



Le RIF et la plaisance professionnelle



Actes de la Table Ronde du 30 janvier 2008

ACTES



Sommaire

Ouverture par M. Gérard d'ABOVILLE, Président du CSNPSN ¹	p 5
Introduction par M. Michel AYMERIC, Directeur des Affaires Maritimes	p 9
Les normes techniques des navires de plaisance par M. Christophe MERIT, Chargé des études techniques à la DAM/MNP ²	p 13
- Questions/Réponses	p 17
Le régime fiscal par M. Henri HAVARD, Sous-Directeur des droits indirects à la DGDDI ³	p 24
- Questions/Réponses	p 29
Le régime pour les équipages :	
- le régime social par M. Michel LE BOLLOC'H, Directeur de l'ENIM ⁴	p 34
- les qualifications par M. Marc FOULIARD, Chef du Bureau de la formation et de l'emploi maritimes de la DAM	p 39
- Questions/Réponses	p 46
Le Guichet Unique par M. Pascal HUC, Chef du Guichet Unique	p 53
- Questions/Réponses	p 57

¹ CSNPSN : Conseil supérieur de la navigation de plaisance et des sports nautiques

² DAM/MNP : Direction des Affaires Maritimes, Mission de la Navigation de Plaisance et des Loisirs Nautiques

³ DGDDI : Direction Générale des Douanes et Droits Indirects

⁴ ENIM : Etablissement National des Invalides de la Marine



Fiches de la Direction de la Législation Fiscale
Ministère de l'Economie, des Finances et de l'Emploi,
en réponse aux questions posées

p 67

- Recours aux dispositions de l'article 39 C
du code général des impôts (CGI) p 67
- Recours aux dispositions de l'article 39 C du CGI
pour la navigation de plaisance p 68
- Recours au dispositif de la taxation au tonnage p 68
- Justifications à fournir pour bénéficier des exonérations de TVA
prévues au II de l'article 262 du code général des impôts (CGI) p 70





Ouverture par Gérard d'ABOVILLE, Président du Conseil supérieur de la navigation de plaisance et des sports nautiques

Messieurs les Directeurs, Chers Amis

Je vous propose de commencer cette table ronde consacrée au Registre International Français et à la plaisance professionnelle en attendant le Sénateur Henri de RICHEMONT qui nous a prévenu qu'il serait légèrement en retard.

Je vois à quel point le sujet intéresse parce nous avons largement fait le plein du nombre de participants auxquels nous nous attendions.

Cela fait des années que le Conseil supérieur de la navigation de plaisance et des sports nautiques s'intéresse à cette question. Je rappellerai que dès 1995, à une époque où la plaisance professionnelle, que l'on qualifiait alors de "grande plaisance", ne suscitait l'intérêt - en France tout au moins - que de quelques spécialistes et de rares professionnels, le Conseil supérieur de la navigation de plaisance et des sports nautiques se penchait déjà sur ce secteur et avait mené une série de consultations auprès des armateurs, des chantiers, des courtiers, du personnel navigant et des architectes. Les résultats de ces consultations avaient fait l'objet d'une note de synthèse comportant un certain nombre de propositions que nous avons envoyées au Secrétariat Général de la Mer en vue du Comité Interministériel de la Mer de 1996. A la suite de cela, Monsieur Bernard PONS, alors ministre des transports, saisissait notre conseil afin de déterminer les conditions nécessaires au développement de la grande plaisance en France.

La plupart d'entre vous connaît sans doute mieux que moi la problématique que je vous résume :

- quelques 6000 navires de par le monde
- une flotte qui ne cesse de s'accroître, en quantité comme en taille des navires, avec 60 à 70 % de ces bateaux qui fréquentent la Méditerranée et souvent notre littoral,
- et, paradoxalement, peu de présence française sur ce secteur qui est pourtant emblématique et créateur d'emplois.

C'est ainsi qu'au colloque de l'Institut Français de la Mer du 8 février 2001, je pouvais dire : "La France, qui est un géant dans le domaine de la petite plaisance est un nain dans le domaine de la grande plaisance" et je citais trois axes de progrès majeurs identifiés par notre Conseil :

- mieux former les équipages, leur donner un statut attractif,
- améliorer la fiscalité, la rendre compétitive par rapport à d'autres offres et éviter que l'armateur sous pavillon français se sente considéré comme un fraudeur en puissance,
- adapter les normes techniques applicables aux navires de grande plaisance qui étaient directement issues de celles en vigueur dans la Marine Marchande, adaptées au cas par cas, à coup de dérogations.

Sur ce dernier point nous avons d'ailleurs fait dès 1999 un certain nombre de propositions prises en compte dans le Rapport de Denis BURY. A l'époque, évidemment, ce rapport avait été rédigé en fonction du seul point de départ possible qu'était la division 222, appliquée aux navires de commerce.

Par ailleurs est survenue la réforme de la réglementation traitant de la sécurité des navires de "petite" plaisance, c'est-à-dire la fameuse division 224, et cette réforme, largement inspirée par les travaux du conseil, mise en oeuvre en 2004, devait entraîner par - en quelque sorte - un effet domino, une révision de l'ensemble des réglementations applicables à toute la flotte française de plaisance.

L'administration s'est donc attelée à cette tâche énorme et, dans le domaine qui nous préoccupe aujourd'hui, une nouvelle division dite 242 a vu le jour, sur la base d'un rapport que j'appellerai BURY 2, rapport publié par le Conseil l'année dernière et prenant largement en compte les règles MCA qui prévalent sur le plan international.

Indépendamment de ces travaux, le pouvoir politique se préoccupait depuis des années du déclin du pavillon français en matière de flotte de commerce. Le pavillon Kerguelen ayant montré des imperfections, le sénateur Henri de RICHEMONT qui nous fait le plaisir d'arriver juste au moment où je prononce son nom, se voyait confier la rédaction d'un rapport dont l'objet était de définir les conditions qui placeraient notre pavillon en bonne position parmi la concurrence internationale.

A la suite de ses propositions, devait naître le Registre International Français que l'on connaît sous le nom de RIF, concrétisé par la loi du 3 mai 2005 et les textes prévoient judicieusement que les bateaux de plaisance professionnelle pourraient intégrer ce nouveau registre.

Et de plus, pour simplifier autant que faire se peut les démarches des armateurs, un Guichet Unique était mis en place par l'administration.

Nous vous avons donc invités à participer à cette table ronde qui a pour but de vous présenter ces avancées qui sont considérables et de recueillir vos commentaires.

Je pose la question. En matière de plaisance professionnelle, le pavillon français ne serait-il pas devenu compétitif, voire même attractif ?

Pour répondre à cette question, nous avons réuni un certain nombre d'orateurs qui sont à la fois les concepteurs de la réglementation et les responsables de sa mise en oeuvre.

Après une introduction de Monsieur AYMERIC, Directeur des Affaires Maritimes, représentant de Monsieur le Ministre Dominique BUSSEAU, nous entendrons successivement les intervenants suivants :

- Monsieur MERIT, Expert au sein de la Mission Plaisance de la direction des Affaires Maritimes, qui nous exposera les règles de sécurité applicables aux navires de plaisance professionnelle.
- Monsieur HAVARD, Sous-Directeur des droits indirects au sein de la DGDDI, qui nous parlera du régime fiscal applicable aux navires de plaisance professionnelle.

- Monsieur LE BOLLOC'H, Directeur de l'ENIM qui nous parlera du régime social des marins français et Monsieur FOULIARD, Chef du bureau de l'emploi et de la formation maritimes qui nous entretiendra des qualifications.

- Enfin Monsieur HUC, le Chef du Guichet Unique que j'ai évoqué, nous exposera le fonctionnement et les avantages qu'apporte son service.

Après chacune de ses interventions, une plage de questions/réponses sera ménagée pour que vous puissiez vous exprimer.

Et c'est Vianney SEVAISTRE, Secrétaire Général du Conseil, qui veillera à l'organisation des débats et qui sera en quelque sorte notre "gardien du temps".

Enfin c'est au sénateur Henri de RICHEMONT que reviendra la tâche de conclure nos travaux.

Quant à moi, puisque nous sommes encore dans les délais, je forme des vœux pour que cette journée marque le point de départ de la conquête des navires de plaisance professionnelle par notre pavillon et je passe tout de suite la parole à Monsieur AYMERIC, Directeur des Affaires Maritimes, qui va introduire nos débats.





Introduction par Michel AYMERIC

Directeur des Affaires Maritimes

Ministère de l'Ecologie, du Développement et de l'Aménagement Durables

Monsieur le Président,
Monsieur le Sénateur,
Messieurs les Directeurs,
Mesdames et Messieurs,

Avant tout, je vous prie d'excuser le Secrétaire d'Etat chargé des transports, M. Dominique BUSSEREAU, de ne pas pouvoir ouvrir ce colloque comme prévu. Pour ma part, je suis particulièrement heureux de le représenter et de me retrouver aujourd'hui ici parmi vous car le Registre International Français (RIF) est un sujet important pour la direction générale de la mer et des transports, et, au sein de celle-ci, pour la direction des Affaires Maritimes.

Je tiens particulièrement à saluer ici la présence du sénateur Henri de RICHEMONT, initiateur et rapporteur de proposition de la loi portant création du Registre International Français. Sa parfaite connaissance du sujet et de la volonté du législateur, qu'il représente, lui permettront de clôturer ce colloque et d'intervenir à tout moment dans nos débats. J'ajouterai que dès votre rapport, qui a préfiguré la proposition de loi, vous aviez bien intégré - Monsieur le Sénateur - l'idée que la plaisance professionnelle, ou grande plaisance, devait avoir accès au registre international.

Je tiens aussi à remercier le Conseil supérieur de la navigation de plaisance et des sports nautiques et en particulier son président, Gérard d'ABOVILLE, d'avoir eu l'initiative d'organiser ce colloque intitulé "RIF et la Plaisance Professionnelle" dont l'objectif est de mieux faire connaître ce registre et d'en assurer sa promotion auprès des principaux opérateurs.

Le nombre de participants ici présents, Monsieur le Président, montre l'intérêt que les professionnels portent à cette question et ceci est déjà un gage de réussite.

Pour revenir au cœur du sujet, je veux rappeler que la France est avec la côte méditerranéenne et l'outre-mer un des pays les plus fréquentés par les unités de "grande plaisance" mais très peu d'entre elles battent pavillon français.

C'est dans ce contexte que le nouveau Registre International Français, le RIF, créé par la loi du 3 mai 2005, mis en oeuvre pour développer la flotte de commerce et l'emploi maritime, a également prévu la possibilité d'immatriculer sous ce registre les navires armés à la plaisance professionnelle de plus de 24 mètres.

Le nouveau registre est opérationnel depuis février 2006. Le travail de montée en charge du registre s'est tout d'abord concentré sur les navires des flottes

marchandes et de service. Un large travail de simplification et de modernisation des procédures, en partenariat avec les Douanes, a été entrepris en amont et a abouti à la constitution d'un Guichet Unique regroupant les services des Douanes et des Affaires Maritimes à Marseille.

Le RIF en est à ses prémices pour le volet plaisance professionnelle ; il compte à ce jour seulement sept navires de plaisance.

Nous pouvons et nous devons mieux faire.

Les navires de plaisance professionnelle fréquentent déjà largement nos ports et leur assurent dynamisme et développement. En intégrant le pavillon national, ces navires doivent contribuer à relever un défi essentiel : celui de l'emploi pour nos filières maritimes.

L'attractivité du RIF pour la plaisance professionnelle tient notamment aux mesures en matière de charges sociales et fiscales qui ont déjà été précisées par la direction générale des Douanes et la direction de l'Etablissement National des Invalides de la Marine. Je sais que ces mesures feront l'objet d'un large développement par les différents intervenants de ce colloque.

Pour ma part, je voudrais m'attacher à l'aspect "sécurité maritime" qui concerne la sécurité des hommes mais aussi celle de l'environnement.

La France se doit d'être exemplaire dans ce domaine et elle l'est. Sa voix est entendue à cet égard dans les instances internationales, tant au sein de l'Union européenne que de l'Organisation Maritime Internationale.

C'est dans cet esprit qu'un référentiel technique d'approbation spécifique pour les navires de plaisance de plus de 24 mètres a été élaboré.

Ce référentiel, baptisé dans le jargon des techniciens "division 242" est aujourd'hui finalisé.

Fruit d'une étroite collaboration entre les experts Conseil et les services de la direction des Affaires Maritimes, il a été approuvé le 7 décembre dernier par la Commission nationale de sécurité de la navigation de plaisance et les notifications obligatoires à l'OMI et à la Commission Européenne ont été réalisées le 11 janvier 2008.

Calé sur les dispositions de son équivalent anglais, le Large Yacht Code version 2005 qui fait référence en matière de yachting professionnel, il apportera une reconnaissance au niveau international, du yachting professionnel français.

Il devrait enfin faciliter la fréquentation des ports étrangers par les yachts français.

Ces dispositions, après les nécessaires délais d'examen des services de l'OMI et de la Commission, vont vous être présentées en avant-première, si je puis dire.

Sauf observations particulières de ces deux instances internationales, l'arrêté d'application sera proposé à la signature de M. BUSSEureau début juin 2008.

Pour conclure, je souhaite que l'ensemble des règles et procédures mises en œuvre pour le RIF appliquées à la plaisance professionnelle qui vous seront présentées ici, et sur lesquelles vous allez pouvoir questionner les différents intervenants, contribuent à servir la volonté du législateur de promouvoir le pavillon national dans le souci du développement de notre industrie nautique française, de nos ports de plaisance et de nos filières d'emplois maritimes.

Je vous remercie de votre attention et vous souhaite des travaux fructueux, répondant à vos attentes.



Vianney SEVAISTRE, Secrétaire Général du Conseil supérieur de la navigation de plaisance et des sports nautiques, animateur de la Table Ronde :

Je passe maintenant la parole à Christophe MERIT qui va vous présenter en environ 20 minutes les caractéristiques auxquelles doivent répondre les navires de plaisance pour être inscrits au RIF. Nous procéderons ensuite pendant une dizaine de minutes à une séance de questions. Christophe, à vous et merci.





Présentation de Christophe MERIT
Chargé des études techniques
à la Mission de la Navigation de Plaisance et
des Loisirs Nautiques
Direction des Affaires Maritimes
Ministère de l'Ecologie, du Développement et de l'Aménagement
Durables

Merci Monsieur le Secrétaire Général,
Bonjour à tous et à toutes,

Je travaille à la Mission de la Navigation de Plaisance et des Loisirs Nautiques au sein de la Direction des Affaires Maritimes. Je me présente en tant que rédacteur final du projet de réglementation technique : la division D242.

On a parlé de plusieurs aspects du pavillon RIF et notamment de ce qui concerne la plaisance, et plus précisément de la grande plaisance professionnelle.

Je me permets de revenir sur un plan purement matériel en prenant comme point de départ, la plate-forme de travail que constitue le *navire*.

Quand on regarde l'arrière de certaines unités de grande plaisance, on ne peut que succomber aux charmes des étoffes qui battent au vent. Vous avez reconnu un pavillon bien connu... Le propos que j'essaierai de développer, c'est que le pavillon français battant sur de tels arrières est -sans aucun doute- au moins aussi attractif !

Je vais procéder en 4 points.

- D'abord je vais vous présenter rapidement le profil des navires éligibles au RIF.
- Ensuite, je répondrai aux questions que vous vous posez sur les procédures de pavillonnement.
- Que faut il faire pour réussir ces procédures ?
- Enfin je vous toucherai un mot sur la future réglementation, qui est actuellement en phase finale de développement. On peut même dire qu'elle est dans la phase de publication, car on attend maintenant son retour de Londres où elle est examinée par l'Organisation Maritime International (OMI).

Dans la carte d'identité des navires éligibles au RIF, nous parlons de navires de *longueur hors tout* supérieure ou égale à 24 mètres. Pour faciliter la compréhension des promoteurs de projets, cette *longueur hors tout* est ce que l'on appelle également la *longueur de coque*, c'est-à-dire la longueur de structure. C'est donc une dimension qui est facile à mesurer. On se raccroche au matériel, au concret, au réel.

Nous parlons également de *navires à utilisation collective*. C'est peut-être un terme technique avec lequel vous n'êtes pas familier. Je le traduis en anglais par "*Charter Yacht*". On pourrait le traduire en langage commun par *navire de plaisance à usage commercial*.

Pour mettre en oeuvre cette plate-forme de plus de 24 mètres en utilisation commerciale, l'embarquement d'un équipage professionnel est nécessaire selon les statuts du RIF. Un équipage professionnel est un équipage de marins qui détiennent des brevets STCW. STCW est la convention internationale qui définit les normes minimales de formation et de qualification des marins. Je ne m'attarde pas sur ce sujet qui sera développé par un de mes collègues de la sous-direction des gens de mer.

Pour ce qui est de l'exploitation, une autre condition doit être respectée. Il ne peut y avoir qu'une exploitation à titre lucratif, exclusivement, c'est-à-dire une exploitation exclusivement commerciale. Ainsi, un tel navire ne peut pas être exploité à titre personnel, c'est-à-dire être utilisé par le propriétaire pour une sortie du dimanche. Je pense qu'il y aura des questions sur ce point et que le chef du Guichet Unique y répondra.

L'une des particularités, sur laquelle j'appelle votre attention, est l'attractivité du pavillon français. Cette attractivité est - à mon sens - bien illustrée par les modalités de suivi par l'Etat du pavillon. Le directeur des Affaires Maritimes vous a parlé du haut standard de qualité du pavillon français en terme de sécurité des navires. Je mets en exergue un autre point, important et nouveau : la proportionnalité des exigences en matière de sécurité.

Auparavant la réglementation était plus adaptée aux cargos et aux pétroliers qu'aux grands yachts de plaisance. Il se trouve que le projet est calqué sur les exigences bien connues du MCA. Le projet est particulièrement adapté à l'exploitation commerciale des navires de plaisance. *Cela tombe bien*, parce que l'administration française est particulièrement bien positionnée pour collaborer à ce type d'activité : elle est présente sur place dans les grands bassins de navigation que sont la Méditerranée et les Antilles.

De plus les services de l'administration française sont gratuits, que ce soit pour les visites de sécurité ou pour la délivrance des titres de sécurité. Vous ne payez pas non plus le service de suivi et de délivrance des titres de sécurité de ces navires. Cela est facturé zéro euro. C'est du service public. Je précise que les services de la société de classification, qui suit le floteur et les installations du bord, sont des services payants.

Voilà pour la carte d'identité. C'est assez similaire avec ce qui se pratique sous pavillon rouge britannique. Pour ce qui est des procédures d'approbation, hormis le fait que cela coûte zéro euro à l'armateur, leur déroulement se fait de manière conventionnelle. C'est-à-dire que, pour le décrire simplement, il comporte une partie théorique fondée sur la présentation de plans et de documents du navire, et une seconde partie constituée par des visites pour vérifier que le navire est bien conforme aux plans et que l'ensemble plans-visites est bien conforme à la réglementation en vigueur. Donc cela se passe sans mystère !

