



**HAL**  
open science

## Quelle protection sociale pour les marins résidant en France, embarqués sous pavillon étranger ? Saison 2

Patrick Chaumette

► **To cite this version:**

Patrick Chaumette. Quelle protection sociale pour les marins résidant en France, embarqués sous pavillon étranger ? Saison 2. Neptunus, 2018, 24 (2), pp.1-6. hal-03843682

**HAL Id: hal-03843682**

**<https://hal.science/hal-03843682v1>**

Submitted on 8 Nov 2022

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



UNIVERSITÉ DE NANTES



European Research Council  
Established by the European Commission



Centre de Droit Maritime et Océanique



Neptunus, e.revue  
Université de Nantes, vol. 24, 2018/ 2  
[www.cdm.univ-nantes.fr](http://www.cdm.univ-nantes.fr)

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

**Patrick CHAUMETTE**

Programme européen ERC Advanced Grant 2013, Human Sea n° 340770  
Université de Nantes

L'article 26 de la loi n° 2017-1836 du 30 décembre 2017 de financement de la sécurité sociale pour 2018, issu d'un amendement déposé par Mme la députée Monica Michel, de la 16<sup>ème</sup> circonscription des Bouches du Rhône, adopté le 27 octobre 2017, 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. Ancien article 16 quater du projet de loi, il est devenu 26. 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 2015.

L'article 31 de la loi n° 2015-1702 du 21 décembre 2015 de financement de la sécurité sociale pour 2016 constituait la contribution française à la généralisation de la protection pour les gens de mer, recherchée par la Convention du travail maritime de l'OIT de 2006 et la Convention 188 de 2007 sur la pêche maritime<sup>1</sup>. Après trois échecs en 1936, 1946 et 1987 pour affilier les marins à l'Etat du pavillon, approche traditionnelle, ces conventions tentent l'approche par la résidence des gens de mer, toutefois combinée avec l'approche classique. Il en résulte une évolution du système national, quoique marginal, dans un chantier international complexe, vers une généralisation dans un horizon peut-être inaccessible.

Envisager la protection sociale des gens de mer mondialement est un travail herculéen. Le secteur de la marine marchande est internationalisé, caractérisé par une liberté d'immatriculation du navire, donc une mise en concurrence des législations sociales. Déjà, en elle-même, la question de l'internationalisation de la protection sociale est complexe. Le rattachement classique des gens de mer à la législation de l'Etat du pavillon a conduit à la création dans les Etats européens à des registres d'outre-mer ou à des registres internationaux, adaptés à la concurrence internationale, c'est-à-dire avec une différenciation de travail à bord, aux dépens des marins « internationaux », non européens, principalement en matière de protection sociale. Le Conseil constitutionnel français a considéré que le centre des intérêts du marin se situait à sa résidence, à ses dépens en quelque sorte, justifiant ainsi la différenciation de traitement.

<sup>1</sup> Loi n° 2015-1702 du 21 décembre 2015 - CC, 17 décembre 2015, n° 2015-723 DC.

<sup>2</sup> J.M. SERVAIS, « Droits de la personne humaine et protection sociale – Une vision renouvelée à l'OIT », in *Le travail humain au carrefour du Droit et de la Sociologie – Hommage au professeur Nikitas ALIPRANTIS*, PU Strasbourg, 2014, pp. 761-772.

<sup>3</sup> CC 28 avril 2005, n° 2005-514 DC – P. CHAUMETTE, « Le marin entre le navire et sa résidence. Le registre international français des navires », *RCDIP*, 2006, n° 2, pp. 275-299, art. L. 5631-3 C. Transports.

