

LE PAVILLON FRANÇAIS

Les atouts du Registre International Français
et de la filière maritime française

Mai 2019

En partenariat avec



LE PAVILLON FRANÇAIS

Introduction

Le transport maritime assure près de 90 % des échanges mondiaux et 78 % des importations françaises.

Au cabotage comme au long cours, les navires battant pavillon français, présents sur toutes les mers, acheminent tous types de marchandises (conteneur, vrac solide et liquide) et contribuent à la sécurité des approvisionnements stratégiques et énergétiques de la Nation.

Dans le domaine du service, la France compte des leaders mondiaux dans des activités stratégiques telles que la pose et l'entretien de câbles sous-marins, les services liés à l'offshore pétrolier, et dispose également de compagnies fournissant d'autres services maritimes tels que l'océanographie et la recherche sous-marine, l'assistance et le sauvetage, l'approvisionnement de sables marins ou encore les services portuaires (pilotage, balisage, remorquage).

Les armateurs français sont également présents sur le secteur de la croisière et du ferry, autrement dit dans le transport de véhicules, de marchandises et de passagers, assurant principalement la desserte depuis la France de nombreux territoires européens et nord africains.

Le pavillon français est internationalement reconnu pour être l'un des plus sûrs au monde. Il figure ainsi en première position du classement du mémorandum de Paris (Paris MOU) en juillet 2018 et est, à nouveau, favorablement distingué dans le rapport "2018/2019" de l'ICS (International Chamber of Shipping) sur des critères de qualité environnementale, de sécurité des navires et de niveau de droit social.

Enfin, la flotte de transport française est moderne et jeune : son âge moyen est de 10,5 ans au 1^{er} janvier 2019. Par comparaison, l'âge de la flotte mondiale de transport est estimé à 14,6 ans et celle de l'Union Européenne à 14,4 ans.

◆◆ Présentation générale du RIF

Le Registre international français (RIF) est l'un des différents registres que compte le pavillon français. Créé par la loi du 3 mai 2005, il intervient pour l'immatriculation des navires de commerce exploités au long cours ou au cabotage international, ainsi que pour les navires de plaisance professionnelle de plus de 24 mètres pour développer l'emploi maritime français et la sécurité maritime.

Une autre finalité affichée du RIF était de créer des conditions favorables pour encourager la création de nouveaux armements sous pavillon français et le développement des armements existants.

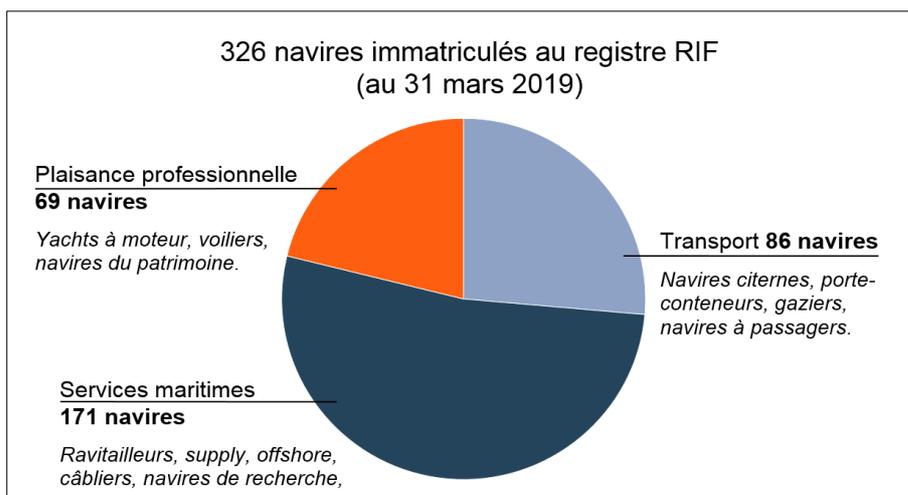
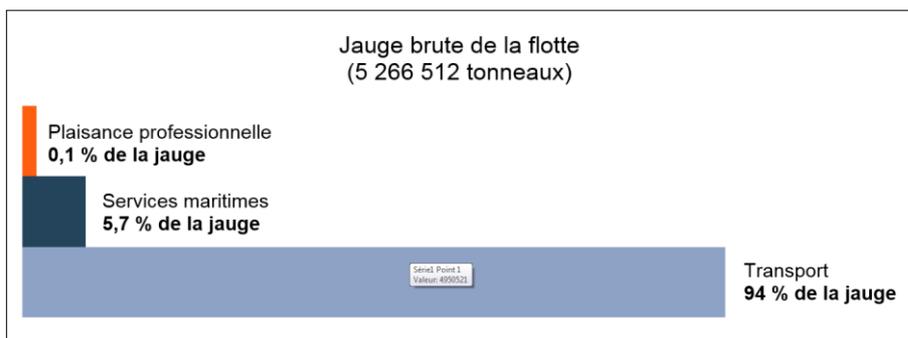
En pratique, l'adoption d'un nouveau registre a essentiellement permis une simplification administrative des procédures d'immatriculation des navires avec la création d'un guichet unique, ainsi que la mise en œuvre d'aménagements du régime social des marins.

