

UNIVERSITÉ D'AIX-MARSEILLE  
FACULTÉ DE DROIT ET DE SCIENCE POLITIQUE

PÔLE TRANSPORTS  
CENTRE DE DROIT MARITIME ET DES TRANSPORTS (CDMT) OU INSTITUT DE  
FORMATION UNIVERSITAIRE ET DE RECHERCHE DU TRANSPORT AÉRIEN  
(IFURTA)

---

LA PROTECTION SOCIALE DES GENS DE MER RÉSIDANT EN  
FRANCE ET EMBARQUÉS SUR UN NAVIRE ÉTRANGER

Mémoire pour l'obtention du  
Master 2 Droit maritime

par

Alice LE FLOCH

Sous la direction de Monsieur le Professeur Cyril BLOCH et Monsieur le Professeur  
Alexis BUGADA

*Année universitaire 2019-2020*

## **REMERCIEMENTS**

Au terme de la rédaction de ce mémoire que je vous soumetts, je tiens à adresser mes plus vifs remerciements à mon Directeur de mémoire, le Monsieur le Professeur Alexis Bugada, qui a accepté de m'encadrer dans cette étude. Ses précieux conseils et avis m'ont permis de construire efficacement mon raisonnement sur la problématique abordée.

J'aimerais également remercier Maître Budieu, Avocat au Barreau de Nice, pour ses conseils avisés mais aussi Monsieur Ronan Le Saout, directeur adjoint de l'ENIM, pour le temps qu'il m'a consacré et sa disponibilité pour répondre au mieux à mes interrogations.

Je tiens également à remercier Monsieur le Professeur Cyril Bloch pour son enseignement tout au long de l'année.

Enfin, merci à mon père qui m'a énormément aidé pour la relecture et pour son soutien.

## SOMMAIRE

REMERCIEMENTS.....	2
SOMMAIRE.....	3
INTRODUCTION .....	5
PARTIE 1 : LA RÈGLE DE L’AFFILIATION À L’ENIM .....	14
Chapitre 1 : les garanties sociales pour ces gens de mer .....	14
Chapitre 2 : la finalité de la règle de l’affiliation.....	27
PARTIE 2 : LA VALIDITÉ DE LA RÈGLE DE L’AFFILIATION .....	43
Chapitre 1 : la légalité de l’affiliation obligatoire.....	43
Chapitre 2 : les difficultés quant à la validité de la règle de l’affiliation obligatoire .....	58
CONCLUSION.....	65
ANNEXES.....	67
BIBLIOGRAPHIE.....	69

## **LISTE DES ABRÉVIATIONS ET DES SIGLES UTILISÉS**

**ENIM** : Établissement National des Invalides de la Marine

**OIT** : Organisation Internationale du Travail

**OMI** : *International Maritime Organization* (Organisation Maritime Internationale)

**ITF** : *International Transport Workers Federation* (Fédération International des Travailleurs du Transport)

**RIF** : Registre International Français

**MLC** : *Maritime Labour Convention*

**UE** : Union Européenne

**EEE** : Espace Économique Européen

**CCMA** : Centre des Cotisations des Marins et des Armateurs

**BIT** : Bureau International du Travail

**FIN** : Fédération des Industries Nautiques

**CPAM** : Caisse Primaire d'Assurance Maladie

**CARSAT** : Caisse d'Assurance Retraite et de la Santé au Travail

**URSSAF** : Union de Recouvrement des Cotisations de Sécurité Sociale et d'Allocations Familiales

**UBO** : *Ultimate Beneficiary Owner* (le propriétaire bénéficiaire)

**MoU** : *Paris Memorandum of Understanding on Port State Control* (Mémorandum d'entente de Paris sur le contrôle des navires par l'État du Port)

# INTRODUCTION

## I. Historique et contexte

### 1. Un des régimes de protection sociale les plus anciens

« Colbert, père de la sécurité sociale de la marine » <sup>1</sup>

Célèbre compilation élaborée par le grand Contrôleur Général des Finances du XVIIIème siècle, les « *ordonnances de la Marine* » ont permis une harmonisation, une généralisation des principes juridiques et une unification des coutumes. Ils ont surtout été les précurseurs du système actuel de protection sociale des gens de mer. En effet, c'est par souci du devenir des gens de mer que Colbert crée, en 1673, le fonds des Invalides de la Marine. Cette codification n'a cependant pas été un marqueur dans l'évolution du droit social maritime. Cette matière juridique suscitait à cette époque, peu d'intérêt. Il a fallu attendre longtemps avant qu'un véritable bouleversement apparaisse dans le domaine de la protection sociale des gens de mer. C'est seulement à compter du traité de Versailles de 1919, que l'on constate une impulsion significative de la position des gens de mer et que l'on assiste alors à une prise de conscience sur la nécessité d'établir le statut de marin notamment à l'international.

En 1930 est créé le régime spécial de la Sécurité Sociale des gens de mer avec la création de l'ENIM (l'Établissement National des Invalides de la Mer). Cet établissement public regroupe actuellement de l'ordre de 39 000 marins actifs et 114 000 pensionnés<sup>2</sup>. Toutefois, c'est après la 2ème Guerre Mondiale que va se généraliser le système de Sécurité Sociale pour les gens de mers (pour la maladie, l'invalidité, le chômage, la vieillesse ou décès). Les règles maritimes spécifiques et les règles sociales générales se sont peu à peu détachées du droit social terrestre (dont la naissance est plus tardive) et ont fait l'objet de codifications

<sup>1</sup> Communication présentée à la séance du 16 décembre 1978 de la Société Française d'Histoire de la Médecine.

<sup>2</sup> ENIM, rapport annuel d'activité de l'année 2018.

complexes et délicates, tout d'abord dans le code du travail (de 1973 puis de 2007), dans le code du travail maritime (de 1926) puis enfin dans le code des Transports créé par l'Ordonnance en date du 28 octobre 2010. Ce dernier est désormais la source juridique incontournable des règles du droit social maritime.

## 2. L'essor international du travail maritime

Avec la dimension internationale du droit social et plus particulièrement avec la construction du marché européen, le cadre juridique national a été relégué au second plan. La protection sociale des gens de mer est devenue, en effet, un élément de concurrence internationale<sup>3</sup>. Le droit social communautaire découle d'une mobilité accrue des gens de mer due à la multiplication des registres internationaux pour l'immatriculation des navires et la libre immatriculation des navires proposée par certains États. Les armateurs en usent pour contourner le cadre social légal et échapper aux cotisations sociales qui seraient imposées dans certains États au profit des gens de mer recrutés à bord d'un navire.

Avec la Convention de Genève en date du 29 avril 1958 puis la Convention internationale sur le droit de la mer dite Convention de "Montégo Bay" de 1982, le cadre règlementaire de l'immatriculation des navires est posé. Ce sont les États qui fixent les conditions d'immatriculation de leurs flottes. Cette liberté, précurseur de la libre immatriculation, leur permet d'alléger les procédures et de prévoir des prescriptions plus attractives en faveur des armateurs. Dans la majorité des cas, les navires doivent obligatoirement détenir une nationalité et donc un numéro d'identification, obtenu par la procédure de l'immatriculation. Ainsi, le propriétaire (qui peut être l'armateur) pour s'adapter à la concurrence internationale, lorsqu'il est non-résident ou étranger dans l'État d'accueil, bénéficie d'une possibilité d'immatriculer le navire dans un autre pays que son pays d'origine. Il peut également recourir à la création d'une « Personne Morale » (qui s'avère le plus souvent être une société fictive ou « une boîte aux lettres »), en la domiciliant sur le territoire souhaité. Pour exemple, un

<sup>3</sup> P. Chaumette, « La dimension internationale de la sécurité sociale maritime », Université de Nantes, [cdmo.univ-nantes.fr/nep25\\_3\\_134242819390](http://cdmo.univ-nantes.fr/nep25_3_134242819390) (consulté le 14/12/2019).

navire qui arbore pavillon panaméen peut être la propriété d'une société créée au Panama et donc dépendre du registre d'immatriculation de ce pays. Cette nouvelle incohérence entre la nationalité, la résidence des propriétaires de navire avec la nationalité de ces navires est donc le vecteur d'une révolution de la protection sociale des marins résidant en France et embarqués sous pavillon étranger.

