



ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

transports maritimes

Question écrite n° 30645

Texte de la question

Mme Patricia Adam appelle l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer sur les vives inquiétudes exprimées par les syndicats des marins de commerce et l'Association française des capitaines de navires à propos d'une proposition de loi adoptée par le Sénat portant création du Registre international français (RIF) destiné à faciliter l'immatriculation sous pavillon national, transformant ce dernier en pavillon de complaisance. Ces organisations craignent que la nouvelle immatriculation en RIF n'entraîne, par l'intermédiaire d'offices de main-d'œuvre internationale, l'embauche systématique, en lieu et place des marins français, de marins sous-payés recrutés dans des pays tiers sous contrat soumis au droit de ces pays, soit le plus souvent sans protection sociale et dépourvus des garanties essentielles de droit du travail reconnues dans les législations française et européenne. Cette perspective inquiète fortement aujourd'hui les organisations représentatives des marins qui soulignent tout particulièrement le risque de créer par ce biais une forte incitation pour les armateurs à recruter des marins sous contrat soumis aux législations étrangères les moins protectrices des salariés au détriment de marins aux contrats de droit français ou de l'un des Etats de l'UE dans lesquels figurent des garanties plus importantes en matière de droit du travail, de protection sociale et de retraite. De plus, rien ne garantit dans le texte adopté par le Sénat que les armateurs, qui ont aujourd'hui toute latitude pour le faire, emploieront des officiers français pour diriger ces navires. En conséquence, elle lui demande si, avant toute mesure en faveur de nouvelles économies d'équipage, il estime opportun de mettre à plat l'ensemble des aides dont bénéficie ce secteur, sous forme d'exonérations de charges sociales, fiscales, directes ou indirectes, et si, dans le but d'améliorer le retour de l'immatriculation des navires sous pavillon français, il envisage un soutien différencié par secteur qui semblerait dès lors plus efficace, les coûts d'équipage n'ayant pas le même impact sur l'exploitation d'un car-ferry ou d'un porte-conteneur. Enfin, elle lui demande également s'il compte introduire un lien fort entre pavillon, armateur et équipage, facteur de sécurité maritime, dans le cadre du prochain examen par l'Assemblée nationale de la proposition de loi adoptée par le Sénat.

Texte de la réponse

La proposition de loi portant création du registre international français (RIF) adoptée en première lecture par le Sénat a fait l'objet de vives inquiétudes exprimées par les syndicats de marins du commerce et l'Association française de capitaines de navires. Le Gouvernement, qui soutient cette proposition de loi issue d'un rapport remis au Premier ministre au printemps 2003 par le sénateur Henri de Richemont, ne partage pas les arguments avancés par certaines organisations syndicales et professionnelles. S'agissant de l'emploi de marins par l'intermédiaire d'entreprises de travail maritime, il est nécessaire de rappeler que cette pratique correspond à la réalité du transport maritime mondial depuis plusieurs années. Les navires français immatriculés au registre des Terres australes et antarctiques françaises (TAAF), soit la majeure partie des navires appelés à être immatriculés au registre international français si ce dernier venait à être créé, sont exploités avec des équipages partiellement recrutés par le biais d'entreprises de travail maritime. La proposition de loi encadre par ailleurs cette pratique, en posant certaines exigences qui vont dans le sens d'une sécurité juridique accrue au profit des

marins et des armements. Cette proposition de loi garantit un statut à tous les navigants non résidents, quelle que soit leur nationalité, et leur assure le bénéfice de dispositions internationalement reconnues en matière de salaire, de protection sociale et de droit du travail. Elle reconnaît également le droit de grève et d'adhésion libre à un syndicat. De plus, la proposition de loi veille à renforcer les modalités d'intervention de l'inspection du travail maritime. Cette réforme propose également d'appliquer le droit français à tous les navigants qui résident en France et le droit choisi par les parties, pour les navigants qui résident hors de France. La formation professionnelle maritime de qualité et les mesures fiscales, tel le GIE fiscal, dont l'attribution est en particulier conditionnée par le nombre d'emplois de marins français prévu dans le projet d'acquisition du navire, sont des éléments d'incitation forts pour les armements à embaucher un nombre supérieur de navigants français. Pour l'avenir, le Gouvernement entend conserver ce critère pour l'attribution de GIE fiscal pour des navires immatriculés au RIF. Il partage les recommandations formulées par le sénateur Henri de Richemont sur ce sujet dans son rapport. Il convient de souligner qu'en dehors de tout cadre législatif ou réglementaire contraignant, les armateurs français, d'après les données sur la situation générale de l'emploi maritime français au 31 décembre 2002, emploient en moyenne près de 57 % de marins français au registre TAAF (84 % en officiers et 37 % en personnel d'exécution). Par ailleurs, les navires sous pavillon étranger contrôlés par des armements français emploient en moyenne 22 % de marins français (24 % en officiers et 20 % en personnel d'exécution). La jurisprudence communautaire ne permet pas d'introduire un lien entre pavillon et équipage, au sens de la nationalité. Le Gouvernement entend, dans cet esprit, privilégier les accords d'entreprise. Le Gouvernement, depuis près de deux ans, a mis en oeuvre un certain nombre de mesures fiscales et budgétaires. Il entend également améliorer la compétitivité de notre flotte. L'ensemble des mesures vise à donner une réelle cohérence à la politique maritime française. Au-delà du souhait d'une sécurité juridique accrue, il s'agit d'offrir des conditions d'armement compétitives et conformes aux intérêts de la nation. C'est pourquoi il existe un lien entre une exigence de sécurité maritime et les conditions sociales des navigants à bord de ces navires qui engagent la responsabilité de l'État du pavillon. Le renforcement des dispositions légales en matière de recrutement et d'emploi à bord des navires va aussi dans le sens d'une sécurité du navire accrue. Le renforcement des dispositions de contrôle de ces dispositions, par le biais de l'inspection du travail maritime, est aussi l'illustration du lien introduit par cette proposition de loi entre pavillon, armateur et équipage. Les navires inscrits au registre international français seront contrôlés, au regard de la sécurité maritime, parce qu'ils sont français, de la même manière que tous les autres navires inscrits au premier registre.

Données clés

Auteur : [Mme Patricia Adam](#)

Circonscription : Finistère (2^e circonscription) - Socialiste

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 30645

Rubrique : Transports par eau

Ministère interrogé : équipement, transports et logement

Ministère attributaire : équipement

Date(s) clé(e)s

Question publiée le : 22 décembre 2003, page 9746

Réponse publiée le : 27 avril 2004, page 3180