

ANNÉE UNIVERSITAIRE 2023-2024

Université de Nantes

Faculté de droit et des sciences politiques

En vue de l'obtention du diplôme de Master 2
Droit et Sécurité des Activités Maritimes et Océaniques

LE REGISTRE INTERNATIONAL DU PAVILLON FRANÇAIS

Présenté par :

Julie Lanckbeen

Mémoire réalisé sous la direction de **Caroline Devaux**

REMERCIEMENTS

Je tiens à remercier Madame Devaux, pour ses enseignements et son encadrement tout au long de mon Master de droit maritime à l'Université de Nantes.

Je tiens également à remercier tous les professeurs qui nous ont dispensé des enseignements au cours de ces deux années de Master.

J'ai enfin une pensée pour ma mère ainsi que mes camarades de classe qui m'ont soutenue et accompagnée tout au long de l'écriture de ce mémoire.

SOMMAIRE

Introduction	6
Partie I. Le registre international français, destiné à renforcer l’attractivité du pavillon français.....	12
Chapitre 1. La création du Registre international français	12
Section 1. L’échec du registre bis des Terres australes et Antarctiques françaises.....	12
Section 2. La loi du 3 mai 2005 portant création du Registre international français	13
Chapitre 2. Le régime juridique du Registre international français.....	15
Section 1. Les conditions d’immatriculation au Registre international français.....	15
Section 2. La procédure d’entrée en flotte	19
Chapitre 3. Les atouts du Registre international français	21
Section 1. Mesures fiscales	21
Section 2. Mesures sociales.....	25
Section 3. Mesures de simplification administrative.....	28
Partie II. Des objectifs enfin atteints, près de vingt ans après son entrée en vigueur.....	30
Chapitre 1. L’état actuel du Registre international français.....	30
Section 1. Les hauts et les bas du RIF : retour sur une évolution mouvementée	30
Section 2. L’état actuel de la flotte immatriculée au Registre international français	35
Section 3. La qualité de la flotte immatriculée au Registre international français.....	37
Chapitre 2. Le Registre international français face à la concurrence des registres bis européens	39

Section 1. Le Registre maritime international de Madère.....	40
Section 2. Le Registre international norvégien	42
Section 3. Le projet d'un registre européen	45
Chapitre 3. L'avenir du Registre international français	47
Section 1. Le RIF engagé dans la décarbonation	48
Section 2. Le renforcement de l'attractivité du RIF à l'international	49
Section 3. L'ouverture du RIF à de nouveaux secteurs	49
Conclusion.....	51
ANNEXE I	52
Bibliographie	53
TABLEAU DE SOURCES PRIMAIRES	60
Table des matières	70

TABLE DES ABRÉVIATIONS

MoU : Mémorandum of Understanding

UE : Union européenne

EEE : Espace économique européen

OIT : Organisation internationale du travail

OMI : Organisation maritime internationale

TAAF : Terres australes et Antarctiques françaises

RIF : Registre international français

tpl : tonnes de port en lourd

UMS : unité de jaugeage universel (Universal Measurement System)

ENSM : École Nationale Supérieure Maritime

ENIM : Établissement national des invalides de la marine

ICS : International Chamber of Shipping

ITF : Fédération internationale du transport (International transport workers' federation)

MAR : Registre maritime international de Madère

NIS : Registre international norvégien

DGAMPA : Direction générale des affaires maritimes, de la pêche et de l'aquaculture

EUROS : European Union Register Of Shipping

INTRODUCTION

« Choisir la France, c'est faire la différence ». Tel est le slogan du Registre international français, affichant clairement la compétitivité du pavillon français dans le monde. En effet, dans un contexte de mondialisation continue, il est nécessaire pour les Etats de maintenir leur puissance maritime au travers d'un pavillon performant, permettant de garantir la viabilité du secteur maritime et d'affirmer leur poids sur la scène internationale.

Principe du pavillon

En vertu du principe de liberté de navigation, les navires de chaque Etat peuvent naviguer librement dans les eaux internationales. Toutefois, pour des questions de responsabilité, il est important de rattacher ces navires à la juridiction d'un Etat, et donc de leur attribuer une nationalité. En droit maritime ce lien de rattachement est exprimé par l'octroi d'un pavillon national. Ce rattachement est unique (un seul pavillon par navire) ; et obligatoire : un navire ne peut naviguer sans pavillon¹. Une condition unique est posée en droit international pour l'attribution d'un pavillon à un navire : au sens de l'article 91 de la Convention de Montego Bay, « il doit exister un lien substantiel entre l'Etat et le navire »². La notion de lien substantiel n'est toutefois pas définie ni précisée par la Convention ; les Etats du pavillon en font donc une appréciation variable. Certains posent un critère de nationalité du propriétaire ou de l'armateur ; tandis que d'autres acceptent simplement une structure juridique établie localement sans lien effectif avec la propriété ou le contrôle du navire³.

L'article 91 de la Convention de Montego Bay précité précise également que « chaque Etat 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 ». Dès lors, les conditions d'attribution de la nationalité d'un Etat à un navire sont souverainement définies par cet Etat.

Les navires battant le pavillon d'un Etat sont soumis à la juridiction de celui-ci : c'est ce que l'on appelle « la loi du pavillon ». L'article 94 de la Convention de Montego Bay prévoit

¹ C. VALÉRO, « Les registres : prérogatives étatiques et logiques marchandes », *Note de Synthèse ISEMAR*, 2019, n°208

² Article 91 Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982

³ P. CHAUMETTE (dir.), *Droits maritimes*, Dalloz, 2021, p.409

notamment que « tout Etat exerce effectivement sa juridiction et son contrôle dans les domaines administratif, technique et social sur les navires battant son pavillon »⁴. Le navire est ainsi lié à l'ordre juridique de l'Etat du pavillon, et doit se soumettre à toutes les réglementations internes et internationales qui s'y appliquent, entre autres en matière de fiscalité, de droit du travail, de sécurité à bord. L'Etat lui-même est tenu d'obligations envers les navires qui battent son pavillon, et doit notamment contrôler la conformité de ceux-ci à toutes les normes internes et internationales. À défaut, il peut engager sa responsabilité en cas de survenance d'un accident ou d'une avarie.

Choix du pavillon

Le choix d'un pavillon par le propriétaire ou l'armateur du navire répond à des critères essentiellement d'ordre économique. Il s'agit de choisir le pavillon disposant du régime le plus avantageux en matière de fiscalité, d'emploi de marins, de financements. On perçoit ici un vrai phénomène de « flag shopping »⁵, c'est-à-dire que l'armateur va comparer et choisir une immatriculation qui sera plus avantageuse en termes de coût et moins contraignante sur le plan juridique.

Cette pratique a donné lieu au développement des pavillons de « libre immatriculation ». Il s'agit de pavillons présentant des conditions d'immatriculation assouplies en matière de coûts et de conditions d'emploi à bord. Les armateurs peuvent avoir recours à ce type de pavillon pour immatriculer leur navire en domiciliaant la structure juridique qui en est propriétaire dans l'Etat du pavillon. Ce lien est suffisant pour être conforme à l'exigence d'un lien substantiel entre le navire et l'Etat dans lequel il est immatriculé au sens de l'article 91 de la Convention de Montego Bay.

Ces pavillons de libre immatriculation peuvent parfois également présenter une politique minimaliste en matière de sécurité du navire, en opérant peu de contrôles de la conformité aux normes minimales édictées. Cela conduit à l'immatriculation de navires sous-normes, et donc à la baisse du niveau de sécurité de la navigation. De tels pavillons sont appelés « pavillons de

⁴ Article 94 Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982

⁵ N. ROS, « La gouvernance des mers et des océans, entre mythes et réalités juridiques », *Journal du droit international (Clunet)*, 2017, n°3, doctrine 8

complaisance », car ils ignorent volontairement les normes de sécurité maritime afin d'attirer des navires dans leur flotte.

Le recul des pavillons traditionnels

La part des navires immatriculés sous pavillon de libre immatriculation a ainsi considérablement augmenté, et représente aujourd'hui 70% de la flotte mondiale en termes de tonnes de port en lourd (tpl). Les trois premiers pavillons mondiaux en termes de nombre de navires immatriculés, à savoir le Panama, les Îles Marshall et le Liberia, concentrent 46% du port en lourd mondial⁶.

On constate dès lors un recul de la part de navires immatriculés sous pavillons « traditionnels » tels que les pavillons européens. Cela a de lourdes conséquences non seulement sur l'économie maritime et l'emploi de marins dans ces pays, mais aussi sur leur réputation dans le secteur au niveau mondial. En effet, outre le fait que l'industrie maritime présente une importante source de revenus et d'emplois pour le pays ; l'attractivité d'un pavillon national est également un outil de politique internationale. En effet, dans un monde où 90% des échanges commerciaux transitent par voie maritime⁷, maintenir une flotte de commerce importante permet d'asseoir sa position sur la scène commerciale mondiale. Par ailleurs, les pays dotés d'une importante flotte disposent d'une voix plus importante au sein des organes où s'élaborent les règles conventionnelles de droit maritime : par exemple, au sein de l'OMI, les membres du Conseil sont élus parmi les pays les plus intéressés dans le commerce maritime mondial, et donc ceux qui disposent d'une flotte de commerce importante.⁸

Un mouvement réactionnaire a ainsi pu être observé dans les années 1980 en Europe : de nombreux pays ont constaté la hausse du nombre d'accidents maritimes et des déficiences de sécurité importantes. Dès lors, les pays européens ont répondu en renforçant les contrôles de la sécurité des navires par le biais du Port State Control. Désormais, un navire battant un pavillon étranger et faisant escale dans un port européen peut faire l'objet de contrôles par les

⁶ *Étude sur les transports maritimes 2023*, CNUCED, 2023, Dans unctad.org.

⁷ Statistique de l'Organisation Maritime Internationale

⁸ H. de RICHEMONT, sénateur, *Proposition de loi relative à la création du registre international français*, 3 décembre 2003, Rapport législatif n° 92

autorités portuaires nationales. Ce contrôle fait l'objet d'une coopération interétatique matérialisée par les Memorandum of Understanding (MoU). À titre d'exemple, le Memorandum of Understanding de Paris, signé en 1982 suite au naufrage de l'Amoco Cadiz, est un accord entre vingt-sept autorités maritimes nationales, ayant pour objet la mise en place d'un système harmonisé de contrôle des navires par l'Etat du Port. Les résultats de ces contrôles permettent d'aboutir à une classification des pavillons en fonction de leurs performances, classification qui est rendue publique par le MoU de Paris⁹.

D'autre part, les pavillons de libre immatriculation ont instauré une concurrence internationale importante dans le secteur maritime. Les armateurs font le choix d'un pavillon plus libéral, moins coûteux ; ce qui engendre une perte importante d'emplois et de revenus au niveau national dans le secteur maritime des pays qui n'ont pas adopté ce type de régime. On assiste par ailleurs à la délocalisation de certaines entreprises d'armement. Les Etats maritimes traditionnels ont cherché, face à ce phénomène, à renforcer l'attractivité de leurs pavillons par plusieurs moyens : certains ont ainsi choisi de rendre les conditions d'immatriculation des navires moins contraignantes, notamment la Grèce ou la Grande-Bretagne¹⁰ ; tandis que d'autres ont mis en place des « registres bis ».

En effet, un pavillon unique peut regrouper divers registres d'immatriculation. Un registre bis a vocation à proposer un régime d'immatriculation plus libéral que le registre primaire afin de rendre le pavillon plus attractif. Dès lors, ces registres proposent les principaux avantages d'un pavillon de libre immatriculation, tout en maintenant une base juridique solide et suffisante pour assurer la sécurité des navires qui y sont immatriculés¹¹. Les avantages d'un tel registre peuvent être constatés sur plusieurs plans : ils peuvent être fiscaux, sociaux, et même présenter une simplification sur le plan administratif. Les registres bis territoriaux sont rattachés à un territoire de l'Etat du pavillon qui dispose d'une autonomie juridique (souvent les Outre-Mer pour la France), et les navires qui y sont immatriculés ont l'obligation d'y effectuer des touchées à intervalles de durée définis. Les registres bis internationaux, quant à eux, ne sont pas rattachés à un territoire : ils permettent une navigation dans les eaux internationales sans contrainte de touchées à effectuer.

⁹ Memorandum of Understanding de Paris

¹⁰ C. VALÉRO, « Les registres : prérogatives étatiques et logiques marchandes », *Note de Synthèse ISEMAR*, 2019, n°208

¹¹ P. CHAUMETTE (dir.), *Droits maritimes*, Dalloz, 2021, p.409

Le pavillon français et son registre international

Le pavillon français, objet de notre étude, se décline en six registres d'immatriculation, parmi lesquels on retrouve notamment : le registre métropolitain, ou premier registre, qui s'adresse à tous les navires ; le registre international français, qui est un registre international s'adressant aux navires de commerce ; le registre Wallis-et-Futuna, qui est un registre bis créé spécialement pour les navires de croisière. Le pavillon français est un pavillon traditionnel, reconnu à l'international et distingué pour sa qualité en termes de sécurité des navires et de performance. Il est notamment classé au 17^e rang de la liste blanche du MoU de Paris¹².

Cependant, face à la baisse importante du nombre de navires immatriculés sous pavillon français depuis les années 1980, la France a choisi de mettre en place le système des registres bis. En 1975 est donc adopté le registre des Terres australes et Antarctiques françaises (TAAF), aussi appelé « registre Kerguelen ». Ce registre, destiné à attirer des navires de commerce, a toutefois rapidement été mis en échec. Il permettait en effet d'employer jusqu'à 65% de membres d'équipage non ressortissants de l'Union européenne, et présentait donc d'importants avantages sociaux car cela permettait à l'armateur de réduire ses dépenses salariales. Le registre TAAF était toutefois source d'insécurité juridique et est rapidement apparu comme étant inadapté à l'évolution de la flotte de commerce sous pavillon français. Aujourd'hui, les immatriculations au registre Kerguelen sont possibles sous réserve d'une dérogation ministérielle pour les navires de pêche ou de plaisance¹³.

Par la suite, la France a fait le choix de mettre en place un registre bis international, c'est-à-dire non rattaché à un territoire autonome, et qui ne requiert pas de touchée dans ce territoire pour pouvoir naviguer. La loi du 3 mai 2005 a ainsi instauré le « registre international français » (RIF), destiné à l'immatriculation des navires de commerce au long cours ou au cabotage international¹⁴. L'objectif du registre international français est clairement défini : il vise à renforcer l'attractivité du pavillon français à l'international et à agrandir la flotte de commerce française. Ce double objectif a notamment été codifié à l'article L.5611-1 du Code des transports : « Le registre d'immatriculation dénommé « registre international français » a pour objet de développer l'emploi maritime et de renforcer la sécurité et la sûreté maritimes

¹² Memorandum of Understanding de Paris, Rapport annuel, Liste blanche pour la période du 1er juillet 2023 au 30 juin 2024

¹³ « Le pavillon français », *Décryptages, Armateurs de France*, Mai 2020

¹⁴ Loi n° 2005-412 du 3 mai 2005 relative à la création du registre international français

par la promotion du pavillon français »¹⁵. L'immatriculation au RIF a par la suite été étendue par une loi du 20 juin 2016 sur l'économie bleue aux navires de plaisance professionnelle de plus de 15m hors tout et aux navires armés à la grande pêche¹⁶.

L'immatriculation d'un navire au registre international français entraîne de nombreux avantages pour l'armateur : celui-ci dispose d'un régime fiscal plus avantageux, de conditions d'emploi de marins plus libérales, et de la possibilité d'obtenir des financements lors de l'acquisition de navires. Par ailleurs, la France a fait le choix de simplifier considérablement les procédures d'entrée et de sortie de flotte par la mise en place d'une administration centrale et spécialisée : le Guichet Unique.

Le registre international français a cependant fait l'objet de vives critiques notamment en raison de sa libéralité sur le plan social : en effet, lors de son introduction, il y avait de nombreuses craintes concernant son impact sur l'emploi de marins français. En effet, puisqu'il permet aux armateurs d'employer qu'une certaine proportion de marins ressortissants européens, le RIF a été rejeté par les syndicats de marins français qui estimaient qu'il aurait un impact négatif sur l'emploi dans le secteur. Il a été reproché aux partisans du RIF de vouloir privilégier la réduction des coûts au profit des armateurs au détriment des conditions d'emploi des marins. Par ailleurs, l'emploi de marins étrangers à des conditions sociales moins avantageuses a également été lourdement condamné, car il a été considéré que cette différenciation de traitement portait atteinte au principe d'égalité. La loi de 2005 a fait l'objet d'un contrôle de constitutionnalité sur ce point.

