



L'INSTITUT FRANÇAIS DE LA MER

L'Institut Français de la Mer met à la disposition de l'ensemble de la communauté francophone une base de données des textes maritimes en langue française.
Le texte ci-dessous (© IFM) est libre de téléchargement.

Fiche documentaire

Avril 2007

Le registre international français (RIF)

Comité local de l'IFM – Toulon Provence

Le texte fondateur

À la suite du rapport du sénateur Henri de Richemont et d'une proposition de loi présentée en première lecture au Sénat le 30 octobre 2003, le registre international français (RIF) a été créé par la loi 2005-412 du 3 mai 2005 (JO du 4 mai 2005).

Ce texte fondateur crée un nouveau registre d'immatriculation des navires de commerce au long cours ou au cabotage international et des navires armés à la plaisance professionnelle de plus de 24 mètres hors tout. Il se substitue progressivement d'ici mai 2007 au registre français des Terres Australes et Antarctiques Françaises (TAAF), dit registre des Kerguelen, créé en 1987.

Les autres registres sont maintenus, notamment celui des TAAF pour les navires armés à la pêche et le registre métropolitain (ou premier registre) pour le cabotage exclusivement national.

Les attendus

Il s'agit de rendre le pavillon français aussi attractif que les autres pavillons européens. Les mesures préconisées sont celles déjà adoptées par ces États de façon à ce que, grâce à cette harmonisation des registres internationaux européens, on puisse aboutir à la constitution d'un véritable registre européen.

La création d'un nouveau registre a en outre pour objectifs :

- De lutter contre le dépaillonnement des navires français.
- De développer l'emploi maritime français.
- De permettre à la France, « État du pavillon », de jouer pleinement son rôle en matière de contrôle du respect des normes internationales relatives à la sécurité maritime et aux droits sociaux fondamentaux des marins.

Les avantages

Le nouveau registre présente de nombreux avantages :

- C'est un registre communautaire, qui garantit notamment l'accès aux cabotages nationaux dans les États de l'Union européenne (UE).
- Il offre toutes les garanties de sécurité et de sûreté pour les navires.
- Il simplifie les procédures administratives d'immatriculation et de francisation dans le cadre d'un guichet unique.
- Il s'accompagne de différentes mesures fiscales et d'exonérations : par exemple, l'exonération d'impôt sur le revenu pour les rémunérations des marins selon des conditions de durée de navigation.
- Il assure un socle social pour les navigants non résidents en France.
- Il fixe des exigences de nationalité pour la composition de l'équipage : ses membres doivent être ressortissants d'un des États membres de l'UE, ou d'un état signataire de l'accord sur l'Espace économique européen (EEE), dans une proportion minimale de 35 %.

Le guichet unique

Situé à Marseille, le guichet unique, qui associe le ministère des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer (services des affaires maritimes) d'une part et le ministère de l'économie, des finances et de l'industrie (direction générale des douanes et des droits indirects) d'autre part, offre des procédures administratives simplifiées d'immatriculation et de francisation des navires.

Le guichet assiste les usagers dans toutes leurs démarches et intervient chaque fois que nécessaire auprès des services administratifs concernés pour faciliter les opérations relatives à leur navire. Cette organisation offre aux armements un service public rapide et de qualité qui permet notamment de réduire les coûts et les délais d'immatriculation.

Le RIF pavillon de complaisance ?

Le 19 avril 2005, l'International Transport Workers' Federation (ITF), organisation syndicale réunissant la plupart des syndicats de marins européens, a classé le RIF pavillon FOC (*flag of convenience*). Il s'agit pour l'IFM d'une décision excessive et injustifiée, voire

irresponsable, prise dans l'urgence (8 jours à peine après le vote de la loi !) sur laquelle l'Institut a eu l'occasion de donner sa position officielle¹.

Le RIF est-il un succès ?

Oui, si, l'on considère le nombre (220 en avril 2007) de navires ayant opté pour le registre dont certains auraient probablement choisi d'autres pavillons. Et au 3 mai 2007, selon l'administration, la quasi-totalité de la flotte française (hors navires à passagers et ceux fréquentant les terres australes) sera immatriculée à Marseille, port d'attache pour le RIF. C'est aussi, grâce notamment au guichet unique, une avancée au plan économique et au plan social. De plus c'est une opportunité de développer l'emploi maritime au niveau national.

Néanmoins il n'existe pas, à ce jour, de véritable dynamique en raison de l'action approuvée par l'UE au plan de l'incitation à l'investissement et, bien sûr, de l'effet négatif engendré par l'assimilation, par l'ITF, du RIF à un pavillon de complaisance. Aucun armateur étranger n'a pour l'instant choisi de quitter un autre pavillon pour rejoindre le RIF, même si, au dire du guichet unique, il y a de nombreux contacts avec les cabinets d'avocats d'armateurs étrangers.



¹ Voir l'article paru (p.155) dans la Revue Maritime n° 472 de juin 2005 : « Non, le RIF n'est pas un FOC. Mais qu'arrive-t-il à l'ITF ? » Disponible sur le site internet de l'IFM dans la rubrique Communiqués.