴ Rapport Richemont, 2003, p. 32, Rapport Leroy p.26

depuis longtemps⁷⁵. Le premier pivot de l'imposition des navires reste la taxation forfaitaire au tonnage (dont les dispositions sont proches du régime du RIF) pour les prélèvements annuels. Le second est, pour les investissements, l'*United Kingdom Tax Lease* : le taux d'imposition est alors de 10 à 12% du montant de l'investissement mais sans que cet avantage fiscal ne donne lieu à une obligation de pavillon ni d'emploi de nationaux à bord. Seule la gestion stratégique et commerciale doit être domiciliée en Grande-Bretagne. De ce fait, ces dispositions sont euro-compatibles, au contraire de l'ancienne formule du GIE Fiscal français. Le rapport Richemont soulignait que le refus de l'agrément par les autorités françaises pour l'ancienne version du GIE Fiscal amenait souvent à recourir à l'*United Kingdom Tax Lease*. L'inscription au registre de Gibraltar donne même lieu à une négociation de l'impôt sur les sociétés (souvent autour de 5%) en plus d'un droit fixe de l'ordre de 200 *pounds*, de plus Gibraltar assure à chaque société nouvellement immatriculée une stabilité du taux d'imposition pendant 25 ans.

Chapitre 2 : Pavillon Bis Espagnol : le registre des Canaries



Comme la plupart des pavillons européens, le tonnage espagnol était en forte diminution depuis les années 1970 et les différentes aides d'état n'avaient pas permis l'enrayement de ce déclin. La loi votée au Cortés le 24 novembre 1992 a permis la création d'un registre bis qui est née par voie réglementaire en 1994 : le « *Registrario Especial de Buques y Empresa Navieras* »⁷⁶ (REB). Ce registre est basé aux Canaries, le port d'immatriculation étant Las Palmas. Ce registre est plus souple que le registre métropolitain espagnol du fait du statut d'autonomie octroyé aux îles Canaries. Le succès du registre bis espagnol a été loué par les autorités qui ont avancé une croissance de 8% par an des effectifs de navires dans ce registre depuis son instauration⁷⁷.

⁷⁵ Rapport Leroy p.52

⁷⁶ Traduction : « *registre spécial des navires et entreprises maritimes* »

⁷⁷ Le marin, 16 juillet 1999

En effet, les conditions d'immatriculation sont assez souples : il suffit que le navire soit exclusivement destiné au trafic international et l'armateur doit être au moins représenté par un agent dans les îles canaries. Fiscalement, c'est le régime des îles Canaries qui s'applique : le taux de l'impôt sur les sociétés est de 26,5% (en 2004). Les charges sociales sont quasiment exonérées. Mais les membres d'équipage bénéficient seulement d'un abattement fiscal de 50% sur leur revenu, alors que le RIF et nombre de pavillons bis prévoient une exonération pleine et entière au bout d'un certain nombre de jours en mer. Quant à la composition de l'équipage, il doit être au minimum composé de 50% de marins communautaires, qui bénéficient de la protection sociale de leur pays d'origine. Si auparavant le capitaine et son second devaient être des nationaux espagnols, cette disposition semble désuète après les nombreux de la CJUE rendu à propos de la nationalité du capitaine du navire immatriculé au RIF.



Le *Luno* qui s'est brisé en deux en entrant dans le port de Bayonne en 2014 était immatriculé au registre des Canaries, ce qui n'a pas manqué de faire bondir les associations écologistes⁷⁸. Le *Luno* était un cargo généraliste de 100 m de long et dont l'armateur avait son siège à Bilbao, il était sorti des chantiers Astilleros de Guernica en 1994.



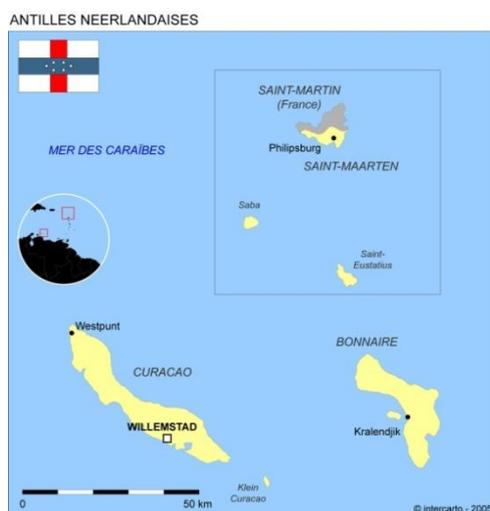
⁷⁸ Coordination marée noire.eu, brève du 6 février 2014

⁷⁹ Crédit photo : Marine Nationale

Chapitre 3 : Registre bis des Pays-Bas : les Antilles Néerlandaises



Pays de navigateurs (on pensera à l'explorateur Willem Barentsz qui a péri dans la mer qui porte maintenant son nom), les Pays-Bas ont décidé en 1987 de créer un registre bis à partir des Antilles Néerlandaises. Ces îles des Caraïbes, reliquat de la colonisation, sont au nombre de six : Aruba, Curaçao, Bonaire (îles du vent) puis St. Martin, St. Eustache et Saba (îles sous le vent), tous ces territoires bénéficient d'une forte autonomie vis-à-vis de la métropole avec leur propre forme de gouvernement. Le droit maritime applicable reste le même que celui de la métropole, l'immatriculation est possible dans chacune des îles mais le même régime juridique s'applique. Les mêmes débats sur la nationalité du capitaine et de son second ont abouti aux mêmes solutions que pour le RIF : ces postes ne peuvent plus être réservés aux seuls nationaux néerlandais, bien qu'une exemption octroyée par le gouverneur de l'île d'immatriculation existe déjà en faveur des officiers communautaires.



