

*Quelle protection sociale pour les marins résidant en France,
embarqués sous pavillon étranger ? Saison 2 et suite.*

Patrick CHAUMETTE
Université de Nantes

L'article 26 de la loi n° 2017-1836 du 30 décembre 2017 de financement de la sécurité sociale pour 2018 constitue une nouvelle étape dans la mise en œuvre de la Convention du travail maritime de l'OIT de 2006, ratifiée par la France en 2014. Il concerne la complexe question de la protection sociale des marins, résidant en France, mais embarqués sur un navire battant pavillon étranger, hors de l'Union européenne et de l'Espace Économique européen. Ce texte constitue le second épisode d'une aventure commencée à l'automne 2015¹. Cet article est inséré dans la troisième partie de la loi « Dispositions relatives aux recettes et à l'équilibre financier de la sécurité sociale pour l'exercice 2018 », au sein du Titre 1^{er} « Dispositions relatives aux recettes, au recouvrement et à la trésorerie », au sein du Chapitre V, « Dispositions relatives à la modernisation de la branche recouvrement ». Il s'agit de modifier l'article L. 5551-1-2° du code des transports qui définit les personnes affiliées au régime d'assurance vieillesse des marins, la CRM, caisse de retraite des marins de l'ENIM.

Art. L. 5551-1 Code des Transports :

1°) Sont affiliés, lorsqu'ils exercent une activité directement liée à l'exploitation du navire, les marins au sens de l'article L. 5511-1 du même code, embarqués sur un navire battant pavillon français et exerçant leur activité dans les secteurs du commerce, de la pêche et des cultures marines et de la plaisance professionnelle.

« 2° Dans le respect de la convention du travail maritime, adoptée à Genève le 7 février 2006, les gens de mer résidant en France de manière stable et régulière et embarqués sur un navire battant pavillon d'un Etat étranger autre qu'un navire mentionné à l'article L. 5561-1 du présent code, s'ils remplissent les conditions suivantes :

« a) Ne pas relever du 34° de l'article L. 311-3 du code de la sécurité sociale ;

« b) Ne pas être soumis à la législation de sécurité sociale d'un Etat étranger en application des règlements de l'Union européenne ou d'accords internationaux de sécurité sociale conclus avec la France ;

« c) Ne pas être couverts par une protection sociale au moins équivalente à celle prévue à l'article L. 111-1 du code de la sécurité sociale. »

Les marins, résidant en France de manière stable et régulière, embarqués sur un navire battant pavillon d'un Etat étranger, hors de l'UE et de l'EEE, donc non soumis au Règlement européen 883/2004 du 29 avril 2004 de coordination des régimes de sécurité sociale, sont concernés, mais avec de multiples conditions : ils ne doivent pas relever des conditions sociales d'Etat d'accueil (art. L. 5561-1 C. Transports – Règlement (CE) n° 3577/92 du Conseil concernant l'application du principe de la libre circulation des services aux transports maritimes à l'intérieur des États membres (cabotage maritime) ; ils ne doivent relever de l'article L. 311-3-34° du code de la sécurité sociale, qui affine au régime général des travailleurs salariés les gens de mer salariés soumis aux conditions sociales de l'Etat d'accueil, sauf exceptions pour les gens de mer marins. Ils ne doivent pas bénéficier d'une convention bilatérale de sécurité sociale. Enfin innovation essentielle : *Ne pas être couverts par une protection sociale au moins équivalente à celle prévue à l'article L. 111-1 du code de la sécurité sociale.*

¹ P. CHAUMETTE, « Quelle sécurité sociale pour les gens de mer résidant en France, embarqués sous pavillon étranger ? Article 31 de la Loi de financement de la sécurité sociale pour 2016 », *Droit social* 2015, n° 2, pp. 182-186, *Droit Maritime Français*, 2016, n°776, pp. 1-10, *AFCAN Informations*, Brest, n° 109, mars 2016, pp. 12-16 « Quelle protection sociale pour les marins résidant en France, embarqués sous pavillon étranger ? Saison 2 », *Neptunus, e.revue*, Université de Nantes, vol. 24, 2018/2, www.cdm.univ-nantes.fr

Le décret n° 2017-307 du 9 mars 2017 est relatif à l'affiliation des gens de mer marins, résidant en France et embarqués sur un navire battant pavillon d'un Etat étranger, mentionnés à l'article L. 5551-1 du code des transports, aux régimes gérés par l'ENIM ; il modifie l'article 12 du décret n° 53-953 du 30 septembre 1953.