Le code des transports définit la couverture sociale des marins, embarqués sous pavillon français, dans le cadre de l'Etablissement des Invalides de la marine (ENIM), et prend en compte le Règlement européen de coordination des régimes nationaux de sécurité sociale (Règlement 1408/71, puis 118/97 et 883/2004 du 29 avril 2004), qui rattache les marins à l'Etat du pavillon du navire classiquement<sup>1</sup>. Dès lors pourquoi envisager un rattachement résidentiel, conforme à l'approche britannique depuis le rapport de Lord Beveridge de 1941, et si peu conforme aux assurances sociales professionnelles, nées en Prusse sous l'influence du chancelier Bismarck et reprises en France à partir de 1945 ? La question est posée depuis la ratification de la Convention du Travail Maritime de 2006 de l'OIT pour la marine marchande, et de l'entrée en vigueur de la convention 188 sur la pêche maritime<sup>2</sup>. Elle s'insère dans un chantier fort complexe, celui de la protection sociale internationale minimale des gens de mer, chantier mis en œuvre par l'OIT en 1936, 1946 et en 1947, sans succès, remis sur le métier en 2006.

Il faut d'abord distinguer classiquement ce qui relève de **la relation de travail** et ce qui relève de la protection sociale. Les soins médicaux à bord et à terre sont dus par l'armement, sous le contrôle de l'Etat du pavillon gratuitement pendant la durée du service à bord (Règle 4.1). Il en va de même quant aux conséquences financières des maladies, accident ou décès survenant pendant le service, dans le cadre d'un contrat d'engagement maritime pou résultant de leur emploi dans le cadre d'un tel contrat (Règle 4.2) ; il s'agit des risques professionnels, dus au travail. La législation de l'Etat du pavillon peut limiter la responsabilité de l'armateur à une période de 16 semaines. En vue de sa dimension universelle, la convention de 2006 a fort peu innové sur ces points ; elle a « consolidé » les conventions antérieures. Au contraire, la démarche de prévention des risques au travail, jusque là faible dans le secteur maritime, réduite à une approche technique, a été mise à niveau (Règle 4.3), en intégrant les directives pratiques élaborées dès 1996. L'accès aux installations de bien-être à terre (Règle 4.4) reprend les dispositions de la convention 163 de 1987.

**La sécurité sociale** est différente (Règle 4.5) ; elle a une dimension familiale, concernant les gens de mer et les personnes à leur charge ; l'objectif est que les gens de mer bénéficient d'une protection sociale pas moins favorable, donc équivalente, à celle dont jouissent les travailleurs terrestres, en commençant par la couverture de seulement trois risques sociaux, puis une extension est souhaitée<sup>3</sup>.

L'article 26 de la loi n° 2017-1836 du 30 décembre 2017 de financement de la sécurité sociale pour 2018 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<sup>er</sup> « Dispositions relatives aux recettes, au recouvrement et à la trésorerie », au sein du Chapitre V, « Dispositions relatives à la modernisation de la branche recouvrement », quand l'amendement adopté devenu art. 16 quater était dans la branche Famille. 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.

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

---

<sup>1</sup> CJUE, 8ème ch., 7 juin 2012, aff. C-106/11, Bakker, *Droit Maritime Français, DMF*, 2012, n° 739, obs. P. Chaumette, « Affiliation sociale d'un marin en droit européen », pp. 700-710 - CJUE 5<sup>ème</sup> ch., 19 mars 2015, aff. C-266/13, Kik, « De l'affiliation sociale des gens de mer en droit européen : extension vers les marins ressortissants européens, expatriés sous pavillon tiers ? », *DMF* 2015, n° 769, pp. 401-416 – O. FOTINOPOULOU-BASURKO, « Es necesario reformular el art. 7 de la LGSS ante la decadencia del criterio de la ley del pabellón como criterio de conexión de los sistemas de seguridad social de la gente de mar? », *Revista de derecho de la seguridad social*, Madrid, ISSN 2386-7191, n° 5, 2015, pp. 63-73.

<sup>2</sup> P. CHAUMETTE, « La ratification et la transposition de la Convention OIT du travail maritime (MLC 2006). Loi n° 2013-619 du 16 juillet 2013 portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne dans le domaine du développement durable, Titre II Chap. III », *Droit social* 2013, n° 11, pp. 915-924 – 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.