Fiscalement, les armateurs ont le choix entre une taxe au tonnage et une taxe sur les revenus. En cas de choix de la taxe au tonnage ce choix est imposé pendant 10 ans, les plus-values de cession du navire ne sont pas imposables si le navire a plus de 5 ans et que le produit de la vente est réinvesti dans des actifs délimités. Ce régime fiscal

rappel celui de l'*United Kingdom Tax Lease* anglaise, qui a aussi été loué par les armateurs français lors du débat concernant l'instauration du RIF⁸⁰. Le régime de protection sociale est laissé au choix de l'armateur. Est seulement obligatoire une assurance garantissant les accidents du travail. Comme pour le registre bis espagnol, cette immatriculation aux Antilles Néerlandaises a connu un certain succès, la flotte sous pavillon néerlandais passant de 4.6 millions d'UMS en 1996 à 5.6 millions d'UMS en 1998.

Chapitre 4 : Le pavillon Luxembourgeois



Le pavillon Luxembourgeois n'est pas en lui-même un registre bis, mais pourtant il est utilisé comme tel par ses voisins, surtout par la Belgique et dans une moindre mesure par la France. Grande nation maritime s'il en est, le Luxembourg n'a aucun intérêt à ce que soit définie de façon plus rigoureuse la notion de lien substantielle entre l'état et le pavillon prévu par la convention de Montego Bay en 1982. Mais il est vrai que l'article 90 de cette même convention prévoit que « *tout État qu'il soit côtier ou sans littoral, a le droit de faire naviguer en haute mer des navires battant son pavillon* ». Le Luxembourg a donc utilisé cette faculté en 1990 en créant son propre registre national. La plupart des navires inscrits dans ce registre appartenaient à des armateurs belges ou français. En 1996 l'*international Transport Worker Association* a décidé de classer le pavillon luxembourgeois comme pavillon de complaisance ce qui interdisait à certains armateurs au vu de leur politique interne de recourir à des navires battant pavillon luxembourgeois. De plus certains pays comme l'Australie ont drastiquement restreint l'accès à leur port de ces mêmes navires. Enfin le Mémorandum de Paris a classé sur sa liste grise les navires battant pavillon luxembourgeois au vu du peu de contrôle de sécurité effectué par les autorités luxembourgeoises sur leur flotte. Devant la fuite des navires, le gouvernement luxembourgeois a décidé en 2001 de réformer en améliorant notamment les normes de sécurités applicables à son pavillon pour qu'il ne soit plus classé par l'ITF comme pavillon de complaisance.

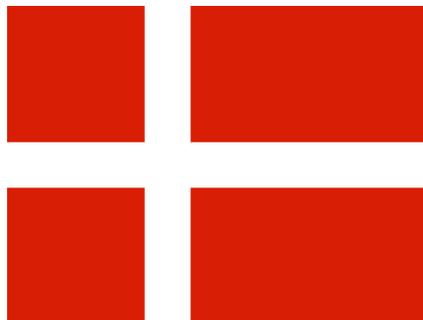
⁸⁰ Rapport Richemont p.36

Le pavillon luxembourgeois est ouvert à tout ressortissant communautaire ou de l'espace économique européen qui a la propriété au moins de la moitié du navire et à condition que la gérance du navire soit confiée à une entité luxembourgeoise. L'accès au pavillon est ouvert aux navires de plus de 25 tonneaux, âgés de moins de 15 ans (sauf dérogation) et destiné à une activité commerciale. Seul le capitaine doit être ressortissant communautaire, le reste de l'équipage peut être étranger et comme pour le RIF, il peut être fait appel à une société de manning. Les conditions salariales sont alignées sur celle de l'ITF et les marins bénéficient d'un socle de protection sociale luxembourgeoise, des dispositions issues des directives communautaires et des conventions OIT ratifiées par le Luxembourg.

C'est bien évidemment sur le plan fiscal que le pavillon luxembourgeois est intéressant : les sociétés maritimes y sont imposables au taux de droit commun luxembourgeois, qui est assez modéré. Ces sociétés maritimes ont aussi des options concernant les périodes d'amortissement et les crédits d'impôts ce qui permet d'anticiper les grosses dépenses comme les carénages. Le 19 mars 2003, le principe d'une taxe au tonnage a été décidé.

Penchons-nous maintenant sur deux registres qui ne dépendent pas d'un territoire périphérique d'un État européen : ce sont les registres dit « *papier* » du Danemark et de l'Allemagne. Ces registres, dont se sont beaucoup inspirés les concepteurs du RIF consacrent un régime particulier pour certains navires caractérisé par l'application des lois étrangères.

Chapitre 5 : Le registre bis Danois



Le « *Danish International Register of shipping* » (registre international danois maritime) a été créé par une loi votée par le Folketign le 1^{er} juillet 1988. Ce registre compte maintenant près de 485 navires dont les fleurons de la flotte de Maersk, on pourra

citer l'Emma Maersk, et le Mc Kinsey Möller de la classe triple E. Les conditions d'immatriculation sont assez souples : il suffit que le navire de plus de 20 UMS soit la propriété d'une personne physique ou d'une compagnie danoise ou encore dans le cas d'une société étrangère, que cette société soit détenue pour au moins 20% par des intérêts danois. Les marins toujours comme pour le RIF bénéficient d'une exonération d'impôts : le net wages.

