



FICHE ARGUMENTAIRE

Pavillon 1er Registre

Règles de l'ONU : Au sujet des navires opérant régulièrement dans nos eaux territoriales et ZEE, la convention **UNCLOS** stipule dans son **article 91** : "1. *Chaque État fixe les conditions auxquelles il soumet l'attribution de sa nationalité aux navires, les conditions d'immatriculation des navires sur son territoire et les conditions requises pour qu'ils aient le droit de battre son pavillon. Les navires possèdent la nationalité de l'État dont ils sont autorisés à battre le pavillon. Il doit exister un lien substantiel entre l'État et le navire.* "

Règles européennes : En matière sociale et de transport, le Traité communautaire européen (TCE) dispose qu'il s'agit de compétences **partagées** avec la commission, Articles 4, 153, 156 et 160.

Nationalement : Le pavillon français a disparu du Code des Douanes et du Code du transport. Il ne nous reste :

- Dans le Code des douanes : au cabotage national, tout pavillon européen est autorisé, y compris les registres internationaux et les pavillons de complaisance Chypre et Malte.
- Dans le Code des transports : les secteurs exclus du RIF, qui ne sont pas respectés, le décret État d'accueil, inapplicable et inappliqué pour les navires européens opérants régulièrement au cabotage national.

Nous demandons des règles contre la distorsion de concurrence envers les armateurs respectant les normes sociales applicables en France.

Dans le respect du Code des transports actuel, au cabotage national :

- ❖ Interdiction des pavillons européens au registre international;
- ❖ Interdiction des pavillon européens classés complaisance par l'ITF (Chypre et Malte);
- ❖ Respect des secteurs exclus du RIF aux armateurs opérant actuellement au cabotage national;
- ❖ Sur le décret État accueil :
 - ✓ Respect des mesures de pratique de la langue française et des conditions de nationalité des principaux;
 - ✓ Imposer le contrat d'engagement maritime de droit français à tous les équipages des navires couverts par le décret;
 - ✓ Respect des divisions françaises sur la prévention des risques des marins;

Pour les Ferries au TransManche :

- La CGT demande la réciprocité des conditions de Pavillons/Contrats d'engagement maritime, rythme de travail (2 semaines/2 semaines) et régime social;
- La CGT demande des conditions renforcées d'exercice de la langue;

Pour les EMR : La CGT demande d'imposer le pavillon français pour les activités régulières dans les eaux territoriales (Maintenance des installations)

Enfin, le décret sur la flotte stratégique doit être mis en application afin de financer une flotte française attachée à la souveraineté nationale dont les services portuaires définit au règlement européen et la maintenance de nos EMR.