

LE PAVILLON FRANÇAIS

Décryptage

LA NOTION DE PAVILLON

Le pavillon est la nationalité du navire. Son attribution, qui traduit un **lien substantiel** entre le navire et l'État du pavillon, emporte de nombreuses conséquences conformément aux dispositions pertinentes en droit international, essentiellement la Convention des Nations Unies sur la haute mer, dite de Montego Bay, adoptée en 1982, comme en droit interne. Il détermine par exemple **la loi applicable à un navire en haute mer**, et permet de bénéficier de la **protection** réservée aux nationaux.

LA FRANCISATION D'UN NAVIRE

L'attribution de la nationalité française à un navire est appelée **francisation**. Pour être francisé, le navire doit respecter un certain nombre de **conditions fixées par le code des douanes (articles 216 et suivants)**. Notamment, le navire doit appartenir pour moitié à des ressortissants d'un État membre de l'Union européenne ou de l'Espace économique européen, son utilisation et son exploitation doivent être dirigées et contrôlées à partir d'un établissement stable situé sur le territoire français. Par ailleurs, l'armateur doit avoir acquitté toutes les **taxes** d'importation exigibles, si le navire a été construit hors de l'Union européenne.

Les navires immatriculés en France doivent respecter la réglementation française en matière de **sécurité** et de **sûreté maritime**, ainsi que le **droit social** et les **exigences environnementales** en vigueur. Cette réglementation s'inscrit dans la continuité des conventions internationales de l'Organisation maritime internationale (OMI) et de l'Organisation internationale du travail (OIT), des textes adoptés au sein de l'Union européenne et des **spécificités nationales** propres à l'État du pavillon.

Au 1^{er} janvier 2020, la flotte sous pavillon français compte **428 navires d'une jauge brute supérieure à 100 UMS**, répartis entre six registres d'immatriculation.

LES DIFFÉRENTS REGISTRES D'IMMATRICULATION SOUS PAVILLON FRANÇAIS

Le premier registre

C'est le **registre générique** du pavillon français. L'immatriculation au 1^{er} registre s'adresse autant aux navires de commerce, qu'aux navires de plaisance ou de pêche. Leurs sont applicables toutes les dispositions prévues par les conventions internationales ratifiées par la France, ainsi que les exigences du **code des transports** et du **code des douanes**.

Parmi les navires de commerce, le premier registre reste principalement utilisé par les compagnies de **ferries**, de services portuaires et de manière plus générale, il s'adresse aux navires effectuant des **liaisons régulières** ou du **cabotage national**. Au 1^{er} janvier 2020, la flotte française sous pavillon 1^{er} registre comptait 61 navires de transport et 132 navires de service¹.

Le registre international français (RIF)

Ce registre a été créé en 2005² afin d'enrayer le déclin de la marine marchande française et **rendre plus attrayante l'immatriculation sous pavillon français** des navires armés au commerce au long cours ou au cabotage international ainsi que des navires de plaisance de plus de 24 mètres. Sont toutefois exclus du registre les navires de pêche professionnelle, les navires d'assistance portuaire, les navires exploités exclusivement au cabotage international ainsi que les navires à passagers effectuant des liaisons régulières intracommunautaires.

Les navires qui y sont enregistrés sont **soumis à l'ensemble des règles de sécurité et de sûreté maritime, de formation des navigants, de santé et de sécurité au travail et de protection de l'environnement** prescrites par le droit français.

Du fait d'un désaccord initial sur la quotité de marins français devant être embarqués, **la Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF) classe le RIF en pavillon de complaisance**. Néanmoins, ce classement est purement **déclaratif**.

La loi impose aux armateurs qui enregistrent leurs navires sous pavillon RIF un minimum obligatoire de 25% de navigants ressortissants de l'Union européenne sur les navires sous pavillon RIF qui ne bénéficient pas ou plus d'aide fiscale attribuée au titre de leur acquisition, et de 35% pour ceux qui en bénéficient.

Tous les navigants employés sur des navires immatriculés au RIF ne sont pas automatiquement affiliés au régime spécial de sécurité sociale des marins, géré par l'Établissement national des invalides de la marine (ENIM). Le lieu de résidence est un critère essentiel pour définir le régime de sécurité sociale applicable.

Au 1^{er} janvier 2020, la flotte française sous pavillon RIF comptait 87 navires de transport et 95 navires de service. Les formalités afférentes à l'enregistrement sous pavillon RIF sont facilitées par la mise en place d'un **guichet unique** établi à Marseille.

¹ Statistiques publiées en janvier 2020 par la Mission flotte de commerce de la Direction des affaires maritimes.

² Loi n° 2005-412 du 3 mai 2005 relative à la création du registre international français.

Le registre des terres australes et antarctiques françaises (TAAF)

Créé en 1987, et aussi connu sous l'appellation « **registre Kerguelen** », ce registre permettait d'exclure l'application à l'équipage du régime social prévu par l'ENIM, et de l'ancien code du travail maritime. Seul le code du travail d'outre-mer et les conventions de l'OIT ratifiées par la France leur étaient ainsi applicables. Ce registre permettait d'employer jusqu'à 65% de navigants étrangers hors UE, rémunérés et traités aux conditions de leur pays d'origine.

L'immatriculation des navires au territoire des Terres australes et antarctiques françaises est restée cependant source d'**insécurité juridique** et est apparue insuffisante au développement de la flotte française.

Après une réforme en profondeur, les seules immatriculations au TAAF encore possibles aujourd'hui concernent les **navires de pêche ou de plaisance sous réserve d'une dérogation ministérielle**. Beaucoup d'armateurs au commerce enregistrent désormais leurs navires sous ex-registre TAAF au RIF.

Le registre de Wallis-et-Futuna

Établi dans les années 70, le registre de Wallis-et-Futuna, s'adresse pour l'essentiel aux **navires de croisière**. Pour être enregistrés dans ce territoire, d'outre-mer, les navires doivent avoir **Mata Utu** comme port d'immatriculation. Seules leur sont applicables les conventions internationales ratifiées par la France. Les dispositions du code du travail ne sont pas applicables aux marins embarqués à bord de ces navires. Ce particularisme et cette **flexibilité** ont permis d'utiliser des contrats internationaux et d'écarter l'application des conventions collectives nationales, entraînant de nombreuses innovations.

Les registres de Polynésie française et de Nouvelle-Calédonie

Ces deux registres créent des **régimes sociaux maritimes spécifiques** pour une proportion réduite de marins. À bord de ces navires ne sont présents que des nationaux. Les marins y naviguant se voient appliquer en grande partie le droit du travail français. Cependant, la Polynésie bénéficiant du principe de **spécialité législative**, des règles dérogatoires qui ne sont ni en vigueur en métropole, ni sous les autres registres d'outre-mer leurs sont également applicables.

Pour en savoir + :

- [La brochure « pavillon français » publiée par Armateurs de France et le cabinet Gide](#)
- [La page web du Ministère de la transition écologique et solidaire consacrée à la francisation et à l'immatriculation des navires](#)
- [La page web du Ministère de la transition écologique et solidaire consacrée au RIF](#)
- [La page web consacrée à l'immatriculation sur le registre de Wallis et Futuna](#)