L'attractivité du pavillon français ne se limite cependant pas au RIF, et doit prendre en compte l'ensemble des atouts apportés par la filière maritime française. En effet, le pavillon français bénéficie du savoir-faire d'acteurs historiques de premier rang dans les domaines maritimes de l'assurance, du courtage, de la certification et de l'arbitrage, mais aussi d'un réseau bancaire de référence.

En outre, la France est dotée d'une école d'excellence, l'École Nationale Supérieure Maritime (ENSM), reconnue au niveau international. Seule académie maritime au monde délivrant une formation polyvalente (pont et machine), elle a par ailleurs obtenu le statut d'école d'ingénieurs en 2011.

Enfin, le pavillon français est classé, sept fois ces huit dernières années, en première position du classement Mémoire d'entente de Paris. Il fait également partie des six pavillons de l'Union européenne à respecter l'ensemble des critères de performance établis par l'International Chamber of Shipping (ICS).

◆◆ Le RIF en quelques chiffres



Source : Registre International Français

◆◆ Quels sont les navires éligibles au RIF ?

Peut être immatriculé au RIF tout navire de commerce :

- ◆ effectuant une navigation de type cabotage international ou au long cours ;
- ◆ armé avec un équipage comportant au moins 25 %¹ de ressortissants communautaires sur la base de la fiche d'effectif ;
- ◆ conforme à la réglementation technique applicable au type de navire envisagé (exemple : navire à passagers, navire de charge).

Dans le cadre de sa francisation, en référence à l'article 219 du code des douanes, des conditions relatives à la propriété et à la gestion du navire doivent également être remplies.

A noter que, depuis 2016, certains navires de pêche professionnelle armés à la grande pêche sont également éligibles au RIF.

¹ Les navires bénéficiant du dispositif d'aide fiscale attribué au titre de leur acquisition est fixé à 35 %.

◆◆ Quels sont les avantages du RIF ?

Lors de la création du RIF, de nombreux aménagements ont été instaurés dans le but de faciliter la relation de l'administration avec les armateurs. Il ressort de tous ces aménagements une volonté délibérée de promouvoir la compétitivité du shipping français.

Le RIF peut ainsi compter sur de nombreux atouts :

- ◆ Un registre communautaire ;
- ◆ Un niveau de sécurité et de sûreté des navires reconnu ;
- ◆ Des formalités gratuites ;
- ◆ Des procédures administratives simples et rapides ;
- ◆ Un **guichet unique** à compétence interministérielle (il regroupe des personnels des administrations des douanes et des affaires maritimes) implanté à Marseille ;
- ◆ Des interlocuteurs dédiés et privilégiés des armateurs pour toute démarche ou question ayant trait à l'immatriculation ou à la gestion de leurs navires et équipages ;
- ◆ Des avantages pour l'équipage :
 - Exonération totale de l'impôt sur le revenu pour les marins salariés domiciliés en France et embarqués plus de 183 jours sur douze mois glissants ;
 - Validation des services auprès de l'ENIM (maladie et vieillesse) pour les gens de mer résidant en France ;
 - Validation des temps de navigation pour l'obtention ou le maintien des brevets STCW.
- ◆ Des mesures fiscales ou d'exonération attractives :
 - Exonération de TVA et de droits de douane sur :
 - le navire lors de son importation ;
 - les biens d'avitaillement et de taxe intérieure ;
 - les produits pétroliers, sur les livraisons de biens destinés à être incorporés au navire ;
 - les opérations d'entretien, de transformation, de réparation, d'affrètement et de location.
 - Exonération du droit annuel de francisation et de navigation.
 - Pour les résidents français embarqués sur des navires éligibles aux mesures prévues à l'article L.5553-11 du code des transports : exonération des contributions patronales au régime de protection sociale des gens de mer (ENIM) ainsi que de la cotisation "allocations familiales" représentant 5,25 % du salaire brut.