## **II. Définitions**

### **1. Le navire**

La notion de navire, bien qu'elle soit une notion fondamentale, reste délicate par l'absence de définition à portée générale dans les principaux textes fondateurs du droit maritime (comme dans les « ordonnances de la marine » de 1861, vues ci-dessus) et notamment en droit français. Seul l'article L5000-2 du code des Transports a esquissé une définition du terme Navire : « tout engin flottant, construit et équipé pour la navigation maritime de commerce, de pêche ou de plaisance et affecté à celle-ci ». Cette définition reste très contestée et critiquable notamment par certains auteurs car incomplète et peu approfondie<sup>4</sup>.

De son côté, le droit international ne pose pas non plus de définition véritable du terme Navire. Certes, on constate que les conventions internationales donnent une définition plus large du Navire : comme dans la Convention MARPOL de 1973 qui stipule que le Navire est un bâtiment exploité en milieu marin de quelque type que ce soit et englobe les hydrocoptères, les aéroglisseurs, les engins submersibles... ». Il en est de même dans la Convention de COLREG en date de 1972 qui prévoit que le « Navire » désigne tout engin ou tout appareil de quelque nature que ce soit, y compris les engins sans tirant d'eau et les hydravions, utilisés ou susceptibles d'être utilisés comme moyen de transport sur l'eau ».

<sup>4</sup> P.D RD transp. Oct. 2011, repère 9 : « certains définitions sont incompréhensibles », « une codification à droit inconstant ».

En 1844, la Cour de Cassation tente en vain d'établir une définition jurisprudentielle du Navire en énonçant qu'il « faut entendre par bâtiment de mer, quelles que soient leurs dimensions et dénominations, tous ceux qui, avec un armement et un équipage qui leur sont propres, accomplissent un service spécial et suffisent à une industrie particulière ». <sup>5</sup> Les juristes ne cessent d'étudier la question de la notion de Navire, qui reste à ce jour encore très imprécise et difficile à appréhender.

## 2. Les Gens de mer

Les Gens de Mer appelés communément des marins ou encore navigants, sont des personnes employées professionnellement à la conduite, à l'exploitation et à l'entretien des navires de mer<sup>6</sup>. Il doit donc y avoir un lien direct avec l'exploitation du Navire. Le code des Transports, dans son article L5511-1 3° détermine le marin comme « les gens de mer salariés ou non-salariés exerçant une activité directement liée à l'exploitation du navire ». L'alinéa suivant (4°) précise que les gens de mer sont « toutes personnes salariées ou non salariées exerçant à bord d'un navire une activité professionnelle à quelque titre que ce soit ». Par conséquent, le personnel qui ne relève pas de ces deux points, n'est pas considéré comme des gens de mer ou marins.

Il y aura lieu de se pencher plutôt sur la situation des marins français ou étrangers, résidant habituellement en France, pays où la protection sociale est forte et qui de fait, doit faire face aux échappatoires que recherchent les armateurs pour éviter de payer les cotisations afférentes aux différents organismes sociaux. En effet, le marin qui œuvre sur un navire de pavillon étranger (hors de l'Union Européenne ou de l'Espace Économique Européen), ne relève plus du régime général de la Sécurité Sociale en France. Ces derniers relèvent par conséquent de la loi d'autonomie choisie par les parties ou de la législation dont le navire bat pavillon, qui au sens juridique désigne la nationalité de rattachement du navire.

<sup>5</sup> Cass civ, 20 fév. 1844, S.1844. 197.

<sup>6</sup> Dictionnaire Larousse, "Marin", <https://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/marin/49487> (consulté le 14/12/2019).



### III. Émergence du contentieux

#### 1. La naissance des registres de libre immatriculation

C'est à partir des années 1940, qu'apparaissent aux États-Unis, les registres dits libres que l'on appelle plus communément « *pavillons de complaisance* ». Cette immatriculation s'opère alors, sans considération de résidence effective des armateurs et sans considération de nationalité et ainsi, permet d'inscrire le navire sur un registre tiers. La loi applicable au navire devient donc la loi du pays dans lequel il est inscrit et ce, quel que soit le lieu où il se trouve. Bien que l'immatriculation du navire fasse partie des obligations auxquelles sont soumis les propriétaires de navire pour qu'existe un lien juridique entre l'État dont bat pavillon le navire, il est acté à l'article 5 de la Convention de 1958 sur les conditions d'immatriculation de navire et l'article 91 de la Convention sur le droit de la mer, que les États peuvent fixer librement les conditions d'immatriculation et d'attribution de la nationalité. En plus de fixer librement ces conditions, l'État est donc émancipé de contraintes quant à la fixation des règles relatives à la protection sociale car celles-ci restent à sa portée, ce qui lui permet alors d'être un véritable concurrent en termes de développement de sa flotte et de conservation des navires.

C'est alors que dans ce contexte international et avec la mondialisation de l'activité maritime, il n'est désormais plus une condition qu'un marin français embarque sur un navire battant pavillon français. Il est alors possible de rencontrer des marins qui résident en France, français ou étrangers et embarqués sur un navire étranger. La nationalité n'est alors plus un critère pour conclure un contrat d'engagement maritime.

## 2. L'exode des armateurs

Dans l'optique d'optimisation sociale, fiscale ou encore réglementaire, cette pratique profite aux armateurs car ils peuvent s'affranchir du droit du travail et du droit social du pays d'origine, auxquels pourrait être soumis l'équipage. Cette fuite de l'immatriculation nationale profite à une quinzaine de pays dits de libre immatriculation que l'on qualifie de « *paradis fiscaux flottants* ». Les trois plus représentés au niveau international (en milliers de tonnes de port en lourd) en 2017, sont le Panama, le Libéria et les Iles Marshall. Au niveau européen, le premier représenté est Malte<sup>7</sup>. En 2017, selon la Conférence des Nations sur le commerce et le développement, c'est plus de 70% de la flotte commerciale qui bat pavillon d'un autre état que celui du pays d'origine du propriétaire ou de l'armateurs<sup>8</sup>. Ces chiffres significatifs liés à la mondialisation révèlent la véritable déconnexion entre les pays des propriétaires et les pays d'immatriculation.

Très fréquemment décrié, le choix délibéré des armateurs de transférer leurs navires, dans des pays où la libre immatriculation est encouragée, contribue à l'émergence de multiples contentieux relatifs à la réduction, voire à l'absence de protection sociale des marins résidant en France et recrutés sur des navires battant pavillons étrangers. Contrairement aux marins qui résident en France et qui embarquent sur des navires immatriculés au Registre International Français (RIF), les marins qui résident en France mais qui embarquent sur un navire dont le pavillon est étranger, ne relèvent pas obligatoirement du régime spécial des marins et ce, quelles que soient leurs nationalités. Dès lors, ils ne bénéficient plus de la large couverture sociale prévue en France sous l'égide de l'ENIM, qui prévoit les mécanismes de protection collective et qui permet de contrevenir financièrement aux risques sociaux.

<sup>7</sup> Wikipédia, « Liste des flottes de marine marchande »,

[https://fr.wikipedia.org/wiki/Liste\\_des\\_flottes\\_de\\_marine\\_marchande](https://fr.wikipedia.org/wiki/Liste_des_flottes_de_marine_marchande) (consulté le 14/12/2019).

<sup>8</sup> Ouest France, « 6 choses à savoir sur les pavillons maritimes », 9 octobre 2018, <https://www.ouest-france.fr/leditiondusoir/data/35880/reader/reader.html#!preferred/1/package/35880/pub/51971/page/8>, (consulté le 15/12/2019).

## **IV. Le contexte actuel**

### 1. Une menace pour la protection sociale nationale

Pour prévoir le rattachement du marin à un système de protection sociale, il faut parvenir à identifier la législation applicable au contrat d'engagement maritime. Plusieurs options sont alors possibles, si le navire est immatriculé en France, le marin sera alors obligatoirement affilié au régime de Sécurité Sociale française : l'ENIM. Si le navire est immatriculé dans un pays membre de l'Union Européenne, alors le marin doit être, selon le droit européen, rattaché au système de protection sociale du pays dans lequel il travaille habituellement (plus précisément dans le pays de l'exploitation du navire). Enfin, si le navire est immatriculé dans un pays tiers (un pays extra-européen), alors le marin sera protégé socialement par le pays dont bat pavillon le navire. C'est alors que les armateurs se sont tournés vers des pays de libre immatriculation pour jouir d'une législation plus flexible à leur égard et au détriment de la protection sociale de leurs marins.