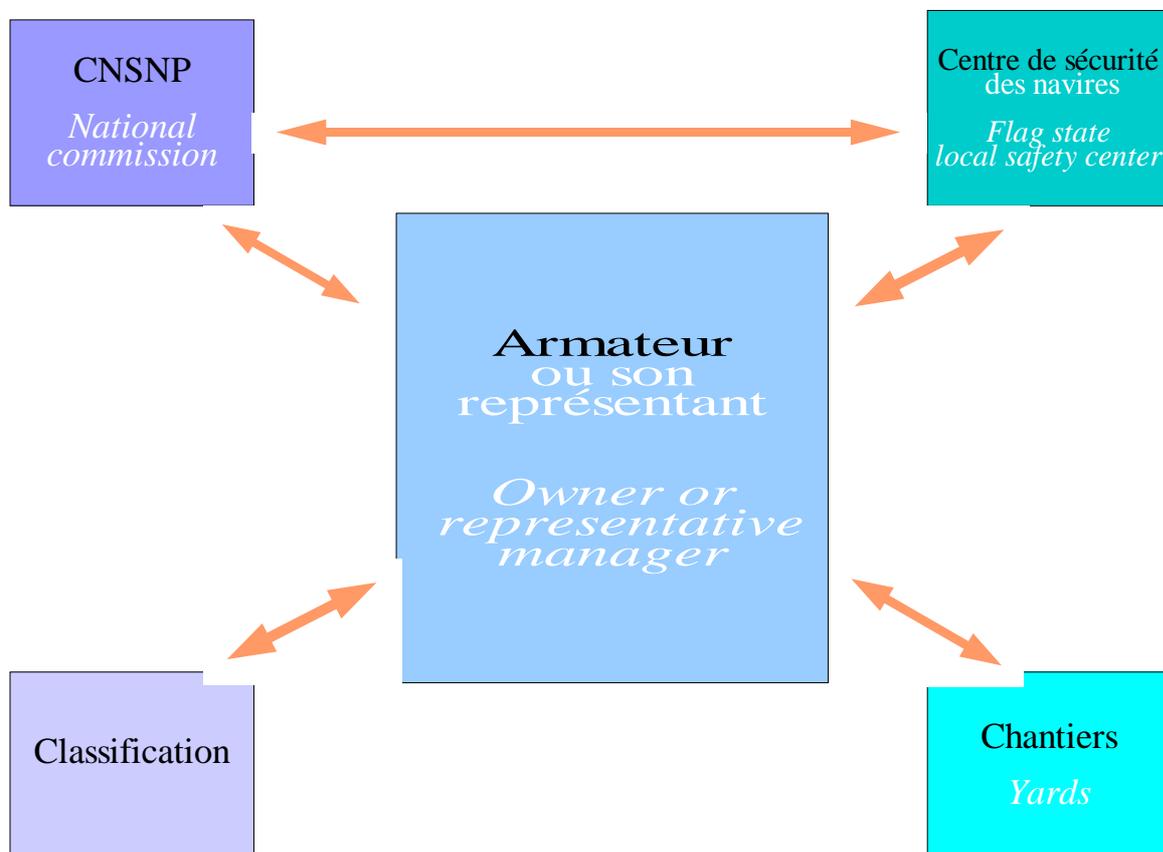
Un autre point est également extrêmement important pour les promoteurs de projet d'armement de ces navires : c'est le caractère d'*inter-opérabilité* en matière de sécurité qu'offre la D242.

L'inter-opérabilité est le fait de reconnaître en droit français les titres de sécurité internationaux déjà attribués à un navire. Les titres de sécurité reconnus sont ceux attribués par les 283 pays signataires des conventions de l'OMI. Ainsi, un navire disposant de tels titres peut être mis immédiatement en service sous pavillon français. Cette disposition me semble importante, car le passage sous RIF ne sera pas retardé par l'administration française. L'administration française ne reviendra pas sur une approbation déjà prononcée.

Quant aux navires neufs, vous bénéficiez d'un interlocuteur unique qui s'appelle la *Commission Nationale de Sécurité de la Navigation de Plaisance*, située à Paris. C'est une commission constituée de représentants des différents acteurs. C'est ce que j'appelle une *commission sectorielle*. Elle comporte des représentants des chantiers, des armements, du personnel navigant, des organisations telles que la Fédération des Industries Nautiques, des représentants également des assureurs maritimes. Cette commission examine les plans et les documents des navires neufs. Puis, les navires sont visités localement et gratuitement. Enfin le rapprochement est assuré entre l'état des lieux et les dispositions réglementaires, afin de conduire à l'approbation qui ouvre la voie à l'exploitation.

On est toujours un peu perdu dans les schémas de fonctionnement. Si vous ne deviez retenir qu'un schéma, je vous propose de jeter un coup d'œil sur celui-ci :

*Procédures d'approbation
The commissioning of RIF vessels*



L'armateur est au centre du dispositif. Il peut être en relation avec les chantiers, si le navire est neuf, en *refit* (en réfection) ou en transformation. L'armateur est en relation avec la société de classification. Il est en relation pour ce qui concerne l'administration avec le *centre de sécurité des navires*, qui se situe en haut à droite. C'est l'organisme qui assure la visite de contrôle de la sécurité. L'armateur est également en relation avec la *commission nationale*, citée précédemment, et vous voyez que l'administration n'oublie pas de "brancher les tuyaux" entre ses services, Nous agissons de manière à ce que les procédures soient appliquées rapidement et efficacement.

Vous avez ici les coordonnées de la Commission Nationale de Sécurité de la Navigation de Plaisance (3 place de Fontenoy 75700 PARIS SP 07, Téléphone : 01.40.81.72.71, Télécopie : 01.44.49.80.01). Elle n'est pas loin d'ici, puisque c'est le bâtiment qui est derrière nous, dans la Direction des Affaires Maritimes. N'hésitez pas à contacter le secrétariat de cette commission, ne serait-ce que pour avoir des renseignements complémentaires, ou pour exposer votre projet. La consultation est gratuite. Nous essaierons également de vous proposer des orientations vous permettant de *naviguer* plus efficacement dans la réglementation telle qu'elle va être publiée dans les semaines ou les mois à venir.

Il est difficile de vous donner une date précise, au jour près, parce que nous sommes tributaires des obligations internationales de la France en la matière. La Commission Européenne et l'assemblée générale de l'Organisation Maritime Internationale sont des interlocuteurs obligatoires.

Notre référentiel technique pour la sécurité des navires, dont il est question aujourd'hui, est un référentiel équivalent aux conventions internationales SOLAS et LOAD-LINE, qui permettent de délivrer des titres de sécurité. Si nos référentiels techniques, tels que la D242, ne sont pas déclarés équivalents aux conventions internationales, ils ne seront pas reconnus par le reste du monde. On ne pourra pas faire naviguer ces unités sans qu'elles s'exposent à la vindicte du contrôle par l'Etat du port des autres Etats. Il est important, voire indispensable, d'attendre le résultat de ces consultations et, surtout, la confirmation que notre référentiel - qui ne révolutionne pas le secteur - est aligné sur les *bonnes recettes*, celles qui font autorité, ou qui font référence. Il faut attendre cette confirmation. La date prévue de la mise en vigueur attendue est fin avril ou début mai 2008.

Ma présentation était rapide. Je suis à votre disposition pour les questions.

Vianney SEVAISTRE

C'est volontairement que Christophe MERIT n'a pas abordé les sujets techniques contenus dans le dossier qui vous a été remis. Vous avez le projet de D242 parfaitement détaillé. Il ne devrait pas y avoir de modification. Si vous voulez bien poser vos questions, vous êtes les bienvenus.



Questions/Réponses

Alain GARCIA, consultant

Je suis consultant. J'ai financé 8000 bateaux dans ma vie. Ma spécialité est de financer des bateaux. Il y a un point très important dans ce que vous avez dit, c'est l'utilisation du bateau. Vous avez précisé qu'il s'agissait d'une utilisation uniquement commerciale et que ce n'était pas pour que l'armateur aille passer ses dimanches sur son bateau. Souvent on nous pose la question, parce qu'on trouve des gens, propriétaires de bateau, qui le louent réellement et qui l'utilisent également à titre personnel. Lorsqu'on leur dit qu'il faut être très prudent, qu'il faut choisir, parce que cela a une incidence sur le financement, ils répondent : "*non, il n'y a pas de problème, je signe un contrat de location à chaque fois que j'utilise mon bateau*".

Ma question est la suivante. Est-ce qu'il y a une proportion à préserver ? c'est-à-dire est-ce possible qu'un propriétaire loue son navire 10 % du temps à un tiers et l'utilise 90 % du temps en ayant un contrat de location ? Est-ce recevable par le RIF ?

Christophe MERIT

Merci Monsieur GARCIA. Je réponds en prenant Pascal HUC pour témoin - c'est un aspect qu'on a abordé à maintes occasions - la réponse est oui : l'armateur peut se louer le navire à lui-même, au taux du marché.

Alain GARCIA, consultant

N'y a-t-il pas une durée définie ? Si l'armateur ne loue son bateau que 15 jours par an, et qu'il l'utilise 80 % du temps, s'il a un contrat de location, est-il bien dans les normes RIF ?

Christophe MERIT

Absolument, oui.

Alain GARCIA, consultant

Merci.

M. NAIGEON

J'ai souvenir d'un bateau arrêté à Ajaccio par le service des Douanes. Les douaniers ont demandé une caution bancaire pour libérer le bateau et son propriétaire. Ce navire battait pavillon français à l'époque et était un NUC...

Christophe MERIT

Je ne suis pas compétent pour répondre à cette question.

Vianney SEVAISTRE

Monsieur Henri HAVARD va vous apporter les éléments de réponse.

Henri HAVARD

D'abord je ne connais pas l'affaire précise à laquelle vous faites référence, Monsieur. Mes collaborateurs, Madame SEYLER et Monsieur MARJORIE, qui sont au premier rang, et moi-même sommes à votre disposition pour connaître les circonstances, mais je propose que cet échange soit conduit en dehors du colloque. Nous étudions chaque cas, nous faisons du cas par cas.

L'armement à la plaisance professionnelle nécessite la réunion de 4 conditions. J'aurai l'occasion d'y revenir, mais je vais déflorer d'ores et déjà le cadre de ma présentation, car votre question me donne l'occasion d'évoquer ces 4 conditions :

- une exploitation non exclusive au cabotage national,
- le respect, bien évidemment, des normes de sécurité applicables,
- l'exploitation exclusive à titre commercial, dans le cadre de contrats de location ou d'affrètement,
- enfin la 4^{ème} condition cumulative, évidente, que je rajoute simplement comme clause de style, l'équipage professionnel permanent.

Vous voyez que la 3^{ème} condition, l'exploitation exclusive à titre commercial dans le cadre de contrats de location ou d'affrètement, constitue un sujet de débats.

A chaque fois, qu'il y a une enquête sur un navire, nous nous reposerons la question au regard des circonstances de l'espèce. C'est à dire, dans chaque cas, nous ne plaquons pas cette condition comme une règle à calcul que nous placerions en disant de ce côté-ci du trait, c'est toujours bon, et de ce côté-là du trait, c'est toujours mauvais.

Nos services d'enquête font du cas par cas. Ils le feront toujours, parce que - je vous le dis en toute honnêteté et franchise - la volonté est de promouvoir le pavillon français, de promouvoir le RIF.

Dans la vérification de cette 3^{ème} condition, nous ne sommes pas dans la seule norme technique. Là, nous sommes également dans l'appréciation des circonstances. Alors, sauf à considérer qu'à chaque fois les services d'enquête commettraient une erreur d'appréciation - ce qui me paraît quand même un petit peu difficile s'agissant de services d'enquête composés de professionnels - ou sauf à considérer qu'ils auraient systématiquement raison, je ne saurais que leur donner des consignes rappelant la réglementation et leur demandant d'en vérifier la bonne tenue dans les conditions doctrinales qui viennent d'être définies à l'instant devant vous.

Je reconnais, en votre présence, qu'il y a parfois des appréciations locales circonstanciées qui peuvent être plus ou moins sévères. J'ajoute que, lorsqu'il y a une erreur manifeste d'appréciation des services sur l'interprétation de la réglementation, la direction générale des douanes n'hésite pas à le leur dire et à leur demander de suspendre l'enquête en question.

Mais en aucun cas vous ne ferez dire qu'à chaque fois les services commettent une erreur manifeste d'appréciation. Cela arrive. Ai-je répondu à votre question ?

Suit une question qui n'a pas pu être enregistrée et pour laquelle il est demandé à l'intervenant de la renouveler par courrier en apportant des précisions sur les circonstances.

Vianney SEVAISTRE

Est-ce qu'il y a d'autres questions sur le sujet ? Oui je vois un certain nombre de mains qui se lèvent.

Jérôme WIDAUW

Bonjour, est-ce que le bureau unique du RIF pourrait répondre à ce type de question sur les contrôles ?

Pascal HUC

Bonjour, je suis Pascal HUC, Chef du Guichet Unique du Registre International Français. De par les textes réglementaires en vigueur, le Guichet Unique est chargé d'immatriculation, de francisation et de délivrance de la fiche d'effectif. Nous sommes également point d'entrée pour toutes les questions et procédures, mais nous ne sommes pas un service de contrôle actif sur le terrain.

Vianney SEVAISTRE

Je vous interromps parce que je voudrais que l'on centre les questions sur les affaires techniques. Nous reviendrons ultérieurement sur les questions adressées aux autres orateurs après les avoir entendus.

Présentez-vous, s'il vous plaît, quand vous prenez la parole.

Bob ESCOFFIER, Etoile Marine Croisières

Juste une question sur les certificats de franc-bord pour les bateaux qui n'en ont pas.

Christophe MERIT

Quelle est votre question ?

Bob ESCOFFIER, Etoile Marine Croisières

Vous mettez, a priori, que cela fait partie d'un élément indispensable.

Christophe MERIT

Oui, tout à fait.

Bob ESCOFFIER, Etoile Marine Croisières

Nous avons en ce qui nous concerne, mes voisins et moi, des bateaux de plus de 24 mètres qui n'ont pas de certificat de franc-bord.

Christophe MERIT

Alors s'ils sont en charter yacht, ils devraient avoir un certificat international de franc-bord dès lors que leur longueur de référence dépasse 24 mètres.

Bob ESCOFFIER, Etoile Marine Croisières

Nous sommes au moins deux dans la salle à qui cela n'a jamais été demandé.

Christophe MERIT

Vous êtes très chanceux, parce que c'est très contraignant d'avoir un certificat international de franc-bord.

Cela dit, plaisanterie à part, le nouveau règlement, la division 242, permet la délivrance des certificats internationaux de franc-bord selon des dispositions adaptées aux navires de plaisance. Ainsi très concrètement, au lieu de vous demander des surbaux de 600 millimètres, qui sont très gênants pour installer des chaises longues par dessus... ou transporter les plateaux avec les sandwiches, on vous demandera un seul surbau de 150 millimètres à l'arrière avec une baie vitrée. Ce sera suffisant.

Intervenant non identifié

A propos de la division 242. Est-ce la copie conforme du MCA ? ou est-ce qu'il y a eu des modifications importantes et sur quels points ? Je parle de technique, mais je ne vous demande pas d'entrer dans le détail.

Christophe MERIT

Excellente question. La D242 reprend toutes les dispositions du MCA, en revanche elle ne transcrit pas les brevets, ni les exigences en effectifs à bord, puisque les effectifs ne sont pas figés : ils sont proposés par l'armateur et acceptés par l'autorité maritime en fonction des conditions d'exploitation. Il n'y a donc pas dans la D242 un tableau avec un nombre de personnes comme le code britannique le prévoit. Il n'y a pas non plus dans la version française d'obligation de gestion de la sécurité - ce que j'appellerai le *faux code de l'ISM* ou le *pseudo-code ISM* - pour les unités dont la jauge est inférieure à 500 UMS. En fait nous n'avons pas retenu les dispositions du MCA qui nous apparaissent comme *un petit peu décoratives*, que l'on retrouve ailleurs dans la réglementation française et qui sont plus favorables dans la réglementation française.

Ana ATALLAH, avocat

Je voudrais revenir sur cette question des 24 mètres, que vous avez abordée. D'abord pourquoi 24 mètres ? S'agit-il de la réglementation européenne du point de vue technique ou s'agit-il des difficultés de mesurage, parce que les experts n'ont pas la même façon de mesurer ? A votre connaissance, y a-t-il des difficultés de mesurage ? Vous avez plutôt dit que non, mais est-ce qu'il pourrait y en avoir ?

Et cela rejoint la première question : un navire qui est exploité en plaisance professionnelle - qui est en réalité une exploitation commerciale - est-ce une pratique admise dans tous les pays du monde où l'on parle plus généralement *d'utilisation* tout simplement *commerciale* ?

Si le but est le loisir des passagers, c'est la notion de *charter yacht* qui est utilisée. Mais un navire de ce type qui se livre à cette activité avec des passagers à bord et qui ne mesurerait par hypothèse que 23 mètres, qu'est-ce qu'on en fait ? quelle est donc la légitimité de ce seuil ?

Christophe MERIT

Merci Maître pour la double question.

Pour répondre à votre première interrogation, le seuil des 24 mètres est tout simplement le seuil relais de la directive européenne, comme vous l'avez précisé. Il s'agit d'une mesure de coque. Nous, représentants de l'administration, nous sommes dans une situation assez confortable au sens anglo-saxon du terme avec cette mesure, car ce n'est pas nous qui l'établissons. Cette mesure est faite soit par l'organisme notifié qui va délivrer l'attestation de conformité CE - pour un plus de 12 mètres c'est obligatoire ; soit par la société de classification qui va suivre le yacht, s'il mesure plus de 24 mètres. A priori les données sont relativement claires il s'agit uniquement de la structure que l'on mesure. Si le navire comporte des mâts de beaupré, bout-dehors, queue de mallet, plate-forme de bain ou je ne sais encore quel autre appendice boulonné ou collé, ils ne comptent pas. On ne prend en compte que la coque *en dur*, ce qui permet au navire de flotter. Ces distinctions sont relativement bien identifiées, mais je conçois que cela induise encore quelques confusions, notamment entre les services de l'Etat qui sont habitués à parler par exemple de *longueur hors tout* ou de *longueur de référence* ou de *longueur de*

flottaison. Enfin, sur ce sujet, nous avons prévu un accompagnement sous forme d'instructions et de circulaires qui reprécisent et schématisent bien ces mesures de longueurs.

Pour répondre à votre deuxième question, le Président d'ABOVILLE a rappelé tout à l'heure la refonte en *dominos* de la réglementation française plaisance. Il est bien évident que lorsque un navire - un yacht - en exploitation commerciale mesure moins de 24 mètres, on ne va pas le laisser le bec dans l'eau ou l'étrave dans l'eau. On a prévu une case spécifique pour ces navires. La réglementation est en cours de finalisation. La division 225, actuellement en vigueur, devrait être remplacée également dans le courant du printemps 2008 ou à la fin du printemps.

Vianney SEVAISTRE

Je vous propose de prendre la dernière question maintenant, et de passer ensuite à l'intervention de Henri HAVARD qui a l'obligation de partir avant la fin de la table ronde et nous reviendrons en fin de conférence sur les questions techniques. Donc une dernière question ?

