

# REGISTRE INTERNATIONAL FRANCAIS

Proposée au Sénat en décembre 2003, le projet de loi sur le RIF a fait l'objet de nombreuses contestations de la part des syndicats. Les principaux points de désaccord entre Armateurs de France et les organisations syndicales étaient l'assiette et le pourcentage de marins français et communautaires à bord des navires sous pavillon RIF :

- La position d'Armateurs de France : 35% de la fiche d'effectif pour les navires bénéficiant d'un GIE fiscal et 25 % de la fiche d'effectif pour les autres navires.
- La position des syndicats : 35 % de l'effectif réellement embarqué pour tous les navires

Une mission de médiation a été menée par Bernard Scemama, président du Conseil Supérieur de la Marine Marchande.

Le texte a finalement été adopté par l'Assemblée Nationale le 24 mars en conformité avec les préoccupations d'Armateurs de France, notamment sur l'article 4 longuement débattu en séance publique.

La proposition de loi a été adoptée sans modification, en 2<sup>ème</sup> lecture, au sénat le 14 avril 2005.

La mise en œuvre effective de cette loi est conditionnée par la réalisation de diverses mesures et la clarification de certains points du texte :

## **1 Le guichet unique d'immatriculation**

Si le principe est simple, sa réalisation pratique se heurte à plusieurs difficultés. Pour y pallier, la solution proposée par les armateurs consiste à désigner un seul port qui centralise les demandes d'immatriculation et de confier la gestion quotidienne des navires et des inspections aux différents DRAM et centres de sécurité. Le guichet unique proposé par les armateurs est le port de Marseille.

## **2 Embarquement des élèves**

Un accord existe déjà sur les conditions d'embarquement des élèves. Il stipule que les adhérents d'Armateurs de France s'engagent à embarquer la totalité des élèves officiers. Reste à étudier la programmation de ces embarquements (en tenant compte des périodes où les stagiaires sont libérés par les écoles). Les organisations syndicales souhaitent que des négociations soient ouvertes sur l'organisation des embarquements en nombre suffisant pour assurer le renouvellement.

## **3 Exonération de l'impôt sur le revenu des marins français**

A ce jour, au sens de l'article 81A-II, l'exonération n'est acquise qu'en référence à une activité exercée sur un territoire étranger. Nous souhaitons nous faire préciser par la DGI que dans le cadre du RIF, l'embarquement l'emporte sur la notion de territoire étranger.

## **4 Exonération des contributions patronales de l'ENIM**

Cette disposition est applicable à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2006 pour tout marin embarqué sous pavillon français sur un navire « de transport maritime soumis à la concurrence internationale ». L'utilisation de la notion « transport maritime » peut être sujette à des interrogations. C'est pourquoi nous tenons à nous faire préciser par écrit ce que le cabinet du ministre et l'ex-secrétaire d'Etat aux transports et à la mer nous ont bien assuré : le champ

d'application de cette disposition est égal à celui du remboursement des charges ENIM (disposition qui existait auparavant).

## **5 Salaires minima des personnels étrangers**

Au cours des débats d'adoption de la loi, le ministre avait indiqué qu'il comptait se référer aux salaires « prescrits par l'ITF ». A l'examen des pratiques des armements, plusieurs difficultés sont apparues, compte tenu de la diversité des accords existants. A ce stade, Armateurs de France constate que le seul salaire incontestablement reconnu et validé par les partenaires sociaux au niveau international est celui du matelot qualifié de l'OIT (500 dollars US par mois). En respect des obligations faites par la loi, ce salaire pourrait être complété : 3 jours minimum de congés payés par mois, les heures supplémentaires, les jours fériés. La rédaction de l'arrêté devra permettre l'application d'autres normes quand celles-ci sont requises par le pays d'accueil où le navire opère.

## **6 Régime de sécurité sociale pour les marins résidant hors de France**

Les armateurs sont invités à se renseigner sur les conditions de protection sociale de leurs marins étrangers et à vérifier si elles sont au moins équivalentes aux dispositions prévues par la loi. Un travail commun sera réalisé avec l'ENIM sur le contenu des accords bilatéraux existants. Après cette étude, il conviendra de mettre en place d'éventuelles protections complémentaires adéquates pour répondre aux exigences de la loi.

## **7 Décision de l'ITF de déclarer le RIF « pavillon de complaisance »**

Compte tenu du fait que cette décision ne relève que de motifs purement politiques (les habituels critères de définition n'ont pas été examinés par le FPC – Fair practices committee - et sont inopérants), Armateurs de France souhaite que cette inscription ait été préalablement levée avant toute reprise de dialogue avec les organisations syndicales.

Ces différents points doivent être aujourd'hui précisés dans des décrets, circulaire d'application et arrêté afin de permettre l'application de la nouvelle loi RIF.

La loi RIF et les engagements des armateurs français :

- Le champ d'application : cette nouvelle immatriculation concerne les navires armés au commerce au long cours ou au cabotage international. Ne sont donc clairement pas concernés par la loi, les ferries et l'ensemble des activités portuaires.
- Le RIF remplacera, dans les deux ans, le registre TAAF pour les navires concernés.
- Registre français, le RIF impose aux navires l'ensemble des règles de sécurité, de sûreté et de protection de l'environnement, issues des réglementations française et communautaire ainsi que des engagements internationaux de la France. En outre, les contrôles techniques et sociaux relèvent de l'Administration française.
- Ce registre impose l'embarquement d'un minimum de 25 % de marins communautaires. Ce pourcentage s'élève à 35 lorsque le navire bénéficie d'un dispositif de soutien à l'investissement. Il sera calculé sur la fiche d'effectif. Comme c'est déjà le cas au registre TAAF : le capitaine et son suppléant doivent être français conformément aux règles STCW (standards of training, certification and watchkeeping for seafarers).
- Les armateurs sont tenus d'assurer les formations embarquées nécessaires au renouvellement de leurs équipages. Afin d'atteindre cet objectif, ils s'engagent à embarquer tous les élèves actuellement en formation.
- Les marins français bénéficieront de l'exonération totale de l'impôt sur le revenu, dès lors qu'ils totalisent + de 183 jours de service sous ce registre dans l'année.
- La loi propose par ailleurs aux marins étrangers un ensemble de garanties sociales clairement définies (notamment en matière de sécurité sociale, retraite, rapatriement...).
- Enfin, sous ce registre, les armateurs bénéficient de l'exonération de leur contribution à l'ENIM (régime de sécurité sociale des marins), auparavant remboursée.