

# Quel registre choisir pour un armateur européen ?

**Bernard Dujardin**

Professeur à l'École nationale supérieure des techniques avancées

*L'Institut Français de la Mer s'est exercé à faire comme une association de consommateurs, à savoir à essayer un produit disponible sur étagère, offert à l'industrie du transport maritime en concurrence sous plusieurs marques et modèles : les registres mis à la disposition des armements au commerce par les Nations unies. Cet exercice ne se veut pas une démonstration parfaitement rigoureuse, mais une approche permettant de se faire une idée pertinente sur l'attrait relatif des registres d'immatriculation des navires. La Revue Maritime*

Tous les registres de la planète n'émargent pas à ce « test ». Ne sont étudiés que les registres des 35 premiers pays maritimes<sup>1</sup> à pavillon dit national dotés de registre unique ou d'un double registre (normal et bis) et des 24 pays maritimes à pavillon dit de libre immatriculation (reconnus comme nations FOC par l'ITF<sup>2</sup>). Monaco est hors course bien que 34<sup>e</sup> pays maritime : il ne dispose pas de registre national de navires de commerce.

Des 58 pays opérant ces registres, sont écartés tous ceux qui au titre des mémorandums de Tokyo comme de Paris<sup>3</sup>, ne sont pas répertoriés sur la liste blanche. Il est considéré que ne peut être proposé à la décision d'un armateur responsable un registre montré du doigt sur la liste noire ou sur la liste grise des MOU (*memoranda of understanding*) du contrôle par l'État du port. C'est ainsi que - priorité à la sécurité de la navigation oblige - il ne reste à essayer que 18 pavillons nationaux et 7 pavillons de libre immatriculation<sup>4</sup>. Le seul registre d'un pays du sud en développement qui concourt dans cette étude, est celui des Philippines, premier fournisseur mondial de main d'œuvre maritime au commerce avec plus de 210 000 officiers et marins.

Quand il existe un registre bis dans un pays, seul ce dernier est évalué. Pour la France, 2 registres sont retenus, le registre européen et celui de Mata-Utu (territoire de Wallis et Futuna). Le registre du territoire des Terres australes et antarctiques françaises (Port aux Français) n'est pas considéré en raison de son obsolescence annoncée et... réelle. Pour les Pays-Bas, 2 registres sont sélectionnés, le registre européen et celui des Antilles néerlandaises ; pour le Royaume-Uni, 3 registres, le registre de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, celui de l'île de Man et celui des Bermudes ; enfin pour la Chine, 2 registres, le registre de la République populaire de Chine et celui de Hongkong.

---

<sup>1</sup> Flotte de commerce réunissant les navires de plus de 1 000 tb et battant pavillons national et étrangers.

<sup>2</sup> FOC : *flag of convenience* ; ITF : *International tradeworkers federation*.

<sup>3</sup> Bilans 2002.

<sup>4</sup> C'est la raison pour laquelle n'apparaît pas dans ce test de consommation le registre panaméen (premier pavillon mondial) placé sur la liste noire du mémorandum de Paris.

En tout 30 registres sont passés au crible de 7 critères. Chacun de ces critères est évalué sur une échelle de 5 étoiles. Ces critères sont pondérés par un facteur de 1, 1,5 ou 2.

### **Premier critère : la sécurité**

D'entrée, le critère qualité du registre est pris comme moyen de sélectionner les seuls registres à évaluer. C'est au regard du *risk factor* constaté objectivement dans les statistiques des MOU de Paris et de Tokyo que la sécurité offerte par chaque registre a été mesurée sur une plage de 5 étoiles et pondérée d'un coefficient de 2. Le simple fait d'être sur la liste blanche vaut deux étoiles. Le Royaume-Uni et Hongkong sont les deux seuls registres à obtenir 5 étoiles. Alors que les pavillons de libre immatriculation créés pour les armements américains (Liberia, Bahamas et îles Marshall) obéissent aux critères exigeants de contrôle fixés par les US Coast Guards et se voient décerner 4 étoiles, le registre des États-Unis n'en obtient que 2. La volonté de maintenir coûte que coûte un pavillon civil dans ce pays ne conduit-il pas l'État du pavillon à une certaine forme de laxisme dans le contrôle de l'application de ses propres règles ? C'est l'esprit de la Corée du Sud de maintenir une certaine permissivité qui conduit aux mêmes résultats, permissivité qui élimine le registre de Taiwan de ce panel parce que placé sur liste grise. Quant à la Suisse, faut-il remarquer que le contrôle par l'État du pavillon y est délicat. Il faut féliciter ce pays enclavé d'être classé sur la liste.