Malgré les fortes réticences lors de son introduction, le Registre international français est aujourd'hui en vigueur depuis près de vingt ans. Si sa pertinence n'est plus discutée, l'on peut toutefois s'interroger sur son efficacité. Depuis son entrée en vigueur en 2005, le Registre international français a-t-il permis de renforcer l'attractivité du pavillon français ?

Dans un premier temps, nous verrons comment le Registre international français a été élaboré dans l'optique de renforcer l'attractivité du pavillon français (I) ; avant d'analyser dans quelle mesure ces objectifs ont été atteints, près de vingt ans après son entrée en vigueur (II).

¹⁵ Article L.5611-1 Code des transports

¹⁶ Loi n° 2016-816 du 20 juin 2016 pour l'économie bleue

PARTIE I. LE REGISTRE INTERNATIONAL FRANÇAIS, DESTINÉ À RENFORCER L'ATTRACTIVITÉ DU PAVILLON FRANÇAIS

Le fort déclin de la flotte de commerce française a contraint le législateur à trouver une solution permettant de renforcer l'attractivité du pavillon national. En 2005, il a choisi d'adopter la solution retenue par la plupart des autres pays européens : la mise en œuvre d'un registre bis d'immatriculation. C'est ainsi qu'est né le Registre international français (I), reposant sur un régime juridique spécifique (II), destiné à rendre l'immatriculation attractive pour les armateurs par le biais des nombreux avantages qu'il offre (III).

Chapitre 1. La création du Registre international français

La France a d'abord choisi de mettre en œuvre un registre bis territorial : le registre des Terres australes et Antarctiques françaises, aussi appelé Registre Kerguelen (1). Cependant, son insuffisance s'est rapidement faite ressentir, et le législateur a donc procédé à la création d'un registre international par une loi adoptée le 3 mai 2005 (2).

Section 1. L'échec du registre bis des Terres australes et Antarctiques françaises

Dans un premier temps, la France a fait le choix de mettre en place un registre bis territorial en se basant sur l'autonomie juridique des Terres australes et antarctiques françaises (TAAF). Ainsi, un décret du 20 mars 1987 a créé le registre des TAAF, permettant l'immatriculation des navires de commerce, de pêche et de plaisance professionnelle. Le régime du registre a été précisé par le chapitre VI de la loi du 26 février 1996 relative aux transports¹⁷. Cette loi précisait notamment dans son article 26 que pouvaient être immatriculés au registre des TAAF « les navires de commerce, de pêche et de plaisance qui y font une touchée au moins une fois par trimestre et dont l'armement y dispose de son siège ou d'une agence ».

Le registre d'immatriculation des TAAF présentait des avantages sur le plan social, car il permettait à l'armateur d'employer un équipage composé d'une proportion minimale de marins français. La proportion initiale, fixée par le décret de 1987, était de 35% de marins d'origine française. Les armateurs ont par la suite continué à appliquer cette proportion de façon purement coutumière.

¹⁷ Loi n°96-151 du 26 février 1996 relative aux transports

Cependant, le registre Kerguelen s'est rapidement révélé inadapté à l'évolution de la flotte de commerce française, et ceci pour diverses raisons. En premier lieu, ce registre n'était pas compétitif d'un point de vue économique. La Commission européenne avait notamment pu estimer qu'il était environ 35% plus coûteux que les autres registres européens. Par ailleurs, n'étant pas considérés comme immatriculés dans un Etat-membre, les navires du registre Kerguelen ne bénéficiaient pas d'un cabotage libre sur le littoral communautaire, normalement applicable en vertu de la liberté de circulation consacrée par le droit européen. Enfin, les marins étrangers étaient soumis au régime social applicable en Outre-mer, qui ne prévoyait pas une protection suffisante.

Le registre des TAAF n'a par ailleurs pas réussi à mettre un frein au déclin de la flotte française. De nombreux armateurs continuaient à procéder à des dépavillonnements sur leurs navires. Ainsi, en 2003, la part de navires immatriculés au registre Kerguelen représentait 90% du tonnage, mais uniquement 94 navires sur les 200 battant pavillon français¹⁸.

Dès lors, en décembre 2003, une proposition de loi relative à la création d'un registre international français fut déposée par le sénateur Henri de Richemont. Cette proposition reposait sur la nécessité de relancer le pavillon français, et sur le constat de l'échec du registre bis des TAAF. Elle s'appuyait également sur le succès de registres bis internationaux d'autres pays européens tels que la Norvège ou encore les Pays-Bas.

Section 2. La loi du 3 mai 2005 portant création du Registre international français

Dans un premier temps, la proposition de loi du sénateur de Richemont visant à introduire un registre international a suscité de nombreux débats. Des grèves ont éclaté au sein de la marine marchande, ainsi que dans le secteur portuaire et de transport de passagers. Face à cette opposition, le Secrétaire d'Etat chargé de la Mer a mis en œuvre une mission de rapprochement et de médiation entre les différents acteurs en 2004¹⁹. La loi sur le Registre international français a finalement été adoptée le 3 mai 2005.

¹⁸ H. de RICHEMONT, sénateur, *Proposition de loi relative à la création du registre international français*, 3 décembre 2003, Rapport législatif n° 92

¹⁹ P. CHAUMETTE, « Le registre international français des navires (RIF) - Le particularisme maritime régénéré ? », *Le Droit Maritime Français*, Juin 2005, N° 660

La loi portant création du RIF a néanmoins fait l'objet d'un recours devant le Conseil constitutionnel le 20 avril 2005. Les principales critiques émises portaient sur le droit du travail applicable à bord des navires immatriculés au Registre. Les requérants soulevaient des griefs d'incompétence négative concernant la clarté des dispositions applicables aux navigants résidant hors de France, en particulier en ce qui concernait leur rémunération, leur régime social et le contrôle de l'application des normes sociales minimales en matière de conditions de travail. Par ailleurs, les requérants soulevaient une atteinte au principe d'égalité en raison de la différence de traitement permise pour les navigants résidant hors de France ; le lieu de résidence ne pouvant justifier cette discrimination.

Saisi de ce recours, le Conseil constitutionnel rappelle en premier lieu le principe selon lequel « le principe d'égalité ne s'oppose ni à ce que le législateur règle de façon différente des situations différentes, ni à ce qu'il déroge à l'égalité pour des raisons d'intérêt général, pourvu que, dans l'un et l'autre cas, la différence de traitement qui en résulte soit en rapport direct avec l'objet de la loi qui l'établit »²⁰. Par la suite, le Conseil détermine qu'« il ne peut être reproché au législateur d'avoir méconnu le principe d'égalité en ce qui concerne les conditions de travail, la loi déférée établissant des règles identiques à celles régissant les autres navigants (résidant en France) pour le repos, les jours fériés et les congés des navigants résidant hors de France, tandis qu'en matière de santé et de sécurité au travail ce sont les règles de la loi française qui s'appliquent à ces mêmes navigants »²¹. S'agissant de la différence de traitement en matière de rémunération, le grief tiré de la violation du principe d'égalité est écarté, puisque les navigants ne résidant pas en France ne peuvent se prévaloir de toutes les règles liées à l'application territoriale du droit français. En effet, un navire battant pavillon français ne saurait être considéré comme une portion du territoire français. Par ailleurs, ces navigants n'étant pas dans la même situation économique que ceux résidant en France, il était loisible au législateur, en raison de cette différence objective de situation, de leur appliquer des règles de rémunération et de protection sociale différentes, ceci étant justifié par la nécessité de promouvoir le pavillon français²². Dès lors, par une décision rendue le 28 avril 2005, le Conseil constitutionnel a rejeté l'atteinte au principe d'égalité et a validé l'intégralité de la loi.

²⁰ Décision n° 96-375 DC du 9 avril 1996

²¹ Décision n° 2005-514 DC du 28 avril 2005, obs. P. BONASSIES, *Le Droit Maritime Français*, N°660, 1er juin 2005

²² Ibid

L'entrée en vigueur du Registre international français repose sur un objectif clairement formulé dans l'article 1 de la loi du 3 mai 2005 : « le registre d'immatriculation dénommé "registre international français" a pour objet, dans le cadre de l'harmonisation des politiques communautaires, de développer l'emploi maritime et de renforcer la sécurité et la sûreté maritimes par la promotion du pavillon français ». Afin de remplir ces fonctions, un régime juridique spécifique a été élaboré.

Chapitre 2. Le régime juridique du Registre international français

Ce régime juridique, propre au RIF, prévoit les conditions devant être remplies par les navires souhaitant s'y immatriculer (1), et, si ces dernières sont satisfaites, la procédure d'entrée en flotte du navire nouvellement immatriculé (2).

Section 1. Les conditions d'immatriculation au Registre international français

Pour immatriculer son navire au RIF, un armateur doit satisfaire à un ensemble de conditions, tenant aux caractéristiques de ce navire (1) et à l'équipage qui sera à son bord (2).

Sous-section 1. Conditions tenant au navire

L'article 2 de la loi du 3 mai 2005 énonce les catégories de navires pouvant être immatriculés au RIF. Il s'agit des navires armés au commerce au long cours ou au cabotage international et des navires armés à la plaisance professionnelle de plus de 24 mètres hors tout²³. Ces dispositions ont par la suite été transposées dans le Code des transports à l'article L5611-2. Quelques modifications ont été apportées depuis 2005 aux types de navires éligibles à l'immatriculation au RIF. En particulier, la loi du 20 juin 2016 pour l'économie bleue a élargi le champ des navires armés à la plaisance professionnelle aux navires de plus de 15 mètres hors tout, englobant davantage de navires que la loi d'origine ne prévoyait²⁴. Cette loi a également ajouté au champ d'application du RIF les navires de pêche professionnelle armés à la grande pêche, classés en première catégorie et travaillant dans des zones définies par voie réglementaire.

On peut donc observer que le Registre international français a vocation à s'appliquer à des navires destinés à la navigation internationale, qu'il s'agisse de la grande pêche, du cabotage

²³ Article 2 de la loi n° 2005-412 du 3 mai 2005 relative à la création du registre international français

²⁴ Article 49 de la loi n° 2016-816 du 20 juin 2016 pour l'économie bleue

international ou du long cours. Cela correspond à la volonté initiale du législateur de mettre en place un registre compétitif sur le plan du commerce international. Par ailleurs, les élargissements opérés par la loi de 2016 pour l'économie bleue répondent à la volonté de renforcer encore davantage l'attractivité du pavillon français.

Certains navires sont expressément exclus du champ d'application du Registre international français par l'article L5611-3 du Code des transports : il s'agit des « navires transporteurs de passagers assurant des lignes régulières intracommunautaires ou, selon une liste fixée par voie réglementaire, des lignes régulières internationales » ; des « navires d'assistance portuaire, notamment ceux affectés au remorquage portuaire, au dragage d'entretien, au lamanage, au pilotage et au balisage ». Par ailleurs, en réponse à l'article L5611-2 du Code des transports, sont logiquement exclus de son champ d'application les navires exploités exclusivement au cabotage national ainsi que les navires de pêche professionnelle qui ne répondent pas aux critères de cet article et aux mesures réglementaires prises pour son application²⁵.

Les lignes régulières internationales de transport de passagers qui sont exclues de l'immatriculation au RIF sont précisées par un décret du 21 avril 2006. Il s'agit des lignes effectuant des liaisons régulières entre un pays membre de l'Union européenne et l'Algérie, le Maroc ou la Tunisie ; et des lignes entre la France métropolitaine et le Royaume-Uni ou les îles Anglo-Normandes²⁶.

Notons que cette exclusion a fait l'objet de critiques : en effet, une ligne prohibée à un navire français immatriculé au RIF peut être desservie par un navire battant un autre pavillon européen. Cette absence d'harmonisation est regrettable et conduit à une situation de concurrence qui désavantage les navires immatriculés au premier registre français qui assurent ces liaisons²⁷. Cette incohérence s'est particulièrement faite ressentir lors du Brexit, puisque les liaisons transmanche, devenues internationales suite au départ du Royaume-Uni de l'UE, ont été interdites par un décret du 21 juin 2023. De nombreuses compagnies françaises, possédant des navires immatriculés au RIF et employant une majorité de marins français, ont

²⁵ Article L5611-3 du Code des transports

²⁶ Article 1 du décret n°2006-462 du 21 avril 2006 fixant la liste des lignes régulières internationales de transport maritime de passagers mentionnée à l'article L5611-3 du code des transports

²⁷ P. CHAUMETTE (dir.), *Droits maritimes*, Dalloz, 2021, pages 263 à 264

été fortement impactées par cette nouvelle exclusion²⁸. Il apparaît aujourd'hui nécessaire de réviser ces dispositions.

Outre les conditions tenant au type de navire, un armateur souhaitant s'immatriculer au Registre international français doit également satisfaire à des conditions concernant l'équipage qui sera embarqué.

Sous-section 2. Conditions tenant à l'équipage

Comme le prévoit le chapitre V de la Convention SOLAS de 1974, l'équipage embarqué à bord d'un navire doit être suffisant en nombre. En droit interne, cette disposition est reprise par l'article L5522-2 du Code des transports, qui prévoit que « tout navire est armé avec un effectif de marins suffisant en nombre et en niveau de qualification professionnelle pour garantir la sécurité et la sûreté du navire et des personnes à bord ainsi que le respect des obligations de veille, de durée du travail et de repos »²⁹. Cet effectif est appelé « effectif minimal de sécurité ».

L'armateur est libre de recruter les navigants qui composent cet effectif et peut pour cela recourir à des sociétés de manning. Naturellement, afin de réduire ses coûts salariaux, il sera amené à recruter des marins étrangers qui ont des salaires plus bas. Toutefois, en raison de considérations éthiques, sociales et de sécurité maritime, le législateur français a choisi de mettre en place un quota de navigants étrangers pouvant être employés à bord des navires battant pavillon français. En effet, l'un des objectifs du pavillon français est de chercher à favoriser et à maintenir l'emploi de marins français et plus généralement européens. De plus, la France affiche son souhait de lutter contre le dumping social et même parfois « d'esclavagisme moderne », qui peuvent être observés à bord de navires battant pavillon de libre immatriculation et employant à leur bord une majorité de marins étrangers, dans des conditions de travail et d'emploi déplorables.

Dès lors, les navires immatriculés au Registre international français sont soumis à un quota minimum de navigants ressortissants d'un Etat-membre de l'Union européenne à leur bord.

²⁸ S. LUCOT, « Ce décret pourrait générer des difficultés de recrutement pour Manche Îles Express », *La Presse de la Manche*, Juin 2023

²⁹ Article L5522-2 du Code des transports

Ce quota est prévu à l'article L5612-3 du Code des transports, qui opère une distinction selon que le navire a bénéficié ou non d'un dispositif d'aide fiscale attribué au titre de son acquisition. Ainsi, à bord des navires n'ayant pas fait l'objet d'une aide fiscale lors de leur acquisition, une proportion d'au moins 25% de marins calculée sur la fiche d'effectif minimal de navigants doivent être « ressortissants d'un Etat membre de l'UE, d'un Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen (EEE) ou de la Confédération suisse ou d'un Etat partie à tout accord international ayant la même portée en matière de droit au séjour et au travail »³⁰. Si l'armateur avait bénéficié d'une aide fiscale lors de l'acquisition du navire, cette proportion est ramenée à 35% de l'effectif minimal de sécurité. Par ailleurs, cette proportion peut être calculée sur la base d'un seul navire immatriculé au Registre international français ; ou sur la base de tous les navires immatriculés au RIF exploités par un même armateur.

De plus, à bord d'un navire battant pavillon français, et en vertu de l'article L5612-3, II du Code des transports, le capitaine et l'officier chargé de sa suppléance sont de nationalité française ; ressortissants de l'Union européenne ; d'un Etat partie à l'accord sur l'EEE ou de la Confédération suisse ou d'un Etat partie à tout accord international ayant la même portée en matière de droit au séjour et au travail. En effet, le capitaine et son officier suppléant (second capitaine ou chef mécanicien) sont, à bord des navires français, garants de la sécurité du navire et de son équipage, de la protection de l'environnement et de la sûreté : cela suppose donc la possession de qualifications professionnelles et d'un niveau de connaissance de la langue française et des matières juridiques permettant la tenue des documents de bord et l'exercice des prérogatives de puissance publique dont ils sont investis³¹.

On peut noter que cette exigence de nationalité ne peut se limiter seulement à la nationalité française en vertu du principe de libre circulation des travailleurs consacré au sein de l'Union européenne. La France avait notamment fait l'objet d'une condamnation de la CJCE en date du 11 mars 2008 pour avoir limité l'accès aux emplois de capitaine et d'officier à bord des navires sous pavillon français aux personnes de nationalité française. En instituant cette exigence dans le Code du travail maritime, la France avait donc méconnu le principe de

³⁰ Article L.5612-3, I. du Code des transports

³¹ Article L.5612-3, II. du Code des transports

liberté de circulation des travailleurs européens³². Depuis lors, l'exigence de nationalité à bord des navires battant pavillon français se limite aux ressortissants européens.