Le rapport Leroy avait préconisé l'instauration pour les marins sous RIF de la pratique du *net wage* (salaire net) : c'est-à-dire un salaire versé entièrement exonéré de charges sociales⁸¹. Or c'est justement la voie qui avait été ouverte par le registre bis danois et qui avait été une des raisons de son succès. Ce système a été repris par la Finlande, l'Allemagne, l'Italie et la grande Bretagne. Cette pratique du *net wage* peut prendre plusieurs formes : exonération à la source, et même remboursement par l'état à l'armateur des cotisations sociales salariales, à charge ensuite pour l'armateur de les reverser aux marins. Saisie en septembre 1998 d'une plainte au sujet la compatibilité de ce système avec le droit Européen, la Commission de Bruxelles a jugé par une décision du 13 novembre 2002, le système compatible avec les orientations communautaires. Ce système du *net wage* a même été préconisé par la commission Européenne dans ses lignes directrices sur les dispositifs de soutien au transport maritime⁸².

Ce politique du *net wage* a par exemple fait en sorte que le coût d'un officier danois n'est pas si éloigné du coût d'un officier Roumain⁸³. Ce qui aboutit à un nombre élevé de nationaux Danois sur les navires battant pavillon Danois. Maersk avait mis en valeur le pavillon Danois en immatriculant, lors de leur lancement, ses plus grandes unités (Emma Maersk, Mc Kinsey Moller) au registre international danois, mais une étude plus approfondie permet de constater que la très grande majorité des navires de la compagnie A/P Moller navigue sous des pavillons beaucoup plus libres : Panama, Bahamas etc. Le RIF a aussi emprunté à ce registre Bis danois le recours aux sociétés de manning.

Un deuxième outil dont dispose le registre bis danois est le système de la taxe au tonnage, dont l'application aux navires battant pavillon français a été préconisée par le rapport Richemont et dont le rapport Leroy avait demandé l'ancrage⁸⁴. La taxe au

⁸¹ Rapport Leroy p.41

⁸² Journal de l'UE du 17 janvier 2004

⁸³ Stéphanie Binon-Davin, Pavillons et registres Bis en Europe, vers une réforme du pavillon français, Mémoire CDMT 2004

⁸⁴ Rapport Leroy p. 44

tonnage permet de payer une somme d'imposition en fonction de la capacité des navires qui opèrent pour l'armateur et non plus en fonction de son chiffre d'affaire ou de son bénéfice. Ce système permet souvent une imposition moindre et s'accompagne pour l'armateur d'une prévisibilité du montant dû dont l'intérêt n'est pas négligeable pour lui. Ce dispositif a été validé par la commission européenne et a inspiré de nombreux autres registres européens, comme l'Allemagne ou le *Red Ensign*.

Les autorités danoises ont estimé que le coût d'un navire immatriculé au registre bis danois était entre 35% et 40% moins onéreux qu'un navire immatriculé au 1^{er} registre. Soit, selon le rapport Leroy⁸⁵, dans les mêmes proportions que la différence entre un navire immatriculé au RIF par rapport à un navire immatriculé au 1^{er} registre français.

Chapitre 6 : le registre bis allemand



L'Allemagne, ou plutôt la RFA d'alors, a pris conscience en même temps que la France du déclin de son pavillon national face aux pavillons de complaisance. Après des grèves qui ont éclaté en 1986, les armateurs allemands ont demandé au gouvernement de Bonn la création d'un registre bis. Le gouvernement a dans un premier temps eu l'idée de localiser, comme pour les TAAF, ce registre dans les îles Helgoland, situé en mer du Nord, mais le gouvernement n'a finalement pas donné suite craignant une violation de la loi fondamentale allemande. C'est alors au tour de la Ville-État d'Hambourg, le plus important port d'Allemagne, de proposer la création d'un registre sur son sol, qui aurait pu se faire sans violation de la loi fondamentale. Mais c'est finalement par une loi du 23 mars 1989, que le Bundestag a créé *l'International Seeschiffahrts Register*, registre international allemand, qui entrera en vigueur le 5 avril 1989. Ce registre est ouvert aux bâtiments du 1^{er} registre allemand qui sont exploités au commerce au long cours. Il est intéressant de noter que le navire immatriculé au 1^{er} registre, s'il n'a pas changé de main, reste inscrit dans ce registre même s'il change de pavillon, facilitant

⁸⁵ Rapport Leroy p. 22

ainsi son retour éventuel sous pavillon allemand⁸⁶. Le registre bis allemand est soumis aux mêmes conditions que le 1^{er} registre, seul la composition de l'équipage est différente : un nombre plus élevé d'étrangers peut être embarqué et surtout ces marins peuvent être payés selon les conditions de leurs pays d'origine. Or c'est justement cette disposition qui avait été contestée dans l'affaire du *Firma Sloman*, la CJCE avait été saisi par une question préjudicielle posée par l'Arbeitsgericht de Brême. La CJCE a dû trancher pour savoir si le registre international allemand pouvait permettre à des marins n'ayant aucun domicile en Allemagne d'être employés selon les conditions de leur pays d'origine. Les requérants estimaient que le système d'application de la loi étrangère revenait à créer une charge financière supplémentaire pour l'État allemand de nature à pouvoir constituer une aide d'état incompatible avec les articles 92 et 117 du traité CEE. La CJCE a rendu sa décision le 17 mars 1993⁸⁷ en estimant que le registre international allemand vient seulement modifier la relation de travail entre le marin et son employeur et ne constitue pas une charge pour l'État allemand. Cet arrêt a permis de valider le principe du registre bis permettant d'employer des marins étrangers aux conditions de leurs pays d'origine. Ce faisant, la cour taille une brèche dans la théorie de rattachement territorial du navire uniquement à son pavillon, la CJCE affirme que ce lien n'est pas exclusif : il est complété par la loi d'autonomie des parties.