### **Deuxième critère : le financement des navires**

Les leviers fiscaux, déclarés type GIE et quirats de dentistes ou non, type crédit bail avec *dopple dip*<sup>5</sup>, sont des atouts non négligeables pour acquérir une flotte. La Compagnie maritime d'affrètement a ainsi su se constituer une flotte grâce aux ressources de la fiscalité allemande. Au-delà, des facultés de la fiscalité et c'est le cas de la Corée du Sud, la capacité de financement vient de l'arme monétaire... tout comme la flotte française avait bénéficié pendant les trente glorieuses des taux négatifs offerts par l'inflation monétaire couplée avec le régime de bonifications publiques des intérêts. Au regard de ce critère, les registres de libre immatriculation ne présentent aucune attractivité. Les facultés propres à certains registres d'être mieux financés que d'autres sont pondérés d'un facteur 2 en raison de l'importance des coûts en capital dans le *shipping*.

En ce qui concerne le Japon, le soutien que le MITI apporte à l'industrie du transport maritime (chantiers navals et armements réunis) a été considéré comme un facteur positif. Il n'a pu être réellement mesuré et devrait être affiné. Par contre, les subventions versées aux armateurs du Jones act qui achètent leurs navires dans des chantiers américains n'ont pas été considérées comme un atout pour l'armateur. Le droit d'exercer des services de cabotage entre les côtes des États-Unis se paye cher malgré cette aide et rapporte peu en raison des prix de la construction navale, de la concurrence de la route et surtout des trains.

### **Troisième critère : la fiscalité de l'industrie du transport maritime**

À quelques rares exceptions près, en matière d'impôt sur les sociétés et du fait de l'externalisation de l'activité de transport maritime, dans l'ensemble des registres, s'applique

---

<sup>5</sup> Le *dopple dip* (double dépréciation) est la faculté pour le crédit bailleur dans un pays et pour le futur propriétaire du navire dans un autre pays d'amortir le navire chacun dans ses comptes. L'amortissement fiscal n'est réellement double que si le pays de l'armateur maintient l'activité maritime sous un régime d'impôt annuel sur les bénéficiaires. (Voir troisième critère)

une taxe forfaitaire annuelle au tonnage. Certes, elle est différente d'un État à l'autre. À titre d'exemple, en 2003, pour un navire de 44 000 tb, le droit d'entrée du pavillon des îles Marshall est de 15 000 dollars et le droit annuel de 10 420 dollars. Ce montant est à comparer avec la taxe au tonnage instituée au 1<sup>er</sup> janvier 2003 en France qui fixe un droit annuel pour un navire de même taille à 22 800 euros soit 27 000 dollars. Le différentiel est suffisamment minime pour que l'attractivité du premier registre à ce titre ne diffère pas du second.

Avec la taxe au tonnage, la question des plus-values ne se pose plus avec la même acuité. En effet, l'amortissement n'a plus de finalité fiscale vis-à-vis d'un impôt annuel sur les bénéficiaires (impôt sur les sociétés en France) alors même que sa finalité économique renaît pleine et entière. L'objectif est de comptabiliser dans les livres la valeur intrinsèque du navire au plus près la valeur réelle du bien. En conséquence, le navire sera amorti de manière à ce qu'au moment de sa revente, le montant perçu soit au plus près de la valeur après amortissement. Cette faculté propre au *shipping* favorise une industrie où les bénéficiaires sont avant tout le fruit d'une gestion patrimoniale avisée.