Jean-Charles SMITH

Je voudrais intervenir. Je suis capitaine de yacht. J'appartiens au GEPY, Groupement des Equipages Professionnels du Yachting, et je travaille évidemment en Méditerranée, sur des yachts commerciaux. Je voudrais faire remarquer que la majorité des yachts qui font du charter en Méditerranée mesurent moins de 24 mètres. Le critère actuel est de disposer de 4 cabines doubles pour les passagers et le nécessaire pour les équipages. Je trouve dommage que les bateaux de moins de 24 mètres, qui finalement utilisent proportionnellement un maximum d'équipages, ne puissent pas avoir accès au pavillon français. D'autre part, subsidiairement, je m'interroge aussi sur la raison pour laquelle il faut que l'équipage soit permanent, alors que la plupart des armateurs engagent de façon saisonnière les marins ? Voilà ce sont deux questions que je trouve importantes.

Pascal HUC

Je vais répondre si vous le permettez. C'est le registre RIF qui n'est accessible qu'aux navires de plus de 24 mètres de longueur de coque. Le pavillon français est parfaitement accessible aux navires de moins de 24 mètres de longueur de coque. Quant à la notion d'équipage permanent, il est bien évident qu'il s'agit d'un équipage permanent quand le navire est armé.

De toute façon quand vous avez un navire sous pavillon français, pour avoir le droit de naviguer il vous faut un rôle. Si vous avez un rôle, vous avez un équipage. Donc l'équipage doit être permanent à partir du moment où le navire navigue. Il est bien évident que quand le navire est sous cocon dans un chantier, vous n'avez pas à avoir d'équipage.

Je comprends la question sous-jacente. En réalité la question n'est-elle pas la suivante ? Que se passe-t-il s'il n'y a pas d'équipage professionnel à bord ? A ce moment là, on retombe dans le cadre d'une exploitation à but non lucratif et le navire ne peut plus être un navire professionnel bénéficiant des exonérations qui sont attachées à cette catégorie de navires.

Jean-Charles SMITH

Est-ce que la réciprocité existe entre le règlement britannique et le règlement français ? En effet, je vois beaucoup d'équipages britanniques qui sont sur des yachts commerciaux et qui n'ont apparemment pas l'obligation d'être embarqués à l'année, d'une façon permanente.

Pascal HUC

Je n'ai pas parlé de l'obligation d'être embarqué à l'année. J'ai dit qu'à partir du moment où le navire navigue, ou qu'il y a la présence de marins à bord, il doit y avoir un rôle. Si le rôle est déposé et que le navire est désarmé, ce navire n'a pas le droit de naviguer et il n'y a pas de marins à bord. La présence de l'équipage est permanente à partir du moment où le navire navigue. Il faut comprendre *équipage permanent* quand le navire navigue. S'il n'y a pas d'équipage, le navire n'a pas le droit de naviguer.

Jean-Charles SMITH

Oui. Donc un navire, comme c'est le cas pour la plupart des yachts en Méditerranée, qui ne naviguent pas l'hiver, ne va pas avoir d'équipage, ni de capitaine pendant toute la saison hivernale et il retrouvera un équipage à partir du moment où il fera une déclaration de sortie du port.

Pascal HUC

Parfaitement, à partir du moment où l'équipage arrive à bord, le rôle doit être ouvert, le navire est armé et il a le droit d'avoir un équipage. On tourne en rond mais on dit la même chose.

Jean-Charles SMITH

Entendu, j'ai compris, merci.



Vianney SEVAISTRE

Merci, je passe la parole à Henri HAVARD. La notion de permanence n'est pas la notion d'éternité. C'est un peu comme dans le domaine de la coiffure : une permanente ne dure qu'un temps. A vous la parole, Henri.



Présentation de Henri HAVARD
Sous-Directeur des Droits Indirects
Direction Générale des Douanes
et Droits Indirects
Ministère du Budget, des Comptes Publics et de la Fonction
Publique

Merci,
Monsieur le Président,
Messieurs les Directeurs,
Mesdames, Messieurs,

Je suis très heureux d'être devant vous. Je m'excuse par avance de devoir vous quitter prématurément, mais mes deux collaborateurs seront présents jusqu'à la fin de vos travaux.

Je reviens de manière très brève sur la volonté forte de l'Etat de promouvoir le pavillon français. A ce titre je crois pouvoir affirmer que l'administration à laquelle j'ai l'honneur d'appartenir, a pu rapidement mettre en œuvre un certain nombre de dispositifs - on y reviendra vraisemblablement lors de la présentation du Guichet Unique - pour prendre en compte la situation géographique exceptionnelle des côtes maritimes françaises et leur forte attractivité pour les navires de plaisance professionnelle. Pour la Douane c'est une longue tradition que d'accompagner, j'allais dire que d'être un vecteur, de l'attractivité française.

La création du RIF renvoie à un texte et à des interprétations de ce texte qui ont suivi. Le texte a été voté par le Parlement à la suite d'un rapport fait par un parlementaire. Ce n'est donc pas une création administrative. C'est une création du Parlement de la République. Je crois qu'il n'est pas inutile parfois de rappeler ce point.

En conséquence, les navires armés à la plaisance professionnelle de plus de 24 mètres hors tout peuvent être immatriculés au RIF. Je ne reviendrai pas sur le débat des 24 mètres dont j'ignore absolument tout.

Trois éléments sont importants pour l'administration des Douanes et je traiterai donc le sujet en me référant à ces trois points :

- la francisation : l'inscription au registre des navires francisés correspond à une obligation imposée par le législateur : la francisation est prévue par l'article 219 du Code des Douanes,
- les conditions particulières d'exploitation : l'armement à la plaisance professionnelle, dans un second point, avec le respect de conditions propres que l'on a commencé à évoquer tout à l'heure,
- et enfin le régime fiscal : le respect de ces conditions particulières entraîne ipso facto un régime fiscal privilégié. Ces conditions sont identiques à celles applicables aux navires de commerce. On considère aujourd'hui - avec des

ajustements de micros détails - que nous sommes sur un alignement pur et simple avec le régime des navires de commerce, ce qui constitue une simplification administrative extrêmement nette.

La francisation d'un navire de plaisance

Ce sont trois conditions cumulatives relatives à d'une part la sécurité du navire, d'autre part sa situation douanière et fiscale régulière, et enfin des conditions relatives à la nationalité de son ou de ses propriétaires.

Les conditions relatives à la sécurité du navire : c'est simplement le fait que le navire doit être soumis, à ce titre, à un contrôle de sécurité effectué conformément à la réglementation en vigueur. Je ne m'étendrai pas davantage, d'autres que moi reviendront sur cet aspect important.

La situation douanière et fiscale régulière : cela signifie que le navire doit avoir été construit sur le territoire d'un Etat membre de la Communauté européenne, dont je rappelle qu'elle compte aujourd'hui 27 membres, ou - et je précise bien *ou*, ne pas entendre *et* car il y a cette deuxième possibilité - il doit avoir fait l'objet d'une importation régulière (sous-entendu importation depuis un pays tiers). J'insiste sur la deuxième possibilité car j'ai cru lire parfois ici ou là, dans une interprétation un peu rapide, qu'il fallait que le bateau ait été construit impérativement sur le territoire de la communauté européenne, alors qu'il peut avoir été construit ailleurs et avoir été importé en condition régulière ; évidemment la régularité de l'importation est impérative.

Sur la nationalité du ou des propriétaires, il y a 3 possibilités principales dont l'une est ce que j'appelle une *espèce juridique impossible*. En conséquence je ne vous exposerai que les deux autres.

La nationalité du ou des propriétaires :

Le bateau doit appartenir pour moitié au moins à des ressortissants d'un Etat membre de l'Union européenne ou d'un Etat faisant partie de l'accord sur l'espace économique européen. Cette définition de la nationalité étend assez largement le champ, puisqu'elle recouvre le très très grand territoire européen.

Cette définition pose la question du sort réservé aux personnes propriétaires qui ne sont pas ordinairement résidents sur le sol de l'Union européenne. Voici l'aménagement qui a été apporté. Lorsque quelqu'un réside moins de 6 mois par an sur le sol de l'Union européenne, il doit procéder à une *élection de domicile*, c'est-à-dire qu'il doit désigner un lieu sur le territoire national ou communautaire où l'on puisse le joindre.

Il y a donc - d'une certaine façon - pour la francisation une forme d'obligation d'avoir quelqu'un de joignable sur le territoire de l'Union. C'est une formalité administrative simple, qui est par ailleurs relativement usitée dans nombre de domaines, autres que celui de l'armement à la plaisance professionnelle.

La deuxième possibilité concerne les bateaux qui appartiennent à des sociétés. Dans cette hypothèse, les sociétés doivent avoir leur siège social ou leur principal établissement, au sens fiscal du terme (c'est à dire le lieu où s'exercent les activités),

soit sur le territoire de la République française, soit sur le territoire d'un Etat membre de l'Union européenne, ou encore sur le territoire d'un Etat faisant partie de l'accord sur l'espace économique européen. Vous voyez que nous nous sommes engagés dans une démarche, rappelée par le représentant de Monsieur le Secrétaire d'Etat aux transports, le directeur des Affaires Maritimes, d'une très large ouverture avec différentes possibilités. Il est loin -et c'est ma foi assez heureux- le temps où l'administration exigeait que les gens soient domiciliés en France à un endroit où l'on pouvait aller les contrôler à tout moment. Aujourd'hui, il s'agit d'un système déclaratif relativement ouvert. Vous pouvez le constater par vous-même.

Dans les deux cas que j'ai évoqués, il faut que le navire soit dirigé et contrôlé à partir d'un *établissement stable* situé sur le territoire français. Autrement dit, nous retrouvons la même problématique que celle de l'élection de domicile. L'administration doit pouvoir connaître le lieu d'où est dirigé et contrôlé le navire. Ce dernier doit être situé sur le territoire français. Cet établissement stable, situé sur le territoire français, n'a pas à vocation forcément à être pérenne lorsque le bateau ne navigue pas. Cet établissement stable peut être lié à l'existence de la navigation. Je réponds ainsi à une question qu'on ne me pose pas, mais je préfère la prévenir.

Ainsi, l'établissement stable est une installation qui doit disposer d'un personnel propre et d'une structure présentant un certain degré de permanence. Vous voyez que l'administration est restée prudente : un certain degré de permanence dans le cadre de laquelle des contrats peuvent être établis ou des décisions administratives de gestion peuvent être prises.

C'est dans notre esprit quelque chose de très large qui vise les filiales, les succursales, les agences ou tout autre établissement secondaire habilité à négocier avec des tiers, sans que ces derniers soient dans l'obligation de s'adresser au siège social. En bref, ce peut être le représentant sur place d'une société éventuellement établie ailleurs.

Cela fait - de notre point de vue - une accession très large de ce que peut être un établissement stable en France. Nous avons assoupli, en calquant jusqu'à un certain point, cette réglementation sur la réglementation douanière usuelle, mais il y a toujours besoin d'un représentant. C'est une obligation que nous ne savons pas faire disparaître et elle ne nous paraît pas constituer une exigence démesurée dans la mesure où les conditions d'exécution sont interprétées de manière souple.

La question de l'armement à la plaisance professionnelle constitue ma deuxième partie.

Elle comporte 4 conditions que j'ai évoquées tout l'heure :

- *l'exploitation non exclusive au cabotage national,*
- *le respect des normes de sécurité,*
- *l'exploitation exclusive à titre commercial dans le cadre de contrats de location ou d'affrètement*
- *l'équipage professionnel permanent.*

Je ne m'attarderai pas sur certains de ces points qui ont déjà fait l'objet de développement.

- *L'exploitation non exclusive au cabotage national :*

Cela signifie que le navire est parfois utilisé hors des eaux françaises. Dire que c'est "non exclusive", d'ailleurs, relève de l'art de la rédaction administrative. Parfois notre façon de rédiger les textes consiste à dire les choses par la négative. C'est un peu curieux.

- *Le respect des normes de sécurité applicables :*

Je ne m'y attarderai pas. Ce sont simplement les normes applicables aux navires à utilisation collective, aux navires de charge ou aux navires équivalents.

- *L'exploitation exclusive à titre commercial dans le cadre de contrats de location ou d'affrètement :*

Ce qu'on entend par exploitation commerciale exclusive sous forme de contrats de location ou d'affrètement, se traduit par ce que l'on demande à l'occasion des contrôles. On aborde ici une dimension concrète des choses. Il s'agit de conserver une copie du contrat à bord, avec la mention de l'existence de ce contrat portée dans le journal de bord.

La possibilité est ouverte aux personnes détenant le navire - je le redis ici pour confirmer la position qui a déjà été donnée - d'utiliser le navire en tant que locataires. Que ce soit dit et redit, il s'agit là d'une position commune à l'ensemble des administrations. Cela prend en compte une situation qui paraît légitime.

Ce que nous excluons du Registre International Français, ce sont les navires utilisés occasionnellement à titre lucratif et qui font l'objet d'une utilisation complètement privée le reste du temps. Les navires qui sont exploités de manière alternative sous forme de contrats d'affrètement-location et de billetterie sont également à exclure. Cette dernière situation ne correspond pas à l'esprit de la plaisance professionnelle, si j'en crois les questions qui ont été posées. Je doute qu'il y ait une quelconque ressemblance entre ce type de navires et ceux que vous représentez, mais - le cas échéant - nous répondrons à vos questions.

- *L'équipage professionnel permanent :*

Donc il y a présence d'un équipage professionnel permanent, pendant les périodes de navigation, celles de pré-armement et celles de post-armement. Quand le navire est dans un cocon sur les chantiers, effectivement, il n'y a pas d'équipage.

Ce que nous demandons, c'est le respect de ces conditions durant toute la période d'exploitation. La direction générale des Douanes est susceptible de procéder à un contrôle à tout moment pour vérifier le respect de l'ensemble de ces 4 conditions. Des instructions sont régulièrement données aux services pour leur donner les interprétations que je viens d'exposer. Je suis ravi de savoir que nous avons été saisis d'ores et déjà d'un certain nombre de questions via des cas concrets et je ne manquerai pas de regarder les réponses qui ont été apportées, voire de les compléter le cas échéant.

Voilà, je ne reviens pas sur ce que j'ai dit tout à l'heure, il y a des contrôles, il y a effectivement une doctrine de l'administration, de la direction générale des Douanes,

qu'elle partage d'ailleurs et qu'elle fabrique assez largement en liaison avec les instances représentatives. Il est loin le temps où l'administration réglementait seule, sans aucune concertation. Les travaux conduits avec vous et avec vos représentants permettent ainsi de traiter 99 % des cas. C'est sans difficulté que nous nous retrouvons à plusieurs administrations autour d'une table.

Les navires qui respectent l'ensemble de ces conditions sont admis au RIF au titre de la plaisance professionnelle et bénéficient d'un régime fiscal privilégié que je vais vous exposer maintenant.

Dans cette partie je vais vous exposer ce qui concerne la direction générale des Douanes. Je sais qu'un certain nombre d'entre vous ont adressé des questions qui relèvent des compétences de mes collègues de la direction générale des Impôts qui me prient et vous prient de les excuser de n'avoir pu être représentés. Cependant, contrairement à une légende bien établie, les administrations de Bercy dialoguent entre elles, et je serai en mesure de répondre à certaines des questions de leur compétence - je vois que cela fait sourire des gens, il doit y avoir des initiés ! -. Pour celles auxquelles je ne saurais malheureusement répondre et engager la direction générale des Impôts et la direction de la Législation Fiscale, je m'engage en revanche à les noter, à les transmettre à qui de droit et à vous apporter les réponses que vous êtes en droit d'obtenir.

Pour revenir sur l'aspect fiscal, la direction générale des Douanes et la direction de la Législation Fiscale assimilent d'un point de vue fiscal les navires de plaisance professionnelle aux navires de commerce. Nous prenons en compte vos spécificités, comme nous prenons en compte habituellement celles des navires de commerce. Le traitement identique de ces deux catégories de navires correspond pour nous à une véritable simplification administrative ; c'est notre point de vue, bien évidemment.

Pour les navires dotés d'un acte de francisation orange, le régime de droit commun s'applique : il n'y a pas d'exonération particulière de TVA, l'exonération de la TIPP (taxe sur les carburants) est soumise à conditions, et le droit annuel de francisation est exigible.

Le régime fiscal applicable aux navires inscrits au RIF, c'est l'exonération de la TVA sur l'importation du navire, sur les livraisons de biens d'avitaillement, sur les livraisons des produits pétroliers à l'avitaillement, sur les livraisons de biens destinés à être incorporés dans le navire. Cette dernière partie est évidemment susceptible - je le dis d'avance - de faire éventuellement l'objet de discussions avec les services des Douanes au cas par cas sur ce qui est destiné à être incorporé dans le navire. Il n'est pas exclu qu'il y ait parfois des divergences d'interprétation. Il m'est difficile de décrire d'avance tous les cas que cela pourrait recouvrir. Enfin les opérations d'entretien et de réparations qui, je l'imagine volontiers, constituent une lourde charge lorsque ce type de navires est concerné, sont également exonérées de TVA.

La TIPP est un sujet en ce moment particulièrement sensible. Il y a totale exonération de TIPP sur le carburant.

Enfin, le droit annuel de francisation et de navigation : les navires RIF sont également exonérés de ce droit annuel dont sont redevables les autres navires.

Voilà, j'ai achevé mon propos. Je crois pouvoir dire que la réglementation fiscale applicable au RIF est simple. Je crois pouvoir dire également que les discussions en ont été rondement menées.

Il y a également une question que l'on ne me pose pas, mais que chacun a dans la tête, c'est : ce régime est-il pérenne ? Je suis en mesure de dire qu'au stade actuel de nos travaux, je n'ai ni vu, ni lu, ni entendu aucune mention ou aucune mesure énonçant que ce régime ne serait pas pérenne. Voilà, je tiens à le dire. Je vous remercie de votre attention.



Questions/Réponses

Vianney SEVAISTRE : merci Henri, ce que je vous propose c'est que l'on consacre dix minutes aux questions purement fiscales. Après cela on passera la parole aux orateurs suivants.

Gérard NAIGEON

C'est la suite de la question de tout à l'heure. Le contrat est établi, il est à bord et *quid* du règlement ou du paiement de ce contrat d'affrètement ?

Est-ce que le commandant doit apporter la preuve que le contrat a été réglé ? ou est-ce qu'une inscription en compte courant de la société ou du propriétaire du bateau, par exemple, suffit et satisfait l'administration ? Enfin dans votre esprit, comment cela doit se passer ?

Henri HAVARD :

Je vais noter votre question, Monsieur. Je ne peux pas apporter de réponse complète parce qu'il faut que j'examine l'hypothèse que vous définissez et l'hypothèse contraire. J'aurais tendance à répondre par l'affirmative, mais j'accepte volontiers l'idée d'examiner l'hypothèse que vous proposez.

La question est de savoir ce qui se passe quand il n'y a pas à bord de pièce justificative du règlement, si la présence du seul contrat suffit. Si cela ne s'y trouve pas ou s'il n'y a que le contrat, au fond c'est la question, J'ai bien compris la question, Monsieur, et je vous répondrai.

Valérie MORDRET

J'ai une question relative à la construction d'un bateau dans le but de l'exploiter sous immatriculation RIF.

Est-ce qu'il est possible d'avoir une exonération de la TVA pour la construction du navire ?