Lorsqu'un navire satisfait à toutes les conditions requises quant à ses caractéristiques et son équipage, il pourra entamer une procédure d'entrée en flotte. Cette procédure matérialise l'immatriculation au RIF.

Section 2. La procédure d'entrée en flotte

L'entrée en flotte d'un navire au Registre international français comporte plusieurs étapes : il s'agit principalement de sa francisation, puis de la délivrance des documents nécessaires tels que le permis de navigation et le permis d'armement. Ces procédures sont effectuées auprès d'une administration unique, localisée à Marseille : le Guichet Unique.

Pour battre le pavillon français, un navire doit être francisé : aux termes de l'article L5112-1-1 du Code des transports, « la francisation confère au navire le droit de porter le pavillon de la République française et les avantages qui s'y attachent »³³. Concrètement, la francisation d'un navire peut être assimilée à l'attribution de la nationalité française à celui-ci : la procédure matérialise le rattachement substantiel du navire à l'Etat du pavillon tel qu'il est exigé par l'article 91 de la Convention des Nations-Unies sur le droit de la mer.

Pour être francisé, un navire doit satisfaire à deux conditions cumulatives : tout d'abord, il doit avoir été construit dans un Etat membre de l'UE ; ou s'y être acquitté des droits et taxes d'importation exigibles³⁴. De plus, le navire doit répondre à l'une des conditions de propriété suivantes, posées par l'article L5112-1-3 du Code des transports :

- soit sa propriété ou copropriété actuelle est détenue pour moitié au moins par des personnes physiques ressortissantes d'un Etat-membre de l'UE ou partie à l'EEE³⁵ ; ou par des

³² CJCE, 11 mars 2008, aff. C-89/07, Commission c/ France

³³ Article L5112-1-1 du Code des transports

³⁴ Article L5112-1-2 du Code des transports

³⁵ Article L5112-1-5 du Code des transports

personnes morales ayant leur siège social ou leur principal établissement en France, dans un Etat-membre de l'UE, ou partie à l'EEE³⁶.

- soit sa propriété ou copropriété future, dans le cadre d'une opération de crédit-bail, sera détenue pour moitié au moins par des personnes physiques ressortissantes d'un Etat-membre de l'UE ou partie à l'EEE ; ou par des personnes morales ayant leur siège social ou leur principal établissement en France, dans un Etat-membre de l'UE ou partie à l'EEE.
- soit le navire est affrété coque-nue par une personne physique ressortissante d'un Etat-membre de l'UE ou partie à l'EEE ; ou par une personne morale ayant un établissement stable situé sur le territoire français ou d'un Etat-membre de l'UE ou partie à l'EEE. Il faut relever que l'article L5112-1-4 du Code des transports prévoit que « les navires frétés coque nue ne peuvent conserver le pavillon français qu'à la condition d'être, pendant la durée de leur affrètement, dirigés et contrôlés à partir d'un établissement stable situé sur le territoire français »³⁷.
- soit le navire est armé au commerce et sa gestion nautique est assurée depuis un établissement stable en France, par un gestionnaire ayant son siège social ou son principal établissement en France, dans un Etat-membre de l'UE ou partie à l'EEE.

L'article L5112-1-2 du Code des transports prévoit une spécificité pour les navires armés à la pêche : pour être francisés, ceux-ci doivent justifier d'un lien économique réel avec le territoire français ; et le mandataire social de l'armement, ou son représentant, doit résider sur le territoire français³⁸.

On remarque donc que la procédure de francisation requiert dans tous les cas un rattachement fort du navire au territoire français ou communautaire, réalisant une interprétation renforcée de la notion de « lien substantiel » posée par la Convention de Montego Bay³⁹. C'est pourquoi l'on peut justifier, sous cet aspect, que le pavillon français, et plus particulièrement son

³⁶ Article L5112-1-6 du Code des transports

³⁷ Article L5112-1-4 du Code des transports

³⁸ Article L5112-1-2 du Code des transports

³⁹ Article 91 de la Convention des Nations-Unies sur le droit de la mer de 1982

registre international, ne peut être assimilé à un pavillon de libre immatriculation. Par ailleurs, aux termes de l'article L5112-1-8 du Code des transports, un navire qui ne satisfait plus aux conditions de francisation est radié d'office du pavillon français par l'autorité compétente⁴⁰.

Toutes ces mesures, propres au Registre international français, ont pour objet d'assurer une conformité des navires qui y seront immatriculés. Il s'agit de conditions préalables et nécessaires pour que l'armateur puisse bénéficier des nombreux avantages offerts par ce registre.

Chapitre 3. Les atouts du Registre international français

En raison de son objectif de redynamisation de la flotte de commerce française, le régime juridique du RIF a été pensé de manière à le rendre attractif pour les armateurs. Il propose donc un certain nombre d'avantages, autant sur le plan fiscal (1), que social (2) et administratif (3).

Section 1. Mesures fiscales

Dans un premier temps, pour être attractif, un pavillon ne doit pas présenter un surcoût pour l'armateur, qui exerce déjà une activité coûteuse par nature. Ainsi, la plupart des pavillons les plus attractifs présentent des avantages en matière fiscale. Le Registre international français a ainsi mis en œuvre différents mécanismes d'exonérations et de financement afin de réduire les coûts d'exploitation d'un navire sous pavillon français. Selon Jean-Marc Roué, ancien président d'Armateurs de France, « il ne s'agit pas de cadeaux fiscaux, mais d'un cadre qui permet au pavillon français de jouer à l'échelle européenne à armes pas trop inégales »⁴¹. Le régime juridique du Registre international français prévoit des avantages fiscaux à la fois pour l'armateur ; mais aussi pour ses équipages. Il se traduit par l'adaptation de certains mécanismes touchant à la taxation (1), par la mise en place d'aides à l'acquisition de navires (2), et par une exonération d'impôt sur le revenu au bénéfice des marins (3).

Sous-section 1. Mécanismes de taxation

Depuis 2004, la France a choisi de se doter d'un régime d'imposition forfaitaire selon le tonnage des navires. Les armateurs peuvent opter pour ce régime qui se substitue à l'impôt sur

⁴⁰ Article L5112-1-8 du Code des transports

⁴¹ A. DESCAMPS, « Le Rif, 15 ans, ne décolle toujours pas », *Le Journal de la Marine Marchande*, Juin 2019, n°5098

les bénéfiques. Ce régime s'applique aux entreprises dont le chiffre d'affaires provient pour 75% au moins de l'exploitation de navires armés au commerce⁴². L'imposition des opérations directement liées à l'exploitation des navires éligibles se fait ainsi selon un barème, déterminé pour chaque navire par jour et par tranche de jauge nette de 100 UMS. Il a vocation à s'appliquer même pendant les périodes d'indisponibilité des navires. Dès lors, les entreprises maritimes ne sont pas taxées sur leurs résultats d'exploitation réels ; l'ensemble des bénéfices générés par les activités logistiques ne sont pas soumis à cette taxe. Le montant de la taxe n'évolue pas en fonction des fluctuations du cours du fret, il reste fixe même lorsque le prix du fret augmente. Ainsi, opter pour la taxation forfaitaire permet une plus grande prévisibilité de la charge fiscale dans un secteur économique très fluctuant⁴³.

Par ailleurs, les navires sous pavillon français bénéficient d'un certain nombre d'exonérations de taxes. Sont exonérées de taxes sur la valeur ajoutée :

- les opérations de livraison, de réparation, de transformation, d'entretien, d'affrètement et de location portant sur les navires de commerce maritime affectés à la navigation en haute mer, ou portant sur des objets destinés à être incorporés dans ces navires ou utilisés pour leur exploitation en mer ;
- les livraisons de biens destinés à leur avitaillement ;
- les prestations de services effectuées pour les besoins directs de ces navires et de leur cargaison⁴⁴.

De plus, les carburants destinés aux navires de transport et de services maritimes enregistrés au RIF peuvent être exonérés de droits d'accise sur les produits énergétiques⁴⁵. Il convient de relever qu'en cas de recours à des moyens de propulsion plus écologiques, l'armateur

⁴² Article 209-0 B du Code général des impôts

⁴³ « Flotte de commerce » in N. GORODETSKA (dir.), *L'économie bleue en France*, Comité France Maritime, 2022, p.122

⁴⁴ Article 262, II du Code général des impôts

⁴⁵ Article L312-55 du Code des impositions sur les biens et services

bénéficie d'une déduction fiscale exceptionnelle au titre du mécanisme de suramortissement vert⁴⁶.

Enfin, les yachts et navires de plaisance enregistrés au RIF en tant que navires à utilisation commerciale ne sont pas soumis à la taxe annuelle sur les engins maritimes de plaisance et ne sont pas redevables d'un droit annuel de francisation.

Sous-section 2. Les aides à l'acquisition du navire : le crédit-bail fiscal

Le Registre international français propose également des aides à l'acquisition du navire. En effet, un armateur peut vouloir développer son activité en augmentant la taille de sa flotte ; mais l'acquisition de nouveaux navires peut également être motivée par des changements législatifs en matière de sécurité ou de protection de l'environnement. Par exemple, dans le cadre de la transition écologique et de l'objectif de décarbonation du transport maritime, un armateur peut être amené à acquérir des navires avec des moyens de propulsion différents, parfois même avant la fin de la durée d'amortissement des navires dont il dispose déjà.

Toutefois, l'armateur ne dispose pas toujours des fonds nécessaires pour investir. Il est fréquent que l'Etat du pavillon institue dans ce cas des mécanismes d'aide à l'acquisition. La France s'était dans un premier temps dotée du mécanisme du GIE fiscal, instauré par une loi du 2 juillet 1998. En cas d'achat d'un bien neuf ou d'occasion loué à un armateur, l'article 39 CA du Code général des impôts permettait à un GIE fiscal à vocation financière de bénéficier d'un amortissement accéléré et d'une exonération des plus values en cas de cession du bien à un utilisateur exploitant⁴⁷. Ce dispositif, bien que connaissant un important succès, a fait l'objet d'une condamnation par la Commission européenne au motif qu'il procurait un avantage sélectif à certains secteurs, notamment à celui du transport. En effet, dans sa décision en date du 20 décembre 2006⁴⁸, la Commission retient que le GIE fiscal constituait une aide d'Etat n'ayant pas été notifiée comme telle, et donc que le régime de l'article 39 CA du Code général des impôts était incompatible avec le marché commun. Le dispositif du GIE fiscal a par la suite fait l'objet d'une réforme, mais n'a pas connu le même succès qu'à son origine.

⁴⁶ Article 39 decies C du Code général des impôts

⁴⁷ Ancien article 39 CA du Code général des impôts (abrogé)

⁴⁸ Commission des Communautés européennes, 20 décembre 2006, n°C46/2004

Dès lors, en 2008, le législateur a introduit le crédit-bail fiscal pour l'acquisition des navires, codifié à l'article 39C du Code général des impôts. Il s'agit d'un mécanisme spécifique du droit français, et qui s'exporte à l'international sous le nom de « French tax lease »⁴⁹.

Concrètement, le navire est acquis par une société ad hoc, souvent un groupement d'établissements de crédit, puis mis à disposition de l'armateur sous la forme d'un affrètement coque-nue assorti d'une option d'achat au terme du contrat. Ce mécanisme bénéficie aux deux parties : en effet, la société ayant acquis le navire bénéficie d'avantages fiscaux sur cet investissement (amortissement dégressif) ; et la plus-value dégagée par la banque lors de la cession de la société à l'armateur est exonérée d'impôt sur les sociétés. Par ailleurs, l'armateur réalise une économie d'impôt grâce à l'amortissement accéléré du navire sous forme de réduction de loyer ou du montant de l'option d'achat. De plus, s'il procède à la revente du navire quelques années après son acquisition, il bénéficiera d'un abattement proportionnel à la durée de son exploitation sur la plus-value éventuellement réalisée⁵⁰.

Sous-section 3. L'exonération de l'impôt sur le revenu pour les marins

Le Registre international français est également avantageux en matière fiscale pour les équipages embarqués à bord de ses navires. En effet, les personnels embarqués justifiant d'une activité de navigation à bord de navires enregistrés au RIF pendant une durée supérieure à 183 jours, au cours d'une période de 12 mois consécutifs, peuvent bénéficier d'une exonération totale d'impôt sur le revenu⁵¹. Pour bénéficier de l'exonération, le salarié doit être fiscalement domicilié en France (sans condition de nationalité) ; être titulaire d'un contrat de travail ; être employé par un employeur établi en France ou dans l'Union européenne, en Norvège, en Islande ou au Liechtenstein ; exercer cette activité dans un autre État que la France et que l'État du lieu d'établissement de l'employeur.

Le décompte de la durée de navigation supérieure à 183 jours est établi à partir du temps effectivement passé à bord du navire, sans compter les périodes où les navires restent à quai dans un port français en attendant l'appareillage ou lorsqu'ils procèdent à des arrêts

⁴⁹ A. AVISSE, « "On se dit tout !" : l'interview de Stéphane Garziano », *Jeune Marine*, Octobre 2023

⁵⁰ *Financement des navires sous le régime de l'article 39 C du Code général des impôts*, Registre international français, Novembre 2023

⁵¹ Article 81 A du Code général des impôts

techniques en cale sèche sur le territoire français. Les jours de repos et périodes de congés sont toutefois compris dans ce décompte. Cette défiscalisation des salaires des navigants a permis de relancer l'emploi de marins français⁵².

Section 2. Mesures sociales

Pour faire face à l'internationalisation du marché du travail maritime, la France a souhaité mettre en place un ensemble de mesures permettant de maintenir l'emploi de marins français et de diminuer les charges sociales des entreprises d'armement françaises. En 2013, le rapport Leroy sur la compétitivité des transports et services maritimes français mettait déjà en évidence un problème de surcoût : « pour un même navire le rapport entre un armement sous pavillon français premier registre se situe au double environ en terme de coûts d'un navire sous pavillon "international" de bon niveau. Un navire armé sous RIF (avec la quotité de 25% exclusivement réalisé avec du personnel français sans autres ressortissants d'EM/UE) se situerait, en moyenne, à mi-chemin. En valeur absolue, ce surcoût, au-delà des exonérations actuellement en place, et sur les navires de charge armés au cabotage international ou au long cours, se situe entre 0,5 et 1M€/an par unité »⁵³.

Ce surcoût était majoritairement causé par les lourdes charges sociales auxquelles étaient soumises les entreprises d'armement françaises. Dès lors, en se basant sur le système du « net wage » déjà mis en œuvre dans de nombreux autres pays européens, la France a souhaité fournir un soutien à sa flotte de commerce en permettant l'exonération de contributions patronales au titre de la concurrence internationale et le remboursement des cotisations sociales assumées par les entreprises d'armement maritime.

Le Registre international du pavillon français prévoit également un régime social avantageux pour les navigants ressortissants français ou communautaires, afin de rendre plus attractif leur emploi à bord de navires sous pavillon français (1). Par ailleurs, il s'assure de la mise en œuvre de garanties sociales pour les navigants ressortissants d'Etats tiers, permettant ainsi de se distinguer des pavillons de complaisance (2).

⁵² Exonération d'impôt sur le revenu, Registre international français, Novembre 2023

⁵³ A. LEROY, député, *Rapport sur la compétitivité des transports et services maritimes français*, 23 octobre 2013

Sous-section 1. Un régime social avantageux pour les navigants communautaires

À titre préliminaire, il est important de noter que la loi RIF a vocation à s'appliquer aux navigants, c'est-à-dire aux gens de mer et marins embarqués réalisant une mission à bord du navire⁵⁴.

Aux termes de l'article L5631-2 du Code des transports : « Les gens de mer ressortissants d'un Etat membre de l'Union européenne, d'un Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen [...] bénéficient d'une couverture sociale dans les conditions prévues par les règlements européens portant sur la coordination des systèmes de sécurité sociale ou par la convention bilatérale qui leur sont applicables »⁵⁵. En principe, la protection sociale du marin relevant de la coordination européenne est celle de l'État du pavillon. En France, les marins sont couverts par le système de sécurité sociale de l'Établissement national des invalides de la marine (ENIM). Dès lors, les marins employés à bord d'un navire battant pavillon français et résidant en France ou dans un Etat-membre de l'UE, de l'EEE, ou en Suisse, peu importe leur nationalité, et dont l'employeur réside dans un pays différent de celui dans lequel le marin est résident, sont affiliés au régime de protection sociale français. Des exceptions entrent toutefois en jeu, d'une part lorsque le marin et son employeur résident dans le même pays, d'autre part lorsque le marin est en détachement.

Par ailleurs, l'article L5631-2 du Code des transports prévoit que « les marins ressortissant d'un État lié à la France par une convention bilatérale de sécurité sociale bénéficient d'une couverture sociale dans les conditions prévues par la convention bilatérale qui leur sont applicables »⁵⁶. Il existe actuellement 41 conventions bilatérales en vigueur entre la France et des Etats-tiers. Ces conventions peuvent prévoir l'application du régime de sécurité sociale français.

