

## **POURQUOI ET COMMENT CREER LE RIF (Registre International Français)**

Les armateurs français sont convaincus de la nécessité de créer un second registre en France à partir des propositions du rapport RICHEMONT.

Ils considèrent que le refus de dialogue exprimé par les syndicats qui ont claqué la porte lors de la réunion du Conseil Supérieur de la Marine Marchande est inacceptable. Ils restent toutefois à tout moment ouverts à la reprise du dialogue.

### **1- Les raisons de créer le RIF :**

Il est indispensable de créer en France un nouveau registre bis d'immatriculation des navires sous pavillon français.

- Pour une meilleure compétitivité : Le registre TAAF est classé par la Commission Européenne comme le registre le moins compétitif en Europe et le plus rigide en terme d'emploi national.
- Pour l'accès aux marchés européens de cabotage : Pour des raisons juridiques liées au statut des TAAF, les navires inscrits au registre TAAF ne peuvent faire de trafic de cabotage en Europe (Ex. Naples/Gènes).  
Le RIF n'étant pas lié à un territoire d'Outre-mer, ce problème juridique est résolu. Les navires RIF auront accès à ces marchés.
- Pour la clarté juridique : Le registre TAAF avait été l'objet de contestations, notamment au Bureau International du Travail concernant le droit applicable. Les clarifications introduites dans la loi (protection sociale, droit syndical, abandon du Code du Travail d'Outre-Mer, etc.) apportent la sécurité juridique nécessaire aux armateurs et aux personnels.
- Pour la relance de la flotte et de l'emploi : Le RIF s'inspire de registres bis qui se sont développés avec succès en Europe. Ainsi, de 1997 à 2002, les flottes néerlandaise et danoise, avec ce type de registre bis, ont crû respectivement de 49 % et 62 %. L'emploi d'officiers néerlandais a crû de 15 %. Cette dynamique se retrouvera en France et permettra des relocalisations de navires et des créations d'emplois de personnel navigant et sédentaire.

### **2- L'obligation de 35 % de français n'existe plus depuis 8 ans – L'emploi de navigants français est resté stable au TAAF sur cette période :**

Contrairement à l'idée reçue, l'obligation de 35 % de navigants français au registre TAAF n'existe plus depuis 8 ans. La loi du 27 février 1996 prévoyait qu'un décret définirait les obligations d'emploi français. Or ce décret n'a jamais été pris. La loi du 27 février 1996 indique que seul le Commandant et son suppléant doivent être français.

Pour autant, les différentes catégories de navigants français (Commandants, chefs mécaniciens, maistrance, personnel d'exécution, etc.) sont présentes dans les entreprises en fonction de leurs besoins.

Le rapport annuel 2002 de la Commission Nationale de l'Emploi établit que l'emploi de navigants français au registre TAAF est resté globalement stable entre 1997 et 2002, avec une moyenne de 1800 navigants français. Ceci montre que l'absence d'obligation réglementaire de 35 % de navigants français n'a pas conduit à une dégradation de l'emploi.

La loi RIF clarifie simplement ces obligations minimales d'emploi national en reprenant en réalité l'obligation du Commandant et du suppléant français contenue dans la loi du 26 février 1996.

Le Comité Exécutif d'Armateurs de France a décidé que des discussions seraient engagées dans chaque entreprise avec les représentants des personnels, de façon à prévoir l'évolution de l'emploi. Ces discussions ont d'ores et déjà été engagées et conclues avec succès dans certaines entreprises.

Armateurs de France demande :

- que la Commission Nationale de l'Emploi, qui réunit administration, armateurs et syndicats, fasse le point des effets du texte au bout de 3 ans.
- que les dossiers de GIE fiscal pour des navires RIF soient assortis d'un engagement de recrutement d'un ou plusieurs navigants supplémentaires au-delà des obligations légales et de formation.

### **3- Les armateurs français s'engagent sur le maintien de la filière d'emploi maritime :**

Il est indispensable et de l'intérêt des armateurs français d'assurer le maintien des filières de formation et de recrutement (officiers, etc.). Armateurs de France a demandé au gouvernement d'inscrire dans le projet de loi RIF une obligation des armateurs en ce sens.

Lors de la réunion du Comité Exécutif d'Armateurs de France du 12 novembre, l'engagement a été pris :

- d'une programmation stricte des embarquements interscolaires des élèves des ENMM avec transparence des résultats,
- d'un embarquement entre la troisième et la cinquième année ENMM d'au moins un lieutenant pont ou machine dans le cadre d'un contrat d'apprentissage ou d'un contrat de professionnalisation ; ce dernier type de contrat est à définir dans le cadre de la mise en oeuvre de l'accord interprofessionnel récent sur la formation, signé par la totalité des organisations syndicales.

La Fédération des Pilotes, représentée à Armateurs de France, s'est par ailleurs engagée à discuter de sa participation à la formation des officiers.

#### **4- Le Code du Travail Maritime s'appliquera au RIF :**

Les armateurs français s'engagent à appliquer le Code du Travail Maritime et les conventions collectives associées au personnel navigant concerné.

Des discussions de branche pourront être engagées en vue de compléter les dispositions de la loi sur les conditions de travail, d'emploi et de protection sociale, en particulier pour les personnels étrangers.