Henri HAVARD

La construction du navire de commerce est exonéré de TVA, conformément aux dispositions de l'article 262 II-2° du CGI. Il en est de même pour les entreprises qui participent à des opérations de construction en qualité de sous-traitant.

Henri de RICHEMONT

Monsieur le Directeur, pouvez-vous nous dire si les conditions que vous avez rappelées tout à l'heure sont identiques à celles prévues par les autres registres européens concurrents tels que celui de l'île de Malte ou le registre italien ?

Henri HAVARD

Monsieur le Sénateur, je ne dispose pas ici de l'ensemble des éléments. Mais je crois qu'un des souhaits qui a présidé à vos travaux de départ, était d'arriver à un dispositif relativement harmonisé. Je crois pouvoir dire aujourd'hui que, au moins, en tendanciel, nous nous approchons de ces régimes. Là où je ne puis répondre en totalité à votre question, c'est que je ne peux traiter que de la partie douanière, non des conditions sociales.

Henri de RICHEMONT

Non, mais pour la question douanière ?

Henri HAVARD

Pour la question purement douanière, a priori nous sommes aujourd'hui homogènes avec l'ensemble de nos partenaires de l'Union européenne, à tout le moins, l'Union européenne à 15, je le précise. En effet, les régimes des nouveaux Etats membres sont - je le rappelle - en convergence avec les nôtres sur une période qui sera vraisemblablement relativement longue, fixée par la commission européenne. Ai-je répondu à votre question ? Merci.

Henri HAVARD

Je reviens sur la TVA pour un navire en construction. Vous êtes en régime suspensif de taxes dès l'origine, mais vous n'êtes pas forcément en exonération. Cela revient effectivement au même.

Philippe BODOU, Generali Assurances

Pouvez-vous dire s'il y aura exonération sur la taxe d'assurance pour les bateaux battant pavillon RIF ?

Henri HAVARD

Il s'agit alors là d'une question qui relève très clairement de la compétence de mes homologues de la direction générale des Impôts. Je m'engage à leur répercuter cette question sur la taxe d'assurance.

Jean-Pascal SIMEON, Switch

Nous exploitons des navires en NUC de moins de 24 mètres. Je vois que les conditions sont absolument identiques, enfin je n'ai pas vu de différences entre les plus et les moins de 24 mètres.

Qu'est-ce qui justifie cette différence, cette restriction que vous faites au niveau des plus de 24 mètres, puisque tout ceci correspond exactement au NUC de moins de 24 mètres ? ou n'ai-je pas apprécié la différence ?

Pascal HUC

Les différences entre les navires de plus de 24 et de moins de 24 seront développées dans le prochain point de l'ordre du jour. maintenant. Les différences entre le premier registre et le registre RIF, et en particulier le taux de cotisations patronales à l' ENIM, seront développées maintenant. C'est ce qui relève du régime social des équipages.

Jean-Sylvain CLECH, capitaine de yacht

Je reviens sur le problème de la taxation, non pas pendant la construction ni à la livraison du bateau, mais lors de son exploitation. Qu'en sera-t-il sous pavillon RIF concernant la taxation des contrats de charter ? car il y a eu des débats très compliqués.

Comme capitaines de yacht, nous sommes régulièrement interrogés par nos futurs clients ou par nos administrations. Certains clients mettent d'ailleurs une condition à la suite à donner à leur décision de location liée étroitement au montant de la taxe. Qu'en serait-il - si on peut me répondre - sur le montant calculé des taxes sur un contrat de charter ? Merci.

Henri HAVARD

Comme pour la question précédente, il s'agit d'une question qui relève de la compétence de mes collègues de la direction générale des Impôts. Vous me voyez désolé de vous faire part ainsi de mon ignorance de ce sujet. Je préfère vous le dire plutôt que de parler de choses que j'ignore. Je transmettrai cette question. Je comprends que c'est une taxe spécifique au contrat de charter ? ... Il s'agit donc de la TVA applicable aux contrats de charters... aux contrats de charter passés entre un client et une entreprise de location. D'accord. Votre demande porte, si je saisis bien, sur l'exonération de TVA de ces contrats.

Jean-Sylvain CLECH, capitaine de yacht

Non, ce n'est pas forcément l'exonération.

Henri HAVARD

En fait il y a deux questions, l'existence de la TVA sur le contrat et, le cas échéant, le taux de la TVA.

Vianney SEVAISTRE

Avant de passer la parole à Bob ESCOFFIER, je précise que nous mettrons les réponses dans les actes du colloque. Ces actes seront disponibles sur Internet dans un délai que je ne suis pas en mesure de préciser.

Henri HAVARD

Pour compléter ce que je viens de dire. Voici ce que nous douaniers appliquons actuellement :

- sur la prestation en mer, il y a exonération de TVA,
- sur les prestations à quai ou le long du quai, le taux de TVA est de 19,6 %, mais lorsque c'est de l'individuel le taux de TVA applicable est de 5,5 %,

Je pense que dès qu'il s'agit de billetterie, c'est le fonctionnement que je viens de décrire qui s'applique à peu près comme cela au jour d'aujourd'hui.

Vianney SEVAISTRE : d'autres questions ? Je prends deux autres questions et puis nous demanderons à l'intervenant suivant de prendre la parole.

Ana ATALLAH, avocat

C'est une question peut-être fiscale. Monsieur HAVARD me fera sans doute la même réponse. Ce qui préoccupe beaucoup nos clients, c'est effectivement l'impôt sur les sociétés, l'impôt sur le revenu, même si on leur présente les avantages que vous avez exposés.

Est-ce que la création d'un établissement stable en France soumet l'exploitation à l'impôt sur les sociétés pour les revenus perçus en France ?

Voici mon sentiment : le dispositif est effectivement très attractif, mais la France - généralement - par des dispositions fiscales qui sortent du champ de ce colloque, n'est pas très attractive pour nos clients étrangers. C'est le moins que l'on puisse dire. Ils trouvent toujours mieux ailleurs, et même, nettement mieux. S'il y a un risque que le système fiscal français s'applique à leurs revenus, puisqu'il s'agit d'activités commerciales, cela fait perdre au dispositif son attractivité, l'attractivité réelle qu'il pourrait avoir par ailleurs. Alors, est-ce que cet établissement stable en France change la donne du point de vue fiscal ou permet néanmoins à l'armateur de payer ses impôts dans le pays européen dans lequel il a son siège social ?

Henri HAVARD

Vous souhaitez connaître quel est le régime fiscal d'ensemble finalement applicable à l'établissement stable en France ?

Ana ATALLAH, avocat

Je comprends que les avantages énoncés sont limités aux seuls aspects nautiques. Je comprends qu'en réalité il n'y a pas de raison que la fiscalité française soit introduite via cet établissement stable.

Henri HAVARD

Vous souhaiteriez avoir cette réponse validée par la direction de la Législation Fiscale, cette réponse que vous pressentez, ou que vous appelez de vos vœux. D'accord, mais idem, je m'excuse de me concentrer sur les aspects douaniers de la question.

Jean-Jacques OLLU, avocat

Les textes prévoient que le capitaine et son second doivent être français. J'ai deux questions à ce sujet. Est-ce que ce texte vous paraît compatible avec les dispositions communautaires, et ensuite sur le plan de l'opportunité, est-ce qu'il vous semble propre à permettre le développement du RIF ?



Vianney SEVAISTRE

Nous allons maintenant demander à Michel LE BOLLOC'H d'aborder les aspects sociaux et le régime social des équipages, puis à Marc FOULIARD de traiter le sujet des qualifications.



Présentation de Michel LE BOLLOCH

Directeur de l'Etablissement National des Invalides de la Marine (ENIM)

Merci, beaucoup. Je vais essayer de vous parler des hommes, rapidement pour rattraper un peu de temps, même si certaines questions ont déjà introduit ce sujet. Après les aspects de sécurité et les aspects financiers, j'aime dire que - quelque part dans les aspects sociaux - la question que se pose un certain nombre d'entre vous, est bien in fine ce que coûtent les équipages ou en tout cas ce que peut coûter leur couverture sociale.

Je crois qu'il est important de rappeler ce que représente cette couverture : qui peut en bénéficier ? comment peut-on en bénéficier ?

L' ENIM est le plus ancien régime social spécial au monde. Il a plus de 4 siècles. Il n'est pas impacté - la question pourra peut-être être posée - par la réforme des régimes spéciaux que la France a connu et connaît encore.

Ce régime couvre traditionnellement deux types de risques importants pour l'ensemble des marins :

- les risques maladie, qui concernent les maladies professionnelles et les accidents du travail, et la maternité, car il y a un certain nombre de marins de sexe féminin et il y a un certain nombre de conjoints. Ce sont les risques classiques de l'assurance maladie. C'est un premier pan.
- le deuxième pan est constitué par tout ce qui tourne autour de l'assurance vieillesse. On sait que c'est important, que cela comporte des règles spécifiques sur lesquelles je ne me prononcerai pas. Vous savez que c'est un sujet de débat. Actuellement les marins peuvent prendre leur retraite, selon leur nombre d'années de cotisations et de services, à partir de 50 ans, en fait, plus classiquement à partir de 55 ans, et bénéficier d'une retraite pleine actuellement calculée sur 37 annuités et demie. C'est bien en ce sens là que le régime n'a pas été impacté par la réforme dont chacun a entendu parler récemment. Le monde de la mer est dangereux. Il y a des drames qui touchent plus particulièrement le monde de la pêche. On connaît mal le travail sous-jacent en terme d'assistance sanitaire : tout ce que représente le service social maritime, finalement ce régime social . C'est un des pans du monde maritime qui a son autonomie dans bien des domaines. On parlera des aspects formation, on peut parler des aspects disciplinaires, pénaux, du code du travail maritime, de plein d'autres choses. Le marin a un régime qui est particulier.

La question à laquelle je vais maintenant tenter de répondre est la suivante : qui peut bénéficier de cette protection sociale, pour les navires qui battent pavillon RIF ?

Le critère particulier - c'est un aspect qui revient souvent et qui est relativement novateur - est le lieu de résidence. On peut donc se retrouver dans 4 situations différentes.

Première situation, le marin, qu'il soit français ou qu'il soit étranger, réside en France. Il est obligatoirement affilié à l'ENIM. Il est sous pavillon RIF, et le pavillon RIF c'est du bleu, du blanc et du rouge... Il y a quelques petites exceptions, comme toujours, mais ne nous attardons pas.

Si le marin réside dans l'Union européenne, c'est le deuxième cas. Les deux autres cas sont rencontrés si le marin réside hors de l'Union européenne.

S'il réside dans un pays de l'Union européenne, par principe, encore une fois, c'est la loi du pavillon qui s'applique. Je fais référence à un texte qu'un certain nombre d'entre vous connaissez : le règlement communautaire n°1408.71 qui fonde le principe de la coordination entre les différents régimes de sécurité sociale entre les Etats membres. Pour le maritime, c'est la loi du pavillon qui s'applique.

Il peut y avoir des exceptions ou des dérogations à ce principe. Ce marin, qui réside dans un des pays de l'Union européenne, peut demeurer affilié à son régime social d'origine s'il est détaché. Le détachement correspond à une notion juridique bien précise, sur un navire battant pavillon RIF. Ce que je dis s'applique aux marins des bateaux de plaisance autant que pour les autres marins. On voit des marins espagnols ou portugais sur des navires de pêche français. On voit des marins étrangers sur des bateaux de commerce. Mais pour les navires inscrits au RIF, le détachement est possible pendant une durée de 12 mois éventuellement renouvelable une fois, donc pour une durée limitée. A l'issue il faut évidemment que le marin fasse son choix. Le marin qui réside dans un pays de l'Union européenne peut demander à être maintenu à son régime social d'origine, mais à ce moment là, s'applique une procédure un peu complexe qui fait intervenir le CLEISS, le centre des liaisons européennes et internationales de sécurité sociale. C'est une possibilité, il faut le savoir. Ainsi, le marin a la possibilité de faire sa demande auprès de cet organisme qui la transmet au régime de sécurité sociale concerné, en l'occurrence l'ENIM, lequel donne ou ne donne pas son accord. Voilà la règle applicable aux marins qui résident dans l'Union européenne.

Pour les marins qui résident hors de l'Union européenne, deux cas se présentent :

- soit le pays hors Union européenne a négocié une convention bilatérale de sécurité sociale, avec la France - à ce moment là, bien évidemment et logiquement, les termes de cette convention bilatérale s'appliquent et, dans une grande majorité des cas, on retombe sur la loi du pavillon, car les conventions internationales prévoient généralement que c'est la loi du pavillon qui s'applique. Donc dans le cas présent, celui du pavillon RIF, pavillon français : ce sera le statut social français qui s'appliquera.

- Soit le pays hors Union européenne n'a pas signé de convention bilatérale de sécurité sociale avec la France - à ce moment là et c'est une des grandes nouveautés du RIF, le marin bénéficie des règles particulières qui ont été intégrées dans la loi RIF du 3 mai 2005 : le marin est assuré contre les risques que je vous indiquais tout à l'heure, maladie, accident du travail, maternité, invalidité, vieillesse. Cette protection sociale ne peut pas être inférieure aux critères ou aux standards définis par l'ITF, l'International Transport Federation. Vous voyez que ce sont essentiellement les critères du commerce que l'on transpose. Donc, si quelqu'un est ressortissant d'un pays sans convention bilatérale, il doit bénéficier a minima d'une

protection sociale qui ne sera pas inférieure à ces règles. Généralement, même dans ce cas là, l'employeur doit participer à 50 % au moins au financement du coût de cette protection sociale.

Après la réponse à la question : "quelles sont les personnes qui peuvent bénéficier de cette protection sociale ?" la question suivante est : comment peuvent-ils en bénéficier ?

Le principe de l'ENIM est simple. C'est celui qui s'applique évidemment pour les autres types de navires. Que les marins soient à la pêche, à la conchyliculture, ou au commerce, ils sont classés dans une grille catégorielle. Cette grille est ancienne. Elle est fondée sur un décret de 1952. Elle prend en compte tous les grades, du novice jusqu'au capitaine, en fonction de multiples critères. Actuellement cette grille est arrivée à un niveau tel de complexification, que nous cherchons à la simplifier. Ce que je souhaite, c'est que le monde de la plaisance professionnelle puisse s'insérer dans cette nouvelle réflexion, pour déterminer les niveaux qui correspondent à ses besoins. Nous cherchons évidemment à avoir le maximum de ressortissants. C'est bien cela, d'ailleurs, le sens de la loi RIF : c'est le développement du pavillon français.

Dans le classement catégoriel, les services sont enregistrés au jour le jour. Ces deux éléments conduisent à la détermination d'une assiette de cotisations sur laquelle nous appliquons des taux. On considérait jusqu'à présent que les taux qui s'appliquaient à la plaisance professionnelle hors RIF étaient dissuasifs, puisque le taux général - le taux classique - est de 35,65 % du salaire forfaitaire. L'élément fondamental est que les taux de cotisations de l'ENIM sont fondés sur les salaires forfaitaires qui sont sensiblement inférieurs aux salaires réels. Pour prendre en compte un certain nombre d'éléments, qui ne sont pas tous issus du monde de la plaisance professionnelle, comme par exemple le sort des bateaux qui étaient jusqu'à présent enregistrés au pavillon TAAF (terres australes et antarctiques françaises), nous avons fait publier un décret le 16 mai dernier qui institue un nouveau taux applicable aux navires de plaisance professionnelle sous pavillon RIF. Ce nouveau taux est de 11,60 % au lieu des 35,65. Vous voyez une diminution, une division par 3, des contributions patronales.

Peut-être que j'anticipe quelques questions... J'ai cru comprendre que sous pavillon britannique le taux de contributions patronales était de l'ordre 7 à 9 % du salaire réel. Il faut comparer ces 7 à 9 % britanniques aux 11,6 % français. Vous allez me dire que ces 11,6 % sont plus élevés. Je répondrai à cela que les taux français sont basés sur les salaires forfaitaires qui sont de moitié environ inférieurs aux salaires réels. Cela veut dire qu'en France on a en fait un taux de contribution patronale de l'ordre de 6 % des salaires réels, si l'on se fonde sur ce critère là.

Les cotisations personnelles sont inchangées, même dans le cadre de la crise de la pêche que nous connaissons actuellement. Même si, sur une période très limitée, le Président de la République a décidé l'exonération des cotisations salariales, ces cotisations seront rétablies à compter d'après-demain. Les cotisations salariales sont toutes les mêmes, quel que soit le secteur : 12,10 % du salaire forfaitaire, je répète 12,10 % du salaire forfaitaire.

Avant de céder la parole pour la séance de questions, deux mots de conclusion. Ce que je peux dire, c'est qu'évidemment, parmi les critères de choix pour passer un navire sous RIF, le critère du coût de la protection sociale est assez important. Ce qu'il faut voir aussi en arrière plan, c'est la solidité que représentent les avantages de cette protection sociale. Ce que je veux dire, c'est que dans le monde du commerce, un certain nombre de marins naviguent actuellement sous des pavillons français bis - certains voient ce que je veux dire - ces marins cherchent à revenir sous statut ENIM. Ils étaient par exemple sous pavillon français des îles du Pacifique. Ils cherchent maintenant à revenir sous pavillon RIF classique, avec le statut ENIM. Sans doute les jeunes marins ne se préoccupent-ils pas trop de leur protection sociale, mais plus le temps passe, plus ils y accordent de l'importance !

Voilà, très succinctement et très rapidement le point de la situation sociale. Je me prêterais bien volontiers au jeu de vos questions.



Vianney SEVAISTRE

Merci Michel, Marc FOULIARD, à toi la parole.



Présentation de Marc FOULIARD
Chef du bureau de la formation
et de l'emploi maritimes
Direction des Affaires Maritimes
Ministère de l' Ecologie, du Développement et de l' Aménagement
Durables

Mesdames, Messieurs, bonjour,

Le bureau de la formation et de l'emploi maritimes est chargé, pour résumer, de mettre en adéquation la formation et les certifications proposées avec les qualifications requises par le marché de l'emploi. Nous commencerons donc naturellement par parler d'emploi avant d'aborder les qualifications des équipages.

Cette présentation comprendra cinq brèves parties :

- L'emploi des marins professionnels du yachting ;
- Les contraintes réglementaires internationales ;
- Une présentation de la filière de formation mise en place en 2005 ;
- Les évolutions en cours qui devraient voir le jour dans les six mois à venir ;
- Les chantiers identifiés qu'il nous faut mener pour poursuivre nos travaux vers un système toujours perfectible, dans un souci d'amélioration permanente de la sécurité des personnes, de la préservation de l'environnement et des biens, tout en conservant les meilleures perspectives pour l'emploi des marins français.

Nous laisserons, je l'espère, une place suffisante pour les questions et le débat nécessaire afin d'identifier certaines autres problématiques déterminant les autres chantiers à envisager.

L'emploi des marins professionnels du yachting

La flotte des navires de plaisance présente dans le monde deux points importants de concentration : la Méditerranée et les Antilles. La France est donc particulièrement concernée par l'activité du yachting. Ces dernières années, le secteur a été marqué par une augmentation importante du nombre des grands yachts. La question des équipages de ces navires et de leurs qualifications a été mise en avant dès lors que ce marché a offert des opportunités en termes d'emploi.