<sup>3</sup> 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.

*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.* »

### **Affiliation obligatoire ou facultative ?**

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' l'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.*

Cette affiliation ultime n'est donc pas absolument obligatoire, mais prend en compte les assurances sociales existantes, sous pavillon étranger et gestion par les sociétés de manning, sous réserve d'un principe d'équivalence. La loi prend en compte les éléments, bribes de protection sociale, existants, donc leur financement, par le marin notamment et parfois par l'employeur. Cette ignorance précédente était source de rigidité et de discriminations indirectes, puisqu'il fallait ajouter à l'existant toute l'affiliation ENIM. Ces dispositions entrent en vigueur le 1er janvier 2018. L'affiliation au régime d'assurance vieillesse des gens de mer au 31 décembre 2017 en application du 2° de l'article L. 5551-1 du code des transports, dans sa rédaction antérieure à l'entrée en vigueur du présent article, ne peut être remise en cause qu'à leur demande expresse et dès lors qu'ils sont couverts par une protection sociale au sens du c du 2° du même article L. 5551-1, dans sa rédaction résultant du présent article<sup>5</sup>.

Selon Mme Monica Michel, « *Le décret n° 2017-307 du 9 mars 2017 relatif à l'affiliation des gens de mer marins, résidant en France et embarqués sur un navire battant pavillon d'un Etat étranger avait pour objet d'offrir une couverture sociale complète aux gens de mer concernés, conformément aux engagements pris dans la convention du travail maritime. Tout en conservant l'objectif de protection sociale des marins concernés, il paraît nécessaire d'aménager le dispositif pour tenir compte des mécanismes de protection existant sur les pavillons extracommunautaires. L'amendement prévoit que les gens de mer concernés seront affiliés au régime de sécurité sociale français sauf s'ils justifient d'une protection sociale au moins équivalente. Les gens de mer déjà affiliés à un régime français de sécurité sociale restent affiliés à ce régime sauf demande expresse de leur part et dès lors qu'ils sont couverts par une protection sociale équivalente* » (AN, 27 octobre 2017). C'est ainsi le champ d'application du décret qui se trouve réduit, si la protection sociale est équivalente, non ses effets, non sa rigidité. L'exposé sommaire de l'amendement est clair : « *Tout en conservant l'objectif de protection sociale des marins concernés, il apparaît nécessaire d'aménager le dispositif pour tenir compte de mécanismes de protection existants sur les pavillons extra-communautaires. Le présent amendement prévoit que les gens de mer concernés seront affiliés au régime de sécurité sociale français sauf s'ils justifient d'une protection sociale au moins équivalente.* ». Sa mise en œuvre le sera-t-elle ? Les débats parlementaires montrent que les députés ont une grande difficulté à distinguer le lieu de résidence des marins de leur nationalité, comme si en Provence Côte d'Azur, il n'y avait pas de nombreux marins étrangers, du yachting méditerranéen, britanniques et philippins, résidant de manière stable et régulière en France.

<sup>5</sup> X.M. CARRIL VASQUEZ, "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 Reuteurs, Aranzadi, Pamplona, 2017, pp. 189-203.

<sup>6</sup> J. HELIKMAN & Ph. LÉTIENNE, « Coup de roulis dans l'affiliation des marins résidant en France et embarquant sous pavillon étranger », *Droit Maritime Français*, DMF 2018, n° 799, pp. 167-172.