La question fiscale est à examiner sous trois autres angles. Les zones de moindre pression fiscale des pays de libre immatriculation qui vont jusqu'à être des paradis fiscaux, sont favorables au personnel des armements et aux propriétaires des navires, qui n'y sont ni soumis à l'impôt progressif sur le revenu et à ses compléments proportionnels, ni à une taxation sur le capital (tel que l'impôt sur la fortune en France). Par ailleurs, dans les pays où la sécurité fiscale de l'entrepreneur est assurée par un *ruling* préalable<sup>6</sup>, un facteur d'attraction supplémentaire naît. Il en est de même avec les modalités techniques et financières d'établissement de la société gestionnaire des navires dans l'État du registre. Les pays à fiscalité allégée ont en ce domaine une tradition de procédure également allégée qui favorise la localisation chez eux de filiales d'armements. La pondération retenue au titre de l'avantage fiscal est un facteur de 1,5 dont 0,5 au simple titre de « la tentation fiscale » inhérente à la psychologie du contribuable.

#### *Quatrième critère : les normes d'équipage*

Les normes prises en compte ne sont pas celles que fixent les règles internationales de navigation formalisées et adoptées à l'Organisation maritime internationale... mais la manière dont elles sont appliquées par les États. Depuis 1997, la convention STCW (*Standards of Training, Certification and Watchkeeping*<sup>7</sup>) impose à tous les registres l'emploi de personnels détenant des brevets de qualification harmonisés. Il est donc considéré qu'il n'est pas possible pour un pavillon de la liste blanche d'employer des personnels non ou insuffisamment qualifiés.

Certains États du pavillon s'attachent à faciliter l'application de ces normes. Ainsi dans les pays du nord de l'Europe, l'armateur est un employeur responsable de la décision d'effectif sur ses navires. Le principe du *safe manning of ship* n'impose pas un visa administratif à la différence du « rôle d'équipage ». L'armateur prend l'engagement vis-à-vis de l'État du pavillon de respecter les normes de sécurité. Ainsi il n'y a pas confusion entre les impératifs de sécurité et d'autres considérations comme l'application de conventions sociales. Au Japon, s'ajoute en matière de « facilitation » le concours qu'apporte le MITI aux armateurs dans le cadre du programme *Manning Ship Zero* de recherche d'amélioration de la productivité en matière de conduite du navire. L'organisation ergonomique du travail à bord, couplée avec les systèmes d'automatismes, fait du navire japonais le moins demandeur en

---

<sup>6</sup> L'administration établit à la demande de l'entreprise la règle fiscale applicable et s'interdit de la remettre en cause à l'occasion d'une opération de vérification.

<sup>7</sup> Normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille.

main d'œuvre.

D'autres pays aux traditions moins « insulaires » additionnent les contraintes. Ils s'appliquent à administrer plus étroitement la profession au nom d'une politique de sécurité dite exemplaire et jugée supérieure. Ainsi le traitement pénal des infractions en matière de pollution en France<sup>8</sup> ne peut frapper que les capitaines et armateurs des navires battant pavillon français, creusant ainsi un handicap dont la présente évaluation comparative doit tenir compte.

Sous le même critère, se pose la question de la plus ou moins grande ouverture du marché du travail maritime et de l'accès des étrangers au pays du pavillon à des emplois à bord des navires. En ce domaine, les pays de libre immatriculation et les pays européens disposent d'un régime ouvert, les premiers par nature, les seconds du fait du principe de libre circulation des travailleurs à l'intérieur de l'Union européenne. Cette doctrine fait que tout officier de marine marchande européen ayant les qualifications STCW voulues peut commander tout navire battant pavillon d'un État membre de l'Union européenne<sup>9</sup>. Le droit commun international fixé dans les lois nationales ou dans la coutume permet aux armateurs d'employer leur personnel aux conditions sociales de leur pays d'origine ou à celles des standards sociaux des conventions de l'Organisation internationale du travail ratifiées par l'État du pavillon si ceux-ci sont supérieurs. Certains pays fixent un droit social plus élaboré qui peut aller jusqu'aux conditions sociales de l'État du pavillon. En ce cas l'avantage économique d'un recrutement dans les pays en développement s'efface.

L'importance de la question des normes d'équipage conduit à appliquer à ce critère un coefficient 2.