Afin de répondre au marché de l'emploi engendré par l'activité professionnelle de la plaisance, les navigants français, en concurrence avec des marins d'autres nationalités, doivent posséder un niveau de compétences suffisant pour développer la confiance des opérateurs. Face à un marché de l'emploi ouvert, sur lequel d'autres étaient présents avant nous, cette vision est à privilégier. Seuls des équipages français hautement qualifiés peuvent prétendre occuper une part significative du marché de l'emploi.

Pourquoi ce créneau de l'emploi est-il si important ? En premier lieu parce qu'il ne faut négliger aucune niche d'emploi. Le plein emploi résulte d'une somme d'efforts où chaque élément est important. Des mesures générales sont bien entendu nécessaires. Il nous faut aussi tenir compte au quotidien de nombreux cas individuels qui nous sont soumis. Tout cela se déroule dans un environnement réglementaire international, européen et national en pleine évolution que nous ne sommes d'ailleurs pas les derniers à tenter de faire évoluer.

Mais plus encore que pour l'emploi direct, c'est pour l'emploi induit que nous travaillons. Un capitaine à bord d'un yacht français, par ses relations, fait vivre tout un monde qui est naturellement proche de ses habitudes et de sa culture. Ce capitaine, même s'il maîtrise presque obligatoirement la langue de Shakespeare, fera plus facilement appel aux services d'équipages français et d'opérateurs à terre parlant sa langue maternelle, dont les réseaux couvrent le littoral national.

Je tiens à rappeler chaque fois que j'en ai l'occasion que l'industrie maritime française ne vivra que s'il existe des marins français capables de comprendre le secteur et son évolution. Car ces marins, nous les retrouvons également dans tous les domaines de l'activité maritime à terre dans leur seconde carrière.

Les règles du marché qui prévalent sont internationales. Pour espérer s'y développer, nos équipages doivent présenter de solides compétences et une plus value par rapport à d'autres équipages. C'est la seule voie qui vaille et qui soit sûre. Il s'agit donc de former efficacement les marins du yachting professionnel à travers une organisation et une réglementation claire et adaptée.

Les contraintes réglementaires internationales

Nous évoluons dans un cadre réglementaire international qui fixe les contraintes.

Les navires de la flotte de plaisance peuvent schématiquement être classés en deux catégories : les yachts à usage privé et ceux à usage commercial bien que cette distinction ait des frontières parfois imprécises.

La convention internationale STCW, amendée en 1995, relative aux standards de formation et de certification des équipages de navires, à laquelle la plupart des Etats maritimes sont parties, exclut les premiers de son champ d'application. Les yachts à usage commercial, en revanche, doivent en appliquer les règles.

Il est cependant difficile d'appliquer intégralement les règles de la convention STCW au domaine du yachting. Cette convention a clairement été construite pour répondre aux exigences de qualification des équipages des navires de commerce. Et même dans ce domaine, elle présente des imperfections qui font l'objet de travaux d'amendements auxquels nous participons. Le prochain sous-comité STCW qui aura lieu à Londres du 3 au 7 mars prochain sera consacré principalement à cette évolution.

Nous sommes pour le moment confrontés à l'existence d'une convention internationale ratifiée que nous ne pouvons appliquer en l'état au yachting professionnel, sauf à faire usage d'un article particulier, l'article IX, qui permet, pour

des types particuliers de navires de mettre en place des règles équivalentes. Faute d'autres outils, c'est ce que nous avons donc fait à l'instar d'autres pays.

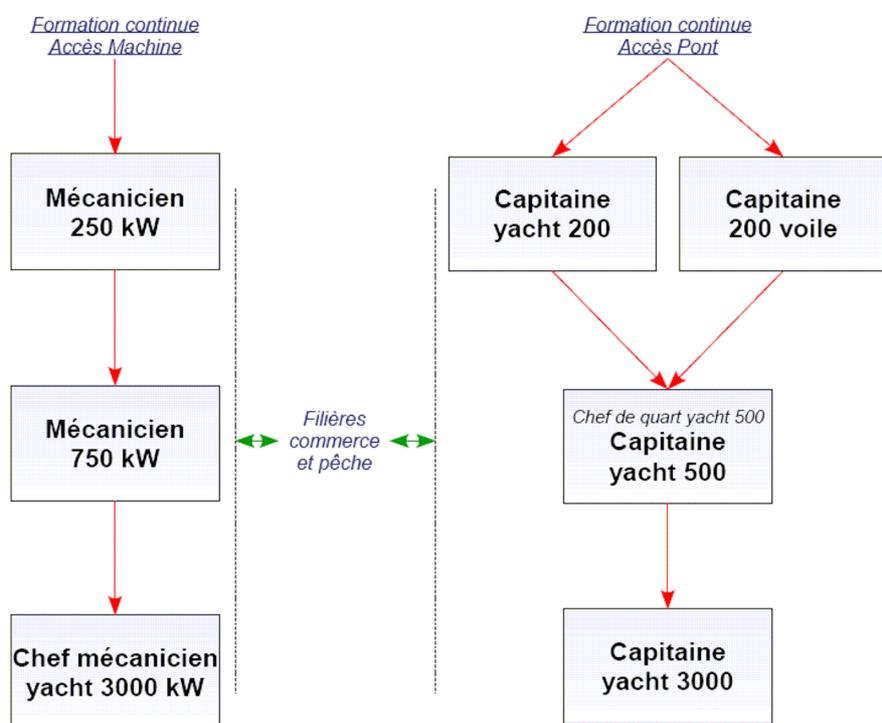
En 2005, par décret 2005-366, la France a créé une filière de formation et des brevets spécifiques. Ce projet a été mené à la demande des professionnels en réunissant des groupes de travail de manière à intégrer les paramètres spécifiques à ce secteur d'activité. Nous devons beaucoup à un ancien Secrétaire Général du Conseil supérieur de la navigation de plaisance et des sports nautiques, Jacques THOMAS. Je profite de l'occasion offerte pour le remercier ainsi que Jean-Marie LACARRIERE sans lesquels rien n'eut été possible. Leur profonde implication a été décisive et a permis les évolutions que nous connaissons aujourd'hui.

Arrêtons nous sur la filière de formation mise en place en 2005

Avant la création de cette filière du yachting professionnel, il fallait posséder des titres du commerce pour naviguer sur les navires de plaisance, ce qui n'était pas très adapté et posait de nombreux problèmes de gestion des titres et des équipages. La difficulté à faire reconnaître les brevets des équipages français par certaines autorités étrangères nous ont conduits à concevoir une filière spécifique.

Aujourd'hui, tout en intégrant les principes de promotion sociale et de perméabilité des secteurs maritimes, les brevets du yachting professionnel peuvent vivre en fonction des besoins de l'activité.

Nous allons maintenant faire une présentation rapide de cette filière.



Equipage – fonctions d'appui			
Fonction à bord	Titre minimal requis	Condition d'obtention	Remarques
Personnel AD SG. (agents du service général)	Certificat de formation de base à la sécurité (CFBS) et niveau V de formation	Formation	Ceci permet de recruter aisément des personnels venant de l'hôtellerie ou de la plaisance
Matelot de quart à la passerelle	TITRE STCW R II/4	DIVERSES	Le contenu du cours de CIN sera rénové. Actuellement par exemple CIN + CFBS et trois mois de navigation dans le service pont, pour un titre de matelot.
Mécanicien de quart à la machine	TITRE STCW R III/4	DIVERSES	
Officiers machine			
Fonction à bord	Titre minimal requis	Condition d'obtention	
Chef mécanicien sur des navires de puissance propulsive inférieure à 250 kW	Mécanicien 250 kW	Formation	Titres communs au commerce, à la pêche et au yachting professionnel. Le contenu de la formation au brevet de mécanicien 750 kW sera rénové.
Chef mécanicien sur des navires de puissance propulsive inférieure à 750 kW	Mécanicien 750 kW	Formation. 18 mois de navigation dont 6 mois à la machine	
Chef mécanicien sur des yachts de puissance propulsive inférieure à 3000 kW : - sur des navires de moins de 500 ; - ou sans limitation de jauge	Chef mécanicien yacht 3000 kW	Formation. 24 mois de navigation en qualité de chef mécanicien dont 12 mois au moins à bord de navires de plus de 750 kW.	Formation commune avec les formations du commerce et de la pêche. Organisation de la délivrance spécifique.

Officiers pont			
Fonction à bord	Titre minimal requis	Condition d'obtention	Remarques
Capitaine ou officier d'un navire de moins de 200 gt* à moins de 60 milles des côtes	Capitaine yacht 200	Formation. 12 mois de navigation.	Formation identique à celle des capitaines 200. Organisation de la délivrance spécifique.
Skipper d'un navire à voile de moins de 200 gt : - à moins de 200 milles des côtes ; - ou toutes distances	Capitaine 200 voile	Formation. 12 mois de navigation.	Après 12 autres mois de navigation en qualité de skipper capitaine sans limitation de distance.
Capitaine ou officier d'un navire de moins de 500 gt : - à moins de 200 milles des côtes ; - ou toutes distances.	Capitaine yacht 500	Formation. 12 mois de navigation en qualité d'officier.	Après douze autres mois de navigation effective dans le service pont en qualité d'officier breveté, postérieurement à l'obtention du brevet de capitaine yacht 500 limité à 200 milles des côtes dont six mois au moins en qualité de capitaine sur des navires de jauge brute supérieure à 100 : - capitaine sur des yachts de moins de 500 gt sans limitation de distance à la côte ; - second capitaine sur des yachts de moins de 3000 gt.
Capitaine d'un yacht de moins de 3000 gt	Capitaine yacht 3000	Formation. 36 mois d'officier breveté dont 12 mois au moins en qualité de capitaine sur des navires de jauge brute égale ou supérieure à 200 ou bien de chef de quart passerelle ou second capitaine sur des navires de jauge brute égale ou supérieure à 500.	

*gt : gross tonnage, unité de jauge

Ce système n'a que deux ans. Peu de dysfonctionnements ont été notés. Cependant, nous avons identifié des améliorations destinées à favoriser l'emploi des marins.

Certaines de ces améliorations sont en cours.

Validation des acquis de l'expérience :

Architecture du système

- x Se rapprocher d'un fonctionnement interministériel.
- x Mettre en place l'accompagnement des candidats.

Recevabilité

- x Ne plus mettre de verrou sur la navigation dans les 5 ans.
- x Mieux définir les critères de recevabilité.

Examens par les jurys

- x Déconcentrer les jurys.
- x Se rapprocher des jurys d'examen.

Promotion des métiers :

- x La filière de formation a été mise en ligne l'an passé à l'occasion du dernier salon nautique sur le site www.mer.equipement.gouv.fr
- x La filière de la plaisance professionnelle figure dans les cahiers ONISEP distribués dans les 12 000 lycées et collèges de France, au même niveau que le commerce, la pêche et les CM.
- x Nous travaillons actuellement sur le portail d'orientation vers les métiers de la mer dans le cadre du projet européen EQUAL.

Réforme des contenus de formation de BEPM qui conduira à une réforme des contenus des formations de capitaine yacht 200 et de mécanicien 750 kW. Ce projet est en cours de réorientation de manière à intégrer l'évolution des formations secondaires vers des baccalauréats professionnels en 3 ans, suivant en cela les ministères de l'Education Nationale et de l'Agriculture.

Délivrance de titres sécurisés

Une nouvelle application informatique est en cours d'élaboration afin de délivrer des titres sécurisés et d'améliorer les procédures de délivrance.

Décompte des périodes de navigation

La note du 15 décembre 2005 a assoupli les conditions de prise en compte des périodes de navigation. L'amélioration a été considérable. Ce n'est toutefois pas suffisant. Les durées exigées sont parfois trop longues. Nous devons assouplir les critères de prise en compte. Le décompte forfaitaire des périodes de navigation pourrait être un élément de réponse. Un travail à ce sujet est en cours.

Rapprochements interministériels

Des travaux sont en cours avec d'autres services administratifs pour assurer la cohérence des actions des différents départements ministériels. Avec la Défense Nationale, des tableaux d'équivalence des brevets vont être édités. Une première instruction va être mise à la signature concernant la délivrance de titres machine jusqu'au brevet de chef mécanicien 3000 kW. Nul doute que certains de ces marins ont vocation à intervenir dans le domaine du yachting professionnel. Des rapprochements sont également en cours avec le ministère de la santé, de la

jeunesse et des sports afin d'harmoniser les exigences de chaque administration face à des métiers qui demandent parfois des compétences analogues.

D'autres chantiers sont à mener

- x La conduite des annexes de yachts pose un véritable problème de responsabilité du capitaine. Il est souvent le seul à bord autorisé à les utiliser.
- x Les négociations avec le MCA devront être poursuivies de manière à faire évoluer nos titres respectifs vers un standard commun qui permettra peut-être dans l'avenir d'ajouter un chapitre particulier au yachting professionnel à la convention STCW. Avec le MCA, nous avons déjà exploré cette piste en groupe de travail à Bruxelles. Cependant, l'inscription de brevets spécifiques au yachting dans la convention reste un pari aléatoire car peu d'Etats au sein de l'UE souhaitent cette évolution.
- x Rendre les formations effectivement modulaires, notamment sur la côte méditerranéenne, de manière à ce que les candidats puissent se former en inter-saison sur plusieurs années.
- x Le secteur doit mettre en place un observatoire de l'emploi, des métiers et des qualifications. Conformément à la loi de 2004 relative à la formation professionnelle tout au long de la vie, cette structure doit être portée par la profession. Faute de cet outil, il est difficile d'établir des prévisions en matière de qualifications et de besoins d'équipages. Dans cette même perspective, nous suivons avec intérêt les travaux de mise en place d'une base de données STCW européenne des marins.

Le milieu de la plaisance professionnelle s'avère être un milieu dynamique, apportant de nombreuses idées nouvelles qui ont un impact dans les autres secteurs. L'image portée par ce secteur a nettement évolué ces dernières années. La perméabilité, c'est-à-dire la possibilité de mobilité des professionnels d'un secteur à l'autre, est effective entre les filières de la plaisance professionnelle, du commerce et de la pêche. Elle a montré que les marins de ces trois secteurs avaient des compétences de même niveau.

Il convient de poursuivre le travail accompli de manière à saisir au mieux les opportunités d'emplois offertes par ce secteur en plein développement. Pour cela nous continuerons les chantiers nécessaires pour mettre en adéquation l'emploi et la formation en concertation avec la profession.



Vianney SEVAISTRE

Merci beaucoup, je vous propose de consacrer dix minutes aux questions sur les sujets abordés par Michel LE BOLLOC'H et par Marc FOULIARD. Je serai reconnaissant de vous présenter puis de poser votre question. Merci.

Questions/Réponses

Samuel DELAUNAY, armateur d'un NUC

Effectivement le RIF peut paraître attractif en terme de réduction des cotisations patronales. Dans le statut général, les 30 premiers jours de couverture des prestations pour des marins qui ont été l'objet d'accidents survenus au cours de la navigation, ne sont pas pris en charge par l'ENIM. Donc nous souscrivons une assurance qui s'élève à 5 % des bases forfaitaires déclarées. Est-ce que la situation sera la même dans le cadre du RIF ? Est-ce qu'en droit comparé, cette situation est la même sous d'autres pavillons pour les 30 premiers jours ? parce que ce surcoût n'est pas négligeable.

Michel LE BOLLOC'H

Vous avez tout à fait raison. C'est le fameux article 79 du code du travail maritime. C'est une règle du code du travail maritime qui ne relève donc pas spécifiquement du code de la sécurité sociale des marins, mais cela a évolué et est susceptible d'évoluer encore.

Mais attendez la suite ! Vous savez que cette obligation de prise en charge du marin accidenté ou malade professionnellement, était - il y a encore relativement peu de temps - de 4 mois. L'obligation était de 4 mois ! Elle est descendue récemment à un mois mais pour autant votre préoccupation n'est pas propre au monde de la plaisance. Il y a un certain nombre d'armements au commerce intéressés - je salue le Directeur des Affaires Sociales d'Armateurs de France qui vient d'arriver et qui connaît bien ce sujet. C'est une question qui est pendante actuellement et qui est aussi traitée dans le cadre de la crise de la pêche.

C'est une charge que vous me dites estimer à 5 % des salaires forfaitaires déclarés. Soit. Cependant, il convient d'admettre d'un autre côté qu'il n'y a aucune cotisation propre à ce risque accident du travail. Or, sous pavillon étranger, je suis persuadé qu'il faut aussi payer cette charge.

J'allais ajouter, si demain nous gommions cet article 79 qui est une spécificité du régime - et encore une fois je le dis ici comme je le dis bien souvent ailleurs - si nous gommions toutes les spécificités de ce régime spécial qui offre peut-être quelques inconvénients, mais qui offre je crois aussi beaucoup d'avantages, nous n'aurons plus de régime spécial : nous irons vers le régime général. Si c'est un régime général, d'une part le taux de contributions patronales ne sera certainement pas celui que je vous ai indiqué tout à l'heure, ce sera le lot commun, qui sera bien plus élevé. Il sera fondé sur les salaires réels et non pas sur les salaires forfaitaires. Et effectivement d'autre part ce risque, qui est assumé et qui coûte cher, sera couvert par une autre taxe. Il y aura forcément une taxe. C'est le cas dans toutes les professions pour couvrir le risque accident. Ce risque accident suppose une cotisation particulière également dans d'autres pays. Alors, voyez, les conséquences d'un tel gommage sont à mesurer.

Il y a aussi un effet qui me semble bénéfique. Je rejoins en cela le premier exposé. Si effectivement cela coûte cher, un accident coûte cher, toujours trop cher. D'un autre côté posons-nous la question, est-ce que ce n'est pas un facteur pour faire évoluer la sécurité ? C'est à dire n'est-ce pas l'intérêt de l'armateur de veiller à faire

en sorte que la sécurité soit autant que possible respectée, de faire en sorte qu'il n'y ait pas d'accident du travail ? Par ailleurs, nous n'avons pas parlé de tout ce qui peut s'appliquer : il faudra à un moment ou à un autre que des documents uniques de prévention soient rédigés pour les bateaux professionnels comme pour les autres navires.

Je sais que cette question-là suscite des discussions, même au commerce, même si d'une façon générale on cherche à s'exonérer de toute charge. Certains armateurs disent que les documents uniques de prévention sont tout à fait propices à une bonne évolution de la sécurité, car les armateurs peuvent préférer payer pour avoir une politique de sécurité propre à l'entreprise et ainsi éviter de payer pour les autres. Payer pour les autres, ce serait le cas s'il y avait une taxe qui serait évidemment répartie uniformément à l'égard de tout le monde.

Donc, c'est une problématique. Vous avez raison, mais actuellement ma philosophie est de dire "ne gommons pas cette spécificité qui a quelques avantages".

Personne non identifiée. Début de question non enregistrée.

Pourquoi ne pas fixer des taux différents pour le commerce, la pêche et la plaisance ? La section plaisance professionnelle est nettement moins accidentogène que la pêche par exemple...