Il convient enfin de relever qu'en plus de la couverture sociale qu'offre l'emploi à bord d'un navire immatriculé au RIF, les marins peuvent bénéficier dans les cas prévus par l'article 81 A du Code général des impôts d'une exonération totale d'impôt sur le revenu.

⁵⁴ Article L5612-1 du Code des transports

⁵⁵ Article L5631-2 du Code des transports

⁵⁶ Article L5631-2 du Code des transports

Sous-section 2. Les garanties sociales pour les navigateurs ressortissants d'Etats tiers

Les entreprises d'armement effectuent le choix de leur pavillon d'immatriculation en se basant notamment sur l'employabilité de marins ressortissants étrangers. Cela leur permet de réduire leurs dépenses salariales puisque cette main-d'œuvre est employée à un salaire plus bas que les marins ressortissants communautaires. L'emploi d'une main-d'œuvre étrangère à bord des navires sous pavillon français est rendue possible par le biais de deux moyens : tout d'abord, le large quota de navigateurs non communautaires autorisé à bord (75% pour les navires immatriculés au RIF) ; mais également en raison du principe de différence de traitement selon la résidence du navigateur. En effet, le Conseil constitutionnel a pu admettre que « le principe d'égalité ne s'oppose ni à ce que le législateur règle de façon différente des situations différentes, ni à ce qu'il déroge à l'égalité pour des raisons d'intérêt général pourvu que, dans l'un et l'autre cas, la différence de traitement qui en résulte soit en rapport direct avec l'objet de la loi qui l'établit »⁵⁷.

En l'espèce, le principe de différence de traitement basé sur le lieu de résidence du navigateur a été approuvé par le Conseil constitutionnel par une décision n°2005-514 DC du 28 avril 2005. Dès lors, les navigateurs ressortissants d'Etats tiers sont soumis à un double régime sur le plan social. Le droit commun du travail français s'applique concernant les conditions de travail à bord. Cependant, la compétition internationale ne saurait leur permettre de bénéficier de l'ensemble de la législation sociale française, notamment parce qu'ils ne travaillent pas sur le territoire français, mais en mer. Ainsi, leur contrat de travail sera soumis à la loi d'autonomie ; les conditions d'emploi, de rémunération, de protection sociale dépendront du lieu de résidence du marin⁵⁸. Par exemple, un marin de nationalité Philippine et résidant aux Philippines verra son contrat de travail régi par la loi philippine.

Toutefois, la France étant partie à la Convention sur le travail maritime (MLC) de 2006 élaborée par l'OIT, un socle minimal de conditions de travail à bord doit être respecté. Cette exigence est reprise à l'article L5631-3 du Code des transports, qui prévoit que « la protection sociale ne peut être moins favorable que celle résultant des conventions de l'Organisation

⁵⁷ Décision n° 96-375 DC du 9 avril 1996

⁵⁸ P. CHAUMETTE, « Le registre international français des navires (RIF) - Le particularisme maritime régénéré ? », *Le Droit Maritime Français*, Juin 2005, N° 660

internationale du travail applicables aux gens de mer et ratifiées par la France »⁵⁹. Elle prévoit notamment un socle minimal en matière d'horaires de travail, de durée de repos, de jours de congés, mais également une rémunération minimale fixée par arrêté. Un standard en matière de régime de protection sociale est également prévu à l'article L5631-4 du Code des transports, prévoyant les risques qui doivent obligatoirement être assurés. Par ailleurs, les marins ressortissants étrangers peuvent bénéficier des normes collectives plus favorables de la législation nationale qui leur est applicable⁶⁰.

L'aspect social du régime du RIF permet d'assurer un parfait équilibre entre la sauvegarde des droits et intérêts des marins employés ; et des intérêts économiques que présentent une main-d'œuvre non ressortissante de l'UE pour un armateur.

Section 3. Mesures de simplification administrative

La loi de 2005 portant adoption du Registre international français avait également comme ligne directrice la simplification des relations entre les entreprises d'armement et les autorités administratives compétentes. Le but était de réduire le nombre d'interlocuteurs, et par conséquent de réduire la durée et le coût des procédures administratives. En effet, avant 2005, les procédures d'immatriculation des navires étaient divisées entre l'administration des Affaires maritimes, qui procédait à l'immatriculation du navire ; et les Douanes, qui effectuaient le jaugeage du navire et sa francisation. Cette double compétence avait pour effet de rendre très chère et inefficace l'immatriculation d'un navire sous pavillon français.

L'entrée en vigueur du RIF s'est accompagnée d'un regroupement dans la même structure des personnels de l'administration des Douanes et des Affaires maritimes. Désormais, les armateurs s'adressent à un interlocuteur unique pour leurs démarches et questions relatives à la francisation, l'immatriculation ou la gestion de leurs navires et de leurs équipages. L'article 2, II de la loi du 3 mai 2005 a ainsi prévu la mise en place d'un Guichet Unique compétent pour toutes les opérations de francisation et d'immatriculation des navires au Registre

⁵⁹ Article L5631-3 du Code des transports

⁶⁰ « Un registre maritime international pour relancer le transport maritime en France », *Liaisons Sociales Europe*, Novembre 2005, N° 138

international français⁶¹. Celui-ci est placé sous la gestion de la direction générale des affaires maritimes, de la pêche et de l'aquaculture (DGAMPA).

Un décret d'application n°2006-142 du 10 février 2006 relatif à la création du guichet unique est venu préciser les modalités de mise en œuvre du Guichet Unique du RIF. Il prévoit notamment que le port d'immatriculation des navires immatriculés au RIF est Marseille. Le port d'attache du navire reste cependant librement déterminé par l'armateur. Par ailleurs, l'article 2 de ce décret étend les compétences conférées au Guichet Unique au-delà des procédures de francisation et d'immatriculation : celui-ci est également compétent en matière de délivrance du permis d'armement du navire ; il organise le jury national d'évaluation qui permet de vérifier la connaissance de la langue et de la législation françaises pour les fonctions de capitaine et suppléant ; il attribue des visas de reconnaissance des équivalences de compétence professionnelle des marins ; il tient également le registre des hypothèques des navires immatriculés au RIF. Par ailleurs, il lui est également confié une mission de promotion du Registre, afin d'encourager l'implantation d'armateurs étrangers en France et ainsi de soutenir l'économie bleue française⁶².

Enfin, il convient de relever que toutes les démarches réalisées auprès du Guichet Unique pour l'enregistrement et la gestion d'un navire sont gratuites. Par ailleurs, le RIF se classe parmi les registres les plus avancés en matière de dématérialisation des procédures.

Le Registre international français offre donc, au moyen de mécanismes spécifiques, des avantages non négligeables pour les armements souhaitant bénéficier d'une réduction de coûts tout en navigant sous un pavillon performant. Il convient désormais de se demander si, près de vingt ans après son entrée en vigueur en 2005, le RIF a atteint son but : renforcer la compétitivité du pavillon français.

⁶¹ Article 2, II de la loi n°2005-412 du 3 mai 2005 relative à la création du registre international français

⁶² D. VLOËBERGH-LAIR, *Le registre international du pavillon français*, [conférence], Nantes, 27 novembre 2023

PARTIE II. DES OBJECTIFS ENFIN ATTEINTS, PRÈS DE VINGT ANS APRÈS SON ENTRÉE EN VIGUEUR

Depuis son entrée en vigueur il y a près de vingt ans, le RIF a réussi à renforcer l'attractivité du pavillon français, qui est désormais reconnu et distingué dans le monde pour sa qualité et sa sécurité (I). Il doit cependant faire face à la concurrence d'autres registres bis européens, qui proposent parfois des régimes juridiques différents et plus avantageux, attirant davantage d'armateurs (II). Malgré cela, le Registre international français assure sa pérennité en investissant dans des innovations telles que la décarbonation du transport maritime, ou encore les nouveaux secteurs en voie de développement (III).

Chapitre 1. L'état actuel du Registre international français

Le Registre international français, depuis sa création en 2005, a connu de nombreux rebondissements. En effet, le secteur maritime étant très évolutif, les besoins de ses acteurs varient de manière constante. Il nécessite donc une adaptation régulière afin de répondre au mieux aux enjeux actuels (1). Le RIF a toutefois atteint son objectif de redynamisation de la flotte sous pavillon français, puisqu'au 1^{er} juillet 2023, 409 navires, de catégories différentes, y étaient immatriculés (2). Par ailleurs, le Registre a su se distinguer sur la scène internationale pour sa qualité et sa performance, faisant de lui l'un des meilleurs registres européens (3).

Section 1. Les hauts et les bas du RIF : retour sur une évolution mouvementée

Le secteur maritime est constamment en évolution et ces nouvelles innovations entraînent de nouveaux risques. Il est donc important pour les pavillons nationaux de s'adapter afin de proposer un régime toujours adapté aux besoins des armateurs. Par conséquent, le Registre international français a dû faire l'objet de nombreuses concertations aboutissant à des réformes afin de maintenir sa compétitivité et d'enrayer le déclin de la flotte française. À ces fins, deux concertations ont été mises en place par le Gouvernement pour recueillir des propositions afin d'améliorer le pavillon français : la première en 2013, par le biais du rapport Leroy (1) ; et la deuxième en 2020 par le biais du Fontenoy du maritime (2). Enfin, la crise mondiale du Covid-19 a contraint la France à innover dans le secteur maritime afin de faire face aux enjeux que représentait la pandémie (3).

Sous-section 1. Le rapport Leroy sur la compétitivité des transports et services maritimes français (2013)

Une première grande révision a été opérée dans le rapport produit par le député Arnaud Leroy en octobre 2013, intitulé « Rapport sur la compétitivité des transports et services maritimes français »⁶³. Ce rapport a été missionné par le Premier Ministre Jean-Marc Ayrault dans une lettre de mission du 23 avril 2013. Dans cette lettre, le Premier Ministre s'inquiète du déclin important constaté dans la marine marchande sous pavillon français, des effets importants qu'elle a sur l'économie du secteur maritime et son emploi ; ainsi que de la menace qu'elle représente pour les intérêts stratégiques français. Il souligne l'importance du Registre international français, qui « a permis de conserver des navires français dans les segments les plus exposés à la concurrence internationale, comme les marchés du vrac et du conteneur », mais rappelle également l'importance de l'adapter aux nouveaux enjeux qui se posent.

Le député Arnaud Leroy part du constat que le monde maritime international est soumis à une concurrence exacerbée, non seulement entre les pays européens et les grandes puissances maritimes, mais également avec les pays en développement proposant des immatriculations de plus en plus attractives. Cette évolution de la situation mondiale de l'économie maritime a des conséquences sur un certain nombre d'intérêts français : en premier lieu, le recul important de la flotte sous pavillon français et du nombre de marins français. Mais l'on constate également la menace qui pèse sur les intérêts stratégiques français, avec la baisse des moyens de transport de produits énergétiques sur des navires français.

Il constate également un certain nombre d'atouts que présente la filière maritime française : en effet, les immatriculations au Registre international français sont majoritaires en termes de nombre de navires. La flotte comprend les navires des quatre entreprises leaders dans leurs domaines respectifs en France. Par ailleurs, la flotte sous pavillon français est jeune et moderne, ce qui permet de considérer le pavillon français comme étant l'un des plus sûrs au monde. Cependant, malgré tous ces atouts, les opportunités de croissance sont mal exploitées ou peu prises en compte.

⁶³ A. LEROY, député, *Rapport sur la compétitivité des transports et services maritimes français*, 23 octobre 2013

Dès lors, le rapport Leroy a permis de dégager trois grandes axes de progression afin de faire évoluer le pavillon français et de maintenir sa compétitivité : en premier lieu, il s'agit de renforcer l'employabilité internationale des personnels navigants nationaux en réduisant les surcoûts qui les affectent. Ensuite, il faut encourager le renouvellement de la flotte des armements français en instaurant des dispositifs fiscaux avantageux. Enfin, il faut également réorganiser et simplifier le fonctionnement de l'administration maritime française, interlocuteur privilégié des armements.

À l'heure actuelle, on constate que la plupart des propositions portées dans ce rapport ont été adoptées et constituent la base même du régime du Registre international français. Elles ont pour la plupart été concluantes, et ont véritablement permis de réaffirmer le poids du pavillon français sur la scène internationale.

Récemment, la nécessité de faire évoluer le pavillon français s'est à nouveau faite ressentir, et les autorités ont lancé le « Fontenoy du maritime », un grand débat public visant à recueillir des propositions d'amélioration.

Sous-section 2. Le Fontenoy du maritime (2020)

Le Fontenoy du maritime est une initiative du Ministre de la Mer, Annick Girardin, lancée en novembre 2020. Ce grand débat public visait à recueillir des propositions dans le but de redynamiser et améliorer la compétitivité du pavillon français. Il s'agissait d'une consultation menée en deux temps : auprès des acteurs de la filière maritime française dans un premier temps ; puis auprès du grand public dans un deuxième temps, par le biais d'une consultation menée en ligne.

Les trois principales thématiques de ce débat étaient : la transition énergétique et le développement de la flotte ; le développement de l'emploi et des compétences des marins ; et enfin le renforcement de l'industrie maritime au service de l'ensemble des acteurs de l'écosystème maritime⁶⁴.

⁶⁴ « Fontenoy du maritime : comment redynamiser et améliorer la compétitivité du pavillon français ? », Secrétariat d'État chargé de la Mer, Mars 2021

Les différents acteurs du monde maritime qui avaient été sollicités sur la question, et notamment Armateurs de France, ont relevé quatre grands axes de progression : en premier lieu, ils souhaitent une extension de l'obligation de pavillonnement tricolore, telle qu'elle existe déjà pour le pétrole et ses produits en vertu de la loi de 1992 et pour les biens essentiels. En effet, le Fontenoy du maritime faisant suite à la pandémie mondiale du Covid-19 survenue en 2020, il est apparu nécessaire de s'assurer d'avoir une flotte stratégique notamment pour le transport de médicaments ou de produits agro-alimentaires. De plus, les armateurs souhaitent des mesures concrètes d'aide à la transition écologique, à la fois pour les navires existants mais également pour les navires à construire. Ensuite, afin de faire face au manque de personnel navigant, les acteurs du secteur maritime réclamaient une redynamisation de la formation, notamment au sein de l'ENSM, et son adaptation aux nouveaux enjeux technologiques. En dernier lieu, était évoquée l'amélioration des dispositifs d'aide au financement des navires⁶⁵.

C'est au cours des Assises de l'économie de la Mer qui se sont tenues à Nice en septembre 2021 que le Président de la République, Emmanuel Macron, a annoncé les premières mesures d'accompagnement adoptées à l'issue du Fontenoy du maritime. Ainsi, les principales dispositions adoptées étaient la simplification des critères permettant de bénéficier du suramortissement vert dans le cadre de la transition énergétique ; le lancement de travaux au sein du Conseil de l'UE pour la lutte contre le dumping social dans le secteur maritime ; l'extension du dispositif d'aide à l'emploi maritime ; et enfin un objectif de doublement du nombre d'officiers diplômés de l'ENSM d'ici 2027⁶⁶.

Par ailleurs, le Fontenoy du maritime a permis d'aboutir à la signature d'un accord de compétitivité et performance entre le Gouvernement, Armateurs de France et le Cluster maritime français, qui aurait pour but de garantir et de développer l'emploi au sein de la marine marchande française. Ce co-engagement devrait permettre de poursuivre l'objectif et la mise en œuvre du Fontenoy du maritime.

⁶⁵ C. BRITZ, « Les armateurs veulent relancer le pavillon français », *Mer et Marine*, 8 décembre 2020

⁶⁶ A. DESCAMPS, « Fontenoy du Maritime : les arbitrages enfin présentés », *Journal de la Marine Marchande*, Septembre 2021

Au cours de l'édition 2022 des Assises de l'économie de la Mer, qui se sont déroulées à Lille, le Secrétaire d'Etat chargé de la Mer, Hervé Berville, a annoncé la tenue d'une consultation similaire au Fontenoy du maritime. Cette consultation, appelée France Mer 2030, devrait durer dix mois et aboutir à la définition d'une stratégie maritime à moyen terme pour la France⁶⁷.

La pandémie mondiale du Covid-19 a également contraint les Etats du pavillon à prendre des mesures drastiques afin d'assurer la protection et le rapatriement des marins embarqués, ainsi que de limiter l'impact de la crise sur l'économie maritime.