La France est championne européenne en termes de charges sociales et c'est la raison pour laquelle ces armateurs tentent d'échapper au cadre légal en passant par le pavillon de complaisance. Plus avantageux pour les armateurs, cette technique devient un problème fondamental quant à l'affiliation à la sécurité sociale de ces marins résidant en France car ces derniers se retrouvent parfois privés d'un minimum de mesures et de prestations sociales que pourrait leur accorder le système social du pays où ils résident, la France. Bien que certains armateurs n'hésitent pas à prendre en charge les frais équivalents à ceux pris en France par l'ENIM, d'autres ne sont pas aussi généreux et coopératifs. Les marins résidant en France, se trouvent donc privés d'une possibilité de cotiser au régime de retraite, de bénéficier de la prise en charge des soins médicaux, voire même de réclamer une régularisation de leur situation auprès des caisses compétentes de leur pays de résidence.

Cette situation critique pour les marins résidants en France et embarqués sur un navire qui bat pavillon étranger doit être délimitée. En effet, c'est une fois en haute mer que le navire de complaisance obéit donc aux lois de l'État dont il bat pavillon. C'est ainsi qu'un simple

rectangle en tissu devient le symbole de nouvelles formes de *dumping social* et génère une accélération du nivellement vers le bas des conditions de travail et de la protection sociale. Dès lors, les marins ne disposent plus ou peu de moyens d'actions contre ces armateurs.

## 2. Les aménagements internationaux

Bien que les marins agissent majoritairement judiciairement en réclamant l'application de la loi française et ainsi bénéficier de la protection sociale à laquelle il devrait avoir normalement droit, certains États sont cependant signataires de la Convention du Travail Maritime (MLC), adoptée en 2006 sous l'égide de l'Organisation Internationale du Travail (OIT). Cette convention, en vigueur en France depuis février 2014, constitue un véritable tournant dans la construction du Droit Social des gens de mer. Elle prévoit les droits des gens de mer au travail et surtout énonce les conditions relatives à la Sécurité Sociale. Cette sorte de code du travail mondial pour les gens de mer tend à assurer le respect d'un ensemble de règles sociales par les États parties. Elle ne concerne en revanche pas les marins travaillant dans le domaine de la pêche (qui sont couverts par la Convention n°188 sur l'Organisation Internationale du Travail relative au travail dans la pêche, adoptée à Genève, le 14 juin 2007).

Compte tenu de l'importance du secteur maritime, la protection sociale de ces marins est donc un incontournable dont il faut résoudre la problématique avec un encadrement drastique, ne permettant pas aux armateurs de se diriger vers des pays dans lesquels il n'existe pas ou peu de législation appropriée ou encore d'avoir recours au travail dissimulé (en échappant aux paiements des différentes cotisations sociales).

## **V. Problématique**

Ainsi, cette forme d'exploitation maritime liée à l'utilisation de pavillons de complaisances, influe de manière déterminante sur la protection sociale des marins résidant en France et devient donc un enjeu majeur qui permet d'expliquer certaines controverses quant à l'affiliation au régime social français de ces marins. Il est pertinent de se poser la

question de savoir quelle sécurité sociale mettre en œuvre pour assurer les marins résidant en France, embarqués sous pavillon étranger.

## **VI. Plan**

Exigence permanente et nécessaire, la protection sociale de ces gens de mer s'opère selon la règle de l'affiliation à l'ENIM (partie 1), ainsi qu'à sa validité (partie 2).

# **PARTIE 1 : LA RÈGLE DE L’AFFILIATION À L’ENIM**

Désormais, la finalité est que le marin ne puisse pas exercer sans bénéficier d’une protection sociale suffisante. C’est grâce aux garanties sociales pour ces gens de mer (chapitre 1) que l’on apprécie mieux l’application de la règle de l’affiliation (chapitre 2).

## **Chapitre 1 : les garanties sociales pour ces gens de mer**

Au cours de leur activité au sein du milieu marin, les gens de mer recourent au processus de l’affiliation (I) pour bénéficier du contenu de la protection sociale (II) prévu par l’organisme social dont ils relèvent : l’ENIM.

### **I) Le processus de l’affiliation**

La couverture sociale en France est déclenchée par l’affiliation à l’ENIM destinée aux gens de mer marins (A) selon différentes étapes pour y aboutir (B).

#### **A) L’affiliation à l’ENIM destinée aux gens de mer marins**

De par leur nombre important, leur rôle majeur dans l’exploitation du navire et de la difficulté du milieu dans lequel ils travaillent, les marins sont liés à autant de facteurs qui rendent leur vie contraignante. Ainsi, le cadre institutionnel tend à favoriser plusieurs avantages au bénéfice du marin. Les gens de mer sont recrutés dès lors qu’ils remplissent les conditions pour être marins (condition d’aptitude et professionnelle uniquement, depuis l’abrogation de l’article 4 du décret du 7 août 1967 par une ordonnance du 28 octobre 2010 qui a supprimé la condition de moralité et de nationalité). Le code des Transports dans son article L5542-1, indique que le marin est recruté avec la conclusion d’un contrat d’engagement maritime, par écrit. Ce contrat a vocation à s’appliquer aux gens de mer qui travaillent à bord d’un navire battant pavillon français. Dans ce cas, le code des Transports (article L5551-1) précise que le marin qui embarque sur un navire qui bat pavillon français

est affilié. Cette mesure s'impose à l'employeur sauf quand le marin français ou étranger est déjà affilié à un régime d'assurance sociale étranger. Il en va autrement pour les marins qui résident en France et qui embarquent sur un navire qui bat pavillon étranger car comme le précise l'ENIM, un marin relève par principe, du régime de sécurité sociale de l'état du pavillon du navire<sup>9</sup>.

Cet établissement public à part entière qu'est l'ENIM a pour mission de gérer le régime de la sécurité sociale des gens de mer et des marins que ce soit pour la pêche, le commerce, la plaisance ou encore de la culture marine. Assurant le recouvrement des contributions et des cotisations sociales, l'ENIM est financé par les subventions et le concours de l'État Français, mais aussi par les cotisations salariales et contributions patronales. Ainsi, le marin résidant en France et qui embarque sur un navire qui bat pavillon étranger n'est pas automatiquement affilié. Il appartient à l'employeur et ou à l'armateur de prendre les mesures nécessaires pour affilier le marin français ou étranger qui embarque sur son navire immatriculé dans un pays tiers. En effet, l'obligation d'affiliation pour l'armateur s'impose à la signature du contrat dans certaines conditions.

Les marins sont dotés d'un statut spécifique de par leurs activités très particulières. Ils se distinguent de ce que l'on appelle les gens de mer « non marins » ou encore les autres intervenants. Ces derniers ne relèvent alors pas de l'ENIM mais de régimes généraux de sécurité sociale des travailleurs sous pavillon étranger (comme l'URSSAF, la CPAM ou encore la CARSAT). À l'échelle internationale, l'approche de la notion des gens de mer est appréciée plus largement. En effet, la Convention sur le Travail Maritime de 2006 de l'OIT retient que les gens de mer regroupent les marins donc l'équipage qui œuvre à l'exploitation et à la navigation du navire<sup>10</sup>. Dès lors sont exclus les catégories de personnes qui ne relèvent pas de ces définitions car ils exercent, en réalité, une activité professionnelle ponctuelle ou

<sup>9</sup> Bulletin officiel de l'ENIM n° 3 – 2017, Instruction n° 22 du 28 juillet 2017 relative au régime de protection sociale applicable aux marins dans le cadre de leur mobilité professionnelle internationale.

<sup>10</sup> Convention sur le Travail Maritime de 2006, article II para 1 f), « gens de mer ou marin désigne les personnes employées ou engagées ou travaillant à quelque titre que ce soit à bord d'un navire auquel la présente convention s'applique ».

occasionnelle à bord d'un navire (selon l'article R5511-7 du Code des Transports<sup>11</sup>). Ils dépendent donc des autres organismes sociaux. Seuls les gens de mer sont alors affiliés à l'ENIM.