Michel LE BOLLOC'H

Je ne suis pas persuadé que, si nous arrivions à fixer un taux ou une cotisation pour les accidents, nous serions susceptibles de faire une distinction aussi fine que celle que vous évoquez à juste titre. Il y aurait peut-être un taux global pour les accidents. Or, vous le savez, le taux global moyen d'accidents du travail est de l'ordre de 4 % au régime général, il est de l'ordre de 10-11 % pour l'ensemble du maritime. Il est de 14 % effectivement à la pêche. Je ne sais pas si la pêche n'entraînerait pas une augmentation du taux général du risque, et que ce taux serait celui du régime social des marins. Donc, vous avez raison, c'est sans aucun doute une question. Cependant j'appelle votre attention sur le fait qu'il y a un calcul à faire entre l'application de cet article 79 et ce qui pourrait se substituer à son éventuelle suppression.

Pascal HUC

Je souhaiterais intervenir pour compléter la réponse de Monsieur le Directeur. Je n'ai pas eu entre les mains les contrats britanniques que vous utilisez pour vos marins de la plaisance professionnelle. Il y a quelques années j'avais eu en mains des contrats standards britanniques. Je souhaite rappeler que les contrats standards britanniques prévoient la prise en charge pendant 4 mois.

Une question plus générale : pouvez-vous nous dire comment s'équilibre le régime ?

Michel LE BOLLOC'H

Sur un plan budgétaire, c'est assez simple. Le budget de l'établissement, de l'ENIM, est de l'ordre de 1 milliard 600 millions d'euros.

Les cotisations, si je prends en compte les exonérations qui s'appliquent depuis des années, et les contributions ne représentent que moins de 200 millions. Cela veut dire qu'il faut que je trouve 1 milliard 400 millions.

Je ne vais pas à la sortie tendre mon chapeau... Evidemment la solidarité nationale joue pour beaucoup, aux environs de 800 millions d'euros. Les compensations démographiques - je vous passe les détails - jouent sur un certain nombre de points pour arriver effectivement à équilibrer nos recettes. Voilà pour les recettes.

Pour les dépenses, c'est un chiffre simple, c'est un peu plus de 120 millions d'euros par mois.

Sur ce 1 milliard 600 millions d'euros de dépenses, le fonctionnement représente moins de 2 % du budget. C'est pour cela, en partie, que ce régime est sauvegardé, parce qu'on sait très bien - vous allez me dire que mes chevilles vont gonfler - que depuis longtemps l'Etablissement est bien géré.

Francis JACQUEY de la société Planète Mer Service à Marseille

Bonjour, je suis armateur dans ce que je vais appeler la petite plaisance. Je voudrais poser encore une question à Monsieur LE BOLLOCH au sujet du délai de carence. On est également obligé de prendre en charge le salaire pour les 30 jours qui suivent. L'assurance nous revient donc très cher, parce que nous passons parfois des contrats à la journée. Nous avons eu récemment le cas suivant : une personne est enrôlée pour une semaine et a malheureusement un accident, la facture s'est élevée à plus de 30 000 euros. Nous étions assurés, mais partiellement. Bien sûr cela nous a coûté très cher. Pour des petits armateurs ce n'est pas viable. Nous avons eu un seul accident comme celui-là en 10 ans, mais nous ne pouvons pas en avoir un autre. Nous ne pouvons pas nous le permettre, sinon nous mettrons la clé sous le paillason : cela conduit beaucoup de gens à travailler au noir parce que nous sommes pratiquement le seul armateur à la petite plaisance en France.

Michel LE BOLLOCH

Oui Monsieur, je ne vais pas répéter les arguments que j'ai tenté de développer tout à l'heure. Cela mérite réflexion. Nous savons très bien - et vous le voyez bien quand vous le vivez personnellement - ce que coûte effectivement la prise en charge d'un accident du travail.

Cependant, il y a peut-être une solution. Je ne sais pas si vous l'utilisez. J'ai oublié de dire tout à l'heure qu'il y avait une exonération possible dans l'application de l'article 79 lorsque le propriétaire est embarqué.

Cette exonération est beaucoup utilisée à la pêche, même sur les bateaux de plus de 12 mètres. Dès lors que le propriétaire est embarqué, il est exonéré de l'application de l'article 79.

Je ne sais pas si cette disposition vous est applicable, car vous travaillez dans le cadre d'une société et que nous avons souvent cherché à privilégier ce mode de fonctionnement. Si je vous dis cela, c'est parce que vous me dites *petite plaisance*. Or on peut considérer que, souvent dans la *petite plaisance*, le propriétaire est lui-même membre de l'équipage, qu'il est embarqué, et qu'il ne l'est pas forcément comme patron. S'il est embarqué, à mon avis, il peut bénéficier de cette exonération. C'est un point à creuser.

Francis JACQUEY de la société Planète Mer Service à Marseille

En dix ans, nous avons passé 1230 contrats, des contrats d'engagement maritime, soit un tous les trois jours à peu près. Ce sont rarement des accompagnements. Nous mettons des skippers ou des équipages à bord de bateaux de plaisance qui sont en livret orange. Ce sont rarement des accompagnements de clients qui ont

loué le bateau, mais plus simplement des convoys. Donc, nous n'avons aucune chance d'être exemptés ...

Vianney SEVAISTRE

Vous avez posé une autre question Monsieur JACQUEY, que vous m'avez faite parvenir. Pouvez-vous la reposer maintenant, s'il vous plaît ?

Francis JACQUEY de la société Planète Mer Service à Marseille

J'ai eu une partie de la réponse lors des discussions qui ont précédé la table ronde. Je continue à travailler ce sujet avec mon correspondant.

Philippe CLAIS

Nous embarquons des gens qui restent à la plaisance pour deux ans ou trois ans. Actuellement, nous avons un roulement important. Il est à souhaiter que ce personnel reste chez nous. Quand ce personnel navigant est embarqué depuis un mois ou deux et tombe malade, l'armateur a à supporter ces maladies pendant 1 mois. Je pense qu'il faudrait que les médecins des gens de mer passent des visites qui soient plus ciblées sur l'aptitude aux métiers maritimes. Ces gens, qui viennent de terre, ne sont pas habitués au milieu maritime. Ils tombent malades rapidement. J'ai eu un cas sur un bateau dernièrement. Dans le mois qui a suivi son embarquement, la personne est tombée malade. Elle a eu le mal de mer, un mal de mer de chien. L'armateur a eu à la supporter pendant un mois et vous avez eu à la supporter pendant 4 mois. Je ne sais pas si actuellement elle n'est pas encore supportée, il faudrait voir à Marseille.

Michel LE BOLLOC'H

Oui merci, c'est un problème. Je ne vais certainement pas me défausser. Je veux préciser les choses car il y a une grande confusion dans ce domaine.

Il y a effectivement plusieurs catégories de médecins. Je gère personnellement des médecins qui exercent un métier de "contrôleur de sécurité sociale".

Il y a par ailleurs les médecins du service de santé des gens de mer qui dépendent de la Direction des Affaires Maritimes. Ils ont une double casquette, une double qualification. S'ils ont perdu la compétence de médecine de contrôle, ils sont à la fois médecin d'aptitude et médecin du travail. Ils ont cette double compétence. C'est un point important, parce que vous retrouvez - et l'ENIM retrouve aussi - les conséquences d'une décision du médecin des gens de mer. J'entends de-ci de-là nombre d'armateurs me dirent *"Je ne comprend pas, ce marin là me paraît inapte... J'ai personnellement quelques doutes et le médecin le déclare apte"*. L'aptitude est déclarée quelquefois pour des aspects sociaux. Le cas inverse se produit aussi. Je l'entends du côté des armateurs. Des gens constatent qu'un marin est déclaré apte, mais considèrent qu'il ne l'est pas tellement... Nous travaillons cette question de l'aptitude avec le service de santé des gens de mer. Effectivement, c'est une vraie préoccupation, mais ce sujet relève de ce service et exclusivement de ce service.

Vianney SEVAISTRE

Je pose la question, est-ce qu'il y a un moyen de faire appel d'une décision médicale comme celle-ci ? Ernest CORNACCHIA, avez-vous la réponse ? Si l'armateur a un doute, est-ce qu'il peut faire appel de la décision du médecin ? On note cette question. C'est un sujet que l'on connaît dans d'autres endroits.

Michel LE BOLLOC'H

A mon avis, en terme d'aptitude, c'est le médecin qui décide en son âme et conscience. Il y a évidemment des possibilités de recours, mais - très honnêtement - je constate que les résultats sont très aléatoires.

En revanche, ce qui est fait au niveau de certains armements au commerce - Guy SULPICE serait peut-être mieux placé pour en parler - est intéressant. La plaisance pourrait s'en inspirer. Certains armements, un peu connus pour cela, se sont organisés pour faire appel à des cabinets de médecins privés qui viennent jouer ce rôle de contrôleur au titre de l'armement, ne serait-ce que pour vérifier si les conditions prévues dans l'arrêt de travail sont bien remplies. Pour certains armements, si certains termes de l'arrêt de travail ne sont pas respectés, cela va jusqu'à des sanctions de rétention sur le salaire, jusqu'à des remises en cause de la prise en charge. Cela est tout à fait logique.

Vianney SEVAISTRE

Philippe CLAIS a omis de dire qu'il avait déjà quelques navires, sous pavillon RIF.

Nous allons prendre les deux dernières questions. Je termine sur les procédures d'appel en matière d'aptitude médicale. Je sais qu'un marin qui se voit refuser une aptitude par le médecin des gens de mer peut faire appel de la décision, donc je ne comprendrai pas que dans l'autre sens l'appel ne fonctionne pas.

Jean-Sylvain CLECH, capitaine de yacht

Je voudrais revenir sur le contenu de l'intervention de Monsieur FOULIARD. Cela concerne les formations. Dans notre activité nous sommes confrontés actuellement à une certaine pénurie de chef mécanicien. Cela devient réellement un problème, aussi bien pour les sociétés de gestion qui ont en charge le recrutement de l'équipage, que pour les capitaines qui constituent leur équipage quand ils sont en poste.

Je souhaite vous demander, si dans le cadre des formations RIF concernant la grande plaisance, des passerelles de communication peuvent être mises en place avec les écoles de formation.

Comme tout capitaine français j'ai eu moi même à renouveler certains modules STCW. Je l'ai fait dans des écoles maritimes, dont celle de Concarneau. J'y ai suivi les cours et passé les examens avec des gens qui se destinaient pour beaucoup à la pêche, mais aussi à la marine marchande. J'ai pu remarquer, étant alors le seul représentant de la grande plaisance, qu'il règne une ignorance terrible sur les métiers de la grande plaisance dans les écoles de formation maritime.

Je pense que la grande plaisance est un bassin d'emplois. Un bon chef mécanicien qui a travaillé quelques années à la pêche sur du 750, peut - je pense - avec une formation courte et une certaine confirmation ou validation de ses compétences, avoir un 3000. Nous, les capitaines et les sociétés d'exploitation de navires aurions alors beaucoup moins de problèmes pour mettre des gens compétents dans nos machines. Merci.

Marc FOULIARD

Vous avez parlé de la pêche, des mécaniciens à la pêche. Le problème est, qu'à la pêche, ils ont le même souci. Ils manquent de mécaniciens. En conséquence, pour aller puiser des mécaniciens dans le domaine de la pêche, cela ne va pas être facile.

Jean-Sylvain CLECH

Désolé, mais je prêche pour ma paroisse.

Marc FOULIARD

Oui, Je comprends bien. Est-ce que les titres que je vous ai montrés tout à l'heure sur le schéma (je suis passé un peu rapidement, j'en suis désolé), les titres de mécanicien 250 kW- 750 kW et 3000 kW sont communs avec ceux du commerce et la pêche ?

Il y a une différence. Parce que, si la formation est identique, l'organisation de la délivrance est adaptée à chaque secteur. On ne peut pas adapter l'organisation du commerce à la plaisance, mais globalement il est facile de passer d'un secteur à l'autre. Cela est déjà une première réponse.

Ensuite, et c'est la deuxième réponse, nous terminons des travaux avec la Marine Nationale sur l'équivalence des brevets *Marine Nationale* pour que leurs marins puissent venir naviguer à la pêche, au commerce et à la plaisance en particulier. Nous avons là des marins de grande valeur que nous ignorions jusqu'à présent. Ce n'est plus le cas. Ces marins vont obtenir des titres *marine marchande* sous réserve de répondre à quelques conditions, notamment de suivre quelques formations complémentaires qui sont justifiées par le fait que ces marins n'ont pas la même approche du métier.

Des marins de la Marine Nationale, de grande valeur, travaillent déjà à la pêche. On va faciliter les passerelles. Ils sont 55 000 dans la Marine Nationale. On peut espérer en récupérer quelques uns même, s'ils ne naviguent pas tous. Cela fait partie des mesures qu'on met en place.

Une autre mesure consiste à attirer les gens, via la publicité. Il s'agit de faire de la promotion des métiers - j'en ai parlée tout à l'heure - via un *portail d'orientation vers les métiers de la mer*. Le but est de toucher le maximum de personnes dans les collèges et lycées. Nous l'avons fait pour les 12 000 établissements français cette année avec les cahiers de l'ONISEP. Nous recommencerons. Ce portail d'orientation va être ouvert en prenant en compte la plaisance. La plaisance professionnelle est prise en compte au même titre que les autres filières. Elle fait partie de nos préoccupations. Nous savons bien qu'en matière de mécaniciens, nous manquons de monde dans tous les secteurs.

En résumé, nous essayons d'attirer du monde et nous essayons d'établir des passerelles.



Vianney SEVAISTRE

Nous allons passer la parole à Pascal HUC, le chef du Guichet Unique, qui a le difficile rôle de parler juste avant la conclusion.



Présentation de Pascal HUC

Chef du Guichet Unique

Ministère de l'Ecologie, du Développement et de l'Aménagement Durables

Bonsoir.

Je vais tenter d'être bref et de récapituler tout ce que les intervenants précédents ont dit et, surtout, de vous présenter le Guichet Unique ainsi que son rôle.

Le Registre International Français (RIF) a été créé par une loi de 2005. Peuvent être immatriculés au RIF les navires armés à la plaisance professionnelle de plus de 24 mètres hors tout. Je pense que maintenant il est bien clair pour tout le monde que *24 mètres hors tout* signifient *24 mètres de longueur de coque* et non pas 24 mètres hors tout au sens où les marins l'entendent généralement. Sont exclus du bénéfice de cette loi les navires exploités exclusivement au cabotage national, comme Monsieur HAVARD l'a exposé. Cela veut donc dire qu'ils doivent naviguer à l'occasion ailleurs que dans des eaux françaises.

Un décret a déterminé le port d'immatriculation ainsi que les modalités conjointes de francisation et d'immatriculation. *Afin de vous donner une idée de la qualité des navires qui sont actuellement inscrits au RIF, j'ai interposé entre chaque diapo une photo de ces navires. Celui que vous voyez sur l'écran est le plus gros motor yacht de la flotte.* Le décret en question a été pris en 2006 et a fixé comme port d'immatriculation Marseille. Le port d'attache, quant à lui, est librement déterminé par l'armateur.

Dans la circulaire en préparation, il y a un rappel de vocabulaire. Quand nous avons commencé à préparer cette circulaire, il est apparu qu'un certain nombre de définitions méritait d'être rappelées, car une grande confusion régnait entre les notions de port d'attache, de port d'immatriculation et de port principal d'exploitation.

Ceci ne constitue toutefois pas un problème, toutes les demandes étant traitées par le Guichet Unique. Le port d'immatriculation des navires immatriculés au RIF est Marseille, conformément aux termes du décret.

Ainsi que le spécifie l'article 2 de ce même décret, le Guichet Unique est chargé de recueillir et de gérer l'ensemble des demandes d'immatriculation et de francisation des navires. Le Guichet Unique procède également aux sorties de flotte et aux mutations de propriété. Les mutations de propriété à l'intérieur du registre sont nombreuses, car les armateurs de navires de commerce en sont friands.

Mes collaborateurs et moi-même faisons le maximum pour faciliter la vie des professionnels, et pour prendre en compte toutes leurs demandes. A ce jour, pour les 253 navires actifs au registre, la date de demande d'immatriculation et de francisation exprimée par l'armateur a toujours été respectée. Bien entendu... et je

m'adresse à quelqu'un en particulier dans la salle... à condition de respecter un délai raisonnable dans la préparation du dossier.

Le Guichet Unique assure la promotion du registre et l'information des usagers. Nous sommes le point d'entrée unique et pour toute demande, il suffit de s'adresser au Guichet Unique. Le Guichet Unique redistribue si besoin est au bureau ou à l'administration compétente les demandes qui les concernent. Je profite de l'occasion qui m'est donnée pour saluer aujourd'hui l'ensemble des administrations qui sont ici présentes. Je prends l'exemple de l'ANFR⁵, qui ne doit pas être oubliée. Elle est citée dans la circulaire et est ici représentée. Si vous avez des questions à adresser à cet organisme, vous pouvez profiter de la présence de leurs représentants dans la salle.

Les demandes de francisation et d'immatriculation, les demandes de sorties de flotte ainsi que les demandes de mutation de propriété font chacune l'objet d'un formulaire unique. Sur la page suivante qui vous est projetée - je suis désolé car c'est parfaitement illisible - vous avez la copie de la page d'accueil du site du RIF sur laquelle figure un paragraphe "*formulaire*". Dans ce paragraphe, vous pouvez charger l'ensemble des formulaires concernant la totalité des opérations réalisables à l'intérieur du Registre International Français.

Par ailleurs, dans le paragraphe "*qu'est-ce que le RIF*" figure un paragraphe "*réglementation*" dans lequel vous trouverez la totalité de la réglementation applicable au RIF.

Le Guichet Unique procède à la francisation et à l'immatriculation. Le Guichet Unique procède également à l'étude et au visa des décisions d'effectif. Ainsi que Monsieur MERIT l'a rappelé tout à l'heure, la réglementation française n'a pas prévu de grille de détermination des effectifs. Les effectifs sont toujours étudiés au cas par cas, navire par navire, et selon les conditions d'exploitation du navire. Pour la fiche d'effectif, je vous rappelle que, selon les critères de la loi RIF, l'équipage doit être composé au minimum de 25 % d'européens, dont un capitaine et un suppléant français. Le reste de l'équipage est calculé sur le nombre de membres d'équipage fixé par le minimum *safe manning document*, pouvant être ressortissants de pays autres que ceux de l'Union européenne.

Pour mémoire, les autres services avec lesquels les armateurs sont appelés à être en contact et sur lesquels le Guichet Unique renvoie les armateurs ou les représentants des armateurs dès que le contact est pris, sont :

- le service de la jauge. La circulaire, qui ne tardera pas à sortir, précise avec quels services de la jauge, l'armateur sera en contact.
- comme pour toutes les autres opérations, y compris celles conduites avec l'ANFR ou avec le centre de sécurité des navires, les opérations de mesurage du navire sont gratuites. Le travail des intervenants de l'Etat français est gratuit. La seule opération qui reste à la charge de l'armateur est l'éventuel déplacement des techniciens - leur travail ne l'est pas, contrairement à la plupart des autres registres.
- Monsieur MERIT en a déjà parlé. L'ANFR, l'Agence Nationale des Fréquences Radio, qui s'assure de la conformité de votre installation radio, ne doit pas être oubliée.