### *Cinquième critère : les « normes ITF »*

L'ITF mène depuis de nombreuses années une lutte contre l'emploi des personnels navigants par ce que l'on appelle des « négriers », des exploitants de futurs marins abandonnés. Ce combat est sélectif. Il se focalise sur les 26 registres de libre immatriculation (FOC) recensés par l'organisation syndicale. Il ne s'intéresse pas aux pavillons nationaux sous normes techniques ou sociales. Ces normes ITF s'appliquent aux conditions d'emploi des marins en régime international (salaire minimal, couverture sociale, conditions de travail). Le navire qui les respecte se voit attribué un *blue ticket*<sup>10</sup>.

La valeur technique opérationnelle d'un navire tient aux conditions d'emploi du personnel. Des navigants sous contrat de travail correct sont, c'est évident, plus efficaces que s'ils sont « exploités ». Le standard ITF apparaît comme la norme de base et reçoit une notation de 2 étoiles. Quand les conditions sociales d'un registre sont supérieures (exemple du registre métropolitain ou du registre américain) sa cote peut atteindre 4 étoiles. Par contre, les pavillons nationaux, à commencer par le pavillon chinois, qui acceptent des conditions de travail inférieures aux normes ITF peuvent n'avoir aucune étoile. Pour ce qui concerne le registre philippin, l'étoile obtenue l'est uniquement pour la flotte opérant sur le marché international. Elle ne peut s'appliquer aux navires du cabotage intérieur. Ce critère se voit appliquer un coefficient de 1,5.

---

<sup>8</sup> Voir l'article de Françoise Odier : « *Les infractions en matière de pollution* » dans ce même numéro de La Revue Maritime .

<sup>9</sup> Jurisprudence de la Cour de Justice des Communautés européennes du 30 septembre 2003. Voir l'article d'Antoine Le Monnier de Gouville : « *Le capitaine et le pavillon* » dans le N° 467 de La Revue Maritime.

<sup>10</sup> Voir l'article de James Smith : « *Le passage du blue ticket au green ticket* » dans le N° 468 de La Revue Maritime.

## *Sixième critère : l'harmonie sociale*

La fiabilité d'un registre est directement liée aux tensions sociales qui existent ou non en son sein. Elle est excellente s'il n'y a pas de risque de conflits du travail et notamment de grèves. Elle est médiocre dans le cas contraire. Plus une flotte est employée sur des trafics tiers, plus le risque est faible. C'est le cas des armements qui opèrent exclusivement sous ces conditions : Norvège, Liberia pour ne citer que deux exemples. Au contraire, une flotte employée sur des trafics bilatéraux peut connaître de mouvements sociaux lors des touchées dans un port national. Le pavillon national utilisé pour le cabotage national et a fortiori en cas de monopole de pavillon (cas des États-Unis) conduit à accroître le risque de non-fiabilité du registre. Ce critère se voit appliquer un coefficient de 1,5 sur une échelle de deux étoiles.

Il est normal de constater que ce sont, Japon mis à part, les pays aux standards sociaux les plus élevés qui connaissent les mouvements sociaux les plus nombreux et les plus durs. Seuls des salariés aux revenus élevés peuvent user « facilement » de l'arme de la grève. Pour des pays comme les États-Unis ou la France, l'application de ce sixième critère annule l'avantage acquis au titre du cinquième.

## *Septième critère : la sûreté*

Avant le 11 septembre, ce critère n'aurait pas été pris en considération. Mais les menaces sur la sûreté en matière de transport international sont telles qu'elles ne peuvent être ignorées. Le code ISPS permet peut-être de rendre plus difficile à ces menaces de se concrétiser et donc de les raréfier. En aucun cas il ne peut les écarter.

Les moyens de transport aériens, ferroviaires et routiers (véhicules légers pour l'heure) ont produit les attentats les plus spectaculaires ce qui est l'objectif recherché par les organisations criminelles terroristes. Les quatre à cinq attentats par voie maritime récents recensés<sup>11</sup> n'ont pas eu le même impact et de ce fait peuvent être considérés comme des quasi-échecs par les centrales terroristes. La menace sur la sûreté de la navigation pèse de ce fait beaucoup moins que les risques accidentels de la navigation. L'échelle de ce critère est de une à trois étoiles pour les registres examinés et le coefficient appliqué de 1.