Cette nomination différente a fait l'objet de divergences quant à la qualification du travailleur maritime. En effet, selon que l'on soit en présence de gens de mer ou d'un marin, la question était de savoir quel régime juridique appliquer. Ces difficultés ont été réglées par la publication du décret en date du 23 avril 2015<sup>12</sup> qui précise que le régime de la protection sociale maritime ne s'applique que pour les gens de mer et les marins. Dès lors, le personnel autre qui ne fait pas partie des gens de mer ou des marins, relève de toute évidence du régime social de droit commun. Les dispositions du décret ont d'ailleurs été codifiées par une loi en date du 16 juillet 2013<sup>13</sup>, dans le code des Transports à l'article L5551-1, troisièmement et quatrièmement.

#### B) Les différentes étapes pour aboutir à l'affiliation

Les gens de mer ou les marins relèvent effectivement du régime particulier prévu par l'ENIM. Pour que ces derniers puissent y adhérer et bénéficier d'une protection sociale en accord avec leur activité si singulière, trois opérations sont nécessaires.

La première étape consiste à s'inscrire, au fichier national d'identification des assurés sociaux, le Registre d'Immatriculation à l'Assurance Maladie (RNIAM). Cet organisme permet d'obtenir un numéro d'immatriculation (numéro de sécurité sociale) ainsi que d'identifier l'organisme social auquel l'assuré relève. La deuxième étape est l'assujettissement : cela consiste à l'affiliation à la Sécurité Sociale en fonction de l'activité et du statut de la personne. Enfin, l'ultime étape est celle de l'affiliation, qui pour les marins,

<sup>11</sup> Article R5511-7 C. transp. « Ne relèvent pas du 4° de l'article L. 5511-1 les personnels non marins au sens de la section 1 du présent chapitre exerçant occasionnellement une activité professionnelle à bord dont la durée n'excède pas quarante-cinq jours d'embarquement continu ou non sur toute période de six mois consécutifs ».

<sup>12</sup> Décret n° 2015-454 du 23 avril 2015 relatif à la qualification de gens de mer et de marins.

<sup>13</sup> 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.



s'opère auprès de l'organisme compétent : l'ENIM<sup>14</sup>. À l'issue de ce processus, l'ENIM, à l'aide de deux caisses (la caisse générale de prévoyance et la caisse de retraite des marins), est chargé d'assurer le régime spécial de la sécurité sociale des gens de mer. Cette protection spécifique pour ces gens de mer, qui ne sont pas des salariés comme les autres, permet de remédier en amont, aux situations susceptibles de mettre en danger la sécurité de l'individu et de sa famille. En outre, le processus de l'affiliation du marin se détermine à l'aide de plusieurs critères : le marin se verra affilier à une catégorie, selon la taille du navire, le genre de navigation auquel est destiné le navire, selon son salaire forfaitaire ou encore de ses fonctions.

Dans ce contexte, l'armateur ou l'employeur est à l'origine de la procédure de l'affiliation et le marin ne peut certifier son affiliation qu'avec la rédaction, par ses soins, d'une « déclaration sur l'honneur ». Pour les gens de mer qui ne sont pas encore affiliés, l'armateur ou l'employeur peut, en amont, informer le marin de ses droits relatifs à l'affiliation. Il doit ensuite compléter un formulaire (« formulaire AF01 »)<sup>15</sup> fourni par le site de l'ENIM qu'il doit ensuite adresser au centre des cotisations des marins et des armateurs de l'ENIM (CCMA). C'est cet organisme qui déclare l'affiliation du marin au régime spécial de sécurité sociale. À défaut de l'affilier, l'armateur doit alors offrir au marin une protection sociale au moins équivalente aux prescriptions de l'article L111-1 du code de la Sécurité Sociale (cf. partie 1, chapitre 1, III - C) 2°). Selon son choix, la protection sociale peut être aussi bien étatique que privée. Une fois la démarche réalisée, l'article 2 du décret d'application du 9 mars 2017 sur l'affiliation à l'ENIM des gens de mer résidant en France et embarqués sous pavillons étrangers<sup>16</sup> clarifie les diligences à l'initiative de l'employeur ou de l'armateur. Il

<sup>14</sup> « L'affiliation en un clin d'œil », ENIM, 2 septembre 2019, <http://www.enim.eu/lenim/laffiliation-en-clin-doeil> (consulté le 10/12/2020).

<sup>15</sup> « Formulaire employeur pour l'affiliation à l'ENIM », janvier 2018, ENIM [http://www.enim.eu/sites/default/files/fichiers/affiliation\\_employeur\\_fr\\_janvier\\_2018.pdf](http://www.enim.eu/sites/default/files/fichiers/affiliation_employeur_fr_janvier_2018.pdf) (consulté le 21/03/2020).

<sup>16</sup> 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 État étranger, mentionnés à l'article L. 5551-1 du code des transports, aux régimes gérés par l'Établissement National des Invalides de la Marine, JORF n°0060 du 11 mars 2017, texte n° 2.

doit adresser tous les mois, une déclaration sous format numérique (la date d'échéance étant le 25 du mois civil) ou une déclaration nominative trimestrielle (au plus tard le 25 du mois civil suivant le trimestre pris en compte). C'est alors que des titres de perception sont émis (lorsque la taxation des services est déclarée).

## **II) Le contenu de la protection sociale**

La couverture sociale prévue par l'ENIM englobe deux types de prescriptions que sont les prescriptions générales (A) et les prescriptions spécifiques (B).

### **A) Les prescriptions générales**

L'impulsion internationale et européenne quant à la protection des gens de mer a eu un effet fortement bénéfique au sein de la législation française. En effet, les régimes de protection sociale des marins ont été renforcés au gré de la libre immatriculation de navire dont sont friands les armateurs pour contourner les rigides règles sociales dont pourraient bénéficier les marins. Envisager la protection sociale des gens de mer est un travail déterminant pour assurer le respect effectif des minima sociaux indispensables aux marins. En outre, la codification dans le code des Transports des normes sociales internationales a été un progrès considérable pour les marins.

De par leur activité particulière et propre au monde marin, la législation de la protection sociale des gens de mer comporte de nombreux volets qu'il faut décomposer. La partie législative du code des Transports (5<sup>ème</sup> partie, Livre V, Titre V) prévoit toutes les garanties dont peuvent bénéficier les gens de mer et qui diffèrent pour certaines du Droit Commun. En effet, certaines dispositions renvoient directement à des régimes particuliers comme le risque vieillesse ou renvoient simplement au code de la Sécurité Sociale.

Ce sont en totalité huit chapitres qui couvrent l'ensemble des dispositions propres à la protection sociale des marins :

- sur la pension de retraite ;
- sur l'ouverture du droit à la pension de retraite ;
- sur les services pris en compte pour la pension de retraite ;
- sur les cotisations et contributions au titre du régime d'assurance vieillesse ;
- sur les prestations de régime de prévoyance ;
- sur les cotisations et contributions au titre du régime de prévoyance ;
- sur les dispositions applicables au conjoint collaborateur du chef d'entreprise relevant du régime de sécurité sociale ;
- et enfin un chapitre sur des dispositions diverses.

#### B) Les prescriptions spécifiques

Il est important de notifier que certaines dispositions sont particulières aux marins. C'est notamment le cas en matière de retraite des gens de mer : la caisse de retraite des marins prévoit que les marins peuvent prendre leur retraite anticipée lorsqu'ils ont exercé pendant une durée de vingt-cinq ans en ayant atteint l'âge de cinquante ans ou alors prendre simplement leur retraite à cinquante-cinq ans. Contrairement au régime général, il existe plusieurs types de pensions (pension proportionnelle, pension d'ancienneté ou encore pension spéciale). Enfin, le montant de la pension n'est pas calculé sur les vingt-cinq meilleures années mais sur une durée plus brève sur la base du salaire forfaitaire des trois dernières années. L'autre spécificité relève de l'assurance maladie car celle-ci est prise en charge à 100% lorsque le navire est en cours de navigation. En revanche, pour la maternité, cela n'est pas aussi protecteur car les femmes enceintes ne cessent de travailler uniquement lorsque la grossesse est constatée.