*« 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 ». Le principe d'équivalence ne se réfère pas à la protection sociale imposée par la MLC, mais à l'article L 111-1 CSS : « La sécurité sociale est fondée sur le principe de solidarité nationale. Elle assure, pour toute personne travaillant ou résidant en France de façon stable et régulière, la couverture des charges de maladie, de maternité et de paternité ainsi que des charges de famille. Elle garantit les travailleurs contre les risques de toute nature susceptibles de réduire ou de supprimer leurs revenus. Cette garantie s'exerce par l'affiliation des intéressés à un ou plusieurs régimes obligatoires. Elle assure la prise en charge des frais de santé, le service des prestations d'assurance sociale, notamment des allocations vieillesse, le service des prestations d'accidents du travail et de maladies professionnelles ainsi que le service des prestations familiales dans le cadre du présent code, sous réserve des stipulations des conventions internationales et des dispositions des règlements européens. »*

La protection sociale visée est familiale ; elle est large couvrant les risques maladie, maternité, paternité, invalidité, les charges de famille, les frais de santé, le risque vieillesse.

### **Mise en œuvre : tout l'ENIM, CGP et CRM ?**

Le décret n° 2017-307 du 9 mars 2017 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'Etablissement National des Invalides de la Marine, était très attendu, notamment depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2017, puisque l'article 31 de la loi de finance pour la sécurité sociale (LFSS) pour 2016, loi n° 2015-1702 du 21 décembre 2015 était entré en vigueur. Ce projet de décret avait été soumis en octobre 2016 au Conseil Supérieur des Gens de Mer, concernant à la fois les gens de mer marins et les gens de mer non marins. Le décret publié ne concerne lui que les gens de mer marins et leur éventuelle affiliation à l'ENIM. Les gens de mer non marins, résidant en France, embarqués sous pavillon étranger sans affiliation à un régime de sécurité sociale, seront affiliés au Régime Général de Sécurité Sociale des Travailleurs Salariés (URSSAF, CPAM, CARSAT).

La Convention du Travail Maritime de 2006 de l'OIT (MLC Maritime Labour Convention) assimile gens de mer et marins, mais permet d'exclure de cette catégorie des personnels embarqués occasionnellement, ne participant pas à la « routine » du navire. Ces travailleurs embarqués autres que gens de mer doivent bénéficier d'une protection équivalente, que les Etats, qui ont ratifié la convention MLC, doivent expliciter dans leur rapport national à la Commission d'experts pour l'application des Conventions et Recommandations du BIT (CEACR)<sup>10</sup>.

En droit français, il a fallu distinguer les gens de mer marins et les gens de mer non marins, compte tenu des spécificités de l'ENIM<sup>11</sup>, qu'il a été décidé de conserver ; les régimes juridiques de ces deux catégories sont distincts quant aux conditions de travail, mais surtout en terme de protection sociale : cette distinction est précisée par le décret n° 2015-454 du 21 avril 2015, ainsi que la catégorie des travailleurs autres que gens de mer<sup>12</sup>. Les gens de mer non marins sont éventuellement affiliés au régime général de sécurité sociale des travailleurs salariés (**art. L. 311-3-33° CSS**). Il ne faut pas oublier que c'est la ratification et la mise en œuvre de la Convention du Travail Maritime de 2006,

<sup>10</sup> P. CHAUMETTE, « Protection sociale et résidence du marin - Décret n° 2017-307 du 9 mars 2017 », Observatoire des Droits des Marins,

<sup>11</sup> P. CHAUMETTE, « Convention du travail maritime OIT de 2006 : Déclaration de conformité et rapports nationaux », Neptunus, e.revue, vol. 21, 2015/2, www.cdmo.univ-nantes.fr - Fl. THOMAS, « Mise en œuvre de la MLC par la France - Note sur les commentaires du Comité d'experts de l'OIT (CEACR) relatifs à la mise en œuvre de la MLC 2006 par la France dans ses aspects de champ d'application », Billet du carnet de recherche du programme européen ERC Human Sea, 14 mars 2016, <http://humansea.hypotheses.org/428v>. Observation Générale (CEACR), 2014, publiée 104<sup>ème</sup> session CIT (2015),

<sup>12</sup> Fr. KESSLER, « Le régime de retraite des marins », Revue de Droit Sanitaire et Social, RDSS, Dalloz, Paris, 2015, n° 4, « Retraites et régimes spéciaux », pp. 597-611 - 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.