◆◆ Quelles sont les conditions du financement de navires ?

L'acquisition des navires peut bénéficier des conditions de l'amortissement accéléré dans le cadre du crédit-bail (article 39 C du code général des impôts).

Une structure de financement peut être mise en place avec une société *ad hoc* détenue généralement par les établissements de crédit pour l'acquisition des navires.

La société bénéficiant d'un prêt met à la disposition de l'armateur le navire sous la forme d'un affrètement coque nue assorti d'une option d'achat au terme du contrat. Ce schéma réduit le coût de financement dans la mesure où l'établissement de crédit fait bénéficier le locataire armateur d'une partie de l'économie qu'il réalise par l'amortissement accéléré du navire en réduisant le loyer ou l'option d'achat.

L'amortissement du navire admis en déduction du résultat imposable de la société *ad hoc* est soumis à la condition que ce dernier soit immatriculé dans un Etat membre de l'Union européenne ou faisant partie de l'Espace Economique Européen (EEE, il inclut les États membres de l'Union européenne, l'Islande, la Norvège et le Liechtenstein).

Les déductions peuvent être admises dans la limite de trois fois le montant des loyers sur une période de 36 mois et à hauteur du quart des bénéfices imposables au taux de l'impôt sur les sociétés².

◆ Quelles sont les conditions d'exploitation des navires ?

Le régime fiscal

La France s'est dotée en 2003 d'un régime d'imposition forfaitaire sur la base du tonnage des navires.

Aux termes de l'article 209-0 B du CGI, ce régime s'applique aux entreprises dont le chiffre d'affaires provient pour 75 % au moins de l'exploitation de navires armés au commerce.

En cas d'option pour ce régime, le résultat imposable provenant des opérations directement liées à l'exploitation des navires éligibles est déterminé par application à chaque navire, par jour et par tranche de jauge nette de 100 unités de jaugeage universel (UMS), du barème suivant :

Tonnage en UMS	En €/100 UMS
Taxes jusqu'à 1 000 €	0,93 €
De 1 000 à 10 000 €	0,71 €
De 10 000 à 25 000 €	0,47 €
Plus de 25 000 €	0,24 €

L'option est formulée pour une période irrévocable de dix années ; elle est renouvelable au terme de cette période.

L'option pour le régime d'imposition forfaitaire est valable pour autant que l'entreprise s'engage à maintenir ou à augmenter au cours de la période décennale la proportion de tonnage net qu'elle exploite sous pavillon d'un État membre de la Communauté européenne (ou de l'EEE)³.

² Les dispositions de l'article 39 C du CGI pour le financement des navires permettent une syndication des prêts et des bases fiscales. Le locataire armateur dispose d'une option achat sur les titres de la société bailleresse du navire en plus de l'option achat prévue dans le contrat de crédit-bail. Les plus-values de cession de titres de participation sont exonérées d'impôt sur les sociétés sous réserve d'une quote-part de frais et charges égale à 5 % du montant de la plus-value.

³ Sont éligibles à ce régime les navires armés au commerce :

- qui ont une jauge brute égale ou supérieure à 50 UMS ;
- qui soit sont possédés en pleine propriété ou en copropriété, à l'exception de ceux donnés en affrètement coque nue à des sociétés qui ne sont pas liées directement ou indirectement ou à des sociétés liées n'ayant pas elles-mêmes opté pour le régime, soit sont affrétés coque nue ou à temps ;
- qui sont affectés au transport de personnes ou de biens, au remorquage en haute mer, au sauvetage ou à d'autres activités d'assistance maritime ou à l'exercice de toutes autres activités nécessairement fournies en mer ;
- dont la gestion stratégique et commerciale est assurée à partir de la France (cette condition est réputée remplie dès lors que le navire bat pavillon français) ;
- qui n'ont pas été acquis pendant la période d'application du régime auprès de sociétés liées directement ou indirectement n'ayant pas opté elles-mêmes pour ce régime.