Sous-section 3. Les retombées de la crise du Covid-19 (2021)

La pandémie du Covid-19, apparue fin 2019, a occasionné une crise à l'échelle mondiale, impactant tous les secteurs. Elle a été particulièrement lourde pour les acteurs du monde maritime, non seulement au niveau économique, mais également au niveau social. De nombreux marins internationaux ont en effet été bloqués durant plusieurs mois dans des pays étrangers, sans moyen de rapatriement en raison de l'interruption des liaisons internationales. Face à cette crise, des écarts se sont fait ressentir en fonction des mesures prises par les Etats du pavillon. En effet, les marins embarqués à bord de navires battant pavillons de libre immatriculation se sont retrouvés sans protection sociale, livrés à eux-mêmes.

Cette situation a permis au pavillon français de se démarquer : en effet, les armateurs français ont pu bénéficier de l'important réseau diplomatique dont dispose la France. La France métropolitaine et d'Outre-mer a maintenu ses ports ouverts, ce qui a permis aux navires battant son pavillon de débarquer leurs marins afin d'assurer la relève. Des cellules spécifiques, appelées « RIF crise » ont été créées dans de nombreux pays dans le but de coordonner les services de l'Etat, les services de police locaux ainsi que les services diplomatiques avec les besoins des armateurs sous pavillon français. Air France a par ailleurs pu être mobilisé pour organiser le rapatriement de marins, tandis que la plupart des compagnies aériennes avaient suspendu leurs liaisons. Ceux-ci ont donc pu bénéficier de la sécurité juridique et des appuis internationaux offerts par la France⁶⁸.

⁶⁷ A. DESCAMPS, « Hervé Berville annonce « une stratégie maritime » pour la France », *Journal de la Marine Marchande*, Novembre 2022

⁶⁸ A. AVISSE, « "On se dit tout !" : l'interview de Stéphane Garziano », *Jeune Marine*, Octobre 2023

Ces remaniements successifs du Registre international français ont porté leurs fruits, contribuant fortement à la hausse des immatriculations de navires sous pavillon français.

Section 2. L'état actuel de la flotte immatriculée au Registre international français

La DGAMPA a publié son rapport semestriel sur l'état de la flotte de commerce sous pavillon français le 1^{er} juillet 2023. À cette date, la flotte de commerce battant pavillon français comptait un total de 431 navires de plus de 100 UMS.

À titre préliminaire, il est important de noter que le terme de « flotte de commerce » désigne l'ensemble des flottes de transport, de charge, de services maritimes et de navires à passagers. Sont toutefois exclus les navires de moins de 100 UMS, ainsi que les navires de transport de fret et de passagers exploités en navigation côtière ; les barges, pontons, vedettes portuaires ainsi que tous les navires affectés à la police, à la douane ou au sauvetage en mer ; et les navires de plaisance professionnelle⁶⁹.

Au sein de la flotte sous pavillon français, les navires immatriculés au Registre international français sont très largement majoritaires (1). On constate toutefois qu'au fil des années, les catégories de navires prédominants au sein du RIF ont beaucoup évolué (2).

Sous-section 1. Analyse de la flotte immatriculée au Registre international français

Au 1^{er} juillet 2023, le Registre international français comptait 409 navires au total. 244 navires de plus de 100 UMS y sont immatriculés, parmi lesquels : 97 navires de transport ; 91 navires de services ; et 56 navires de plaisance professionnelle⁷⁰. Par ailleurs, il convient de noter que la flotte sous pavillon français est une flotte jeune : sa moyenne d'âge est de 5,5 ans en 2023.

o Flotte de transport

La flotte de transport constitue la majorité des navires immatriculés au RIF. Elle représente également 49,2 % de l'effectif total de navires de transport sous pavillon français ; et compte pour 97,2 % de son port en lourd. La majorité de ces navires sont des porte-conteneurs, des pétroliers ou des gaziers, avec une minorité de navires de charge et de navires à passagers.

⁶⁹ DGAMPA, *Flotte de commerce sous pavillon français*, état au 1^{er} juillet 2023

⁷⁰ Ibid

- Flotte de services maritimes

La flotte de services immatriculée au RIF représente 38% de l'effectif total sous pavillon français. Il est important de noter que la flotte de navires offshore sous pavillon français est presque exclusivement immatriculée au RIF : 94,3% des navires y sont immatriculés. Il s'agit d'une flotte importante et très diversifiée.

- Flotte de navires de plaisance professionnelle

Le nombre de navires de plaisance professionnelle immatriculés au Registre international français est en constante progression. Toutefois, sa part en termes de jauge brute n'en est pas représentative car la plupart de ces navires font moins de 100 UMS. Ainsi, le nombre total de navires inscrits au RIF en juillet 2023 était de 146 navires, parmi lesquels seulement 56 font plus de 100 UMS. Rappelons également que les navires de plaisance professionnelle ne sont pas inclus dans la flotte de commerce.

Aujourd'hui, ces chiffres sont très encourageants. Le Registre international français dispose d'une flotte importante et diversifiée, ce qui lui permet d'être compétitif face aux autres registres bis européens. Cette situation est le fruit d'une longue évolution, tant quant au nombre de navires immatriculés qu'à leur type.

Sous-section 2. Évolution de la flotte immatriculée au Registre international français

La flotte immatriculée au Registre international français évolue différemment selon le type de navires pris en compte⁷¹. En effet, l'on a pu constater une hausse importante du nombre de navires de transport depuis l'entrée en vigueur du RIF en 2005 jusqu'en 2008. Depuis lors, ce nombre reste à peu près constant, mais l'on relève une progression constante de la jauge brute de ces navires, sûrement liée à l'augmentation exponentielle de leur capacité de transport.

La flotte de navires de services a quant à elle connu deux pics en termes de nombre de navires, en 2012 et 2018, avant de perdre quelques unités dans les années récentes. En termes de jauge brute, la capacité reste constante.

⁷¹ Voir annexe I

Enfin, le nombre de navires de plaisance professionnelle enregistre une progression constante, et ce surtout depuis 2016, après que la loi sur l'économie bleue ait étendu le champ d'application du RIF au navires de plaisance professionnelle de plus de 15m hors tout⁷².

Par ailleurs, d'après les chiffres publiés par le Guichet Unique du Registre international français, le nombre de navires immatriculés a enregistré une hausse de 6% au cours de l'année 2023 ; comptabilisant désormais un total de 421 navires. L'année 2023 a comptabilisé 24 entrées en flotte et seulement 3 sorties (400 navires immatriculés au 1^{er} janvier 2023). Cette hausse correspond à 1 million d'UMS de jauge brute, soit une augmentation de 13,1% ⁷³.

Cette diversité s'accompagne du constat de la qualité de la flotte immatriculée au RIF : en effet, le registre et, plus généralement, le pavillon français ont fait l'objet de distinctions sur le plan international.

Section 3. La qualité de la flotte immatriculée au Registre international français

La qualité du pavillon français et de la formation des marins français est reconnue à l'international (1). En effet, le pavillon se distingue à la fois sur le plan environnemental, mais aussi sur le plan de la sécurité de ses navires. Malgré cela, le Registre international français fait encore l'objet de débats, et est encore considéré par certaines organisations internationales comme un pavillon de complaisance (2).

Sous-section 1. Les distinctions du pavillon français

Le pavillon français est considéré comme étant l'un des plus sûrs au monde. En effet, il figure depuis plusieurs années sur la liste blanche du Memorandum of Understanding de Paris. Ce classement effectué par le MoU de Paris se base sur les résultats des inspections menées au titre du contrôle par l'Etat du port des navires battant pavillon étranger. C'est un indicateur reconnu de la qualité globale d'un pavillon.

⁷² Loi n° 2016-816 du 20 juin 2016 pour l'économie bleue

⁷³ Statistiques du Guichet Unique du Registre international français au 31 décembre 2023

Le classement du pavillon français varie d'une année à l'autre. Il figure actuellement au 17^e rang de la liste blanche⁷⁴. Il convient de noter qu'en 2018-2019, le pavillon français se situait à la première place de la liste blanche du MoU de Paris.

Le pavillon français est également régulièrement reconnu dans les rapports de l'International Chamber of Shipping (ICS). Le tableau de performance des pavillons publié par l'ICS est considéré par Armateurs de France comme étant « à la fois un indicateur de qualité des armateurs qui utilisent un pavillon et une mesure de l'implication de l'État du pavillon dans l'adoption et la mise en œuvre des conventions internationales »⁷⁵. Ainsi, en 2021, l'ICS a distingué le pavillon français sur la base de critères de qualité environnementale, de sécurité des navires et sur le plan social. Pour mener son analyse, l'ICS s'appuie notamment sur l'âge moyen de la flotte, l'application des conventions internationales de l'OMI par l'Etat du pavillon et la certification menée par les sociétés de classification.

Malgré ces résultats positifs, et à contre-courant des organisations internationales, la Fédération internationale du transport persiste à classer le RIF en tant que pavillon de complaisance.

Sous-section 2. La qualification de pavillon de complaisance par la Fédération internationale du transport

À contre-courant de l'opinion générale, la Fédération internationale du transport (ITF) a classé le Registre international du pavillon français en tant que pavillon de complaisance⁷⁶. Pour effectuer cette qualification, elle se réfère au critère de la nationalité de l'armateur : elle considère que « les navires pour lesquels la propriété réelle et le contrôle se situent dans un pays autre que celui des pavillons sous lesquels ils sont immatriculés » sont immatriculés sous pavillon de complaisance. L'ITF est composée de syndicats nationaux de travailleurs du secteur maritime et s'appuie sur leurs revendications pour réaliser son classement. Actuellement, la liste émise par la Fédération comporte des pavillons de libre immatriculation ainsi que des registres bis, pour un total de 42 pavillons.

⁷⁴ Memorandum of Understanding de Paris, Rapport annuel, Liste blanche pour la période du 1er juillet 2023 au 30 juin 2024

⁷⁵ « Maritime : pavillon français de qualité », *Bulletin des Transports et de la Logistique*, N° 3444, 4 février 2013

⁷⁶ « Current registries listed as FOC's », ITF Seafarers

La qualification du RIF en tant que pavillon de complaisance fait suite à la demande des syndicats de travailleurs français, intervenue au moment de l'adoption de la loi l'instituant en 2005. En effet, le désaccord portait sur le quota de marins français devant être embarqués à bord des navires immatriculés au Registre, et a suscité une forte réaction des organisations syndicales françaises. L'ITF a donc accédé à leur demande, classant le Registre international français en tant que pavillon de complaisance en avril 2005. Elle en a fait de même pour le Registre maritime international allemand, le Registre maritime international de Madère ou encore le Registre des Antilles néerlandaises.

Suite à cette qualification, le Sénateur Henri de Richemont, à l'origine de la proposition de loi sur le RIF, s'est exprimé : « il faut que l'ITF lève cette affirmation qui fait fuir les armateurs et rend plus difficile l'affrètement des navires ». De même, l'Institut français de la Mer a considéré dans un communiqué que la qualification faite par l'ITF était « injustifiée, irresponsable et excessive »⁷⁷.

Malgré ces critiques, le Registre international français dispose aujourd'hui d'une flotte assez importante et performante pour être compétitif face aux autres registres bis européens.

Chapitre 2. Le Registre international français face à la concurrence des registres bis européens

La création du Registre international français s'inspirait à l'origine des registres bis territoriaux ou internationaux adoptés par d'autres pays européens. En effet, on constate que le RIF présente beaucoup de similitudes avec le Registre maritime international de Madère, qui est le registre bis territorial portugais (1). Son fonctionnement s'apparente également beaucoup à celui du Registre international norvégien (2).

Avant l'introduction du RIF en France, un projet de mise en œuvre d'un pavillon européen a été pendant un certain temps en discussion au sein des institutions de l'UE. Il s'est toutefois soldé par un échec en raison de l'importance prise par les registres bis partout en Europe (3).

⁷⁷ Colloque « Info-droit » de l'Institut Méditerranéen des Transports Maritimes (IMTM), 20 juin 2005, in *Le Droit Maritime Français*, Septembre 2005, N° 662

Section 1. Le Registre maritime international de Madère

Créé en 1989, le Registre maritime international de Madère est très similaire au Registre international français (1). En effet, il offre aux navires sous pavillon portugais une fiscalité avantageuse et des conditions de formation d'équipage moins contraignantes (2). Il est toutefois moins performant que le pavillon français (3).

Sous-section 1. Généralités

Le Registre international de Madère (MAR) est le registre le plus important du pavillon portugais en termes de nombre de navires immatriculés et de tonnage. En décembre 2023, le Registre comptait 860 navires immatriculés, soit presque le double des navires immatriculés au RIF. Ce nombre important de navires immatriculés fait du registre MAR le troisième registre européen le plus important en termes de tonnage, avec un total de 31.5 millions de tonnes de port en lourd⁷⁸. Il s'agit du registre européen ayant la croissance la plus rapide.

Le Registre MAR s'adresse à tous les navires commerciaux, mais également aux navires de plaisance et de plaisance professionnelle. Sont exclus de son champ d'application les navires de pêche. Sa particularité réside dans la possibilité d'immatriculer des plateformes offshore, qu'elles soient fixes ou flottantes.

Les navires qui y sont immatriculés disposent d'un libre accès aux eaux européennes et peuvent donc être destinés à la navigation domestique ou au cabotage européen. Cela tranche considérablement avec l'objet du Registre international français, qui vise à permettre la navigation en eaux internationales.

Par ailleurs, le Registre immatricule également des bateaux de navigation intérieure, navigant sur le Rhin ou la rivière du Douro au Portugal. Son champ d'application est donc large, et n'en fait pas un registre uniquement destiné aux navires maritimes.

Sous-section 2. Avantages du Registre MAR

Le Registre MAR présente de nombreux avantages pour les armateurs.

⁷⁸ « 10 Years of EUROMAR - A decade of commitment to the maritime sector », EUROMAR, décembre 2023

○ Sur le plan fiscal

Le lien substantiel requis pour s'immatriculer sous pavillon portugais est la présence d'un établissement au Portugal qui agit en tant que représentant légal du propriétaire du navire. Par ailleurs, les sociétés ayant leur établissement à Madère peuvent bénéficier d'une exemption de taxes sur les sociétés, et ce jusqu'en 2027. D'autres avantages fiscaux rendent le Registre MAR attractif : les navires de plaisance et de plaisance professionnelle qui y sont immatriculés bénéficient d'une exemption de TVA sur l'importation, le carburant et les opérations de maintenance. Par ailleurs, le Registre dispose d'un système d'hypothèque avantageux puisque les parties peuvent, par un accord écrit, choisir de soumettre l'hypothèque à la loi du pays de leur choix⁷⁹.

○ Sur le plan social

Le Registre MAR dispose également d'un certain nombre d'avantages sociaux : il permet notamment d'embarquer un certain nombre de marins étrangers. En effet, seulement 30% de l'effectif minimal de sécurité doit être ressortissant européen, ou ressortissant d'un pays dont la langue officielle est le portugais. Cela permet une grande liberté dans la composition des équipages, sachant que sept pays ont le portugais comme langue officielle (sans compter le Portugal). Par ailleurs, cet effectif minimal de ressortissants n'est pas obligatoire à bord de navires de plaisance professionnelle.

De plus, les marins embarqués à bord de navires immatriculés au Registre MAR disposent, comme en France, d'une exonération d'impôts sur le revenu. Les marins portugais bénéficient d'une contribution allégée aux charges sociales, tandis que les marins étrangers ne sont pas tenus d'être affiliés au système de sécurité sociale portugais. Ils doivent cependant avoir une couverture minimale afin de pouvoir être employés à bord des navires sous pavillon portugais⁸⁰.

Sous-section 3. Distinctions et classement

Le Registre MAR requiert la conformité des navires qui y sont immatriculés aux conventions internationales auxquelles le Portugal est partie ; à savoir la majorité des conventions produites par l'OMI et l'OIT en matière de sécurité, de sûreté et de conditions de travail à

⁷⁹ « MAR international shipping register », Madeira Management

⁸⁰ « MAR, a High Quality E.U. Register », International Business Center of Madeira

bord. Bien qu'il n'y ait pas de limite d'âge pour les navires souhaitant s'immatriculer au Registre MAR, les armateurs peuvent être tenus de répondre à une enquête préalable examinée par une Commission technique, prenant notamment en compte l'historique de détention ainsi que l'état du navire. Par ailleurs, le navire doit avoir été certifié par une société de classification agréée par les autorités portugaises⁸¹.

Bien qu'il exige la conformité aux normes internationales de sécurité des navires, le pavillon portugais est classé au 26^e rang de la liste blanche du Paris MoU, 9 rangs après le pavillon français⁸². Cela en fait donc un pavillon moins performant, ce qui peut s'expliquer notamment par l'âge plus élevé de la flotte et les normes d'immatriculation moins contraignantes. Enfin, on peut relever que l'ITF a également classé le Registre MAR en tant que pavillon de complaisance, au même titre que le RIF⁸³.

La France s'est également largement inspirée du Registre international norvégien, l'un des premiers registres bis internationaux européens.