<sup>13</sup> Fl. THOMAS, « Gens de mer, marin? Propos sur le décret relatif à la qualification de gens de mer en droit français », Billet du carnet de recherche du programme européen ERC Human Sea, 3 juillet 2015, - P. CHAUMETTE, « Gens de mer marins, gens de mer non marins et autres - Décret n° 2015-454 du 21 avril 2015 », Droit Maritime Français, DMF 2016, n° 781, pp. 483-494. Décret n° 2016-754 du 7 juin 2016 définissant les travaux et activités mentionnés à l'article L. 5541-1-1 du code des transports, concernant les salariés autres que gens de mer effectuant certains travaux et exerçant certaines activités en mer, et les employés de ces salariés.

entrée en vigueur en août 2013, et pour la France le 23 février 2014, qui est à l'origine de cette nouvelle approche de la protection sociale des gens de mer par la prise en compte de leur lieu de résidence. Il faut donc articuler celle-ci avec l'approche classique vers l'Etat du pavillon, que conservent le règlement européen 883/2004 du 29 avril 2004 de coordination des régimes de sécurité sociale<sup>33</sup>, ou le droit français affiliant à l'ENIM les marins navigant sous pavillon français, à l'exception des collectivités d'outre-mer. Ces deux approches classiques et modernes devront se combiner<sup>34</sup>.

L'article 1<sup>er</sup> du décret impose une obligation de déclaration à l'employeur et d'affiliation à l'ENIM du marin qui réside en France, travaille sous pavillon étranger, sans protection sociale. Cette obligation découle de la ratification par la France de la MLC 2006 de l'OIT. Il convient de prendre en compte le Règlement européen, d'éventuelles conventions bilatérales de sécurité sociale, une affiliation par l'Etat du pavillon du navire ou l'Etat du siège social de la société de manning. Le rattachement à la résidence du marin est donc ultime, ce qui explique l'ensemble des conditions négatives.

Il faut suivre l'imbrication des textes : l'article 26 de la loi n° 2017-1836 du 30 décembre 2017 de financement de la sécurité sociale pour 2018 modifie l'article L. 5551-1 du code des Transports, qui définit l'affiliation des marins au régime d'assurance vieillesse, la CRM. 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. 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. Il ne semble pas que le décret n° 2017-307 du 9 mars 2017 soit dans l'avenir adapté dans un tel sens pragmatique. Une telle gestion un peu « à la carte » compliquerait évidemment le fonctionnement de l'ENIM.

Si l'employeur ne respecte pas cette obligation, le marin peut effectuer une demande à l'ENIM ; si aucun des deux n'effectue cette demande, l'ENIM peut effectuer cette affiliation d'office, par exemple sur signalement du service social des gens de mer, d'une Caisse d'allocations familiales (CAF), ou de tout service social. Cela concerne donc le yachting méditerranéen, avec des immatriculations aux Iles Vierges Britanniques, aux îles Grenadines, à Guernesey ou l'île de Man (liés au Royaume-Uni, mais non territoires de l'Union Européenne, dont la sécurité sociale concerne les seuls résidents), les Bahamas ... A l'inverse, le Luxembourg, fort utilisé dans le yachting, est membre de l'Union Européenne et est concerné par le règlement 883/2004 du 29 avril 2004 de coordination des régimes nationaux de sécurité sociale : sous pavillon luxembourgeois, les gens de mer doivent être affiliés au régime luxembourgeois de sécurité sociale.

<sup>33</sup> CJUE, 8<sup>e</sup> ch., 7 juin 2012, C-106/11, Bakker c/ Minister Van Financiën, Droit Maritime Français 2013, n° 739, pp. 700-710, n. P. CHAUMETTE, « Affiliation sociale d'un marin en droit européen ».