Le 10 janvier 1995, le tribunal fédéral constitutionnel de Karlsruhe a retenu que la loi instituant le registre international allemand était conforme à la constitution, le tribunal a notamment mis en avant la sauvegarde de la flotte allemande (vu comme une protection du commerce extérieur allemand) et des emplois induits tout en estimant que ces marins bénéficient de meilleures conditions de protection sociale que d'autres pavillons⁸⁸. Un rapport du comité des armateurs allemands a été rendu le 14 décembre 2000, soit 3 ans avant le rapport Richemont. Ce rapport a été motivé par les mêmes raisons que le rapport Richemont : l'entrée de nouveaux pays membres dans l'UE avec des pavillons très avantageux (Chypre et Malte) ainsi que l'arrivée sur le marché du travail communautaire des ressortissants des pays de l'Est de l'Europe qui comptent beaucoup de navigants très bien qualifiés et beaucoup moins onéreux. Ce rapport comme celui de M. le sénateur Richemont, a mis en exergue la nécessité d'un abaissement des charges sociales du registre bis allemand vis-à-vis des pavillons de complaisance (Panama, Libéria) et un ancrage de la taxe au tonnage dont les effets bénéfiques sont indéniables⁸⁹.

⁸⁶ Deutsche-flagge.de

⁸⁷ CJCE 17 mars 1993, *Firma Sloman Neptune*, C 72 /9, DMF 1993 p421 obs. P. Chaumette

⁸⁸ Jurisprudence, DMF janvier 1998, n°578

⁸⁹ Journal de la Marine Marchande, 12 janvier 2001

Mais si le registre international allemand reste un des registres les plus chers d'Europe, cela n'a pas empêché son classement, tout comme le RIF, comme pavillon de complaisance par l'ITF. Tout comme pour le registre bis français, c'est à la demande des syndicats de marins allemands que ce classement a été fait. Or ce classement est une réelle épine dans le pied du registre dont les navires se voient limités dans leurs trafics (en Europe du nord notamment) mais surtout de plus en plus de clients des armateurs se sont engagés dans leur charte éthique, à ne pas avoir recours à des navires naviguant sous des pavillons de complaisance.

Chapitre 7 : Le pavillon Européen, l'échec du pavillon douze étoiles



En 1989, la commission européenne posa les bases d'une réglementation d'un registre européen. Ce registre appelé « *projet Euros* » ne visait pas la suppression des registres nationaux, mais seulement la création, parallèlement à ces registres nationaux, d'un registre européen afin de bénéficier d'avantages au plan communautaire. La création de ce registre se serait accompagnée d'une mutualisation des fonctions d'inspection administrative aussi bien en matière de sécurité qu'en matière sociale. Ce registre avait déjà pris en compte la nécessité d'une rationalisation des équipages, c'est pourquoi il aurait pu être fait appel à des marins extra-communautaires, tant que les officiers et la moitié des marins étaient ressortissants d'États-membres. Tous les navires battant le pavillon Européen auraient été soumis à une réglementation de sécurité identique et rigoureuse pour maintenir une flotte de qualité et permettant de limiter les risques écologiques. Les marins embarqués devaient bien évidemment pouvoir bénéficier du socle social minimum imposé par l'Union Européenne (qui s'appellera communauté européenne jusqu'en 1995) et par l'OIT.

Mais cette initiative de la commission s'est heurtée aux voix discordantes des États-membres dont les intérêts divergeaient trop, en effet, les uns sont des pays de chargeurs quand les autres sont des pays de transporteurs. Le projet fût remis plus tard en 1991, depuis les autorités européennes n'ont pas relancé le processus, préférant unifier les services maritimes européens par le jeu des règlements et des directives appliqués avec rigueur par la CJUE.

Partie III : Réforme du registre RIF

Chapitre Introductif : Prise de conscience d'une réforme du RIF

En 2008, Armateur de France convenait que le RIF avait « *raté son départ* ». Le syndicat d'armateur estimait que le RIF était entré en vigueur (en 2006) dans une période où les commandes étaient fortes mais faute de financements nécessaires, les entrées en flotte ne se faisaient pas sous pavillon français. En effet le GIE fiscal était bloqué depuis 2004 à cause de son classement comme aide d'état illégale par la commission, son remplaçant *eurocompatible* n'étant réellement opérationnel qu'en 2008. Entre temps, pour répondre à la demande, les armateurs ont commandé leurs navires à l'étranger. Le classement du RIF comme pavillon de complaisance n'a aussi rien amélioré à la situation. C'est alors que les autorités françaises ont pris conscience d'une nécessité de réforme du registre RIF.

Le député socialiste Arnaud Leroy, originaire de Nantes et élu dans la 5^e circonscription des français de l'étranger s'est vu confier la rédaction d'un rapport sur la compétitivité du transport maritime français. Lors de l'annonce de cette mission parlementaire ordonnée par le 1^{er} ministre Jean Marc Ayrault, un doute planait sur les contours de la mission du député Leroy, notamment concernant la réforme de la loi de 1992 sur le transport des importations de pétrole brut. Finalement la lettre de mission datée du 23 avril 2013 ne fera pas mention de la loi de 1992, cette lettre de mission appuyant sur un levier autrement plus rentable politiquement : les emplois induits par la compétitivité des transports maritimes français. Le député Leroy, fonctionnaire à l'agence de sécurité maritime européenne, a notamment reçu l'aide de Martine Boony, ancienne directrice des ports de Rouen et Dunkerque et de Georges Tourret, ancien des affaires maritimes. Le choix de Georges Tourret n'est pas indifférent à la question de la réforme de la loi de 1992, même si elle n'apparaît pas dans la lettre de

mission, Georges Touret ayant en effet participé à l'élaboration du rapport Chassage en 1990 sur le transport d'hydrocarbures.