Section 2. Le Registre international norvégien

Le Registre international norvégien se rapproche davantage du Registre international français dans son régime et son champ d'application (1). Établi par une loi du 12 juin 1987, il a été pendant un certain temps le registre enregistrant la croissance la plus rapide. Il présente de nombreux avantages, et surtout sur le plan social (2). Le Registre NIS est par ailleurs réputé pour sa qualité (3).

Sous-section 1. Généralités

Le Registre international norvégien, ou NIS, comptait en septembre 2022 un total de 738 navires, soit une jauge brute de 18.1 millions⁸⁴. L'importance de cette flotte s'explique par la forte tradition maritime et la prépondérance de ce secteur en Norvège. On y trouve de nombreux grands armateurs, tel que Wilson Shipowning AS, qui font le choix de battre pavillon national, mais à des conditions avantageuses permises par le Registre NIS.

⁸¹ « Investment Guide : ship registration in Madeira », International Business Center of Madeira

⁸² Memorandum of Understanding de Paris, Rapport annuel, Liste blanche pour la période du 1er juillet 2023 au 30 juin 2024

⁸³ « Current registries listed as FOC's », ITF Seafarers

⁸⁴ T.O. RISNES, « NIS reports record tonnage », Septembre 2022

Le Registre NIS est un registre ouvert, sans condition de nationalité du propriétaire. Cependant, dans le cas où l'armateur n'est pas un citoyen norvégien ou une société ayant son siège en Norvège, une personne domiciliée en Norvège doit être désignée en tant que représentant légal. Les conditions permettant d'établir un lien substantiel entre le navire et l'Etat du pavillon sont donc tout aussi strictes que pour l'immatriculation d'un navire au RIF.

Le Registre permet l'immatriculation de tous types de navires de charge ou à passagers, mais également des plateformes offshore mobiles. Sont exclus de son champ d'application les navires de plaisance et les navires de pêche, qui s'immatriculent au premier registre (registre NOR). Le Registre international norvégien a donc vocation à s'appliquer aux navires à usage purement commercial uniquement, ainsi qu'aux unités flottantes. Cette volonté de restreindre l'objet du Registre NIS était illustrée par le refus d'immatriculer des navires qui effectueraient des trajets d'un port norvégien à un autre, même dans le cadre d'escales s'inscrivant dans un trajet international. Cette condition a toutefois été abandonnée, le régime d'immatriculation au Registre NIS ayant été assoupli⁸⁵.

On constate donc que le champ d'application et la vocation internationale du Registre NIS se rapproche fortement de l'objet du RIF, la majeure différence résidant dans la possibilité offerte par le registre français d'immatriculer des navires de plaisance professionnelle.

Sous-section 2. Avantages du Registre NIS

Le Registre international norvégien est principalement attractif en raison de l'absence de conditions relatives à la nationalité de l'équipage. En effet, lors de son introduction en 1987, le Registre NIS avait pour but d'ouvrir l'emploi à bord de navires battant pavillon norvégien aux marins étrangers, tant que ces navires n'opéraient pas entre des ports norvégiens. Ce positionnement fut vivement critiqué : il y avait une certaine crainte de voir le nombre de marins norvégiens embarqués à bord de navires battant pavillon national diminuer considérablement. Toutefois, selon S. Tenold, Professeur d'histoire économique à l'École norvégienne d'économie, « il (le registre NIS) a sauvé la navigation norvégienne, et la plus grande diminution du nombre de gens de mer norvégiens en voyage international a en fait eu

⁸⁵ M. NILSEN, « Significant growth in NIS – more than 700 ships registered », Mai 2021

lieu avant l'établissement du registre. Il y avait encore un besoin de gens de mer norvégiens en Norvège »⁸⁶.

- Sur le plan social

Le Registre NIS n'impose aucune restriction de nationalité concernant l'équipage, sauf concernant le capitaine. En effet, celui-ci doit être de nationalité norvégienne, ou ressortissant européen. Dans le cas où il ne dispose pas d'un certificat de capacité norvégien, le capitaine devra suivre une formation portant sur la législation maritime norvégienne⁸⁷.

Par ailleurs, les marins norvégiens embarqués à bord de navires immatriculés au Registre NIS bénéficient d'une déduction sur le revenu imposable. Les marins étrangers sont quant à eux exonérés d'impôts sur le revenu en Norvège. En termes de protection sociale, les marins étrangers non ressortissants d'un pays de l'EEE ne doivent pas être affiliés au régime de Sécurité sociale norvégien⁸⁸.

- Sur le plan fiscal

Le Registre NIS a adopté le mécanisme du net wage, qui permet une exonération des charges patronales sur les salaires. Ce mécanisme est très avantageux et a déjà été mis en place en France en 2021 afin « d'apporter un soutien exceptionnel pendant un an aux armements effectuant du transport de passagers régulier à l'international sous pavillon français et communautaire ». Il avait été longtemps attendu par les armateurs français, qui considéraient qu'il s'agissait d'une mesure nécessaire afin de maintenir la compétitivité du secteur français face aux pavillons européens qui en bénéficiaient déjà depuis longtemps⁸⁹.

Enfin, le Registre NIS a adopté le système de la taxation au tonnage, comme en France⁹⁰. Par ailleurs, il propose des systèmes de financement à long terme pour l'achat de navires ; et a également mis en place un fonds permettant de financer les mesures de réduction des

⁸⁶ Ibid

⁸⁷ « What distinguishes NIS from NOR? », Norwegian Maritime Authority

⁸⁸ « Seafarers resident abroad and working on Norwegian ships », Norwegian Tax Administration

⁸⁹ A. DESCAMPS, « Le net wage accordé pour un an aux armateurs français », *Journal de la Marine Marchande*, Mai 2021

⁹⁰ « Norwegian tonnage tax regime », Norwegian Maritime Authority

émissions polluantes. Les compagnies parties à la Convention pourront être exemptées de la taxe NOx sur les émissions polluantes.

Sous-section 3. Distinctions et classement

Le Registre NIS est réputé pour sa performance en matière de sécurité et de sûreté : il est notamment classé au 5^e rang sur la liste blanche du Paris MoU. En effet, les autorités maritimes norvégiennes exigent la conformité des navires immatriculés au NIS aux normes de sécurité et de sûreté en vigueur, qui font d'ailleurs l'objet d'une certification par une société de classification agréée⁹¹. Les navires doivent également respecter un ensemble de normes en matière environnementale.

Le pavillon norvégien se situe ainsi 7 rangs au-dessus du pavillon français sur la liste du Paris MoU. Il n'est d'ailleurs pas listé en tant que pavillon de complaisance par l'ITF, alors même qu'il est plus souple concernant la composition de l'équipage. Le NIS étant l'un des registres internationaux les plus performants et compétitifs, la France pourrait s'en inspirer pour améliorer la compétitivité du RIF. L'un des axes de progression à retenir serait la mise en place du système de net wage, réclamé par de nombreux armateurs français.

Avant que la France n'adopte le Registre international français, la Commission européenne avait élaboré un projet de pavillon européen dans le but de redynamiser la flotte de commerce des différents Etats-membres. Ce projet n'a toutefois jamais abouti en raison du succès du système des registres bis dans plusieurs pays européens.

Section 3. Le projet d'un registre européen

En 1989, la Commission a développé un projet de pavillon européen dans le but de faire face au déclin de la flotte communautaire. En effet, en 1992, la flotte sous pavillon des Etats-membres ne représentait plus que 13,2% du tonnage mondial ; contre les 29% qu'elle détenait en 1980⁹². Ce projet de pavillon européen, appelé projet EUROS (European Union Register Of Shipping), fut proposé au Conseil en 1989.

⁹¹ « Why choose the Norwegian flag », Norwegian Maritime Authority

⁹² J.C. BUHLER, « La mise en place du droit de la concurrence par la Commission européenne en matière de transports maritimes », *Le Droit maritime français*, N°551, 1er juillet 1995

La proposition de règlement instaurant un registre communautaire visait la création d'un registre européen ayant vocation à permettre une immatriculation parallèle à l'immatriculation du navire dans un Etat-membre⁹³. Elle n'avait pas vocation à s'y substituer, car cela reviendrait à porter atteinte à la souveraineté des Etats-membres. Par ailleurs, cela aurait impliqué l'exercice par la Communauté économique européenne de sa juridiction sur les navires immatriculés sous pavillon européen. Le projet prévoyait donc que le navire immatriculé dans un Etat-membre pouvait également prétendre à une immatriculation communautaire dans le cas où il respecterait toutes les prescriptions en matière de sécurité et d'emploi à bord.

En effet, outre la redynamisation de la flotte européenne, le projet EUROS avait également pour objectif la mutualisation et l'harmonisation des inspections en matière sociale et en matière de sécurité. En effet, la Communauté européenne a toujours clairement affiché son intention d'être un modèle dans le secteur maritime, tant sur le plan de l'emploi des marins que sur la sécurité de sa flotte. En effet, le projet visait notamment à réaliser une harmonisation concernant les équipements techniques obligatoirement présents à bord.

Concrètement, le projet de pavillon européen prévoyait la possibilité pour les armateurs y étant immatriculés d'embarquer des marins extra-communautaires. Ceux-ci devaient toutefois bénéficier d'un socle minimal de protection, prévu par les normes européennes et internes, ainsi que par les Conventions de l'OIT, et notamment la recommandation n° 109 de 1958. La Commission souhaitait toutefois également promouvoir l'emploi de marins européens et maintenir une main-d'œuvre qualifiée, c'est pourquoi tous les officiers, et au moins la moitié du reste de l'équipage, devaient être ressortissants d'un Etat-membre de la Communauté. En concertation avec la Commission paritaire des transports maritimes, la Commission avait réfléchi à des mécanismes permettant de garantir une main-d'œuvre qualifiée ; et des conditions de travail à bord améliorées⁹⁴. Elle avait ainsi proposé l'établissement de programmes communs de formation, adaptés à l'évolution des technologies ; ainsi que la reconnaissance mutuelle entre Etats-membres des diplômes, qualifications et brevets. Il s'agissait ainsi de faciliter la libre circulation des marins embarqués à bord de navires

⁹³ *Proposition de règlement du Conseil instaurant un registre communautaire et prévoyant la navigation sous pavillon communautaire pour les navires*, 1989

⁹⁴ S. BINON-DAVIN, « Les pavillons et registres bis en Europe : vers une réforme du pavillon bis français », Mémoire, Université d'Aix-Marseille, 2004

immatriculés au registre communautaire, et donc dans les différents registres des Etats-membres.

Le projet EUROS n'a toutefois jamais abouti, et le pavillon européen n'est jamais devenu une réalité. En effet, face au développement des registres bis en Europe, les Etats-membres ont souhaité conserver leur souveraineté et adopter des solutions internes plutôt que de communautariser leur flottes. Par ailleurs, le projet faisait l'objet de dissensions entre les Etats-membres : certains étant des pays de chargeurs, et d'autres de transporteurs, les intérêts et les objectifs de chacun ne concordaient pas. Il était donc difficile d'élaborer un régime satisfaisant pour tous, et surtout sur le plan social.

Aujourd'hui, l'Union européenne cherche surtout à effectuer un travail d'harmonisation des différentes réglementations internes applicables. Elle a notamment cherché à renforcer la performance des pavillons de ses Etats-membres à travers l'harmonisation des règles de sécurité applicables, et notamment en améliorant les systèmes d'inspection des navires. Ceci s'est notamment traduit par la création en 2022 de l'Agence européenne pour la sécurité maritime, basée à Lisbonne. Ces orientations menées par l'UE ont permis à de nombreux pavillons européens de se distinguer par leur qualité et d'apparaître chaque année sur la liste blanche du MoU de Paris. Par ailleurs, les pavillons européens et leurs différents registres bis ont pu trouver un juste équilibre entre la compétitivité et la sécurité de leurs pavillons, ce qui leur a permis de devenir des registres ouverts sans pour autant basculer dans la complaisance.

Le Registre international français, en plus d'occuper une place importante sur la scène européenne, a un avenir prometteur.

Chapitre 3. L'avenir du Registre international français

Le Registre international français cherche à assurer sa pérennité en s'adaptant aux évolutions et aux innovations du secteur maritime. Il s'engage notamment dans la décarbonation du transport maritime (1), tente d'attirer des armateurs étrangers afin de s'exporter à l'international (2), et s'ouvre à de nouveaux secteurs innovants (3).

Section 1. Le RIF engagé dans la décarbonation

Le Registre international français se veut « vert » et s'engage donc dans la grande opération de décarbonation du transport maritime. En effet, depuis quelques années, l'on assiste à une transition dans le transport maritime, avec de nombreuses innovations visant à réduire l'empreinte carbone des navires. On peut ainsi observer le développement de navires fonctionnant avec des modes de propulsion alternatifs, parmi lesquels la propulsion vélique, ou encore des carburants moins polluants. La décarbonation incite à un renouvellement accéléré de la flotte.

De nombreux armateurs font le choix d'immatriculer ces navires innovants sous pavillon français. C'est notamment le cas du pétrolier Eagle Valence, opéré par V.Ships France et fonctionnant au GNL. Ce navire a été affrété par TotalEnergies et navigue sous pavillon français⁹⁵.

Le Registre international français compte également parmi ses rangs deux cargos à voile. Le premier à rejoindre le pavillon français en 2022 fut le Canopée, cargo à voile affrété par Alizés (une joint-venture entre Zéphyr & Borée et Jifmar Offshore Services), afin de transporter les composantes de la fusée Ariane 6 depuis l'Europe jusqu'à sa base de lancement en Guyane française. D'après Zéphyr et Borée, la part de propulsion vélique utilisée lors des trajets varie de 15% à 40% en fonction de la vitesse ciblée et de la saison. Le navire est également équipé de deux moteurs Diesel⁹⁶.

Par ailleurs, est également immatriculé au RIF depuis 2023 le voilier cargo Grain de Sail 2, conçu pour le transport de marchandises. Ce voilier appartient au chocolatier et torréfacteur breton Grain de Sail, et effectuera principalement des transatlantiques au départ de Saint-Malo. Il peut embarquer jusqu'à 350 tonnes de fret⁹⁷.

Le Registre international français cherche à s'exporter à l'international, et notamment à attirer des armateurs étrangers.

⁹⁵ A. DESCAMPS, « Stéphane Garziano, chef du guichet unique : « Il y a un alignement de planètes en faveur du pavillon français », *Journal de la Marine marchande*, mai 2023

⁹⁶ « Un navire Roulier de 121 mètres développé pour ArianeGroup », Zéphyr & Borée

⁹⁷ « Notre voilier cargo Grain de Sail », Grain de Sail

Section 2. Le renforcement de l'attractivité du RIF à l'international

La mission de promotion du pavillon français à l'international relève des compétences dévolues au Guichet Unique, qui se rend régulièrement à des salons internationaux afin de faire découvrir le Registre à l'étranger. Récemment, les représentants du Guichet Unique ont pu se rendre à la Singapore Maritime Week en mai 2023. Cela a permis à l'armateur singapourien X-Press Feeders, 14^e mondial du conteneur en capacité selon le classement d'Alphaliner, de s'implanter en France à travers la filiale Eastaway France. Cet armateur a financé l'acquisition de quatre porte-conteneurs propulsés au méthanol par le biais du crédit-bail fiscal français. Ces quatre navires seront par la suite immatriculés au Registre international français et embarqueront des marins français. Il s'agira des premiers navires français propulsés au méthanol, ce qui permet de poursuivre l'objectif de décarbonation⁹⁸.

De même, l'armateur norvégien Knutsen a décidé de s'implanter en France en 2021 et d'immatriculer ses méthaniers au RIF. L'armateur s'est fixé comme objectif d'immatriculer 26 unités sous pavillon français d'ici 2026 ; et en compte aujourd'hui déjà sept⁹⁹.

Dès lors, l'implantation d'armateurs internationaux en France permet d'accroître la flotte sous pavillon français et de la diversifier ; mais également de soutenir l'emploi et la formation de marins français.

En parallèle, le Registre s'ouvre à de nouveaux secteurs afin d'encourager l'innovation.

Section 3. L'ouverture du RIF à de nouveaux secteurs

Le RIF cherche régulièrement à diversifier sa flotte de navires et cette tendance s'illustre dans son évolution par des pics d'immatriculation de certains types de navires. On a notamment assisté à des pics d'immatriculation de pétroliers, ou de porte-conteneurs lorsque CMA-CGM a immatriculé certains de ses navires sous pavillon français.