Le régime social des marins

L'équipage résidant en France bénéficie d'un système de protection social très avancé :

- ◆ Assurance vieillesse
- ◆ Prévoyance :
 - assurance accident du travail ;
 - assurance maladie survenue en cours de navigation ;
 - assurance accident et maladie hors navigation ;
 - assurance des familles ;
 - assurance maternité ;
 - assurance paternité ;
 - frais funéraires ;
 - indemnité de nourriture ;
 - allocation décès ;
- ◆ Allocations familiales
- ◆ Assurance chômage

Les membres d'équipage résidant dans un État ayant conclu un accord avec la France ou dans un État n'ayant pas conclu d'accord avec la France bénéficient, quant à eux, des prestations de protection sociale prévues dans l'État d'origine.

◆◆ Quels sont les atouts liés à l'écosystème maritime français ?

Une filière maritime intégrée

La France est l'un des rares pays au monde à disposer d'une filière maritime intégrant l'ensemble des acteurs de la filière.

Parmi ces derniers, il est possible de mentionner le grand nombre d'experts techniques de premier ordre, que l'on retrouve dans le cadre :

- ◆ Des sociétés de classification internationalement reconnues, telle le Bureau Veritas ;
- ◆ De nombreux chantiers navals disposant d'un savoir-faire unique, concernant notamment la grande plaisance et les navires de croisières ;
- ◆ Des compagnies d'experts techniques de premier plan et présents dans tous les grands ports du monde.

Un marché français de l'assurance maritime attractif

Le marché français de l'assurance maritime est riche d'un héritage historique dont les fondements ont été posés par l'Ordonnance de Colbert de 1681.

Le secteur de l'assurance transport français a, par la suite, toujours su s'adapter pour rester attractif en s'attachant notamment à répondre aux attentes des assurés et en proposant des solutions novatrices.

Les atouts du marché français de l'assurance transport et maritime sont par ailleurs nombreux :

- ◆ Il bénéficie d'une grande sécurité juridique et de souplesse dans la mise en œuvre des contrats.
- ◆ Les polices d'assurance françaises sont favorables à l'assuré :
 - couverture "Tous risques Sauf" ;
 - service "clé en main" : police packagée (Dommages/Responsabilité Civile/Corps - plusieurs activités couvertes) ;
 - lisibilité (hiérarchie des documents contractuels, police appliquée dans le cadre d'un droit écrit avec une jurisprudence lisible, favorable à l'assuré) ;
 - application du contrat en faveur de l'assuré ;
 - charge de la preuve sur le chef des porteurs de risques.
- ◆ La gestion des sinistres est efficace et peu coûteuse en raison :
 - de la gestion du sinistre par l'assureur (taux d'externalisation très faible) ;
 - de l'intervention de l'expert d'assurance comme pur sachant technique, en amont de la discussion sur la couverture (aucune délégation du sinistre par l'assureur) ;
 - du relais et du réseau international d'experts et d'avocats indépendants.
 - de l'existence de la Chambre Arbitrale Maritime de Paris (CAMP).

CONTACTS

Armateurs de France



Laurène Niamba
Responsable des Affaires
juridiques et fiscales
T +33 (0)1 53 89 52 44
l-niamba@armateursdefrance.org



Agnès Rincé
Responsable de la Communication
T +33 (0)1 53 89 52 42
a-rince@armateursdefrance.org

Gide



Richard Ghueldre
Docteur en droit
Associé | Assurances, Risques
Industriels & Transports
T +33 (0)1 40 75 22 55
ghueldre@gide.com



François-Xavier Balme
Docteur en droit
Collaborateur senior | Assurances,
Risques Industriels & Transports
T +33 (0)1 40 75 22 86
francois-xavier.balme@gide.com



Eric Cartier-Millon
Associé | Banque & Finance
T +33 (0)1 40 75 36 61
eric.cartier-millon@gide.com

Registre International Français



Guichet unique
T +33 (0)4 96 11 55 10
rif@developpement-durable.gouv.fr

Alger
Bruxelles
Casablanca
Istanbul
Le Caire
Londres
New York
Pékin
Paris
Shanghai
Tunis
Varsovie

GIDE

GIDE LOYRETTE NOUËL A.A.R.P.I.
15 rue de Laborde, 75008 Paris | tél. +33 (0)1 40 75 60 00 | info@gide.com

gide.com
in f t @