Ce sont avec le registre philippin en raison des mouvements sécessionnistes que connaît ce pays et le registre israélien du fait de l'Intifada, les pavillons des pays développés qui sont les plus vulnérables. Les navires civils battant pavillon des grandes nations de l'espace euro-atlantique (capables de mener des opérations de projections de puissance) sont les plus sensibles à cette menace qu'ils soient immatriculés sur des registres métropolitains ou ultramarins. A contrario, les registres des pays de libre immatriculation peuvent être considérés comme protecteurs. Un attentat suicide contre un navire libérien n'aura pas le même impact sur l'opinion publique que le même acte contre un navire battant pavillon américain.

## *Les résultats*

Il faut considérer les résultats avec prudence. D'une part, les évaluations sont approximatives, d'autre part, la situation d'un registre peut changer du fait d'une nouvelle

---

<sup>11</sup> Deux aux Yémen (*USS Cole*, navire de guerre américain et *Limburg*, pétrolier civil battant pavillon français) ; un probable aux Philippines (ferry battant pavillon philippin) ; une attaque combinée portuaire et sur une plage en Israël venue de Gaza ; une attaque du terminal pétrolier irakien (aucun navire touché, l'assaillant est neutralisé).

législation nationale, d'une nouvelle règle internationale, d'un nouveau contexte diplomatique ou d'un nouveau comportement social. C'est pourquoi il ne paraît pas souhaitable d'établir un classement permettant de féliciter le premier et de dédaigner le dernier. Il n'en reste pas moins que seuls les meilleurs reçoivent des « pavois » : d'or, d'argent ou de bronze.

En raison des conditions techniques du protocole Internet, les étoiles sont représentées ci-dessous par des cœurs.