Une première grande hausse fut observée après 2016, lorsque la loi sur l'économie bleue a étendu l'immatriculation des navires de plaisance professionnelle aux navires de plus de 15m

⁹⁸ T. TEILLARD, « X-Press feeders va gérer depuis Marseille les premiers navires au méthanol français », *Le Marin*, Janvier 2024

⁹⁹ « Deux ans après sa création, Knutsen LNG France est devenu un armateur complet », *Le Marin*, Avril 2023

hors tout¹⁰⁰. En effet, avant 2016, seuls les navires de plaisance de plus de 24m hors tout pouvaient s'immatriculer au RIF. Le législateur a souhaité réduire cette condition de taille en raison de l'aptitude technique de navires de plaisance plus petits à exercer une activité commerciale. En effet, ces navires sont souvent exploités dans le cadre de contrats de charter de croisière ou de transport, avec à leur bord un équipage professionnel. Ce secteur est très populaire auprès des marins qui incitent leurs armateurs à s'immatriculer au RIF en raison de son cadre protecteur. Cela offre également une certaine stabilité à l'armateur qui peut s'appuyer sur des équipages permanents et qui évite donc les départs spontanés en cours de saison comme l'on peut en observer sur des navires arborant d'autres pavillons¹⁰¹.

Aujourd'hui, le Registre comporte des navires de tous types, et sa croissance est progressive. On assiste à un véritable renouvellement de la flotte, ce qui permet au RIF d'avoir des navires jeunes et sûrs. S'y immatriculent également des navires uniques, destinés à des opérations particulières, tels que les navires « porte-avions » destinés à transporter les pièces produites par Airbus et exploités par Louis Dreyfus Armateurs¹⁰².

Par ailleurs, le Registre international français va désormais s'ouvrir aux navires de croisière, qui s'immatriculent généralement au Registre de Wallis-et-Futuna. Ce registre, conçu en 1990 pour s'adapter aux besoins de la compagnie de croisière française Ponant, comprenait toute une réglementation spécialement adaptée à la croisière internationale. Toutefois, deux entreprises françaises, Exploris et Compagnie Française de Croisières (CFC) ont émis leur souhait d'immatriculer leurs navires au Registre international français. Le Secrétaire d'Etat chargé de la mer a approuvé le projet, et le Guichet Unique étudie la procédure d'entrée en flotte. La compagnie CFC est dans l'attente d'obtenir le pavillon français pour son paquebot Renaissance, prévu pour 2024¹⁰³.

¹⁰⁰ Loi n° 2016-816 du 20 juin 2016 pour l'économie bleue

¹⁰¹ A. AVISSE, « "On se dit tout !" : l'interview de Stéphane Garziano », *Jeune Marine*, N°270, Octobre 2023

¹⁰² A. DESCAMPS, « Louis Dreyfus Armateurs sélectionné par Airbus pour opérer une nouvelle flotte », *Journal de la Marine marchande*, octobre 2023

¹⁰³ V. GROIZELEAU, « RIF : le pavillon international français s'ouvre enfin aux navires de croisière », *Mer et Marine*, Juillet 2023

Dès lors, l'on peut se demander si la diversification du Registre international français et sa diversification pourrait conduire à une prédominance sur les autres registres du pavillon français, et éventuellement, à leur désuétude...

CONCLUSION

Près de vingt ans après son entrée en vigueur, le Registre international français est aujourd'hui prépondérant à toutes les échelles : nationale, européenne et internationale. Il s'agit du registre enregistrant le plus d'immatriculations du pavillon français, avec une flotte diversifiée, jeune et sûre. Il investit dans l'avenir en immatriculant des navires innovants, effectuant un transport décarboné et spécialisé.

Sur la scène européenne, le Registre international français s'impose face à ses concurrents, non seulement en taille de flotte et en tonnage mais également en termes de qualité. Il est désormais compétitif face à des registres plus anciens tels que le Registre international norvégien.

Cette importance lui permet de s'élever sur la scène internationale, attirant des armateurs étrangers notamment en raison de sa fiscalité attractive. Le Registre international français est donc, à l'heure actuelle, une solution pérenne et responsable face au problème mondial que posent les pavillons de libre immatriculation. Il redore ainsi l'image et l'importance du pavillon français, restaurant l'image d'une France maritime et orientée vers une économie bleue.

Il reste néanmoins des axes de progression à envisager, permettant d'encore améliorer le fonctionnement et le régime du Registre, afin de l'adapter aux problématiques et enjeux nouveaux.

ANNEXE I

Évolution de la flotte immatriculée au Registre international français par type de navires ¹⁰⁴



¹⁰⁴ DGAMPA, *Flotte de commerce sous pavillon français*, état au 1er juillet 2023

BIBLIOGRAPHIE

OUVRAGES

- « Flotte de commerce » in N. GORODETSKA (dir.), *L'économie bleue en France*, Comité France Maritime, 2022
- P. CHAUMETTE (dir.), *Droits maritimes*, Dalloz, 2021

MÉMOIRES

- S. BINON-DAVIN, « Les pavillons et registres bis en Europe : vers une réforme du pavillon bis français », Mémoire, Université d'Aix-Marseille, 2004

ARTICLES

- A. AVISSE, « "On se dit tout !" : l'interview de Stéphane Garziano », *Jeune Marine*, N°270, 16 octobre 2023, [en ligne], <https://jeunemarine.fr/2023/10/on-se-dit-tout-linterview-de-stephane-garziano/>
- A. DESCAMPS, « Fontenoy du Maritime : les arbitrages enfin présentés », *Journal de la Marine Marchande*, 15 septembre 2021, [en ligne], <https://www.actu-transport-logistique.fr/journal-de-la-marine-marchande/shipping/fontenoy-du-maritime-les-arbitrages-enfin-presentes-748360.php>
- A. DESCAMPS, « Hervé Berville annonce « une stratégie maritime » pour la France », *Journal de la Marine Marchande*, 9 novembre 2022, [en ligne], <https://www.actu-transport-logistique.fr/journal-de-la-marine-marchande/shipping/herve-berville-annonce-une-strategie-maritime-pour-la-france-749036.php>

- A. DESCAMPS, « Le Rif, 15 ans, ne décolle toujours pas », *Journal de la Marine Marchande*, N°5098, Juin 2019, [en ligne], <https://www.actu-transport-logistique.fr/journal-de-la-marine-marchande/magazines/mensuels/5098/evenement/le-rif-15-ans-ne-decolle-toujours-pas-750166.php>
- A. DESCAMPS, « Le net wage accordé pour un an aux armateurs français », *Journal de la Marine Marchande*, 19 mai 2021, [en ligne], <https://www.actu-transport-logistique.fr/journal-de-la-marine-marchande/shipping/le-net-wage-accorde-pour-un-an-aux-armateurs-francais-746998.php>
- A. DESCAMPS, « Louis Dreyfus Armateurs sélectionné par Airbus pour opérer une nouvelle flotte », *Journal de la Marine marchande*, 25 octobre 2023, [en ligne], <https://www.actu-transport-logistique.fr/journal-de-la-marine-marchande/louis-dreyfus-armateurs-selectionne-par-airbus-pour-operer-une-nouvelle-flotte-847790.php>
- A. DESCAMPS, « Stéphane Garziano, chef du guichet unique : « Il y a un alignement de planètes en faveur du pavillon français », *Journal de la Marine marchande*, 17 mai 2023, [en ligne], <https://www.actu-transport-logistique.fr/journal-de-la-marine-marchande/shipping/-780051.php>
- C. BRITZ, « Les armateurs veulent relancer le pavillon français », *Mer et Marine*, 8 décembre 2020, [en ligne], <https://www.meretmarine.com/fr/marine-marchande/les-armateurs-veulent-relancer-le-pavillon-francais>
- C. VALÉRO, « Les registres : prérogatives étatiques et logiques marchandes », *Note de Synthèse ISEMAR*, N°208, 2019, [en ligne], <https://www.isemar.fr/wp-content/uploads/2019/03/Note-de-synthese-208-Le-registre-maritime-prerogatives-etatiques-et-logiques-marchandes.pdf>
- « Deux ans après sa création, Knutsen LNG France est devenu un armateur complet », *Le Marin*, 3 avril 2023, [en ligne], <https://lemarin.ouest-france.fr/shipping/focus-deux-ans-apres-sa-creation-knutsen-lng-france-est-devenu-un-armateur-complet-d40ec3bd-0273-4839-beed-53c1005bf58a>

- J.C. BUHLER, « La mise en place du droit de la concurrence par la Commission européenne en matière de transports maritimes », *Le Droit maritime français*, N°551, 1^{er} juillet 1995
- « Maritime : pavillon français de qualité », *Bulletin des Transports et de la Logistique*, N° 3444, 4 février 2013, [en ligne], <https://www-lamyline-fr.budistant.univ-nantes.fr/content/document.aspx?idd=DT0001319004&version=20150523&DATA=twxZzMJzrorbmIABJzwNyn>
- N. ROS, « La gouvernance des mers et des océans, entre mythes et réalités juridiques », *Journal du droit international (Clunet)*, 2017, n°3, doctrine 8, [en ligne], <https://shs.hal.science/halshs-02396208/document>
- P. CHAUMETTE, « Le registre international français des navires (RIF) - Le particularisme maritime régénéré ? », *Le Droit Maritime Français*, N° 660, Juin 2005
- S. LUCOT, « Ce décret pourrait générer des difficultés de recrutement pour Manche Îles Express », *La Presse de la Manche*, 29 juin 2023, [en ligne], https://actu.fr/societe/maritime-ce-decret-pourrait-generer-des-difficultes-de-recrutement-pour-manche-iles-express_59793409.html
- T. TEILLARD, « X-Press feeders va gérer depuis Marseille les premiers navires au méthanol français », *Le Marin*, 31 janvier 2024, [en ligne], <https://lemarin.ouest-france.fr/shipping/une-filiale-dx-press-feeders-a-marseille-pour-exploiter-les-premiers-navires-au-methanol-francais-39fe13f6-c067-11ee-a1e9-608ff5db04c2>
- « Un registre maritime international pour relancer le transport maritime en France », *Liaisons Sociales Europe*, N° 138, 9 novembre 2005, [en ligne], <https://www-lamyline-fr.budistant.univ-nantes.fr/content/document.aspx?idd=NE0000034705&version=20141124&DATA=twxZzMJzrorbmIABJzwNyn>

- V. GROIZELEAU, « RIF : le pavillon international français s'ouvre enfin aux navires de croisière », *Mer et Marine*, 13 juillet 2023, [en ligne], <https://www.meretmarine.com/fr/croisieres/rif-le-pavillon-international-francais-s-ouvre-enfin-aux-navires-de-croisiere>

RAPPORTS, AVIS, DOCUMENTS OFFICIELS

- A. LEROY, député, *Rapport sur la compétitivité des transports et services maritimes français*, 23 octobre 2013
- DGAMPA, *Flotte de commerce sous pavillon français*, état au 1er juillet 2023
- H. de RICHEMONT, sénateur, *Proposition de loi relative à la création du registre international français*, 3 décembre 2003, Rapport législatif n° 92
- Commission européenne, *Proposition de règlement du Conseil instaurant un registre communautaire et prévoyant la navigation sous pavillon communautaire pour les navires*, 1989

CONFÉRENCES ET ACTES DE COLLOQUE

- Colloque « Info-droit » de l'Institut Méditerranéen des Transports Maritimes (IMTM), 20 juin 2005, in *Le Droit Maritime Français*, Septembre 2005, N° 662
- D. VLOËBERGH-LAIR, *Le registre international du pavillon français*, [conférence], Nantes, 27 novembre 2023

SITES INTERNET

- « 10 Years of EUROMAR - A decade of commitment to the maritime sector », EUROMAR, 4 décembre 2023
<https://www.eu-registry.com/press/54>
- « Current registries listed as FOC's », ITF Seafarers
<https://www.itfseafarers.org/en/focs/current-registries-listed-as-focs>
- Étude sur les transports maritimes 2023, CNUCED, 2023
<https://unctad.org/fr/publication/etude-sur-le-transport-maritime-2023>
- « Exonération d'impôt sur le revenu », Registre international français, Novembre 2023
<https://www.rif.mer.gouv.fr/exoneration-d-impot-sur-le-revenu-a509.html>
- « Financement des navires sous le régime de l'article 39 C du Code général des impôts », Registre international français, Novembre 2023
<https://www.rif.mer.gouv.fr/credit-bail-fiscal-a507.html>
- « Fontenoy du maritime : comment redynamiser et améliorer la compétitivité du pavillon français ? », Secrétariat d'État chargé de la Mer, Mars 2021
<https://www.mer.gouv.fr/fontenoy-du-maritime-comment-redynamiser-et-ameliorer-la-competitivite-du-pavillon-francais>
- « Investment Guide : ship registration in Madeira », International Business Center of Madeira, Décembre 2023
<https://www.ibc-madeira.com/images/eBrochures/Guide-Ship-Registration-en/#page=1>
- « Le pavillon français », *Décryptages*, Armateurs de France, Mai 2020
https://www.armateursdefrance.org/sites/default/files/decryptages/le_pavillon_francais_decryptage_adf.pdf

- « MAR international shipping register », Madeira Management
<https://madeira-management.com/about-madeira/mar-international-shipping-register/>
- « MAR, a High Quality E.U. Register », International Business Center of Madeira
<https://www.ibc-madeira.com/en/welcome/21-home-tabs/49-shipowners.html>
- M. NILSEN, « Significant growth in NIS – more than 700 ships registered », Mai 2021
<https://www.sdir.no/en/news/news-from-the-nma/significant-growth-in-nis--more-than-700-ships-registered/>
- Memorandum of Understanding de Paris, Rapport annuel, Liste blanche pour la période du 1er juillet 2023 au 30 juin 2024
<https://parismou.org/Statistics&Current-Lists/white-grey-and-black-list>
- « Seafarers resident abroad and working on Norwegian ships », Norwegian Tax Administration
<https://www.skatteetaten.no/en/business-and-organisation/foreign/foreign-companies/employer/seafarers-resident-abroad-and-working-on-norwegian-ships/>
- « Notre voilier cargo Grain de Sail », Grain de Sail
<https://graindesail.com/fr/content/14-notre-voilier-cargo-grain-de-sail>
- « Norwegian tonnage tax regime », Norwegian Maritime Authority
<https://www.sdir.no/en/shipping/registration-of-commercial-vessels-in-nisnor/new-registration-nis/norwegian-tonnage-tax-regime/>
- Statistiques du Guichet Unique du Registre international français au 31 décembre 2023
<https://www.rif.mer.gouv.fr/statistiques-de-la-flotte-du-rif-a495.html>
- T.O. RISNES, « NIS reports record tonnage », Septembre 2022
<https://www.sdir.no/en/news/news-from-the-nma/nis-reports-record-tonnage/>
- « Un navire Roulier de 121 mètres développé pour ArianeGroup », Zéphyr & Borée
<https://zephyretboree.com/projets/canopee/>

- « What distinguishes NIS from NOR? », Norwegian Maritime Authority
<https://www.sdir.no/en/shipping/registration-of-commercial-vessels-in-nisnor/what-distinguishes-nis-from-nor/>
- « Why choose the Norwegian flag », Norwegian Maritime Authority
https://www.sdir.no/en/shipping/registration-of-commercial-vessels-in-nisnor/new-registration-nis/whynis/fordeler-med-norsk-flagg/#Crewing_benefits

JURISPRUDENCES

Jurisprudences internationales

- Commission des Communautés européennes, 20 décembre 2006, n°C46/2004
- CJCE, 11 mars 2008, aff. C-89/07, Commission c/ France

Jurisprudences internes

- Décision n° 96-375 DC du 9 avril 1996
- Décision n° 2005-514 DC du 28 avril 2005, obs. P. BONASSIES, *Le Droit Maritime Français*, N°660, 1er juin 2005

TABLEAU DE SOURCES PRIMAIRES

SOURCES INTERNATIONALES	
Convention des Nations-Unies sur le droit de la mer (1982)	
Article 91	<ol style="list-style-type: none">1. Chaque Etat 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 navires possèdent la nationalité de l'Etat dont ils sont autorisés à battre le pavillon. Il doit exister un lien substantiel entre l'Etat et le navire.2. Chaque Etat délivre aux navires auxquels il a accordé le droit de battre son pavillon des documents à cet effet.
Article 94	<ol style="list-style-type: none">1. Tout Etat exerce effectivement sa juridiction et son contrôle dans les domaines administratif, technique et social sur les navires battant son pavillon.