Plus globalement, l'ENIM a donc pour mission d'assurer la prise en charge des soins en cas d'invalidité, d'accident ou encore de maladie. Il doit également mettre en œuvre la taxation et le recouvrement des contributions sociales, prendre en charge les questions liées au rapatriement en cas de maladie ou d'accident survenu lors de l'exploitation du navire, ou encore les cas d'hospitalisation.

### III) Le champ d'application des garanties sociales

Certains préalables sont nécessaires pour juger de l'application de la protection sociale assurée par l'ENIM. Ainsi, pour affilier ces gens de mer il est indéniable d'apprécier la condition d'exploitation du navire (A) et la condition de résidence stable et régulière des gens de mer sur le territoire national (B). Si ces conditions ne sont pas réunies, il est possible d'envisager les cas d'affiliation facultatifs ou alternatifs (C).

#### A) La condition de l'exploitation du navire

La mise en œuvre du processus d'affiliation pour les marins résidant en France et embarqués sous navire battant pavillon étranger dépend de certains critères qui tiennent à l'état du navire. On ne peut prévoir l'affiliation des gens de mer que pendant la période d'embarquement pour les navires à usage privé ou encore à usage commercial car les gens de mer sont soumis au droit du travail maritime. A contrario, hors de la période d'embarquement, c'est le droit commun du travail qui tend à s'appliquer.

Ainsi, le navire doit être en état de navigabilité pour que les obligations de l'article L5551-1 du code des Transports s'appliquent. Cela sous-entend que ce dernier doit être en période d'exploitation<sup>17</sup>. Cette interprétation du navire en période d'exploitation est précisée par l'article 26 de la loi du 30 décembre 2017 : « 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<sup>18</sup> ». L'article R5511-1 du code des Transports précise également que l'exploitation du navire concentre « les activités professionnelles relatives à la marche, à la conduite ou à l'entretien ainsi que celles qui sont nécessaires pour assurer l'ensemble des fonctionnalités du navire ». Cette période doit correspondre à une exploitation normale du navire : il ne doit alors pas être en cours de travaux, ni en cours de réparation ou de *refit*, dans

<sup>17</sup> G. Piette, *Droit maritime*, édition Pedone, 2017, p. 6.

<sup>18</sup> Loi n°2017-1836 du 30 déc. 2017 de financement de la sécurité sociale pour 2018.

un chantier naval (y compris les périodes de pré et de post-travaux au sein d'un chantier naval).

Cette disposition relative à l'affiliation des marins pendant l'exploitation du navire, a permis d'éviter la fuite de clients propriétaires de Yachts sur des chantiers navals du sud de la France tels que Marseille, Toulon et la Ciotat. En effet, la seule présence du navire au-delà de la période légale, déclenche l'obligation d'affiliation des marins. En effet, les gens de mer qui n'ont pas de foyer effectif sur le territoire national et qui résident à bord du navire en travaux (en France) doivent bénéficier de la protection sociale prévue par l'ENIM, quand la durée de résidence sur le navire est supérieure à 183 jours sur un période de 12 mois glissante. Cependant, pour contrer cette situation, l'article 31 de la loi de finance pour la Sécurité Sociale pour 2016<sup>19</sup>, n'a pas hésité à préciser que pour ce marché de luxe très concurrentiel, on ne devait pas assimiler la présence du navire battant pavillon étranger, en cours de travaux sur un chantier naval français, à une période de résidence.

#### B) Condition de résidence stable et régulière des gens de mer sur le territoire national

Cette notion de résidence stable et régulière a été élaborée par la ratification de la Convention sur le Travail Maritime (MLC) en date du 7 février 2006 (en vigueur depuis août 2013 et pour la France depuis février 2014), établie par l'Organisation Internationale du Travail (OIT). Cette Convention instaure en effet, un socle de normes sociales minimales pour les gens de mer au niveau international. Il est important de constater que cette nouvelle approche de l'affiliation à travers la résidence des gens de mer, s'apprécie en conséquence de la faible protection sociale du marin par certains États étrangers et par la faible ratification des États aux Conventions de l'OIT. C'est par la loi relative au financement de la Sécurité Sociale pour 2018, dans son article 26, inséré au sein du Chapitre V du code des Transports relatif aux « dispositions relatives à la modernisation de la branche recouvrement », que l'article L5551-1 2° a été révisé. Cette modification permet de mieux cerner les catégories de gens de mer qui doivent être affiliées au régime social maritime de l'ENIM du fait de leur résidence stable et régulière sur le territoire métropolitain ou d'Outre-mer.

<sup>19</sup> Loi n° 2015-1702 du 21 déc. 2015 pour le financement de la Sécurité Sociale de 2016.

La résidence stable et régulière des gens de mer s'apprécie de deux manières<sup>20</sup>. Tout d'abord, l'encadrement juridique de la protection sociale du marin s'analyse par sa présence à bord du navire pendant la durée de son contrat, dans les eaux territoriales ou intérieures françaises. Dans ce contexte, le marin ne possède donc pas de logement ou de foyer effectif sur le territoire français. Ainsi, le navire étranger qui naviguerait dans les eaux territoriales ou intérieures françaises pendant une période minimum de 6 mois (183 jours sur une période de 12 mois glissante) ou plus et ce, même si le séjour est discontinu, vient déclencher l'obligation chez l'employeur ou l'armateur, d'affilier ces gens de mer aux organismes sociaux français. La Cour de Justice des Communautés Européennes a eu l'occasion de se prononcer à ce sujet : elle a confirmé que le marin qui exerce sur un navire arborant pavillon étranger, ne fait pas obstacle à l'application des règles de l'État côtier ou de l'État du port, en matière de conditions de travail ou encore de protection sociale<sup>21</sup>. Si un employé du navire conclut un nombre de contrats successifs sur une période discontinue avec le même employeur, lorsque le navire se trouve aussi dans les eaux territoriales ou intérieures françaises, alors cette succession de contrats doit être prise aussi en compte et alors l'armateur ou l'employeur doit également affilier ses employés.

La situation est différente quand le marin ne demeure pas à bord du navire : on parle de la notion de séjour principal, quand la résidence est pertinente sur le territoire France ou sur le territoire d'Outre-mer pendant au moins une durée de 6 mois. Dès lors, ce dernier est soumis à la législation sociale de l'État dans lequel il réside habituellement. La preuve de cette résidence effective sur le territoire français peut être prouvée par tous moyens (comme un contrat de bail, une facture de gaz etc.). On constate que ces notions sont analogues à celles posées par le code de la Sécurité Sociale<sup>22</sup>. Ainsi, le marin qui réside effectivement sur le territoire national français n'est donc plus soumis au règlement 883/2004 du 29 avril 2004 sur la coordination des régimes de sécurité sociale à l'échelle européenne, puisque dès la

<sup>20</sup> Article L.5551-1 2° du C. transp.

<sup>21</sup> CJCE, 4ème chambre, 15 déc. 2011, *Jan Voogsgeerd c/ Navire* : « la loi d'autonomie contractuelle choisie par les parties, imposées par l'employeur au marin, ne saurait priver le salarié de la protection des dispositions impératives de la loi du lieu habituel de travail ou de celle du lieu de conclusion du contrat ».

<sup>22</sup> Article R111-2 du C. de la Sécurité Sociale.

conclusion de son contrat, il doit être affilié à l'ENIM dès que les durées légales sont dépassées.

### C) Les cas d'affiliation facultatifs ou alternatifs

#### 1. L'hypothèse du cabotage et de la prestation de service

Il existe des exceptions à l'affiliation imposée pour les gens de mer résidant en France et employés pour l'exploitation d'un navire battant pavillon étranger (hors UE, EEE et Suisse). Selon l'article L331-3 34° du code de la Sécurité Sociale, sont exclus à l'affiliation obligatoire :

- les gens de mer employés sur un navire qui participe à l'activité de cabotage (quand le navire navigue à plus de 70% en dehors des eaux françaises) ;
- les gens de mer qui effectuent une prestation de service dans les eaux intérieures ou territoriales françaises.