En parallèle du rapport Leroy, le député de Neuilly sur Seine, Jean Christophe Fromentin a rendu plusieurs rapports budgétaires sur le coût pour l'État français du soutien à la filière maritime et plus particulièrement au RIF. Le sénateur Charvet avait déjà devant ses collègues du Sénat défendu la dépense que constituait le RIF, 75 millions d'euros, soit la moitié dans crédits de soutien à la filière du transport maritime, comme indispensable au maintien du pavillon français face à ses concurrents européens et mondiaux. Ces crédits ont par ailleurs été renouvelés en 2013 et 2014, les sénateurs ayant été attentifs aux arguments sur l'emploi maritime induit par ces crédits. Le rapport Fromentin publié en octobre 2013 a estimé que 70% de la flotte (733 navires pour 15.7 millions d'UMS) opérée par des intérêts français naviguait sous des pavillons tiers, ce chiffre est plus élevé que les autres estimations, le rapport Fromentin semblant ne pas faire la différence entre navires en propriété et flotte affrétée.

Ce rapport pointe aussi une pratique des armateurs qui ont de plus en plus tendance à se positionner sur des marchés en adoptant le pavillon de l'état concerné, comme c'est le cas pour certaines lignes de la CMA-CGM. Mais le rapport Fromentin a aussi pointé du doigt la concurrence multimodale qui aggravait la pression sur les armateurs, plus spécifiquement il est vrai pour le transport de passager.

Mais le rapport Fromentin a admis, comme le rapport Leroy, que le registre RIF avait atteint son objectif minimum : stabiliser voire légèrement dépasser le nombre de navires inscrit aux TAAF. Pourtant ces chiffres masquent une mutation de la flotte : le RIF regroupe surtout des navires de services, notamment à l'Offshore et regroupe moins de navires de commerce que les TAAF (87 contre 92) alors que ces navires de commerce ont une jauge bien plus importante.

Chapitre 1 : Action budgétaire

Le but du rapport Fromentin était d'éclairer les députés de la commission du développement durable et des transports, le député a défendu les crédits extérieurs alloués au soutien de la flotte de commerce : les crédits ont été maintenus à 71.06 millions d'euros pour 2014 contre 72.15 millions en 2013. Ces crédits étaient en

grande majorité représentés par des défiscalisations de charges sociales, pouvant représenter jusqu'à 100% des charges ENIM pour les marins français. L'exonération d'impôts sur le revenu pour les marins navigant au RIF représente une dépense fiscale de 5 millions d'euros pour l'état et concerne surtout les officiers.

Taxe au tonnage

La taxe au tonnage pour laquelle les amateurs peuvent opter constitue un manque à gagner fiscal par rapport au régime de l'impôt sur les sociétés. Mais parallèlement, cette taxe forfaitaire peut être bénéficiaire pour les comptes publics lorsque les bénéfices des compagnies baissent tout en gardant le même nombre de navires.

La taxe au tonnage est une vraie réussite pour le pavillon français, son élargissement et la baisse de ses taux serait aussi une option de pérennisation de la flotte française, bien que coûteuse pour les finances publiques. Son cumul avec le CICE devrait aussi pouvoir être engagé tout en respectant le droit communautaire.

Droit d'hypothèque

Les montants des droits d'hypothèque sont encore en France proportionnels à la jauge du navire, alors que beaucoup de registres européens ont suivi l'exemple du Luxembourg et ont fixé un droit d'hypothèque forfaitaire à l'acte. Cette pratique amène les armateurs à fixer la propriété du navire dans un autre État membre puis à le franciser via un affrètement coque-nue comme l'article 219 de la loi du 3 janvier 1967 le permet. Une tarification à l'acte serait donc souhaitable pour le RIF.

Financement de navires

Pour permettre un financement plus facile des nouveaux navires, l'exonération de la plus-value lors de la revente d'un navire par l'armateur (par le système du GIE fiscal et grâce à l'amendement Copé et à la jurisprudence Quemener) doit être maintenue. Cette exonération doit néanmoins être accordée uniquement si l'armateur a pris la décision de réinvestir dans l'achat d'un nouveau navire battant pavillon communautaire. Le rapport Leroy pointe aussi l'insuffisance de l'intervention de la BPI dans le processus de financement de navire, or un financement plus simple et plus sécurisé des navires permet un rajeunissement de l'âge de la flotte, souvent gage d'une meilleure sécurité.

Net Wage

Le principe du *net wage* est aussi une réussite mais elle reste très coûteuse pour l'État. Une extension aux charges sociales non géré par l'ENIM, les Assedic et allocations familiales serait souhaitable, à condition d'en limiter l'extension aux lignes soumises à la concurrence internationale pour ne pas trop peser sur le budget de l'état.

Equipages

Ce même rapport estime que le quota de 25% ou de 35% de ressortissants communautaires ne doit pas s'appliquer par navire mais sur l'ensemble de l'entreprise maritime. De même les navigants qui ont bénéficié de l'exonération d'impôt sur le revenu au RIF n'y ont pas droit au 1^{er} registre, limitant ainsi la mobilité des équipages.