SOURCES INTERNES

Code des transports

Article L5112-1-1	<p>La francisation confère au navire le droit de porter le pavillon de la République française et les avantages qui s'y attachent.</p>
Article L5112-1-2	<p>Un navire francisé est construit dans le territoire d'un Etat membre de l'Union européenne ou y a acquitté les droits et taxes d'importation exigibles.</p> <p>Le premier alinéa n'est pas applicable aux navires déclarés de bonne prise faite sur l'ennemi ou confisqués pour infraction aux lois françaises.</p> <p>En outre, les navires armés à la pêche ont un lien économique réel avec le territoire français et le mandataire social de l'armement, ou son représentant, réside sur le territoire français.</p>
Article L5112-1-4	<p>Les navires frétés coque nue ne peuvent conserver le pavillon français qu'à la condition d'être, pendant la durée de leur affrètement, dirigés et contrôlés à partir d'un établissement stable situé sur le territoire français.</p>
Article L5112-1-5	<p>Les personnes physiques mentionnées à l'article L. 5112-1-3 sont les ressortissants d'un Etat membre de l'Union européenne et, si le navire n'est pas armé à la pêche, ceux d'un Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen.</p> <p>Les personnes qui ne résident pas sur le territoire de la République française, ou y résident moins de six mois par an, y font élection de domicile pour toutes les affaires administratives ou judiciaires se rapportant à la propriété et à l'état du navire. En cas de copropriété, cette condition s'applique à chacun des gérants.</p>

Article L5112-1-6	<p>Les personnes morales mentionnées à l'article L. 5112-1-3 ont leur siège social ou leur principal établissement sur l'un des territoires suivants :</p> <p>1° Celui de la République française ;</p> <p>2° Celui d'un autre Etat membre de l'Union européenne ou, si le navire n'est pas armé à la pêche, d'un autre Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen, sous réserve que le navire soit dirigé et contrôlé à partir d'un établissement stable situé sur le territoire français.</p> <p>Toutefois, le siège social peut être situé dans un autre Etat si une convention a été conclue avec la France en application de laquelle une société constituée conformément à la loi française peut régulièrement exercer son activité sur le territoire de cet Etat et y avoir son siège social. Le navire doit alors être également dirigé et contrôlé à partir d'un établissement stable situé sur le territoire français.</p>
Article L5112-1-8, alinéa 1	<p>Un navire ne remplissant plus l'une des conditions mentionnées aux articles L. 5112-1-2 et L. 5112-1-3 est radié d'office du pavillon français par l'autorité compétente.</p>
Article L5522-2	<p>I. - Tout navire est armé avec un effectif de marins suffisant en nombre et en niveau de qualification professionnelle pour garantir la sécurité et la sûreté du navire et des personnes à bord ainsi que le respect des obligations de veille, de durée du travail et de repos.</p> <p>II. - La fiche d'effectif minimal désigne le document par lequel l'autorité maritime atteste que l'effectif du navire satisfait aux exigences des conventions internationales pertinentes selon le type de navire et des mesures nationales prises pour leur application.</p> <p>III. - Un décret précise les conventions internationales pertinentes applicables au titre du présent article.</p>

Article L5611-1	Le registre d'immatriculation dénommé « registre international français » a pour objet de développer l'emploi maritime et de renforcer la sécurité et la sûreté maritimes par la promotion du pavillon français.
Article L5611-2	<p>Peuvent être immatriculés au registre international français :</p> <p>1° Les navires de commerce au long cours ou au cabotage international, à l'exception des navires transporteurs de passagers mentionnés au 1° de l'article L. 5611-3 ;</p> <p>2° Les navires de plaisance professionnelle de plus de 15 mètres hors tout ;</p> <p>3° Les navires de pêche professionnelle armés à la grande pêche, classés en première catégorie et travaillant dans des zones définies par voie réglementaire.</p> <p><i>Modifié par Loi n° 2016-816 du 20 juin 2016 pour l'économie bleue Cf. Loi n°2005-412 du 3 mai 2005 relative à la création du registre international français</i></p>
Article L5611-3	<p>Ne peuvent pas être immatriculés au registre international français :</p> <p>1° Les navires transporteurs de passagers assurant des lignes régulières intracommunautaires ou, selon une liste fixée par voie réglementaire, des lignes régulières internationales ;</p> <p>2° Les navires exploités exclusivement au cabotage national ;</p> <p>3° Les navires d'assistance portuaire, notamment ceux affectés au remorquage portuaire, au dragage d'entretien, au lamanage, au pilotage et au balisage ;</p> <p>4° Les navires de pêche professionnelle non mentionnés au 3° de l'article L. 5611-2 et par les mesures réglementaires prises pour son application.</p> <p><i>Cf. Décret n°2006-462 du 21 avril 2006 fixant la liste des lignes régulières internationales de transport maritime de passagers mentionnée à l'article L5611-3 du code des transports</i></p>

Article L5612-3, I.	<p>I.- A bord des navires immatriculés au registre international français, les marins membres de l'équipage sont, dans une proportion d'au moins 35 % calculée sur la fiche d'effectif minimal mentionnée à l'article L. 5522-2, des ressortissants d'un Etat membre de l'Union européenne, d'un Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen ou de la Confédération suisse ou d'un Etat partie à tout accord international ayant la même portée en matière de droit au séjour et au travail.</p> <p>Le pourcentage visé au premier alinéa du présent I est fixé à 25 % pour les navires ne bénéficiant pas ou plus du dispositif d'aide fiscale attribué au titre de leur acquisition.</p> <p>Le respect de l'obligation mentionnée aux deux premiers alinéas du présent I peut, à la demande de l'armateur, s'apprécier non par navire, mais à l'échelle de l'ensemble des navires immatriculés au registre international français exploités par cet armateur.</p> <p>Le respect de l'obligation mentionnée aux mêmes deux premiers alinéas est vérifié chaque année.</p>
---------------------	--

<p>Article L5612-3, II.</p>	<p>II.- Le capitaine et l'officier chargé de sa suppléance, garants de la sécurité du navire et de son équipage, de la protection de l'environnement et de la sûreté, sont français, ressortissants d'un Etat membre de l'Union européenne, d'un Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen ou de la Confédération suisse ou d'un Etat partie à tout accord international ayant la même portée en matière de droit au séjour et au travail.</p> <p>L'accès aux fonctions mentionnées au premier alinéa du présent II est subordonné à la possession de qualifications professionnelles et à la vérification d'un niveau de connaissance de la langue française et des matières juridiques permettant la tenue des documents de bord et l'exercice des prérogatives de puissance publique dont le capitaine est investi. Un décret en Conseil d'Etat, pris après avis des organisations les plus représentatives d'armateurs et de gens de mer intéressées, précise les conditions d'application de cette dernière disposition.</p> <p>Les conditions de connaissance mentionnées au deuxième alinéa du présent II peuvent être satisfaites, à défaut du suppléant sur un navire de commerce, par le chef mécanicien.</p> <p>Pour chaque navire immatriculé au registre international français augmentant la flotte exploitée sous pavillon français par un armateur, un navire exploité par cet armateur et immatriculé à ce registre peut n'avoir à bord qu'une personne répondant aux conditions de connaissance de la langue française et des matières juridiques mentionnées au deuxième alinéa du présent II, soit le capitaine, soit son suppléant, soit, à défaut du suppléant sur un navire de commerce, le chef mécanicien, pendant une période de deux ans suivant l'immatriculation du navire ouvrant ce droit. Cette faculté est retirée si la flotte bénéficiaire baisse durant la période de deux ans. La condition d'augmentation de la flotte s'apprécie sur les dix-huit mois précédant l'immatriculation.</p>
---------------------------------	--

Article L5631-2	<p>Les gens de mer ressortissant d'un Etat membre de l'Union européenne, d'un Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen ou d'un Etat lié à la France par une convention bilatérale de sécurité sociale bénéficient d'une couverture sociale dans les conditions prévues par les règlements européens portant sur la coordination des systèmes de sécurité sociale ou par la convention bilatérale qui leur sont applicables.</p>
Article L5631-3	<p>Les gens de mer résidant hors de France et ne relevant pas des dispositions des articles L. 5631-1 et L. 5631-2 sont assurés contre les risques mentionnés à l'article L. 5631-4.</p> <p>Leur régime de protection sociale est soumis à la loi choisie par les parties. Des conventions ou accords collectifs applicables aux non-résidents peuvent prévoir des dispositions plus favorables.</p> <p>La protection sociale ne peut être moins favorable que celle résultant des conventions de l'Organisation internationale du travail applicables aux gens de mer et ratifiées par la France.</p> <p>L'employeur contribue à son financement à hauteur de 50 % au moins de son coût.</p>

Code général des impôts	
Article 39 decies C	<p>https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article_lc/LEGIARTI000048859088</p>
Article 81 A	<p>I. – Les personnes domiciliées en France au sens de l'article 4 B qui exercent une activité salariée et sont envoyées par un employeur dans un Etat autre que la France et que celui du lieu d'établissement de cet employeur peuvent bénéficier d'une exonération d'impôt sur le revenu à raison des salaires perçus en rémunération de l'activité exercée dans l'Etat où elles sont envoyées.</p> <p>L'employeur doit être établi en France ou dans un autre Etat membre de l'Union européenne, ou dans un autre Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen ayant conclu avec la France une convention d'assistance administrative en vue de lutter contre la fraude et l'évasion fiscales.</p> <p>L'exonération d'impôt sur le revenu mentionnée au premier alinéa est accordée si les personnes justifient remplir l'une des conditions suivantes :</p> <p>1° Avoir été effectivement soumises, sur les rémunérations en cause, à un impôt sur le revenu dans l'Etat où s'exerce leur activité et sous réserve que cet impôt soit au moins égal aux deux tiers de celui qu'elles auraient à supporter en France sur la même base d'imposition ;</p> <p>2° Avoir exercé l'activité salariée dans les conditions mentionnées aux premier et deuxième alinéas :</p> <p>– soit pendant une durée supérieure à cent quatre-vingt-trois jours au cours d'une période de douze mois consécutifs lorsqu'elle se rapporte aux domaines suivants :</p> <p>a) Chantiers de construction ou de montage, installation d'ensembles industriels, leur mise en route, leur exploitation et l'ingénierie y afférente ;</p> <p>b) Recherche ou extraction de ressources naturelles ;</p> <p>c) Navigation à bord de navires armés au commerce et immatriculés au registre international français,</p> <p>[...]</p>

Article 209-0 B	https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article_lc/LEGIARTI000037987619
Article 262, II.	<p>II. - Sont également exonérés de la taxe sur la valeur ajoutée :</p> <p>1° Les prestations de services consistant en travaux portant sur des biens meubles acquis ou importés en vue de faire l'objet de ces travaux et expédiés ou transportés en dehors du territoire des Etats membres de la Communauté européenne par le prestataire de services ou par le preneur établi hors de France ou pour leur compte ;</p> <p>2° Les opérations de livraison, de réparation, de transformation, d'entretien, d'affrètement et de location portant sur :</p> <ul style="list-style-type: none"> - les navires de commerce maritime affectés à la navigation en haute mer ; - les bateaux utilisés pour l'exercice d'une activité industrielle en haute mer ; - les bateaux affectés à la pêche professionnelle maritime, les bateaux de sauvetage et d'assistance en mer ; <p>3° Les opérations de livraison, de location, de réparation et d'entretien portant sur des objets destinés à être incorporés dans ces bateaux ou utilisés pour leur exploitation en mer, ainsi que sur les engins et filets pour la pêche maritime ;</p> <p>4° Les opérations de livraison, de transformation, de réparation, d'entretien, d'affrètement et de location portant sur les aéronefs utilisés par des compagnies de navigation aérienne dont les services à destination ou en provenance de l'étranger ou des collectivités et départements d'outre-mer, à l'exclusion de la France métropolitaine, représentent au moins 80 % des services qu'elles exploitent ;</p> <p>5° Les opérations de livraison, de location, de réparation et d'entretien portant sur des objets destinés à être incorporés dans ces aéronefs ou utilisés pour leur exploitation en vol ;</p> <p>6° Les livraisons de biens destinés à l'avitaillement des bateaux et des aéronefs désignés aux 2° et 4°, ainsi que des bateaux de guerre, tels qu'ils sont définis à la sous-position 89-01 du tarif douanier commun, à l'exclusion des provisions de bord destinées aux bateaux affectés à la petite pêche côtière ;</p> <p>7° Les prestations de services effectuées pour les besoins directs des bateaux ou des aéronefs désignés aux 2° et 4° et de leur cargaison ;</p>

Code des impositions sur les biens et services	
Article 312-55	Relèvent d'un tarif réduit de l'accise les produits taxables en tant que carburant ou combustible et consommés pour les besoins de la navigation maritime au sens de l'article L. 5000-1 du code des transports, lorsque le déplacement est inhérent à la réalisation, par l'utilisateur de l'engin flottant, d'une activité économique ou à l'exercice par les autorités publiques d'activités non économiques.

Loi n°96-151 du 26 février 1996 relative aux transports	
Article 26	<p>Sont immatriculés, à la demande de l'armateur, dans le ressort du territoire des Terres australes et antarctiques françaises :</p> <p>1° Les navires de commerce, de pêche et de plaisance qui y font une touchée au moins une fois par trimestre et dont l'armement y dispose de son siège ou d'une agence ;</p> <p>2° Les autres navires appartenant à des classes définies par voie réglementaire, en fonction de leurs caractéristiques techniques ou de leur mode d'exploitation, à condition qu'ils ne fassent pas de touchées exclusivement dans les ports de France métropolitaine.</p> <p>L'équipage des navires immatriculés dans le territoire des Terres australes et antarctiques françaises doit être composé d'une proportion minimale de marins embarqués de nationalité française. Cette proportion est fixée par décret en Conseil d'Etat, en fonction notamment des caractéristiques techniques des navires ou de leur mode d'exploitation. Le capitaine ainsi que l'officier chargé de sa suppléance doivent figurer parmi les marins embarqués de nationalité française.</p> <p>Toutefois, un accord entre le chef d'entreprise et les organisations syndicales représentatives dans l'entreprise ou, à défaut, les délégués du personnel peut fixer une proportion différente de celle mentionnée ci-dessus, dans des conditions et dans des limites fixées par décret en Conseil d'Etat.</p>

TABLE DES MATIÈRES

Introduction	6
Principe du pavillon.....	6
Choix du pavillon	7
Le recul des pavillons traditionnels.....	8
Le pavillon français et son registre international	10
Partie I. Le registre international français, destiné à renforcer l’attractivité du pavillon français	12
Chapitre 1. La création du Registre international français	12
Section 1. L’échec du registre bis des Terres australes et Antarctiques françaises	12
Section 2. La loi du 3 mai 2005 portant création du Registre international français.....	13
Chapitre 2. Le régime juridique du Registre international français.....	15
Section 1. Les conditions d’immatriculation au Registre international français	15
Sous-section 1. Conditions tenant au navire	15
Sous-section 2. Conditions tenant à l’équipage.....	17
Section 2. La procédure d’entrée en flotte	19
Chapitre 3. Les atouts du Registre international français	21
Section 1. Mesures fiscales	21
Sous-section 1. Mécanismes de taxation.....	21
Sous-section 2. Les aides à l’acquisition du navire : le crédit-bail fiscal.....	23
Sous-section 3. L’exonération de l’impôt sur le revenu pour les marins	24
Section 2. Mesures sociales	25
Sous-section 1. Un régime social avantageux pour les navigants communautaires	26
Sous-section 2. Les garanties sociales pour les navigants ressortissants d’Etats tiers	27

Section 3. Mesures de simplification administrative	28
Partie II. Des objectifs enfin atteints, près de vingt ans après son entrée en vigueur.....	30
Chapitre 1. L'état actuel du Registre international français.....	30
Section 1. Les hauts et les bas du RIF : retour sur une évolution mouvementée.....	30
Sous-section 1. Le rapport Leroy sur la compétitivité des transports et services maritimes français (2013).....	31
Sous-section 2. Le Fontenoy du maritime (2020)	32
Sous-section 3. Les retombées de la crise du Covid-19 (2021)	34
Section 2. L'état actuel de la flotte immatriculée au Registre international français.....	35
Sous-section 1. Analyse de la flotte immatriculée au Registre international français	35
Sous-section 2. Évolution de la flotte immatriculée au Registre international français.....	36
Section 3. La qualité de la flotte immatriculée au Registre international français	37
Sous-section 1. Les distinctions du pavillon français.....	37
Sous-section 2. La qualification de pavillon de complaisance par la Fédération internationale du transport.....	38
Chapitre 2. Le Registre international français face à la concurrence des registres bis européens	39
Section 1. Le Registre maritime international de Madère	40
Sous-section 1. Généralités	40
Sous-section 2. Avantages du Registre MAR.....	40
Sous-section 3. Distinctions et classement.....	41
Section 2. Le Registre international norvégien.....	42
Sous-section 1. Généralités	42
Sous-section 2. Avantages du Registre NIS	43
Sous-section 3. Distinctions et classement.....	45

Section 3. Le projet d'un registre européen	45
Chapitre 3. L'avenir du Registre international français	47
Section 1. Le RIF engagé dans la décarbonation	48
Section 2. Le renforcement de l'attractivité du RIF à l'international	49
Section 3. L'ouverture du RIF à de nouveaux secteurs.....	49
Conclusion.....	51
ANNEXE I	52
Bibliographie	53
TABLEAU DE SOURCES PRIMAIRES	60
Table des matières	70