| coefficient            | Sécurité | Financement | Fiscalité | Normes | Normes | Harmonie | Sûreté | Note                    | Pavois           |
|------------------------|----------|-------------|-----------|--------|--------|----------|--------|-------------------------|------------------|
|                        | 2        | 2           | 1,5       | 2      | 1,5    | 1,5      | 1      | équipage ITF<br>Sociale |                  |
| Allemagne              | ♥♥♥♥     | ♥♥          |           | ♥♥     | ♥♥     | ♥♥       | ♥      | 23                      | Pavois d'argent  |
| Antigua & Barbuda      | ♥♥       |             | ♥♥        | ♥♥     | ♥♥     | ♥♥       | ♥♥♥    | 20                      | Pavois de bronze |
| Bahamas                | ♥♥♥♥     |             | ♥♥        | ♥♥     | ♥♥     | ♥♥       | ♥♥♥    | 24                      | Pavois d'argent  |
| Chine                  | ♥♥♥♥     | ♥           |           |        |        | ♥        | ♥♥     | 13,5                    |                  |
| Hongkong               | ♥♥♥♥♥    | ♥           | ♥         | ♥      | ♥      | ♥♥       | ♥♥     | 22                      | Pavois de bronze |
| Corée du sud           | ♥♥       | ♥♥          | ♥         | ♥      | ♥♥     | ♥        | ♥♥     | 18                      |                  |
| Danemark               | ♥♥♥      | ♥♥          |           | ♥♥     | ♥♥♥    | ♥♥       | ♥♥     | 23,5                    | Pavois d'argent  |
| États-Unis             | ♥♥       |             |           |        | ♥♥♥♥   |          | ♥      | 11                      |                  |
| Finlande               | ♥♥♥♥     |             |           | ♥♥     | ♥♥     | ♥♥       | ♥♥     | 20                      | Pavois de bronze |
| France                 | ♥♥♥      | ♥           |           |        | ♥♥♥♥   |          | ♥      | 15                      |                  |
| Wallis & Futuna        | ♥♥♥      | ♥♥          | ♥♥        | ♥♥     | ♥♥     | ♥♥       | ♥♥     | 24                      | Pavois d'argent  |
| Grèce                  | ♥♥♥      | ♥           | ♥         | ♥      | ♥♥     | ♥♥       | ♥      | 18,5                    |                  |
| Irlande                | ♥♥♥♥     |             | ♥         | ♥♥     | ♥♥♥    | ♥♥       | ♥♥     | 23                      | Pavois d'argent  |
| Israël                 | ♥♥       | ♥           |           |        | ♥♥     |          | ♥      | 10                      |                  |
| Italie                 | ♥♥       | ♥           | ♥         | ♥      | ♥♥♥    | ♥        | ♥      | 16,5                    |                  |
| Japon                  | ♥♥♥♥     | ♥♥          |           | ♥♥     | ♥♥♥♥   | ♥♥       | ♥♥     | 27                      | Pavois d'or      |
| Liberia                | ♥♥♥♥     |             | ♥♥        | ♥♥     | ♥♥     | ♥♥       | ♥♥♥    | 24                      | Pavois d'argent  |
| Luxembourg             | ♥♥♥      | ♥           | ♥♥        | ♥♥     | ♥♥     | ♥♥       | ♥♥     | 23                      | Pavois d'argent  |
| Îles Marshall          | ♥♥♥♥     |             | ♥♥        | ♥♥     | ♥♥     | ♥♥       | ♥♥♥    | 24                      | Pavois d'argent  |
| Norvège                | ♥♥♥♥     | ♥♥          | ♥         | ♥♥     | ♥♥     | ♥♥       | ♥♥     | 25,5                    | Pavois d'or      |
| Pays-Bas               | ♥♥♥      | ♥           | ♥         | ♥♥     | ♥♥♥    | ♥        | ♥♥     | 22                      | Pavois de bronze |
| Antilles néerlandaises | ♥♥       |             | ♥♥        | ♥♥     | ♥♥     | ♥♥       | ♥♥     | 19                      |                  |
| Philippines            | ♥♥♥      |             |           | ♥      | ♥      | ♥        | ♥      | 12                      |                  |
| Royaume-Uni            | ♥♥♥♥♥    | ♥           |           | ♥♥     | ♥♥♥    | ♥♥       | ♥      | 24,5                    | Pavois d'argent  |
| Bermudes               | ♥♥♥      |             | ♥♥        | ♥♥     | ♥♥     | ♥♥       | ♥      | 20                      | Pavois de bronze |
| Île de Man             | ♥♥♥♥     | ♥           | ♥♥        | ♥♥     | ♥♥     | ♥♥       | ♥      | 24                      | Pavois d'argent  |
| Singapour              | ♥♥♥      | ♥           | ♥         | ♥♥     | ♥♥♥    | ♥        | ♥♥     | 22                      | Pavois de bronze |
| Suède                  | ♥♥♥♥     |             | ♥         | ♥      | ♥♥♥♥   | ♥♥       | ♥♥     | 21                      | Pavois de bronze |
| Suisse                 | ♥♥       | ♥           | ♥         | ♥      | ♥♥♥    | ♥♥       | ♥♥     | 19                      |                  |
| Vanuatu                | ♥♥♥      |             | ♥♥        | ♥♥     | ♥♥     | ♥♥       | ♥♥♥    | 22                      | Pavois de bronze |

Les deux meilleurs registres obtiennent le pavois d'or. Il n'est pas étonnant que ce soient deux nations maritimes de premier plan : le Japon, seconde flotte et neuvième pavillon mondial et la Norvège, troisième flotte et cinquième pavillon mondial. Se comprennent de ce fait les liens étroits des armements britannique et français avec l'armement norvégien.

Ensuite un tiers de la liste (dix registres) obtiennent le pavois d'argent. Outre de nombreux registres européens (dont le registre français de Wallis & Futuna), cette catégorie réunit les trois meilleurs registres de libre immatriculation. Huit registres obtiennent le pavois de bronze dont Hongkong et Singapour qui sont les deux premiers registres continentaux asiatiques à être « nominés ».

Enfin le dernier tiers de la liste (10 registres) ne reçoit aucun pavois. Il s'y trouve aussi bien des pavillons émergents : Corée du Sud, Chine et Philippines ou vigoureux : Grèce,

première flotte et troisième pavillon mondial que des pavillons en plus ou moins grande berne : France, États-Unis et Suisse.

L'Institut Français de la Mer ne peut que déplorer la note médiocre obtenue par le registre principal du pavillon français. Tout calcul rapide de la note qu'obtiendrait le registre international français (RIF) dont l'existence reste suspendue aux aléas de la politique intérieure, montre que celui-ci serait très certainement récompensé probablement par un pavois d'argent comme le registre de Mata Utu.