Chapitre 2 : Action administrative

Conscient de la jungle administrative qui régit les dispositions du pavillon français, le rapport Leroy a aussi préconisé la création d'une « *revue générale des normes législatives et réglementaires maritimes* », ce que le code des transports ne parvient toujours pas à faire. Cette revue permettrait un panorama d'ensemble et éventuellement d'entreprendre les réformes nécessaires afin d'assurer leur mise à jour.

Interdiction des Casino

Le rapport Leroy a notamment mis en lumière l'interdiction des casinos embarqués sur les navires. Une loi de 2006 permettait ces casinos sur les navires battant pavillon de Wallis et Futnua, mais selon ce rapport Leroy il serait logique d'élargir cette mesure à tous les navires battant pavillon français, ce qui est le cas dans la quasi-totalité des registres mondiaux.

Francisation et immatriculation

Le guichet unique du RIF a permis une simplification de la procédure d'entrée d'un navire en flotte française. Mais deux procédures subsistent : la francisation et l'immatriculation, elles sont simplement traitées par le même guichet unique alors que ces deux procédures sont gérées l'une par les affaires maritimes (l'immatriculation) et l'autre par les douanes (la francisation). Il serait donc logique, selon le rapport Leroy de fusionner ces deux procédures pour l'ensemble du pavillon français.

Action de l'Etat en Mer

Le rapport Leroy a aussi estimé nécessaire une rationalisation des attributions entre les différents services de l'état en mer. Ceci doit être entrepris dans le cadre du « *choc de simplification* » ordonné dans les derniers jours du gouvernement de Jean-Marc Ayrault. Or un élargissement des compétences du guichet unique du RIF est nécessaire. Ce guichet unique ne devrait pas uniquement prendre en charge l'inscription du navire au RIF mais aussi gérer les hypothèques sur le navire, la gestion des ports d'attache, la sécurité à bord : tous ces services étant dispersés. Ce dispositif demanderait un interlocuteur unique, surtout pour l'inscription de navires provenant de l'étranger. Permettre au RIF de devenir un service à compétence nationale avec une plus forte visibilité permettrait qu'il devienne le support unique de la promotion de la flotte française à l'international.

Port d'attache

Petite avancée timide dans la réforme du RIF, le JO du 18 avril 2012 a publié le décret n° 2012-506 modifiant le décret n° 2006-142 qui avait créé le guichet unique gestionnaire du RIF. Ce décret de 2012 prévoit que « *après information préalable du guichet unique, un navire immatriculé au RIF peut porter à la poupe le nom de son port d'exploitation* ». Ce décret ouvre donc un troisième choix pour le nom du port figurant à la poupe du navire : après le port d'immatriculation (Marseille) et le port d'attache, l'armateur peut faire figurer le port d'exploitation⁹⁰. Ainsi la goélette *La Recouvrance* navire emblématique de la rade de Brest a ainsi basculé du 1^{er} registre au RIF, non sans une contestation assez rude des syndicats, mais la goélette fut alors le 1^{er} navire à obtenir l'autorisation alors exceptionnelle d'inscrire Brest plutôt que Marseille comme port d'attache.

⁹⁰ *Journal de la Marine Marchande*, 24 avril 2012

Avancée plus notable : le paragraphe 2 du même décret⁹¹ dispose que « *la direction des affaires maritimes gère le guichet unique* » en lieu et place de la direction départementale des affaires maritimes des Bouches-du-Rhône⁹². Il s'agit d'un premier pas vers la transformation du guichet unique du Registre International Français vers un service à compétence nationale, tel que préconisé par le rapport Leroy⁹³. Il en va de même pour les procédures d'hypothèques maritimes qui restent gérées par les douanes et non pas par le guichet unique.

Multiplicité des registres du pavillon français

Enfin on peut s'interroger sur la pertinence du maintien de cinq registres différents sous le même pavillon français : 1^{er} registre, TAAF, RIF, Polynésie, Nouvelle-Calédonie d'autant plus certains de ces registres (Nouvelle-Calédonie, Polynésie) sont en partie gérés depuis la métropole ou par des collectivités voisines (Wallis-et-Futuna). La plupart des pavillons européens ne disposent que de deux registres : un 1^{er} registre et un registre bis, à l'exception notable du *Red Ensign* britannique qui compte 13 registres différents. Un 1^{er} registre dit « *full french* » battant sur les navires qui ne sont pas exposés à la concurrence internationale (service portuaire, DSP) protecteur mais responsable, devant être maintenu. Mais là où la concurrence existe, il est impératif de disposer d'un registre bis pouvant rivaliser avec les standards du transport maritime mondial. L'inscription hypocrite aux TAAF ou à Wallis-et-Futuna devant être entièrement reprise par l'immatriculation au RIF qui doit lui-même nécessairement s'adapter en fonction des marchés : la législation ne devant pas être la même pour des paquebots ou un porte-conteneur.

Chapitre 3 : Action internationale

Le rapport Leroy n'a pas hésité à avancer que la compétitivité des pavillons de certains États étrangers (et même européens) était en partie due à la méconnaissance délibérée de leurs engagements internationaux⁹⁴. Il n'est pourtant pas interdit d'espérer que la convention sur le travail maritime (MLC) de 2006 permettra un certain assainissement de la situation en bannissant les exploitations les plus critiquables.