5 Agence Nationale des Fréquences.

* Conseil supérieur de la navigation de plaisance et des sports nautiques *
RIF et Plaisance Professionnelle - Actes - Table Ronde du 30 janvier 2008

- le "quartier", tel qu'on l'appelle entre nous, ou service des Affaires Maritimes est choisi librement par l'armateur. En général l'armateur choisit le plus proche de son siège ou du port de l'exploitation du navire. Le service des Affaires Maritimes de contact est le service avec lequel l'armateur traite de toutes les opérations relatives au rôle, au visa de reconnaissance, à l'ouverture de rôle, à la fermeture de rôle, à la déclaration de maladie, aux blessures, aux déclarations d'embarquement, de débarquement, de congés et, ceci est très important pour nous ici, au visa de reconnaissance des brevets des officiers étrangers. Je vous rappelle que, comme pour toutes les autres opérations, la délivrance des visas de reconnaissance des brevets des officiers étrangers est gratuite.

Ainsi, chaque procédure fait l'objet d'un formulaire, disponible sur internet. Il convient que tout armateur ayant l'intention d'armer un navire au RIF nous avertisse. Nous saisissons alors les autres services, parties prenantes dans le développement de la procédure.

Comme je le disais, nous n'avons jamais manqué la date de livraison et de francisation d'un navire. Nous sommes à votre entière disposition pour convenir d'un jour et d'une heure en vue de la rédaction des documents, dès la réception du procès-verbal de livraison et du certificat de radiation du pavillon antérieur s'il s'agit d'un navire étranger.

Voici un exemple de demande de francisation d'un navire sous Registre International Français. Vous voyez que le document est très simple, il est recto verso, et sur le verso il y a la liste de toutes les pièces à joindre. (...) Non, très simple, Monsieur le Sénateur, très simple, nous avons beaucoup élagué. Nous nous en sommes tenus au strict nécessaire.

Ceci étant dit, les délais sont extrêmement variables. Pourquoi ? Parce que, comme Monsieur MERIT le disait, une directive européenne et une convention internationale prévoient l'émission de titres temporaires français au vu des titres de l'Etat du pavillon d'origine. La difficulté provient du fait qu'à l'occasion du passage sous RIF, en particulier pour les navires de grande plaisance, l'armateur procède en général à un changement de régime, par exemple de plaisance privée à plaisance professionnelle. Cela entraîne fatalement des délais. Il convient de s'y prendre à temps. Les délais sont également variables en fonction de la qualité du dossier fourni : plus le dossier fourni est complet, plus les délais sont courts.

Voilà un autre navire, petit, mais puissant et rapide, 25 mètres, 3000 KW.

Concernant les frais, et bien, c'est très simple : il n'y en a pas. Donc ce n'est pas cher. Les seuls frais possibles, mais à la convenance de l'armateur, apparaissent dans le cas où l'armateur souhaite prendre une hypothèque. Dans ce cas, les textes réglementaires en vigueur prévoient que le conservateur des hypothèques perçoit en une seule fois, j'insiste, un montant de 0,5 ‰ du montant de l'hypothèque inscrite. Je précise et j'insiste sur "*en une seule fois*" parce que de nombreux registres étrangers ont prévu la perception annuelle d'un droit de renouvellement de l'hypothèque, ou la perception annuelle d'un droit de renouvellement de la lettre de pavillon. Je tiens à le rappeler, la France ne pratique pas ce genre de facturation. Et

comme je l'ai déjà dit, restent à la charge de l'armateur les éventuels frais de déplacement des inspecteurs de la sécurité et de la jauge.

Je termine en quelques mots, afin que vous posiez les questions que vous n'avez pas encore eu le temps de poser, sur les avantages du RIF.

Le RIF présente des avantages pour l'armateur et pour le marin. Je ne les ai pas spécialement triés, mais l'un des avantages le plus évident est l'exonération d'impôts sur le revenu des marins résidant en France et embarqués plus de 183 jours par an au RIF. En clair, cela revient à une augmentation de salaire significative.

Je donne un autre avantage : l'administration française est présente sur tout le littoral, je tiens à le rappeler, DOM TOM compris. Comme de nombreux intervenants l'ont dit, une bonne partie de la navigation de plaisance professionnelle se pratique dans les Caraïbes, où nous sommes très présents. Une application du droit maritime, déjà bien compliqué, en droit français connu, reconnu et pratiqué par tous les intervenants depuis longtemps, est un gage de sécurité.

Les charges patronales à l'ENIM sont réduites, ainsi que l'a expliqué Monsieur le Directeur. J'insiste lourdement sur ce point. Faites des comparatifs entre les pavillons. Regardez l'assurance complémentaire pour la prise en charge de l'article 79. Vous constaterez que dans les contrats marine marchande britannique, - j'ai demandé ceux concernant la grande plaisance, mais on ne m'en a malheureusement jamais communiqués - mais les contrats *commerce* britanniques sont très clairs : ils prévoient 4 mois de prise en charge. J'aimerais donc savoir combien coûte la prime d'assurance dans ce cas.

Les avantages fiscaux ont déjà été développés pour ces navires de plaisance professionnelle, qui sont assimilés en tout point par l'administration des Douanes à des navires de commerce.

Je vous remercie de votre attention, et si Monsieur SEVAISTRE veut bien mettre ma dernière image... Merci et je tiens à remercier les armateurs qui m'ont autorisé à faire figurer leur bateau dans ce diaporama.



Vianney SEVAISTRE

Merci beaucoup Pascal. Une question : combien y a-t-il aujourd'hui de navires inscrits au RIF ? Avant de vous repasser la parole, j'ai une communication à faire. Je voudrais qu'à l'issue de cette table ronde Bob ESCOFFIER et Jean-Charles SMITH restent présents pour rencontrer Marie-Hélène ROLLAND-DELOFFRE, dans la continuité de ce qu'a dit le Directeur de l'ENIM il y a quelques instants.

Mesdames, Messieurs, posez vos questions. Nous allons essayer de respecter le timing sachant que Monsieur le Sénateur, la parole vous sera confiée à partir de 17 heures 30. Nous sommes capables de respecter le timing Monsieur le Sénateur.

Questions/Réponses

Guy SALLENAVE

En principe je représente la Fédération Française de Voile, mais en l'occurrence c'est plutôt mon passé professionnel qui m'amène à poser cette question. On a eu un exposé fort intéressant sur le fiscal, le technique, l'administratif. Ma question... est un peu politique. Au fond elle s'adresse par anticipation à Monsieur le Sénateur. Elle part d'un constat : le RIF plaisance c'est très bien, mais le RIF a été - vous le savez évidemment mieux que moi - instauré pour essayer de favoriser notre marine marchande, notre marine de commerce. Le constat que je fais pour l'instant - *car j'ai cru entendre tout à l'heure dans vos propos qu'il y avait de l'ordre de 250 bateaux qui avaient pris le pavillon, pour des dispositions qui remontent à 2005* - est que je ne veux pas dire que c'est un échec, mais je pense qu'il reste beaucoup à faire.

Pascal HUC

Alors, si vous le permettez, je vais répondre, parce que je me sens personnellement attaqué.

Guy SALLENAVE

Non, attendez, je m'excuse. Je vais en terminer. Je ne vous ai pas du tout attaqué. Je n'ai attaqué personne. Je répète : c'est un constat. Je me trompe peut-être sur le nombre de navires qui ont effectivement pris le pavillon et dont probablement beaucoup sont des basculements du TAAF vers le RIF. Je constate, c'est pour cela que j'ai posé ma question - elle est un peu politique et j'espère que je ne vais choquer personne - qu'il y a une disposition, utilisée par nos syndicats de navigants, qui a conduit à faire considérer par l'ITF, dont on parlait tout à l'heure, que le RIF était un pavillon de complaisance. Cela, très certainement, contribue à écarter d'abord des chargeurs, parce qu'on sait bien qu'il y a des clients qui refusent d'acheter des produits transportés par des navires battant pavillon de complaisance, et aussi par voie de conséquence des armateurs.

Et donc ma question est, après nous avoir montré tout à l'heure les avantages du RIF, avantages identiques à ceux offerts aux marins du commerce, comment espérez-vous que des dispositions, qui pour l'instant n'ont pas été couronnées de succès au commerce, vont attirer un flux important d'armateurs de la grande plaisance ?

Pascal HUC

Je crois que vous en avez la preuve aujourd'hui ! Dans l'honorable assistance figure un certain nombre d'armateurs, de financiers, de cabinets d'avocats. Malheureusement, ainsi qu'un certain nombre d'intervenants l'ont dit, jusqu'à maintenant le pavillon rouge est très présent. Maintenant il s'agit de combattre cet état de fait. Nous en avons la possibilité, car vous n'avez pas idée du nombre de navires français qui naviguent sous pavillon rouge.

Guy SALLENAVE

Je m'excuse, mais d'abord je serai curieux de savoir combien il y a dans cette salle de personnes qui arment un navire battant le *red insign*. En disant cela, on a beaucoup parlé du yacht de Monsieur BOLLORE. Je me garderai bien d'abonder dans tous les commentaires qui ont été faits. Il y a une chose qui m'a en tout cas

choqué et que je n'ai vu relever nulle part dans la presse, c'est que - sauf erreur de ma part - ce yacht battait pavillon rouge, comme vous le dites.

Vianney SEVAISTRE

Monsieur le Sénateur, vous voulez peut-être répondre ?

Henri de RICHEMONT

Je vous remercie de votre question. Vous anticipez un peu sur mes conclusions. Je crois que la remarque que vous avez formulée est tout à fait juste. Quels que soient les mérites - et je voudrais les saluer en la personne de Monsieur HUC qui anime le Guichet Unique d'une manière tout à fait remarquable - les résultats sont décevants en ce qui concerne les navires de charge.

Les causes sont peut-être nombreuses. Nous avons essayé de faire un texte en vue de créer un registre qui se voulait être aussi attractif que les autres seconds registres existant en Europe. Nous avons essayé de faire un pavillon à registre social. Il se trouve que les syndicats se sont tirés un coup dans le pied en déclarant le RIF pavillon de complaisance. Il est bien évident qu'à partir du moment où l'on voulait avoir plus de navires sous RIF, on pensait qu'il y aurait davantage de marins français à bord des navires français.

A partir du moment où l'on voulait dissuader les armateurs d'immatriculer leur navire sous RIF, on jouait contre l'emploi français. J'estime qu'en déclarant le RIF pavillon de complaisance, on a donné un mauvais coup au pavillon français comme à la sécurité maritime, parce que - je le redirai tout à l'heure - davantage de navires sous pavillon européen ou sous RIF c'est davantage de sécurité maritime. En effet, les contrôles des navires sous RIF sont assurés par les Affaires Maritimes et l'administration de l'État, comme pour les premiers registres.

Je sais bien qu'aujourd'hui cette histoire de pavillon de complaisance est un moyen, un argument utilisé par les armateurs pour justifier de leur non immatriculation. J'estime que c'est vrai ou tout au moins que c'est fondé d'une manière limitée, parce que quasiment tous les armateurs aujourd'hui payent le *blue ticket* à l'ITF et que finalement, que le registre soit pavillon de complaisance ou pas, cela ne change finalement strictement rien.

Et puis, il y a l'autre élément qu'a souligné Jean-Jacques OLLU tout à l'heure. C'est la question de la nationalité du commandant. Lorsque j'ai déposé mon projet de loi, je voulais aller à l'encontre du registre TAAF dont la réglementation imposait un pourcentage de 30 % de marins français à bord des navires immatriculés au registre TAAF. J'ai voulu complètement combattre les pourcentages de navigants et, pour justifier mon combat, j'avais dit qu'il y aura au moins le commandant et son substitué comme Français. Je le justifiais en droit en disant qu'à partir du moment où ils représentent l'Etat du pavillon, qu'ils sont responsables de la sécurité et de la sûreté, ils devaient être de nationalité française. Je considérais que c'était compatible avec le droit européen. Je disais que le vrai combat était là. Certains n'ont pas été contents, on a fait grève, on a paralysé les ports. On a cru pouvoir concilier tout le monde sur la sûreté nationale en rajoutant un pourcentage de 25 % de marins communautaires .

Samuel DELAUNAY

Concernant les bateaux NUC, j'ai une question qui s'adresse à Monsieur MERIT sur ce qui a été appelé l'inter-opérabilité. Le RIF est donc un statut avec une reconnaissance internationale. Un bateau NUC de plus de 24 mètres ne dispose pas actuellement d'une telle reconnaissance. Il ne peut donc pas être exploité dans les eaux internationales, ou plus exactement il ne peut pas faire d'escale dans des ports étrangers. Dans quelle mesure le même bateau va avoir cette reconnaissance ? sous quelles contraintes techniques, car laquelle faut-il appliquer parmi celles définies par les divisions 225, 241 et maintenant la division 242 ?

Christophe MERIT

Le navire à utilisation collective à l'international, c'est à dire perçu par les yeux des autres Etats qui le verraient accoster dans leur port, est un navire de charge ou un navire de commerce.

La division 242, applicable aux navires de plus de 24 mètres, permet ou plus exactement permettra - pardonnez-moi pour l'anticipation - permettra de délivrer des titres internationaux de sécurité pour les navire de charge. Si bien que tout ce que vous voyez à l'écran, derrière moi, peut être passé au filtre de la division 242 pour la délivrance de titres internationaux.

Cette réglementation permettra de pratiquer un trafic commercial, à l'international, en pouvant justifier de la conformité à un référentiel mondialement reconnu.

Il faut bien le préciser, cette inter-opérabilité se fera dans le respect des conventions internationales. Un "*navire RIF division 242*", donc un navire de plaisance commerciale, qu'il aille en Grande Bretagne ou à Java, pourra justifier de la même conformité à ces conventions internationales. Je dirai même plus : vous pourrez le vendre très facilement à un armateur étranger qui pourra en faire une exploitation identique sous un autre pavillon. Il y a donc une ouverture aux flux commerciaux exactement de même nature que celle du monde du commerce, pour les navires beaucoup plus gros.

Samuel DELAUNAY

Donc ce *classic yacht* est un navire de charge, en fait ?

Christophe MERIT

Ce *classic yacht* est un navire de charge, effectivement. A partir du moment où il ne transporte pas plus de 12 passagers à titre onéreux, à l'international, aux yeux du contrôleur étranger, il est vu comme un navire de charge.

Samuel DELAUNAY

D'accord, il est donc limité à 12 passagers. Au-delà de 12, il relève de la convention SOLAS.

Christophe MERIT

Je savais que vous alliez dire ça. Oui, il est limité à 12 passagers. C'est notre limite infranchissable.

Antérieurement ou encore actuellement, en statut commercial, il était en infraction, tout simplement.

Grégoire DOLTO

Pour les voiliers en 242, il avait été question éventuellement en navigation nationale d'autoriser 30 personnes à bord, comme cela est prévu par le décret de 84. Est-ce toujours à l'ordre du jour ?

Christophe MERIT

Oui. En national, on peut se permettre d'être conforme à nous-mêmes ! Nous n'avons pas d'autorité qui viennent nous imposer quelque chose de plus contraignant. On peut donc avoir jusqu'à 30 personnes sur un voilier et dépasser 12 passagers. Il faut que le total de l'équipage et des passagers ne dépasse pas 30 personnes. Un exemple, prenez un navire similaire à "MOON-BEAM", en exploitation en croisière côtière ou en cabotage national, vous pouvez embarquer jusqu'à 28 passagers avec 2 membres d'équipage.

Grégoire DOLTO

Mais aurait-il droit au RIF puisque le RIF est réservé au cabotage uniquement national ?

Christophe MERIT

non, au cabotage international.

Pascal HUC

Pas exclusivement national.

Grégoire DOLTO

D'accord.

Pascal HUC

C'est le contraire. Un navire immatriculé au RIF n'a pas le droit d'être exploité exclusivement au cabotage national. Le "MOON-BEAM" a droit au RIF. En voici la preuve : il est immatriculé dans ce registre.

Philippe CLAIS

En fin de réunion je voudrai dire que nous avons travaillé d'arrache-pieds depuis 2-3 ans. Je voudrai remercier tous ceux qui sont sur l'estrade et en dehors de l'estrade, parce que nous avons fait un boulot très intéressant, en dépit du résultat qui n'est pas à la hauteur de nos espérances.

J'espère qu'il y aura beaucoup de navires ou de marins qui viendront rejoindre le RIF.

Merci parce que le Guichet Unique fonctionne bien. J'ai pu le constater parce que j'ai 4 bateaux de plaisance plus un bateau au commerce, donc cela fait 5. Cela a très bien fonctionné pour les immatriculations, les enregistrements, les visites, etc. Voilà, c'était ce que je voulais dire et préciser.

Vianney SEVAISTRE

Merci beaucoup Philippe.

Monsieur le Sénateur, il reste 11 minutes et 30 secondes de temps disponible. Peut-on vous demander de conclure ?





Conclusion de Monsieur le Sénateur Henri de RICHEMONT

Avec plaisir, mais nous aurions pu continuer parce que ce débat est passionnant. Je voudrais remercier Gérard d'ABOVILLE et Monsieur LE BOLLOCH, les membres des administrations et des Affaires Maritimes, d'avoir organisé ce colloque sur le thème du RIF et de la plaisance professionnelle.

Je dois dire que lorsque j'étais parlementaire en mission désigné par Dominique BUSSEREAU qui d'ailleurs, malheureusement, n'est pas là aujourd'hui, on m'avait demandé de réfléchir sur le développement et l'attractivité du pavillon national. Dans mon rapport j'avais proposé de créer un deuxième pavillon, un registre bis. Excusez-moi : il n'y a qu'un pavillon et plusieurs registres. C'est un tort de parler de pavillon RIF. Il n'y a qu'un pavillon français. Il y a deux registres : le premier registre et le deuxième registre. J'avais donc proposé de créer un deuxième registre qui soit aussi compétitif que les registres européens qui fonctionnent bien. Je pense aux registres danois, norvégien, et même au registre luxembourgeois que beaucoup d'armateurs français adorent.

Lorsque le gouvernement a bien voulu reprendre mes idées, il m'a demandé de déposer une proposition de loi. J'ai considéré qu'il était proprement anormal que dans le bassin méditerranéen, sur la Riviera française, qui est avec la Floride - je crois - la première zone d'accueil des navires de grande plaisance, le pavillon français soit quasiment inexistant et qu'on voie partout flotter le pavillon de notre adversaire traditionnel, le pavillon britannique. J'ai considéré qu'effectivement c'était navrant et désolant, mais en plus ce pavillon n'est pas le seul : le pavillon italien se portait bien. C'est la raison pour laquelle j'ai profité de l'occasion qui m'était offerte de permettre aux navires de grande plaisance de pouvoir être immatriculés au RIF, pensant à l'époque que nous allions en faire un pavillon attractif, compétitif, et qui aurait permis au pavillon français de pouvoir se développer et de permettre à la France de redevenir une véritable puissance maritime.

C'était la raison pour laquelle j'avais prévu de pouvoir faire bénéficier la grande plaisance des dispositions du RIF. J'avais demandé - pour la petite histoire, c'est dans la loi, mais on l'a complètement oublié - la possibilité d'avoir des casinos à bord des paquebots. Je pensais que cela allait permettre de pouvoir immatriculer sur ce registre français de nombreux paquebots à partir du moment où le casino jouait un rôle déterminant. Malheureusement aucun paquebot nouveau, ou très peu, se sont immatriculés sous pavillon français avec des casinos, malgré les discussions très difficiles que j'ai eues avec le ministère de l'Intérieur pour autoriser ces casinos. Par contre, après des négociations difficiles avec le ministère des Finances, j'ai pu obtenir l'exonération fiscale pour les membres de l'équipage des navires immatriculés au RIF. C'est l'une de ses grandes attractivités, qui a été rappelée tout à l'heure, et je m'en félicite.