Ainsi, les gens de mer ne relèvent pas obligatoirement des organismes sociaux français s'ils sont soumis des prescriptions posées par l'article L5561-1 du code des Transports (cité par l'article L331-1 34°, ci-dessus) et du Règlement des Communautés Européennes sur le cabotage maritime<sup>23</sup>. Dans ces hypothèses, l'armateur est donc exempté de l'affiliation à l'ENIM de ses gens de mer et est contraint de remplir une déclaration<sup>24</sup>.

La notion de cabotage connaît plusieurs définitions mais nous retiendrons celle du Larousse : le cabotage est la navigation non loin des côtes<sup>25</sup>. En effet, le cabotage ou transport maritime à courte distance (TMCD) est régi par le Règlement Européen n°1071/2009 en date du 14 mai 2010 : il permet ainsi, à un transporteur européen (qui ne réside pas en France) de transporter des marchandises et des passagers le long des côtes, de port en port à l'intérieur de l'Europe. Le code de la Sécurité Sociale distingue deux cas :

<sup>23</sup> Règlement (CEE) n°3577/92 du Conseil du 7 déc. 1992 sur l'application du principe de la libre circulation des services aux transports maritimes à l'intérieur des États membres.

<sup>24</sup> Via le site de télé procédures simplifiées (TPS) sur le site officiel de l'administration française.

<sup>25</sup> Larousse, « cabotage », <https://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/cabotage/11906> (consulté le 22/12/2019).

- le navire étranger (d'une jauge brute inférieure à 650) qui effectue du cabotage maritime national continental ou de croisière ;
- et enfin le navire étranger qui réalise des services chroniques en provenance ou à destination d'îles qui appartiennent aux États de l'Union Européenne. Cela ne concerne pas, en revanche, le transport de marchandises par navire dont la jauge est supérieure à 650 (dès lors qu'il navigue vers ou qu'il vient d'un autre État).

L'armateur peut aussi effectuer une prestation de service qui n'est autre que la fourniture d'un service à un client par le biais d'un contrat de prestation de service.

## 2. La règle de l'équivalence

Depuis la loi sur le financement de la sécurité sociale pour 2018<sup>26</sup>, dans son article 26, il est désormais possible d'échapper l'affiliation obligatoire dès lors qu'une protection sociale au moins équivalente à celle prévue par l'article L111-1 du code de la Sécurité Sociale<sup>27</sup> existe. Cette condition a été intégrée dans le code des transports à l'article L5551-1 et ainsi, permet un régime de protection sociale équivalente à l'ENIM et ce, sans affiliation imposée à l'ENIM. Les domaines qui doivent être couverts sont les suivants :

- La prise en charge des frais de santé pour le marin et ses ayants droits ;
- Les indemnités compensatrices de salaire en cas de maladie ou d'accident (professionnel ou non) ;
- L'indemnisation d'invalidité permanente ;
- La prestation vieillesse ;

<sup>26</sup> Loi n° 2017-1836 du 30 décembre 2017 de financement de la Sécurité Sociale pour 2018.

<sup>27</sup> Article L.111-1 du C. de la Sécurité Sociale, « 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 ».



- Et enfin les prestations familiales (notamment pour couvrir l'éducation des enfants).

Ces prescriptions sont très exigeantes et doivent être prises dans leur ensemble. Le produit de l'assurance ne doit pas être inférieur à celui prévu par le régime social français<sup>28</sup> et comprendre l'ensemble des conditions. Par exemple : la prise en charge des frais de santé du marin et de ses ayants droit ; la garantie de l'indemnisation de l'invalidité permanente ; la reversion des prestations familiales qui contribuent à l'éducation des enfants ; les prestations vieillesse, les indemnités compensatrices de salaire en cas de maladie ou d'accidents. Cette innovation prend donc en compte les législations étrangères de protection sociale déjà existantes tant que le principe d'équivalence est dûment respecté.

### 3. Une affiliation déjà effective ou le recours à une assurance privée

Les gens de mer résidant en France et embarqués sur un navire battant pavillon étranger ont la possibilité d'être déjà affiliés à un régime social d'un État partie à l'EEE ou encore d'un État Membre de l'UE (selon l'article 31, I, 34° de la loi du 21 décembre 2015<sup>29</sup>). Plus tardivement, il va être admis qu'ils peuvent aussi être couverts par un régime de sécurité sociale étranger (hors de l'UE ou de l'EEE), dans un pays tiers. En effet, le décret d'application en date du 9 mars 2017 de la loi de finance de la Sécurité Sociale pour 2017<sup>30</sup> prévoit l'exclusion de leur affiliation, à l'ENIM, quand ils sont affiliés à un régime d'assurance sociale étranger. Cependant, ils peuvent l'être sous réserve du respect des règlements européens (comme le règlement européen 883/2004 du 29 avril 2004 de coordination des régimes de Sécurité Sociale), des accords bilatéraux. En effet, dans le but de garantir et de coordonner les droits à la protection sociale, les conventions bilatérales de sécurité sociale sont aussi suffisantes pour éviter l'affiliation imposée à l'ENIM. L'État du pavillon ayant conclu un accord bilatéral avec le pays d'accueil (dans ce cas, la France) devra

<sup>28</sup> Article L.5551-1 c) C. transp : « 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 ».

<sup>29</sup> Article 31 de la Loi n°2015-1702 du 21 décembre 2015 de financement de la sécurité sociale pour 2016.

<sup>30</sup> Article 1 du 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 État étranger, mentionnés à l'article L. 5551-1 du code des transports, aux régimes gérés par l'Établissement National des Invalides de la Marine.

alors intégrer et appliquer les minima sociaux. Signataire de 42 accords en vigueur<sup>31</sup>, la France est très impliquée et soucieuse au sujet de la protection sociale des gens de mer à mobilité internationale.

Une autre condition est à prendre en considération. Le marin déjà couvert par une protection sociale, dans un pays tiers, doit quand même répondre à la prescription de l'article L111-1 du code de la Sécurité Sociale relative à la protection sociale au moins équivalente.

Le marin peut aussi recourir à une assurance privée qui doit scrupuleusement prévoir des garanties équivalentes ou supérieures, toujours conformément aux dispositions de l'article L111-1. Cette assurance privée doit couvrir les domaines suivants :

- La retraite ;
- Les prestations familiales ;
- L'invalidité temporaire, permanente ou totale ;
- L'arrêt de travail ;
- Le décès ;
- Les frais médicaux en cas d'accident professionnel ou non professionnel ;
- Les frais médicaux en cas de maladie professionnelle ou privée ;
- La maternité et paternité ;
- Les accidents de travail.

Ces garanties sociales et ces prérequis constituent donc le socle de l'affiliation pour cette catégorie de marins. Ainsi faut-il rendre compte de l'aboutissement de cette affiliation en analysant sa finalité.

<sup>31</sup> Cleiss, « les conventions bilatérales de sécurité sociale », <https://www.cleiss.fr/docs/textes/index.html> (consulté le 17/03/2020)

## Chapitre 2 : la finalité de la règle de l'affiliation

Aspect fondamental du secteur maritime, la nécessité d'une couverture sociale pour les gens de mer est une problématique majeure qui a trouvé sa solution dans la Convention MLC de 2006 puis dans l'ordre juridique interne français. On assiste ainsi à une avancée sociale significative (I) axée sur la responsabilité accrue des armateurs (II).

### I) Une avancée sociale significative

La spécificité du travail maritime et la technicité du métier, générateur de plus de risques que d'autres métiers, nécessitent de prévoir un régime adapté. L'impulsion internationale pour une meilleure couverture sociale (A) et l'intégration significative dans le droit national (B), vont permettre aux gens de mer de pouvoir bénéficier d'un rattachement à l'ENIM, tant au niveau de ses obligations que de ses droits.

#### A) L'impulsion internationale pour une meilleure couverture sociale

##### 1. La genèse de la Convention MLC

C'est en 2001 que la Commission paritaire de l'OIT signe un accord relatif au principe d'une Convention unique, qui regroupe les trente-sept conventions et recommandations sur le travail maritime de l'OIT. C'est alors que va entrer en vigueur, la Convention sur le Travail Maritime (*Maritime Labour Convention*), le 20 août 2013. Quatrième pilier après la Convention SOLAS, MARPOL, et STCW, la Convention MLC de 2006 est donc la synthèse de ces multiples textes qui permet alors de déterminer la nuance entre les règles obligatoires, les principes directeurs (qu'ils soient facultatifs ou explicatifs) et les articles. Cette Convention sociale universelle pour les gens de mer répond d'un défaut cruel de protection sociale pour certains marins à l'échelle internationale. En effet, cette Convention permet une extension de la couverture sociale en permettant la prise en charge intégrale de leurs droits à l'international. Parfois appelée la « Charte des droits des Gens de Mer », la Convention MLC permet d'élaborer des règles égales pour tous les gens de mer

afin qu'ils bénéficient de conditions de travail et de vie convenables et qu'ils puissent se voir protéger des employeurs qui ne se plieraient pas aux normes.