⁹¹ Paragraphe 2 du décret n° 2012-506 modifiant l'article 5 du décret n° 2006-142

⁹² *Le Journal de la marine Marchande* du 24 avril 2012

⁹³ Proposition n°19 du Rapport Leroy de 2013

⁹⁴ Rapport Leroy, p. 63

Mais cette candeur doit évidemment être mesurée vis-à-vis du contrôle qui doit être fait de l'application de cette convention. La France vient justement de se doter dans ce domaine d'une législation « *pays d'accueil* » qui devrait permettre d'imposer une égalisation des conditions de travail. Mais son champs d'application est par principe circonscrit aux trafics avec un touché en France : Ferries, cabotage national, exploitation d'EMR offshore ; autant de trafics qui ne sont pas le cœur de cible du RIF et qui ne seront pas d'une grande aide pour la croissance de ce registre.

Au sein de l'UE, les trafics entre états membres sont ouverts à tous les pavillons (y compris hors pavillon communautaires) premier et second registre confondus. La préférence communautaire étant assez timide. Pourtant selon le rapport Fromentin, les lignes directrices de la Commission de Bruxelles sur le transport maritime ont permis de faire passer de 18.8% en 1990 à 25% en 2005 la part du tonnage mondial battant pavillon d'un Etat-membre de l'union européenne. Mais les conditions qui prévalent dans les différentes législations nationales des pavillons européens sont très disparates, ainsi certains pays disposent d'un registre unique sans conditions de nationalité pour l'équipage, alors que d'autres états interdisent les ressortissants extra-communautaires sur le premier registre et instaurent un seuil pour le 2nd registre⁹⁵. Même si les écarts ont tendance à diminuer du fait de l'arrivée progressive dans les équipages de l'Europe des 18 de ressortissants des nouveaux entrants de 2004 et 2012. Mais tous ces personnels qu'ils soient d'exécution ou d'encadrement, peuvent rester soumis (au travers du système de travailleur détaché qui fait actuellement débat) au système de sécurité sociale de leurs pays d'origine. Ce système contribue ainsi à une certaine disparité, très en deçà des standards français et que la MLC de 2006 n'est pas encore venu niveler.

Cette situation renforce la nécessité pour la France de tenter de relancer un processus d'éradication (et de façon plus réaliste de limitation) des pavillons de complaisance. Au-delà d'être le pendant maritime des paradis fiscaux bancaires, ces pavillons de complaisance permettent aussi à certains armateurs d'organiser en parfaite impunité leur exonération pénale. Ce combat contre les pavillons de complaisance peut être mené par le biais d'une relance du processus de Genève de 1986 ou par la définition claire et rigoureuse du « *lien substantiel entre le navire et l'état du pavillon* » requis par la convention de *Montego Bay*. Pourtant peu de pays se font encore des illusions face à l'hostilité de pays en développement qui voient là une entrave à leur souveraineté.

La prise de conscience de la volatilité de ce qu'il faut bien appeler un marché des pavillons au niveau mondial est bien réelle. Marché qui serait alors une sorte de

⁹⁵ Rapport Leroy, p. 63

pendant maritime du « *forum shopping* » propre au droit international privé. Cette vision mercantile du pavillon montre à quel point les acteurs du monde maritime ont oublié que le pavillon du navire reste avant tout l'expression de la souveraineté d'un état sur ce navire, mais cela reste une réalité que certains acteurs du monde maritime se refusent encore à accepter. On ne peut que souligner l'importance d'une concertation au niveau européen sur les différences d'accès aux pavillons. Pourvu que la prise de cette concurrence mondiale des pavillons puisse aboutir à un meilleur rayonnement du pavillon français qui le mériterait bien.



Bibliographie

Traité et manuels

Traité de Droit Maritime, Pierre Bonassies et Christian Scapel, LGDJ, 2010
Lamy Transport, Tome 2, éd. 2011

Articles de doctrine et Mémoires

- Anne-Laure Garret, mémoire pour l'obtention du DESS Droit Maritime d'Aix-Marseille III, 2004.
- DMF 1993.421 CJCE 17 mars 1993, *firma Sloman Neptun* obs. P. Chaumette
- DMF 1994 P. Bonassies, le Droit positif en 1993, Partie législative n°10 p.9
- DMF 1994.14 *firma Sloman Neptun* obs. P. Bonassies
- DMF 1995 CE 27 octobre 1995 *union maritime CFDT*, p. 893
- DMF 1999 CA Rennes, 27 avril 1999 *Fisch c. Davigo*, p 742 obs. P. Chaumette
- DMF 2001 CE, 9 février 2001, *navire Paul Gaugin*, p.399 obs. P. Chaumette
- DMF 2003 Cass, Crim, 4 juin 2003 observations P. Bonassies
- DMF 2004, hors-série n°8, au n°13
- DMF 2005 p.660 Conseil Constitutionnel D.C du 28 avril 2005, obs. P. Bonassies
- DMF 2008 p.688 étude par Sandrine Drapier
- DMF 1998 janvier, n°578
- Hamon & Tropper Conseil Constitutionnel 143-DC, 30 juillet 1982
- JAGA, CE 10 mai 1974 *Denoyez & Chorque*
- Stéphanie Binon-Davin, mémoire pour l'obtention du DESS Droit Maritime d'Aix-Marseille III, 2004.