### *Comment choisir ?*

Ne sera esquissée ici que la réponse à la question posée par un armement européen. Par principe, un armateur avisé ne place pas tous ses navires sous une même bannière, tout comme un épargnant ne place pas toutes ses économies sur le même produit financier.

Il est normal que la fibre nationale joue... sauf à Monaco où il n'existe pas de registre du commerce. En France, elle joue systématiquement pour l'armement des paquebots : Wallis et Futuna s'avère depuis vingt ans un excellent registre. Au Royaume-Uni, où la tradition maritime est la plus ancrée, le *red ensign* de droit commun s'impose à nouveau depuis cinq ans<sup>12</sup>. Pour les ferries à passagers et pour ceux-là seuls, la fibre nationale se couple avec le marché dominant. Les Italiens apprécient de se retrouver sur un navire italien quand ils se rendent en Corse. En conséquence, l'armement bastiais Corsica Ferries privilégie le pavillon italien sur le pavillon français, le premier étant par ailleurs plus attractif que le second.

En Europe, le registre d'immatriculation de Bergen s'impose. Il est à remarquer que comme toute immatriculation de qualité, la procédure norvégienne se fait alternativement et également en langue vernaculaire ou en anglais<sup>13</sup> au choix de l'armateur. Seule « la tentation fiscale » dont l'attractivité est surfaite, conduit de nombreux armateurs à privilégier les pavillons de libre immatriculation (Liberia, Bahamas et îles Marshall). C'est pourquoi seulement 46 % de la flotte norvégienne bat pavillon national. Il est à remarquer que le premier registre, le Japon ne tente pas les armateurs européens, distance, langue et procédure obscure d'établissement des sociétés obligent.

Les armements qui privilégient l'affrètement de longue durée avec ou sans option d'achat sur la pleine propriété des navires focalisent de préférence sur les registres optimisant le deuxième critère, celui du financement des navires. C'est pour cette raison que l'Allemagne a une flotte particulièrement développée de porte-conteneurs, navires de transport du fret riche.

Certaines anomalies subsistent liées à des privilèges de pavillon<sup>14</sup>. L'armement belge immatricule en France des navires-citernes transports de pétrole brut en raison de la loi de 28 modifiée 92. Les dragues, remorqueurs et autres navires de servitude portuaire battent rarement un pavillon étranger. Bien que cela éviterait de subir des mouvements sociaux, le pavillon étranger est mal vu pour ce type de navires dans des ports où la loi du quai se place trop souvent au-dessus de la Constitution locale.

Enfin, il est navrant de constater que les critères de qualité développés pour le choix des flottes n'est pas toujours suivi par les armements. Des cinq premiers registres de libre immatriculation, deux sont de haute qualité, ceux du Liberia et des Bahamas, deux sont des

---

<sup>12</sup> Voir l'article de Lord Jeffrey Sterling of Plaistow, président de Peninsular & Oriental Steam Navigation dans le N° 459 (mai 2001) de La Revue Maritime : « Pourquoi j'ai décidé de rapatrier ma flotte sous pavillon britannique ? » disponible sur [www.ifm.free.fr](http://www.ifm.free.fr).

<sup>13</sup> Est-il possible d'imaginer qu'un armateur enregistre ses navires en France sur des formulaires en langue anglaise ?

<sup>14</sup> Pour mémoire, le cas du pavillon américain est en survie artificielle grâce à l'acharnement thérapeutique du Jone's act.

registres de l'Union européenne en voie d'amélioration de leur qualité... moyennant leur contraction par élimination des navires sous normes, mais ni Chypre, ni Malte ne sont parvenus à ce jour sur la liste blanche des MOU, le dernier, le panaméen est un pur pavillon de complaisance. On ne peut que constater avec regret que des armements de pays à registre de haute qualité à commencer par ceux du Japon, s'empressent de « décompresser » au Panama.

Il paraît en conséquence nécessaire de réduire l'attractivité des registres d'États du pavillon qui tolèrent les navires sous normes et d'en faire la chasse sélective en accroissant la pression des États du port sur ces registres par des contrôles fréquents et rigoureux... ainsi les bons États du pavillon seront justement récompensés.