Autour d'une organisation tripartite (employés, employeurs et États), l'OIT par l'intermédiaire de cette Convention, soutient l'idée d'une coopération internationale des États sur le sujet sensible de l'affiliation à un régime social des gens de mer ainsi qu'une unification des régimes de protection sociale. Cet objectif découle d'une volonté de lutter contre la montée en puissance des pavillons de complaisance, soumis à la législation de l'État du pavillon, exerçant de manière peu exigeante un contrôle effectif sur leurs navires, au risque que ces gens de mer soient soumis à des conditions de travail inacceptables. Cette situation est d'autant plus critique car cela porte sur leur santé et leur bien-être. Il arrive que des marins embarquent sur des navires battant pavillon d'un État qui ne respecte pas les normes internationales. Ils ne disposent alors que d'une couverture sociale partielle voire inexistante, d'aucun droit en cas d'accident qui se produirait à bord du navire, ni d'aucun droit sur la prise en charge en cas de maladie. C'est pourquoi l'OIT s'est efforcée de consolider les textes déjà existants pour en faire un texte unique, plus accessible pour les États et en faveur de la sécurité d'une protection sociale effective pour les gens de mer.

À ce jour, quatre-vingt-seize pays ont ratifié la Convention MLC<sup>32</sup>. C'est avec étonnement que certains anciens pays de libre immatriculation ont adhéré à cette Convention internationale sur le travail maritime : le Panama en février 2009, le Libéria en juin 2006 ou encore les Iles Marshall en septembre 2006. La France, elle aussi, mais plus tardivement, en est signataire depuis le 28 février 2013. C'est donc un succès pour cette Convention. Il s'en suit que les États parties doivent désormais se conformer à ces normes afin d'en assurer son application. Les gens de mer résidant en France et embarqués sur des navires battant pavillons étrangers sont donc manifestement soumis à ces nouvelles dispositions.

<sup>32</sup> « Ratifications de MLC, 2006 - Convention du Travail Maritime, 2006 (MLC, 2006) », Organisation Internationale du Travail, [https://www.ilo.org/dyn/normlex/fr/f?p=NORMLEXPUB:11300:0::NO::P11300\\_INSTRUMENT\\_ID:312331](https://www.ilo.org/dyn/normlex/fr/f?p=NORMLEXPUB:11300:0::NO::P11300_INSTRUMENT_ID:312331) (consulté 20/02/2020)

Bien qu'à l'échelle européenne, la coordination des systèmes de sécurité sociale existe depuis le règlement en date du 29 avril 2004<sup>33</sup>, cela ne concerne malheureusement pas les marins qui résident en France de manière stable et régulière, embarqués sur un navire battant pavillon étranger (hors de l'UE et de EEE). C'est la raison pour laquelle, le Conseil, le 7 juillet 2007, a souhaité la ratification avant le début de l'année 2019, de la Convention dans l'intérêt de la Communauté Européenne<sup>34</sup>. Le Conseil entend ainsi rendre efficaces les dispositions de la Convention avec l'imbrication de ces normes par le biais d'une Directive : les États membres doivent la transposer dans leurs droits internes et incluent la Convention en annexe<sup>35</sup>. Cette volonté de coopération par cette action communautaire permet alors une meilleure intégration du socle minimal de protection sociale défini par la Convention MLC.

En phase de cette organisation économique nouvelle et de l'internationalisation de l'activité maritime, cette Convention apparaît également comme un moyen de préserver et de renforcer l'attractivité du travail maritime à l'échelle de l'Union Européenne.

## 2. La structure de la Convention MLC

L'incorporation dans le droit national par les États qui ont décidé de ratifier la Convention, permet dorénavant une meilleure application et un meilleur respect de son dispositif. La mise en œuvre de la Convention doit s'apprécier en fonction de ce qui la compose ; elle est en effet découpée en deux parties principales :

- une partie comporte les articles définissant les principes et les obligations ; avec seize articles qui ont trait aux obligations et aux principes généraux.

<sup>33</sup> Règlement européen 883/2004 du 29 avril 2004 de coordination des régimes de sécurité sociale.

<sup>34</sup> Proposition de directive du Conseil portant mise en œuvre de l'accord conclu par l'Association des armateurs de la Communauté européenne (ECSA) et la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) concernant la convention du travail maritime, 2006, et modifiant la directive 1999/63/CE - « Le 7 juillet 2007, le Conseil a adopté une décision autorisant les États membres à ratifier, dans l'intérêt de la Communauté Européenne, la Convention du Travail Maritime, 2006, de l'OIT de préférence avant le 31 décembre 2010 », JO L161 du 22 juin 2007.

<sup>35</sup> Idem – « Aux fins de l'article 249 du traité, l'acte approprié pour la mise en œuvre de l'accord est une directive ».

- une partie comporte les règles et le code autour de cinq titres. Le code est lui-même décomposé en deux parties : une pour les normes (A) et une pour les principes directeurs (B).

La distinction essentielle réside tout d'abord entre les articles et les règles : les articles regroupent les principes, les obligations ainsi que les droits d'ordre général et portent sur les caractéristiques juridiques relatives à l'application et au fonctionnement de la Convention. Les règles et le code comportent plutôt des dispositions plus détaillées. Les règles sont en réalité complétées par le code et concernent les mesures tenant aux conditions de travail et à la vie des gens de mer (qui font d'ailleurs l'objet de contrôle et d'inspection).

### 3. La portée juridique de la Convention MLC

Dans sa globalité, la Convention MLC est directement applicable aux États signataires. A contrario, les gens de mer ne peuvent pas s'en prévaloir directement et donc invoquer les droits qu'elle garantit à leur profit et contre les armateurs. Cela constitue d'ailleurs une limite qu'il faudra envisager dans la suite de cette analyse. Ainsi, pour être réellement effective, la Convention doit faire l'objet d'une loi de transposition au sein du droit interne.

Il est pertinent de distinguer la portée juridique de ces normes et leurs degrés d'applicabilité, bien que la Convention ait pour objet de laisser une certaine marge de manœuvre aux États parties dans la façon de mettre en œuvre les prescriptions, sous réserve qu'elles soient correctement respectées. Il s'en suit que les dispositions n'ont pas vocation à créer des droits immédiats envers les États membres mais doivent, en revanche, être différenciées quant à leur force obligatoire : il est exigé que les règles et la partie A, soient obligatoirement respectées par les États parties. En effet, la partie A du code a une force obligatoire que la partie B n'a pas<sup>36</sup>, ce qui ne permet pas aux États membres, de ladite Convention, d'esquiver les normes de la partie A (sous réserve de l'applicabilité directe). Ainsi faut-il comprendre

<sup>36</sup> Règles et parties A et B du code, Article VI, « Les règles et les dispositions de la partie A du code ont force obligatoire. Les dispositions de la partie B du code n'ont pas de force obligatoire ».

que les principes directeurs de la partie B ne constituent qu'une « invitation » à collaborer en faveur de l'aspect social de la protection des gens de mer. Cette partie plus souple permet, en effet, aux États membres de disposer d'une certaine autonomie quant à leur mise en œuvre. Chaque norme de la partie A est suivie d'un principe directeur (de la partie B) traitant du même sujet<sup>37</sup>. Il se peut qu'un État ne puisse appliquer directement les dispositions de la partie A du code. Si tel en est le cas, il devra sauf disposition contraire expresse de la Convention, procéder par voie législative, réglementaire ou autre mesure équivalente, à l'intégration de celle-ci dans son ordre juridique interne. En effet, la partie A du code doit être scrupuleusement respectée et appliquée pour soutenir la réalisation de l'objectif de la Convention.

