



ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

transports maritimes

Question écrite n° 63669

Texte de la question

Le Gouvernement vient de créer un registre international français (RIF) pour la marine marchande hexagonale. L'article clé du nouveau dispositif autorise les armateurs à employer entre 65 % et 75 % de marins extracommunautaires. Cette mesure est particulièrement mal ressentie par les professionnels de la mer de notre pays, estimant qu'il a pour but de créer un véritable pavillon de complaisance français. En effet, le projet du RIF se veut un moyen de relancer la marine marchande française, dont la flotte se réduit petit à petit. Le RIF repose donc sur un mécanisme d'aides fiscales et un assouplissement des normes sociales à bord, afin de rendre la flotte française plus compétitive : en clair, un projet qui cède au dumping social et aura probablement pour conséquence de condamner les écoles de la marine marchande de notre pays. Par ailleurs, il est à noter qu'avec un tel pavillon au rabais la France investit le terrain nauséabond de la marine marchande « poubelle », dont ses côtes ont pourtant déjà fait les frais lors de naufrages pétroliers récents. Ce dispositif n'étant donc pas frappé aux coins du bon sens, Mme Chantal Robin-Rodrigo demande à M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer de lui indiquer les mesures correctives qu'il entend prendre à son sujet.

Texte de la réponse

Les inquiétudes exprimées sur le devenir du pavillon français, notamment en matière de formation et de niveau de normes sociales, à la suite de la création du registre international français (RIF) par la loi n° 2005-412 du 3 mai 2005 doivent être levées. La création de ce registre permet au contraire de donner un cadre juridique précis et de sécuriser les pratiques d'emploi internationales de main-d'oeuvre existantes, mais jusqu'à présent insuffisamment prises en compte par la législation applicable au registre des Terres australes et antarctiques françaises (TAAF). L'emploi à bord des navires immatriculés aux TAAF ne relevait pas du code du travail maritime mais du code du travail de l'outre-mer de 1952. À bord des navires immatriculés au RIF tous les navigants continueront de se voir appliquer des conditions de travail identiques à celles du registre principal. Par ailleurs, les résidents relèveront du code du travail maritime et des dispositions pertinentes du code du travail, bien supérieures à celles du code du travail de l'outre-mer. Les navigants non résidents ne pourront dorénavant être employés que dans le respect des conventions internationales du travail ratifiées par la France, ceci étant assorti de règles permettant de faire jouer la responsabilité de l'armateur en matière de salaires, de rapatriement et de paiement des sommes dues aux organismes d'assurance sociale, en cas de défaillance de l'entreprise de travail maritime. Le pourcentage minimal d'emploi de marins communautaires est fixé par la loi du 3 mai 2005 de manière beaucoup plus solide qu'en ce qui concerne les TAAF. Cette loi prévoit également qu'afin de promouvoir la filière nationale de formation maritime chaque armateur doit assurer la formation embarquée nécessaire au renouvellement de ces effectifs. À cet effet, une convention ou un accord de branche étendu déterminera pour les navires immatriculés au registre international français la programmation des embarquements des élèves officiers en formation et les conditions d'embarquement sur des postes de lieutenant des élèves officiers des écoles de la marine marchande et de leur formation. À défaut de conclusion d'un tel accord avant le 1er janvier 2006, un arrêté en fixera les modalités. Le respect de ces dispositions sera vérifié par l'inspection du travail maritime chargée par la loi du contrôle de ces navires, ce qui est un progrès très important.

Enfin, l'ensemble des règles de sécurité relatives aux navires est toujours applicable comme sur tout navire français quel que soit le registre d'immatriculation. Dans ces conditions, le registre international français se distingue au contraire de bien d'autres registres internationaux par la transparence, une sécurisation juridique des conditions d'emploi des navigants et la définition de règles, notamment sociales, qui soient respectées, ceci dans l'objectif d'une sécurité maximale.

Données clés

Auteur : [Mme Chantal Robin-Rodrigo](#)

Circonscription : Hautes-Pyrénées (2^e circonscription) - Socialiste

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 63669

Rubrique : Transports par eau

Ministère interrogé : transports et mer

Ministère attributaire : transports, équipement, tourisme et mer

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 26 avril 2005, page 4207

Réponse publiée le : 20 décembre 2005, page 11854