<sup>34</sup> Sur la nécessaire évolution du droit espagnol, O. FOTINOPOULOU BASURKO, « Es necesario reformular el art. 7 de la LGSS ante la decadencia del criterio de la ley del pabellón como criterio de conexión de los sistemas de seguridad social de la gente de mar? », Revista de Derecho de la Seguridad Social, Madrid, n° 5, 2015, pp. 63-73.

L'article 1<sup>er</sup> du décret reprend les conditions légales, en termes de champ d'application : marin résidant en France, quelle que soit sa nationalité, sans sécurité sociale, donc embarqué sous pavillon étranger, hors Union européenne, et Espace Economique Européen, hors convention internationale bilatérale de sécurité sociale.

L'article 2 du décret entre dans la mécanique complexe de l'ENIM : cotisations forfaitaires selon la catégorie de navigation. Les employeurs remettent à l'ENIM soit une déclaration mensuelle informatisée, soit une déclaration nominative semestrielle .... Le défaut de paiement entraîne l'application d'intérêts moratoires au taux de 0,5 % par jour de retard. L'employeur situé à l'étranger fournit une caution .... ou un dépôt de garantie .... Un délai est laissé aux employeurs jusqu'au 1er juillet 2017 pour les formalités administratives. Si les employeurs de marins entrent dans ce cadre, tout ira bien.

Si tel n'est pas le cas :

Un risque de discrimination envers les marins résidant en France (et notamment français) a été largement évoqué, en ignorant un peu que cette innovation est due à la convention MLC de l'OIT, aujourd'hui universelle. Tous les Etats qui ont ratifié la MLC doivent justifier de la Commission d'experts pour l'application des conventions et recommandations (CEARC) du BIT, les mesures prises envers les marins résidant sur leur territoire sans protection sociale, car embarqués sous pavillon étranger : des demandes ont été faites à la France, l'Espagne, le Danemark, mais aussi à des Etats fournisseurs de main d'œuvre telles les Philippines. Il est vrai que si la MLC est universelle, entre Etat du pavillon et Etat du port, tel n'est pas le cas de la sécurité sociale : il n'existe pas de régimes organisés partout, et les niveaux de couverture et de prestations sont très variables. Mais il ne faut pas oublier que cette initiative n'est pas simplement française.

L'affiliation du marin n'est pas conditionnée au versement des cotisations patronales, ce qui serait une violation de la MLC<sup>15</sup>. Donc même si l'employeur ne réagit pas et n'est pas saisissable à l'étranger, le marin est affilié, verse ses cotisations et a droit aux prestations. Dans un nombre de cas certains, le recouvrement à l'étranger des cotisations patronales ne sera pas simple pour l'ENIM, et ne sera pas réussi. Il restera la possibilité de saisie conservatoire du navire dans un port français.

Dans une activité mondialisée, la MLC rêve qu'aucun marin ne soit privé d'une protection sociale minimale. Il en est de même au sein de la convention 188 de l'OIT sur le travail à la pêche, qui pour le moment n'a été ratifiée par aucun Etats d'Asie, où pourtant se situe l'essentiel de l'activité de pêche maritime. Ces conventions mettent fin à l'exclusivité du rattachement à l'Etat du pavillon, retenue classiquement par les conventions antérieures, non ratifiées, sans effet. Le pavillon peut fournir une protection sociale, comme l'Etat du siège social de la société de manning. Ultimement, le marin est rattaché à l'Etat de sa résidence, grande nouveauté, grande complexité.

---

<sup>15</sup> Cass. civ. 2<sup>ème</sup>, 15 juin 2017 n° 15-24510, navire Vent divin, *DMF* 2017, n° 795, pp. 809-815, obs. P. CHAUMETTE, « La faute inexcusable de l'employeur vis-à-vis d'un marin embarqué irrégulièrement », *Dr. Social* 2017, n° 12, pp. 1089-1092.