Je l'ai dit tout à l'heure. Nous devons aller plus loin. Si comme nous allons le voter aujourd'hui à l'Assemblée Nationale, et plus tard au Sénat, la suppression du privilège de nationalité⁶ est une grande avancée, il faut aller encore plus loin et créer ce que l'on appelle le salaire net. Cela signifie que les charges sociales des marins continueront à être prélevées par les armateurs, mais au lieu d'être versées à l'ENIM, elles seront versées aux armateurs pour permettre d'inciter l'emploi de marins français. Déjà les Italiens et les Norvégiens le font. Alors mon cher ami⁷, je crois que votre budget aura encore des problèmes. Nous aurons du mal à convaincre le ministère des Finances, mais il faut savoir ce que l'on veut. Si on veut véritablement sauver le pavillon français, nous devons aller dans cette direction.

Je l'ai dit tout à l'heure. Je salue Monsieur HUC et le Guichet Unique. Le Guichet Unique est à mon sens le grand succès de ce texte. C'est un signe de modernisation du fonctionnement de l'Etat. J'avais proposé le Guichet Unique car, lorsque j'avais reçu des armateurs, ils m'avaient parlé de la complexité des procédures et de l'obligation de s'adresser de façon distincte aux services des douanes et à ceux des Affaires Maritimes. C'est la raison pour laquelle nous avons proposé ce Guichet Unique. J'avais également proposé qu'il soit à Marseille. Je me félicite d'avoir été entendu et nous avons obtenu un véritable Guichet Unique.

Je dois dire que ce colloque est très intéressant. J'ai appris beaucoup de choses. J'ai appris qu'au Guichet Unique, il manque quelque chose : un représentant de l'administration fiscale. Quand on pose une question, on a une réponse des Affaires Maritimes, on a une réponse des Douanes, mais on n'a pas une réponse du fisc. Alors ne serait-il pas souhaitable que le Guichet Unique englobe également un représentant de l'administration fiscale ? je ne sais pas ce qu'en pense Monsieur HUC ? mais moi, je suis absolument sidéré quand j'entends des questions qui devraient pouvoir recevoir une réponse, et qu'on vous dit : " ,.... je vous remercie de votre question, les réponses vous seront données par internet dans quelques mois. "

6 Communiqué de presse du Cabinet du Secrétaire d'Etat chargé des Transports, le 13 mars 2008
Le projet de loi ouvrant les fonctions de capitaine et de suppléant sur les navires battant pavillon français aux ressortissants communautaires sera examiné au Sénat le 27 mars prochain

La Loi française réserve aujourd'hui aux seuls français l'exercice des fonctions de capitaine et de suppléant sur les navires battant pavillon français. Ces dispositions ne sont plus jugées conformes au droit communautaire depuis deux arrêts prononcés en 2003 par la Cour de Justice des Communautés Européennes. La France vient d'être condamnée pour manquement à ces règles.

Le gouvernement de François FILLON a pris la décision de présenter au Parlement un projet de loi ouvrant ces fonctions aux ressortissants communautaires. Examiné en première lecture le 18 septembre 2007 au Sénat, puis le 30 janvier 2008 à l'Assemblée Nationale, il sera en deuxième lecture au Sénat le 27 mars prochain. La législation française sera ainsi rendue conforme au droit communautaire dans les prochaines semaines. Ce projet de loi, présenté au Parlement par Dominique BUSSEREAU, s'inscrit dans une politique globale de modernisation de la politique maritime de la France qu'il avait initiée en 2004 avec la préparation de la Loi sur le Registre International Français (RIF). Après la table ronde qu'il a présidée le 31 janvier sur l'enseignement supérieur maritime, Dominique BUSSEREAU proposera dans les prochaines semaines des mesures importantes pour moderniser la filière et relancer la formation d'officiers français. Le Secrétaire d'Etat poursuit par ailleurs la concertation engagée à la mi janvier sur l'ambitieux plan de relance des ports français souhaité par le Président de la République.

Cette politique maritime s'inscrit dans l'esprit du Grenelle de l'environnement, mis en oeuvre par Jean Louis BORLOO.

7 Le Sénateur de Richemont s'adresse au directeur de l'ENIM.

* Conseil supérieur de la navigation de plaisance et des sports nautiques *
RIF et Plaisance Professionnelle - Actes - Table Ronde du 30 janvier 2008

Je voudrais également savoir pourquoi les armateurs de grande plaisance ne bénéficient pas comme les armateurs des navires de charge de la taxation au tonnage ? A partir du moment où on nous dit que, finalement, c'est le même régime dans tous les domaines c'est donc aussi vrai du point de vue fiscal. Je pense que les armateurs de grande plaisance devraient pouvoir bénéficier de la taxation au tonnage. Je ne pense pas qu'aujourd'hui on puisse donner de réponse à cette question. Peut-être que Monsieur HUC a la réponse ? non il ne l'a pas.

J'espère que demain Monsieur HUC pourra parler au nom de l'administration fiscale et pourra nous donner toutes ces précisions. Cela me paraît fondamental. Il n'est pas normal qu'aujourd'hui, dans un colloque comme celui-ci, quand on veut parler de l'attractivité d'un registre, on ne puisse pas donner ces éléments d'informations qui me paraissent absolument essentiels.

Je me réjouis d'une chose, Monsieur HUC, et je vous en remercie. Pour vendre le RIF à la grande plaisance, vous avez publié une brochure absolument remarquable. Elle a été financée grâce à un partenariat entre divers organismes. Je vous ai dit que l'Etat est pauvre et que vous avez besoin de partenaires.

Monsieur HUC, vous l'avez rappelé, vous avez la charge de la promotion du RIF, et pourquoi ce que vous avez fait pour la grande plaisance, ne le faites vous pas demain pour les navires de charge ? c'est votre intention ? j'espère que vous ferez quelque chose d'aussi bien. J'espère aussi que les partenaires que vous avez, les armateurs de navires de charge, seront aussi compréhensifs et aussi généreux, que l'ont été Gérard d'ABOVILLE et l'ENIM, parce que cette brochure est tout à fait remarquable. J'espère qu'elle sera présente dans tous les salons nautiques internationaux pour vendre notre registre.

Sur le papier je ne sais pas en quoi il serait moins compétitif que les autres. Je me demande ce qui fait qu'aujourd'hui il y ait encore autant de navires de grande plaisance sous pavillon britannique. Qu'y trouvent-ils de plus que ce qu'ils ne trouvent pas chez nous ? Finalement, n'y a-t-il pas une pénalisation liée au pavillon français et qui serait due au sur-contrôle ? Nous avons les Affaires Maritimes, la Gendarmerie Nationale et Maritime, et nous avons les Douanes. Tous ces gens-là ont des bateaux qui effectuent des contrôles. C'est une question que je pose sans avoir aucunement une réponse. N'auraient-ils pas tendance à contrôler davantage les navires battant pavillon français que les autres ? Si c'est le cas, on aura du mal à rendre notre pavillon compétitif et attractif. Nous avons un problème dans ce pays, c'est qu'on passe son temps, on l'avait fait avec les lois Perben, à légiférer contre le pavillon français. On se fait plaisir, mais on pénalise notre pavillon et on avantage les autres.

Il y a là un véritable problème et ce sera mon dernier mot.

Il y a peut-être une attractivité supplémentaire chez les autres. Monsieur HUC doit le savoir. Comment faire en sorte que l'image de notre pavillon soit plus vendable qu'elle ne l'est aujourd'hui ?

C'est là le véritable défi auquel nous sommes confrontés.

J'ai salué tout à l'heure Francis VALLAT. Je l'ai fait parce que c'est mon ami, mais je l'ai fait aussi parce que ce qu'il fait avec l'IFM et le Cluster joue un rôle tout à fait important : vendre la filière maritime française à l'étranger.

Nous avons, il faut le reconnaître, aujourd'hui un déficit d'image. Le défi qui nous est lancé est de savoir comment combattre ce déficit d'image. J'ai conscience du fait que ce n'est pas que par la loi qu'on y arrivera. On a beau vanter tous les textes, si dans l'esprit des gens ces textes ne sont pas compétitifs, cela ne fonctionnera pas. J'ai conscience que l'administration fait son travail d'une manière tout à fait remarquable. Je voudrais rappeler que plus de navire sous RIF et plus de navire sous registre européen, signifient une amélioration de la sécurité maritime. C'est la raison pour laquelle j'espère que, grâce à des colloques comme celui-ci, demain il n'y aura pas 6 navires de grande plaisance sous RIF, mais qu'il y en aura 100, voire 200 et pourquoi pas 300, je vous remercie.



Gérard d'ABOVILLE :

Merci Monsieur le Sénateur.

Bien entendu, je ne reprendrai pas la parole sur le fond après vous. Je dirai simplement *puisse ce colloque participer effectivement, d'une manière ou d'une autre, à la restauration de l'image du pavillon français.*

Je remercie également tous les participants, tous les intervenants, et toutes celles et tous ceux qui ont aidé à l'organisation de ce colloque.

Maintenant je vous donne rendez-vous dans la salle sur votre droite, je crois qu'il reste quelques boissons. On a beaucoup parlé. On a soif. Merci à tous et vive le RIF.



Fiches de la Direction de la Législation Fiscale

Ministère de l'Economie, des Finances et de l'Emploi

en réponse aux questions posées

Recours aux dispositions de l'article 39 C du code général des impôts (CGI)

Eléments de contexte

Ayant été qualifié d'aide d'Etat par la Commission européenne⁸, le régime sur agrément dit du "GIE fiscal" prévu à l'article 39 CA du code général des impôts (CGI), permettant notamment pour certains biens d'échapper à la limite de déduction de l'amortissement égale au montant des loyers nets acquis prévue à l'article 39 C du CGI, a été abrogé par la loi de finances rectificative pour 2006 et un nouveau régime de droit commun de limitation de l'amortissement des biens donnés en location par une personne physique ou une société de personnes prévu à l'article 39 C du CGI a été défini.

Objet des nouvelles dispositions du II de l'article 39 C du CGI

Les dispositions du II de l'article 39 C prévoient désormais le régime de droit commun de limitation de la déduction de l'amortissement des biens donnés en location par une personne physique ou une société de personnes, quelle que soit la nature des biens.

Ces dispositions instituent deux limites distinctes à la déduction de l'amortissement des biens donnés en location suivant que les biens sont donnés en location par des personnes physiques ou par des sociétés de personnes.

- ✓ Lorsque le bien est donné en location par une personne physique, c'est toujours la limite du montant des loyers nets acquis qui s'applique, telle qu'elle était déjà prévue à l'article 39 C du CGI avant sa modification par la loi de finances rectificative pour 2006.
- ✓ En revanche, lorsque le bien est donné en location par une société de personnes dont les associés sont des personnes morales soumises à l'impôt sur les sociétés, la limite de déduction de l'amortissement est portée à 3 fois le montant des loyers bruts acquis et appliquée pendant une période de 36 mois décomptée à partir du début de la mise en location du bien, lorsque ce bien est situé, immatriculé ou exploité en France ou dans un autre Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen (EEE) qui a conclu avec la France une convention fiscale contenant une clause d'assistance administrative en vue de lutter contre la fraude ou l'évasion fiscale. Dans les autres cas (associés personnes physiques ou associés personnes morales mais bien utilisé en dehors de l'EEE), la limite de déduction de l'amortissement reste celle du montant des loyers nets acquis.

⁸ Décision de la Commission européenne en date du 20 décembre 2006.

Les modalités pratiques d'application de ces limites de déduction de l'amortissement des biens donnés en location par des personnes physiques ou des sociétés de personnes, telles qu'elles résultent du II de l'article 39 C du CGI dans sa version issue de la loi de finances rectificative pour 2006, seront commentées dans une instruction à paraître très prochainement dans la série 4D.

Recours aux dispositions de l'article 39 C du CGI pour la navigation de plaisance

Dès lors que le nouveau dispositif de l'article 39 C du CGI est un dispositif de droit commun qui s'applique à tous les biens, quelle que soit leur nature, le financement des navires de plaisance peut parfaitement s'inscrire dans le cadre de ce dispositif, ce qui n'était pas le cas précédemment dans le cadre du dispositif dit du "GIE fiscal", sur agrément, qui s'appliquait aux seuls investissements lourds amortissables selon le mode dégressif et dont la durée d'amortissement était supérieure ou égale à huit ans⁹.

Ainsi, en pratique, des investisseurs, personnes morales soumises à l'IS, disposant de capacités fiscales, peuvent trouver intérêt à s'associer au sein d'une société de personnes qui fera l'acquisition d'un navire de plaisance puis le donnera en location à un utilisateur, car ils pourront alors déduire de leurs revenus imposables les déficits générés les premières années d'activité par l'amortissement du navire, d'autant plus si le navire en cause est utilisé ou immatriculé dans l'EEE (et notamment s'il est immatriculé sous le registre international français (RIF)). En effet, dans cette dernière situation, l'amortissement du navire sera plafonné à la limite de déduction la plus élevée, soit trois fois le montant des loyers bruts acquis. Il est cependant rappelé que cette remontée de déficits est plafonnée à 25 % des bénéfices imposables des investisseurs au titre des douze premiers mois d'amortissement du navire (article 39 C II 1 alinéa 2).

Recours au dispositif de la taxation au tonnage

Objet du dispositif de taxation au tonnage prévu à l'article 209-0 B du CGI

Le dispositif de taxation au tonnage mis en place en 2003 par la France a pour objet de déterminer de manière forfaitaire le bénéfice afférent aux activités de transport maritime soumises à l'impôt sur les sociétés, en fonction du tonnage de la flotte concernée.

⁹ Les navires pourvus d'un acte de francisation de navires de plaisance (livret orange – navires à voile d'une longueur inférieure à 25 mètres quel que soit le nombre de passagers) sont amortissables suivant le mode linéaire. Seuls sont éligibles au mode dégressif les navires à voile armés au commerce (livret bleu) (BOI 4 D-2-98). Par ailleurs, la durée d'amortissement de ces navires est en général inférieure à 8 ans.

Il s'agit donc d'un régime d'aide en faveur du transport maritime mais qui s'inscrit dans le cadre des aides d'Etat autorisées par la Commission européenne. Ainsi, cette dernière l'a approuvé, le 16 mai 2003, au regard des orientations communautaires sur les aides d'Etat au transport maritime en vigueur à l'époque. Par ailleurs, pour se conformer aux nouvelles orientations communautaires publiées par la Commission européenne en 2004, le dispositif a été aménagé par la loi de finances rectificative pour 2005 en vue de respecter la nouvelle condition fixée par la Commission européenne à tout dispositif d'aide en faveur du secteur maritime, à savoir l'engagement par l'entreprise bénéficiaire d'augmenter ou au minimum de maintenir le niveau de sa flotte sous pavillon communautaire.

Il est au surplus souligné que s'agissant des activités éligibles à un régime d'aide au secteur maritime, la Commission européenne a également rappelé dans sa communication du 17 janvier 2004 que seules les activités de transport maritime pouvaient bénéficier d'aides, les prestations d'autres services n'étant pas éligibles.

Impossibilité pour la navigation de plaisance, y compris professionnelle, de bénéficier du régime de la taxation au tonnage prévu à l'article 209-0 B du CGI

Le régime de la taxation au tonnage prévu à l'article 209-0 B du CGI est réservé aux seuls navires armés au commerce à raison de leurs prestations de transport, à l'exclusion donc des navires de plaisance. Ainsi, s'agissant des voiliers armés au commerce (livret bleu) et affectés à la plaisance, ces derniers ne peuvent bénéficier du régime de taxation au tonnage compte tenu de leur activité. En effet, seuls ouvrent droit au régime de taxation au tonnage les navires affectés à une activité de transport de personnes ou de biens, au remorquage en haute mer, au sauvetage ou à d'autres activités d'assistance maritime, à des opérations de transport en relation avec l'exercice de toutes autres activités nécessairement fournies en mer.

L'extension de ce dispositif aux navires de plaisance professionnelle n'est pas envisageable car le régime contreviendrait alors aux orientations communautaires sur les aides d'Etat au transport maritime qui n'autorisent les Etats membres à instituer un régime d'aide qu'en faveur des seules activités de transport maritime. Une telle extension pourrait donc entraîner la remise en cause de tout le dispositif de taxation au tonnage qui serait alors susceptible d'être qualifié par la Commission européenne comme étant constitutif d'une aide d'Etat contraire aux règles communautaires.

A cet égard, il est d'ailleurs observé qu'à la demande de la Commission européenne¹⁰, la France a confirmé la non-éligibilité des navires de plaisance professionnelle au régime de taxation au tonnage. De la même manière, la direction des transports maritime a confirmé que les voiliers armés au commerce sous pavillon RIF ne pouvaient prétendre à l'exonération des contributions sociales patronales en faveur du transport maritime.

¹⁰ Demande d'information de la Commission en date du 3 février 2006.

Justifications à fournir pour bénéficier des exonérations de TVA prévues au II de l'article 262 du code général des impôts (CGI)

Conditions pour bénéficier du dispositif d'exonération de TVA prévu à l'article 262 du CGI

L'exonération de TVA prévue au 2° du II de l'article 262 du CGI concerne les navires du commerce maritime, y compris les navires conçus pour la plaisance, qui répondent aux trois conditions suivantes :

1. le navire doit être immatriculé au commerce. La présentation d'un certificat d'immatriculation dans cette catégorie ou de tout autre document valant attestation d'immatriculation au commerce selon la législation du pays dont le navire bat le pavillon permet d'attester du respect de cette condition ;
2. le navire doit être affecté exclusivement à une activité commerciale. Ainsi, en cas de location, une copie du contrat doit être conservée à bord du navire et la mention de celui-ci doit figurer dans le journal de bord ;
3. le navire doit être doté d'un équipage permanent. Le respect de cette condition sera vérifié par la présentation du rôle d'équipage ou de tout document valant affectation d'un équipage professionnel selon la législation du pays dont le navire bat le pavillon.

Les navires de plaisance qui ne remplissent pas ces trois conditions sont donc exclus du bénéfice des dispositions du II de l'article 262 du CGI.

Justifications à fournir pour bénéficier de ce dispositif

Les assujettis qui réalisent des opérations impliquant des navires de plaisance remplissant les conditions ci-dessus et qui sont donc exonérés en vertu des 2°, 3°, 6° et 7° du II de l'article 262 du CGI doivent détenir des justificatifs à l'appui de leur comptabilité. Ces justificatifs sont énumérés dans le bulletin officiel des impôts (BOI) 3 A-1-05 du 24 janvier 2005.

Ainsi, le vendeur ou le prestataire doit détenir une copie du certificat d'immatriculation dans la catégorie des navires de commerce ou de tout autre document valant attestation d'immatriculation au commerce selon la législation du pays dont le navire bat pavillon lorsque celui-ci est étranger.

Il doit également indiquer sur ses factures le nom du navire, les numéro et date de l'acte de francisation pour les navires battant français, ou les références relatives à son immatriculation au commerce lorsqu'il s'agit d'un navire de plaisance battant pavillon étranger.