Les conditions d'affiliation au régime de prévoyance des marins sont définies par des dispositions réglementaires, ainsi que le prévoit l'article L. 711-1 du code de la sécurité sociale, qui prévoit l'organisation de régimes spéciaux de sécurité sociale (art. L. 5551-2 C. Transports). Le régime spécial des marins « français » est rappelé à l'article R 711-1-4° CSS, par référence au décret-loi du 17 juin 1938 modifié. L'article R 711-17 CSS prévoit pour chaque risque un principe d'équivalence des prestations entre les régimes spéciaux et le régime général de la sécurité sociale.

Les dispositions réglementaires découlent du décret-loi du 17 juin 1938 relatif à la réorganisation et à l'unification du régime d'assurance des marins, devenu décret. Son article 2 a été modifié en 1940, 1947, 1952, puis en 1979. *« Sont obligatoirement affiliés à la caisse générale de prévoyance, à l'exclusion de ceux qui sont investis d'un mandat parlementaire, les marins français ou étrangers dont les services donnent lieu à cotisations à la caisse de retraite des marins. Sont également affiliés à la caisse générale de prévoyance, les marins étrangers embarqués sur un navire français immatriculé en métropole, dans un département d'outre-mer ou dans le territoire de la Polynésie française, même lorsque leurs services ne donnent pas lieu à cotisations à la caisse de retraites des marins. Les personnes titulaires de pensions ou de rentes sur les caisses de l'établissement national des invalides de la marine sont affiliées à la caisse générale de prévoyance dans les conditions fixées à l'article 55-1 ci-dessous.*

Bref, c'est l'affiliation à la CRM qui impose l'affiliation à la CGP, sans aucun choix possible.

[Une instruction du 2 mai 2018](#) du directeur de l'ENIM, à destination du Centre des Cotisations des Marins et Armateurs, annonce un avenant à la note n° 2 du 21 février 2018. Il s'agit d'interpréter les notions de résidence sur le territoire français, de résidence à bord d'un navire de couverture sociale au moins équivalente.

La durée de la résidence stable et régulière se comprend par analogie avec les règles prévues par l'article R. 111-2 du code de la sécurité sociale. Cette condition est satisfaite par la présence du foyer en France ou par la condition de séjour principal, c'est-à-dire **un séjour effectif sur le territoire métropolitain ou outre-mer d'au moins six mois**. Les interprétations antérieures se fondaient sur 90 jours. Cette résidence sur le territoire peut être démontrée par tout événement reconnu de manière habituelle (bail, abonnements téléphone, gaz ou électricité).

La notion de résidence à bord, pour les marins logeant sur le navire pendant leur contrat, sans logement ou foyer sur le territoire national s'analyse au regard de la présence du marin dans les eaux territoriales ou intérieures **pendant une durée de 6 mois**, appréciée sur 12 mois). L'exercice de la profession de marin sous un pavillon étranger ne fait pas obstacle à l'application des règles de l'Etat côtier ou de l'Etat du port, en matière de travail ou ici de protection sociale. L'obligation d'affiliation s'impose à la signature du contrat, dès lors que la durée de présence sur l'ensemble de la période de présence dans les eaux territoriales et intérieures françaises est de 6 mois ou plus. Lorsque plusieurs contrats se succèdent chez le même employeur, l'ensemble des contrats successifs doivent être pris en compte. **Cette durée de 6 mois n'a pas besoin d'être continue**, par analogie aux dispositions équivalentes de l'article R. 111-2 du code de la sécurité sociale.

Les périodes de travaux immobilisant le navire ou les périodes de présence dans un chantier naval, sont exclues du champ d'application de l'article L. 5551-1 pour les marins qui n'ont pas de foyer sur le territoire français. Il s'agissait d'un problème majeur pour les chantiers de La Ciotat, Toulon ou Marseille leur faisant craindre une fuite des clients, si la présence du navire et de son équipage était considérée comme une présence durable en France, avec en conséquence l'affiliation à l'ENIM. De nombreux professionnels, managers, sociétés de manning et propriétaires ont joué à se faire peur, discriminant dès lors, les marins de nationalité française, présumés résidant en France et d'autres résidant en France, pour le cas éventuel où l'administration retiendrait une interprétation extensive des textes. La précipitation et l'imprécision de la production normative, depuis le vote de l'article 31 de la