Notes et rapports publics

- Note de synthèse n°110 de l'ISEMAR, décembre 2008
- Avis n°1424 de M. le député Jean-Christophe Fromentin, au nom de la commission développement durable sur le projet de loi de finance 2014
- JO du 12 mars 2013 Réponse ministériel du ministre Cuvillier publié
- Rapport sur la flotte sous RIF, Direction Générale des infrastructures, des transports et de la Mer
- Eurlex, Règlement n°3577/92 du conseil du 7 décembre 1992
- Eurlex, CJCE, 11 mars 2008, aff C-89/07, Commission c/ France
- Eurlex, TCE article 39 paragraphe 4
- Eurlex, CJCE 17 décembre 1980 Commission c. Belgique ; C-149/79
- Eurlex, CJCE 30 septembre 2003 ; C-47/02 et C-405/01
- Séance de l'assemblée nationale du 18 octobre 2013, étude du projet de loi de finance pour 2014 Note explicative jointe au projet de loi de finance pour 1996
- JO du 24 mars 1987 p. 3312 abrogeant le décret n°60-600 du 22 juin 1960
- Maurice Cozian, Fiscalité des Entreprises, CE, 16 février 2000, Quemener
- Circulaire de l'OMI n°2988
- Rapport n°92 de Mr le Sénateur Henri Richemont relatif à la création du registre international français
- Légifrance, Décret n°2006-462 du 21 avril 2006

- Journal de l’UE du 17 janvier 2004
- RAPPORT de Mr. le député Arnaud Leroy sur la compétitivité des transports et services maritimes français, septembre 2013
- Jurisprudence, DMF janvier 1998, n°578
- BOI, 12 septembre 2012
- Légifrance, Article 26 de la loi n°96-151 du 26 janvier 1996 relative aux transports

Presse

- Le Marin du 11 avril 2013
- Le nouvel observateur du 25-03-2005
- La revue maritime n°469
- Mer et Marine, brève du 20 mars 2006
- Le marin, brève du 20 février 2014
- Le marin du 15 février 2013
- Mer et Marine, brève du 15 avril 2009
- Mer et Marine, brève du 12 février 2014
- Journal de la Marine Marchande, 25 avril 2003
- Le Marin du 11 avril 2013
- Le marin du 10 avril 2013
- La revue Maritime n°459, mai 2001.
- Le marin, brève du 4 mars 2014
- Le marin du 3 mars 2014
- Le marin, 16 juillet 1999
- Mer et Marine, brève du 12 février 2014
- Interview de Mme Anne Barthe, présidente d’Armateur de France, Mer et Marine, 16 Mars 2006

Sites internet (non-exhaustif)

- www.meretmarine.com
- www.armateursdefrance.org
- www.rif.mer.developpement-durable.gouv.fr
- www.senat.fr
- www.enim.eu
- www.vie-publique.fr
- www.conseil-constitutionnel.fr
- www.legifrance.gouv.fr
- www.vosdroits.service-public.fr
- www.lemarin.fr
- www.wk-transport-logistique.fr/accueil-journal-marine-marchande.html
- www.redesigngroupe.gov.uk

TABLE DES MATIERES

INTRODUCTION	4
Section 1 : L'importance d'un pavillon français fort	4
Section 2 : Registre et pavillon	6
Section 3 : Le lien entre le navire et son pavillon	7
Section 4 : Les pavillons de complaisance	8
Section 5 : État du marché mondial.....	10
Section 6 : Le choix du pavillon.....	11
PARTIE I : DE L'ANATOMIE DU RIF	15
Chapitre introductif : la Flotte sous RIF	15
Section 1 : Nombre de navires inscrits	15
Section 2 : Relais de croissance pour les navires sous RIF	18
Section 3 : Répartition de la Flotte sous RIF	19
Titre I : la création du RIF	21
Chapitre 1 : Loi sur le RIF	21
Section 1 : Vote du projet de loi	21
Section 2 : Constitutionnalité du RIF	22
Section 3 : Contestation syndicale du RIF.....	25
Chapitre 2 : Le régime du RIF	28
Section 1 : Champs d'application du RIF.....	28
Section 2 : Francisation.....	30
Section 3 : Fiscalité du registre RIF	31
Section 4 : Sécurité du registre RIF	33
Titre II : Particularisme français du RIF	34
Chapitre 1 : Impact social du RIF	34
Section 1 : Composition de l'équipage	34
Section 2 : Nationalité du capitaine.....	36
Section 3 : Marins nationaux et marins communautaires.....	37
Section 4 : Société de Manning	38
Section 5 : Loi applicable aux marins.....	40
Section 6 : Fin de contrat.....	41
Chapitre 2 : Des dispositifs artificiels à réformer : le GIE fiscal et la loi de 1992	42
Section 1 : Le GIE FISCAL.....	42
Section 2 : La Loi de 1992 sur le transport de produits pétroliers.....	43

PARTIE II : LE RIF FACE A LA CONCURRENCE.....	46
Chapitre introductif : Le registre des TAAF	46
Section 1 : Régime du registre des TAAF	47
Section 2 : Appréciation du registre des TAAF	49
Titre I : Les registres Bis Français hors RIF.....	51
Chapitre 1 : le registre de Wallis et Futuna	52
Chapitre 2 : Le registre de la Nouvelle-Calédonie	54
Chapitre 3 : le registre de la Polynésie Française	55
Titre II : Registres Bis en Europe	57
Chapitre 1 : Le registre bis Britannique	57
Chapitre 2 : Pavillon Bis Espagnol : le registre des Canaries	61
Chapitre 3 : Registre bis des Pays-Bas : les Antilles Néerlandaises	63
Chapitre 4 : Le pavillon Luxembourgeois	64
Chapitre 5 : Le registre bis Danois	65
Chapitre 6 : le registre bis allemand.....	67
Chapitre 7 : Le pavillon Européen, l'échec du pavillon douze étoiles	69
PARTIE III : REFORME DU REGISTRE RIF	71
Chapitre Introductif : Prise de conscience d'une réforme du RIF	71
Chapitre 1 : Action budgétaire	72
Chapitre 2 : Action administrative.....	74
Chapitre 3 : Action internationale	76
Bibliographie	79
TABLE DES MATIERES	81

