



Dans un secteur soumis à une forte concurrence internationale, notamment intracommunautaire, le registre international français peut-il être une alternative pertinente pour les exploitants de grands yachts à usage commercial et bénéficier à l'emploi de navigants français ?

Exposé de la problématique

Le secteur de la grande plaisance, et plus particulièrement les grands yachts à usage commercial, sont dans leur grande majorité sous la prédominance des registres anglo-saxons. Ces dernières années, le pavillon maltais s'est ouvert sur ce secteur d'activité et connaît une croissance non négligeable.

Si le choix d'un pavillon est prioritairement orienté en fonction du régime fiscal applicable, il convient toutefois de s'interroger sur les bénéfices que peuvent retirer les exploitants à immatriculer leurs navires dans certains États membres.

Ces éléments de compréhension sont prépondérants pour permettre le développement du registre international français et concomitamment accroître l'emploi de navigants français dans un cadre communautaire favorable à la libre circulation des travailleurs avec des régimes sociaux très distincts.

Aussi, le modèle français est-il dans son cadre réglementaire actuel une réponse aux attentes ou nécessite-t-il des évolutions réglementaires ou structurelles dans son approche du secteur ?

Résumé

Le registre international français (RIF) a été créé en 2005 pour offrir un régime d'immatriculation compétitif aux navires de commerce en situation de concurrence internationale et par la même développer l'emploi maritime. Outre les navires de commerce, ce registre permet l'immatriculation des navires de plaisance professionnelles de plus de 15 mètres de longueur hors-tout. Ce secteur d'activité comporte des enjeux économiques considérables. Aussi, la connaissance des différents intervenants dans le secteur du yachting est un préalable au développement d'un pavillon.

Au-delà des conditions d'immatriculation, le Royaume-uni et ses États associés ont acquis au cours des dernières décennies une réputation leur permettant de truster les premières places en termes de choix du pavillon. Ces derniers sont toutefois désormais concurrencés par Malte.

Devant les particularités de ces navires, des règlements techniques spécifiques ont été développés par chaque État pour tenir compte de leurs conditions d'exploitation. Ces règlements introduisent des dispositions techniques équivalentes telles qu'en disposent les réglementations internationales.

Mots clefs : Enjeux économiques – Réglementation - Couverture sociale – Évolutions - Yachting commercial



Si l'entrée en vigueur de la convention du travail maritime a permis d'encadrer les conditions de travail des gens de mer, des disparités notables apparaissent entre les différents régimes de protection sociale.

Ainsi, pour faire face à des coûts d'exploitation importants, le choix d'un exploitant se porte principalement vers un pays où l'impact de la masse salariale est moindre.

Le RIF dispose néanmoins d'atouts non négligeables dans son corpus législatif pour attirer les exploitants de ces navires. Il est mis en lumière des problématiques et des propositions d'amélioration dont notamment celle de considérer cette activité comme une réelle exploitation de transport maritime soumis à une forte concurrence internationale.

Abstract

In a sector subject to strong international competition, especially intra-Community competition, can the French international registry be a relevant alternative for operators of large yachts for commercial use and benefit the employment of French sailors?

French International Register was created in 2005 to offer a competitive registration system for merchant ships in international competition and to develop maritime employment. In addition to commercial vessels, this register allows the registration of commercial yacht over 15 meters in length overall. This business sector has considerable economic stakes. Also, the knowledge of the various stakeholders in the yachting sector is a prerequisite for the development of a flag.

In addition to registration requirements, the United Kingdom and its Associated States have gained a reputation over the past decades for tracing the top places in terms of choice of flag. The latter, however, are now competing with Malta.

Given the particularities of these vessels, specific technical regulations have been developed by each State to take into account their operating conditions. These regulations introduce equivalent technical provisions as provided by international regulations.

Although the entry into force of the Maritime Labour Convention has made it possible to regulate the working conditions of seafarers, there are notable disparities between the various social protection schemes. Thus, to cope with significant operating costs, the choice of an operator is mainly to a country where the impact of the payroll is lower.

The French international registry has nonetheless significant assets in its body of law to attract the operators of these vessels. It highlights issues and proposals for improvement, including that of considering this activity as a real shipping operation subject to strong international competition.

Mots clefs : Enjeux économiques – Réglementation - Couverture sociale – Évolutions - Yachting commercial