loi de finance pour la sécurité sociale (LFSS) pour 2016, loi n° 2015-1702 du 21 décembre 2015 ont fait forte impression, dans ce marché de niche et de luxe extrêmement concurrentiel. S'il s'agit d'une présence de travail en France, cela n'est pas assimilable avec une période de résidence. Cette exclusion est fondée sur l'interprétation a contrario de l'article L. 5552-16-4° du code des Transports et R. 8 (II) du code des pensions et retraites des marins : *Les périodes antérieures à l'ouverture de l'état des services ou postérieures à la clôture de cet état des services durant lesquelles les marins d'un navire sont affectés à des tâches de nature technique à bord de ce navire.* Sous pavillon français, les marins ne peuvent acquérir des droits à pension pour les périodes en chantier de construction ou de réparation que pendant deux mois, sauf autorisation spéciale du directeur de l'ENIM, limitée à 4 mois².

La notion de protection sociale équivalente à l'ENIM a été introduite par l'article 26 de la loi n° 2017-1836 du 30 décembre 2017 de financement de la sécurité sociale pour 2018, afin de prendre en compte les assurances sociales contractées dans le cadre des contrats d'engagement maritime internationaux. L'équivalence permet aux marins résidant en France de ne pas s'affilier à l'ENIM. Comme prévu, elle est extrêmement exigeante³. Elle doit garantir une prise en charge des frais de santé du marin et de ses ayants droit, soit la prise en compte de la dimension familiale de la protection sociale, les indemnités compensatrices de salaire en cas de maladie et d'accident, professionnel ou non, une indemnisation de l'invalidité permanente, des prestations de vieillesse y compris la réversion et des prestations familiales destinées à pourvoir à l'éducation des enfants.

Cette couverture sociale au moins équivalente peut être prise en charge en partie par le marin, sous réserve des obligations relatives à la prise en charge de certains frais par les armateurs, notamment les conséquences des risques professionnels, accident du travail et maladie d'origine professionnelle⁴.

L'ENIM ne dispose pas d'un « menu à la carte » et l'équivalence doit être appréciée globalement. Il n'est pas possible de se contenter d'une affiliation à la CRM, si les assurances sociales contractées couvrent maladie, invalidité, soins de santé, la prévoyance sociale, assez convenablement. Une telle gestion un peu « à la carte » compliquerait évidemment le fonctionnement de l'ENIM. Est-ce souhaitable ? Cette approche pragmatique s'imposera-t-elle dans l'avenir (Saison 3 ?) ou dans le cadre d'une réforme importante de l'ENIM ?

A suivre.

² En matière de relation internationale de travail et de rattachement à la compétence du Conseil des Prud'hommes (conflit de juridictions), et non de protection sociale, la cour d'appel d'Aix-en-Provence a précisé que : *La salariée ne peut pas revendiquer l'application de l'article R. 1412-1-1° du code du travail pour en déduire la compétence du conseil des prud'hommes de Marseille, en l'état d'un lieu de travail mobile et de l'absence d'un travail accompli, lorsque le bateau se trouvait au port de La Ciotat, en vue de son entretien de ses réparations.* Même si elle logeait à bord, elle n'y travaillait pas (CA Aix-en-Provence, 9^{ème} ch., 8 janvier 2016, *Droit Maritime Français* 2017, n° 787, pp. 29-35, « Le travail maritime international entre port et domicile ? », P. CHAUMETTE).

³ P. CHAUMETTE, « Quelle protection sociale pour les marins résidant en France, embarqués sous pavillon étranger ? Saison 2 », *Neptunus, e.revue*, Université de Nantes, vol. 24, 2018/2, www.cdmo.univ-nantes.fr

⁴ X. M. CARRIL VÁZQUEZ, « La seguridad social de la gente de mar en el Convenio sobre el trabajo marítimo de 2006 », *Revista General de Derecho del Trabajo y Seguridad Social*, RGDTS, Iustel, Madrid, n° 36, Febrero 2014 - « What role Private Insurances can play in the Social Protection of Sea Workers? », in *New Trends in Maritime Law - Maritime liens, arrest of ships, mortgages and forced sale*, J.M. MARTIN OSANTE & O. FOTINOPOULOU BASURKO (Dir.), Thomson Reuters, Aranzadi, Pamplona, 2017, pp. 189-203.