

## **CR commission mer et littoral – ETEL 31 MAI 03 – 10 h/17 h 30**

**Présents.** Dominique MATHIEU-VERITE, Michèle PENDELIEVRE, Catherine BOUDIGOU, Jean-Paul DECLERCQ, Mariette HUIDO, Michel ROLLAND, et Jocelyne Le Boulicaut, Eddy NOCTON, Serge LE QUER

**Excusés.** Edwige Fadeieff, Janick Moriceau, Christine Sandel, Olivier Nocca (?), Jacques Maret, Jean-Jacques Faure, Bernard Condroyer

- Catherine propose d'ajouter le projet de brochure sur les marées noires, (validé par le CE), à l'ordre du jour. Proposition adoptée.

- Michèle propose de donner, en fin de réunion, info sur le programme européen sur lequel elle travaille. Le temps a manqué.

### **1. Rapport du sénateur RICHEMONT\***

#### **Présenté par Jean-Paul Declercq**

Le pavillon français est rendu au plus bas pour le transport maritime ; restent seulement les ferries vers Corse ou GB. Les autres armateurs ont mis sous pavillon de complaisance ou sous Kerguelen, ce qui permet d'embarquer 1/3 de français et 2/3 d'étrangers, sans aucune application du Code du travail.

Le Kerguelen a été mis en place sous Fabius lorsqu'il était 1<sup>er</sup> ministre. Le décret avait été attaqué par la CGT mais la loi ensuite votée sous Guelléc. A l'origine ça ne concernait que le tramping (navire vagabond qui va chercher des produits ici et là en fonction du contrat qui se propose, course au fret).

Le rapport Richemont propose donc de remplacer le pavillon Kerguelen par un pavillon qui s'appellera le RIF ( Registre international français), sur le modèle norvégien ou danois. Ce qui va permettre aux armateurs d'enregistrer leurs navire sous pavillon français avec une taxe au tonnage; de pouvoir embarquer un équipage étranger hormis le capitaine et son adjoint; de le payer au « tarif international », tarif minimum international autorisé par le BIT. Les marins seront considérés comme travailleurs à l'étranger. Par la défiscalisation, ils ne paieront pas d'impôt.

#### **Débat**

MP: C'est l'application pure et simple de la complaisance en France.

JPD: C'est pire que le Kerguelen. Un mois de salaire sur la base de 10 h de travail par jour, 7 jours sur 7, c'est 3 000 francs (457 euros) congés compris. Ce serait donc bien l'officialisation de la complaisance en France.

CB: Rien n'est transcrit par la France. C'est le double discours permanent. Je propose de lancer une campagne d'envois de stylos à Chirac et Bachelot pour qu'ils transcrivent les législations qui existent. Il va falloir qu'on communique fort là dessus.

MR : La question qui est à chaque fois posée est celle de la régularisation internationale. Il faut donc un préambule qui fixe les règles communes du jeu.

JPD : Les Verts le demandent depuis longtemps, mais à l'OMI, les textes sont rédigés par les pays qui profitent du système de complaisance. Il faudrait instituer une règle selon laquelle aucun pays n'a le droit d'attribuer un pavillon s'il n'a pas les moyens de contrôler les dits navires.

MP : Au congrès de l'OMI à Brest, il y avait les représentants des marines des différents pays et des administratifs mais les politiques n'étaient pas là....

JPD : Il est indispensable d'obtenir l'obligation de réaliser le contrôle du navire et des documents par l'Etat du pavillon, et de mettre en place une législation au niveau de l'OMI, pour établir des critères pour que l'Etat puisse délivrer un pavillon.

MP : On arrive à la nécessité de lister les bateaux-poubelles. Il faudrait mettre en place un système de course pour « attraper » ces bateaux quand ils arrivent dans les eaux européennes, payer les soldes des salaires des marins, les récupérer puis couler les navires pour faire des récifs artificiels !!! Après les avoir dépollués, bien sûr !

MP: Depuis longtemps, les armateurs demandent une aide . Il faut peut-être accepter l'idée d'un transfert de la taxation au tonnage. Mais nous ne pouvons accepter de voir des marins étrangers payés comme des esclaves modernes.

JPD: Dans le projet de pavillon RIF, sur la taxe au tonnage, les bateaux ne paient pas la TVA. Les autres pays européens en sont venus là. Le système actuel entraîne une distorsion de concurrence au détriment des armateurs français. Les aides à la construction ont été supprimées à cause des accords de l'OMC. Il y a toujours eu des aides aux armateurs et à la construction de navires, depuis Colbert. Le système des quirats sous Mitterand était un moyen de subventionner et de défiscaliser.

MR: Il faut donc un préambule qui soit une régulation internationale incitant les autres pays à intégrer l'amélioration des normes environnementales et sociales. L'exemple de la guerre en Irak a montré la nécessité d'un pouvoir international.

MP: Le coût du transport n'est pas payé au coût social et de la sécurité.

CB: On ne peut séparer l'aspect de la réglementation de celui de l'ensemble de la mondialisation. Pour nous les Verts, il est important que mondialement parlant tous soient considérés et payés de la même façon.

JPD : En alternative au rapport Richemont, est-ce qu'on estime nécessaire d'avoir des navires qui travaillent correctement, d'avoir une flotte qui corresponde à nos importations et à nos exportations? Est-ce qu'on dit qu'on se met au même niveau? Est-ce qu'on ne le dit pas? Est-ce qu'on accepte les aides, les taxes... Est-ce qu'on en propose d'autres?

DM-V: Il ne faut pas séparer les moyens internationaux de la mondialisation. Vu l'importance de l'OMC, tout ce qu'on peut proposer n'est pas un pis aller par rapport à ce qui existe.

JPD: Je rappelle que la DG IV va à fond dans le sillage de l'OMC et de la mondialisation libérale.

MR: Mettre en place des décisions pour atténuer les effets des décisions libérales prises par les Etats dans l'OMI ne nous suffit pas. Que fait-on dans le cadre des accords de l'OMC revalidés en Avril dernier ? D'où la nécessité de contre-pouvoirs.

JPD : Faut-il accepter d'octroyer une aide aux armateurs pour qu'ils se mettent sous pavillon français en se mettant au même niveau que les autres états européens, avec taxe au tonnage et défiscalisation des marins ?

Conclusion :

**Les aides qui peuvent être nécessaires pour avoir un pavillon propre, aux normes de sécurité, doivent être des aides claires, affichées et pas détournées. Il est également nécessaire de prévoir l'harmonisation sociale par le haut.**

\* Lire aussi l'article sur le Rif et le rapport Richemont, paru dans Le Marin, le 4 avril 03



## **5. Journées d'été**

Le seul thème proposé pour les journées d'été est celui des problématiques de la plaisance, sur le plan des ports (agrandissement, dévasage, bétonnage...) et aussi de la navigation (diplômes, navires...). Christine Sandel et Claude Beaujard se sont portés volontaires pour animer cet atelier.

L'AG de la commission aura lieu pendant les journées d'été. La date exacte sera communiquée dès que le programme des journées d'été aura été finalisé. Nous avons envisagé le dimanche 24 août. Sous toutes réserves

Jean-Paul rappelle que les postes sont remis en jeu à chaque AG. Appel à candidatures est donc lancé. Prévoir le bilan d'activités de la commission.