#### 4. Les dispositions relatives à la couverture sociale

Le code, qui compose les normes de la Convention MLC, comporte cinq titres. Nous nous intéresserons uniquement au titre quatre, relatif à la protection de la santé, ses soins médicaux et de la protection sociale. Ce titre prévoit un socle minimal de prescriptions, commun aux États signataires, dans l'optique d'unifier les régimes de protection sociale et d'aider les pays à coopérer pour éviter le conflit relatif à l'affiliation. Les quatre règles qui composent ce titre, sont destinées à assurer une protection sociale efficace aux gens de mer ; la norme 4.5 est intéressante en ce qu'elle oblige les États membres, à affilier les gens de mer à leur régime de Sécurité Sociale (si ce dernier existe). Les droits dont peuvent bénéficier les marins s'articulent autour de neuf dispositions (cf. norme 4.5<sup>38</sup>).

Cette affiliation doit tout d'abord intégrer les normes 4.1 sur « les soins médicaux à bord et à terre » et 4.2 sur la « protection des gens de mer contre les conséquences financières d'une

<sup>37</sup> Pour exemple, la norme B4.1 sur les soins médicaux à bord des navires et à terre est précédée de la norme A4.1.

<sup>38</sup> Les branches à prendre en considération pour atteindre progressivement la protection complète de sécurité sociale prévue à la règle 4.5 sont les soins médicaux, les indemnités de maladie, les prestations de chômage, les prestations de vieillesse, les prestations en cas d'accident du travail ou de maladie professionnelle, les prestations familiales, les prestations de maternité, les prestations d'invalidité et les prestations de survivants, qui complètent la protection prévue par les règles 4.1, concernant les soins médicaux, et 4.2, concernant la responsabilité des armateurs, ainsi que par d'autres titres de la présente convention.

maladie, d'un accident ou d'un décès survenant en relation avec leur emploi ». Ces deux normes incluent une liste exhaustive de ce que l'armateur doit prendre en charge pour ses employés marins. Elles sont optimisées avec la norme 4.5 chargée « d'assurer l'adoption de mesures visant à faire bénéficier les gens de mer de la sécurité sociale ». À défaut d'un tel système de protection sociale dans le pays du pavillon, l'État doit prévoir une protection sociale équivalente pour les gens de mer, qui peut être envisagée légalement, soit par le biais d'assurances privées, soit par des conventions collectives ou encore par la voie de l'accord bilatéral ou multilatéral.

Cette règle 4.5 tend à assurer une couverture sociale aux gens de mer mais n'emploie pas directement le terme « d'affiliation ». Il est énoncé que les gens de mer doivent « bénéficier d'une protection de sécurité sociale conforme au code ». Si cette dernière n'est pas suffisamment assurée, alors la norme 4.5 ajoute qu'il est possible pour l'État du pavillon de prévoir une protection sociale complémentaire, qui doit bénéficier à tous les gens de mer qui résident habituellement sur son territoire. Ainsi, cela oblige l'État du pavillon à imposer à ces armateurs de souscrire à une couverture sociale au bénéfice de leurs employés.

Enfin, la norme 4.5 indique également que cette protection sociale « ne doit pas être moins favorable que celle dont jouissent les personnes travaillant à terre qui résident sur le territoire membre en question ». Cet amalgame avec les gens travaillant à terre prouve encore une réelle ambition de la Convention MLC de promouvoir une égalité entre les travailleurs sur le plan social. Il permet aussi d'instaurer un régime exigeant et protecteur pour les gens de mer qui ne jouissent pas tout le temps des dispositions nationales favorables, du fait de la spécificité du travail maritime et du risque prépondérant de la concurrence déloyale dont usent les armateurs.



## B) Une intégration significative dans le droit national français

### 1. Une ratification sans réserve à l'aide d'une loi de transposition

La France a fait preuve d'une grande rigueur quant au respect du dispositif de la Convention MLC. Treizième pays à avoir ratifié cette illustre Convention, le 28 février 2013, la France est le deuxième empire maritime après les États-Unis. Du fait de sa large façade maritime, le secteur maritime est considérable et par conséquent, beaucoup d'emplois sont pourvus dans ce domaine d'activité. Il s'en suit qu'il est nécessaire de prévoir un régime de protection sociale pour ces gens de mer (qu'ils soient français ou étrangers) qui résident sur le territoire national et qui embarquent sur un navire battant pavillon d'un pays tiers (hors de l'UE, ou de l'EEE). Toutefois, la France dispose déjà d'un régime de protection sociale assez exigeant pour les gens de mer, grâce à l'un de ses régimes sociaux les plus anciens : l'ENIM. Cet établissement public administratif prévoit, en effet, un système de sécurité sociale assez développé pour ces gens de mer notamment par le processus de l'affiliation. Une fois le marin affilié, ce dernier peut cotiser pour bénéficier des avantages que fournit cette couverture sociale et acquérir des droits. Ce processus commun pour les gens de mer a été particulièrement renforcé pour les gens de mer résidant en France et embarqués sous pavillon étranger.

### 2. La réécriture de l'article L5551-1 du code des Transports

Cette Convention a eu un grand succès en ce qu'elle a été l'origine de la modification du droit national interne. L'amélioration de la protection sociale pour cette catégorie de gens de mer, s'illustre par la refonte partielle des dispositions du célèbre code des Transports. En effet, afin d'être particulièrement efficace quant à son application et quant au respect de son dispositif, le législateur français a donc révisé les dispositions du code des Transports pour y inclure les exigences instaurées par l'OIT. Ainsi, dans sa version en vigueur en date du 22 juin 2016, l'article L5551-1 du code des Transports, prévoit que sont affiliés, les gens de mer résidant en France et embarqués sur des navires battant pavillon étranger. En vigueur au 1 janvier 2017, cette disposition a été précisée grâce à son décret d'application en date du 9 mars 2017, sur affiliation à l'ENIM des gens de mer résidant en France et navigant sous

pavillon étranger. Ce dernier fortement contesté comme nous le verrons, vient largement exiger l'affiliation obligatoire à l'ENIM de ces gens de mer, gage d'un meilleur encadrement juridique de la protection sociale maritime pour ces gens de mer souvent recrutés à bord de navires sur lesquels les armateurs ne respectent pas forcément la législation applicable.

Il en découle un véritable progrès pour la protection sociale des gens de mer. Cela débute avec la loi du 21 décembre 2015 sur le financement de la Sécurité Sociale pour 2016<sup>39</sup> et son décret d'application en date du 9 mars 2017. En effet, la loi du 21 décembre 2015, par son article 31 énonçait que sont obligatoirement affiliés, les marins résidant en France et embarqués sur un navire battant pavillon étranger, dès lors qu'ils ne sont pas déjà affiliés à la sécurité sociale d'un État tiers ou conformément à des accords internationaux sur la sécurité sociale. Cette mesure vient en effet étendre le champ d'application de l'affiliation obligatoire de cette catégorie de marins. Or, la loi ne précisait pas encore quelles étaient les normes minimales de protection sociale auxquelles doivent répondre les systèmes de sécurité sociale étrangers. Il en résultait que les armateurs pouvaient encore bénéficier de l'opportunité d'affilier leur marin dans le pays de pavillon du navire et ce, peu importe le niveau de protection sociale, tant que la condition de l'affiliation à un régime de sécurité sociale était assurée.

Combinée avec la cette loi, le décret du 9 mars 2017 vient préciser les conditions et le champ d'application de l'affiliation obligatoire à l'ENIM, notamment en élargissant la base de cotisants. Il aborde de manière tout aussi large l'affiliation de ces gens de mer et ce, en leur faveur. Effectivement, pour éviter que les navires tiers contournent le cadre institutionnel de l'ENIM, ce décret précise dans son article 1, la catégorie de marin qui relève de cette affiliation obligatoire : cela concerne les marins de nationalité française ou étrangère, embarqués sur un navire de pavillon étranger (hors UE, EEE) , qui résident en France, qui ne bénéficient pas d'une sécurité sociale (donc sans accords internationaux ou bilatéraux de sécurité sociale ou encore d'une affiliation à l'étranger). Ainsi peu importe la nationalité du

<sup>39</sup> Loi n° 2015-1702 du 21 décembre 2015 de financement de la sécurité sociale pour 2016

marin tant qu'il réside de manière stable et régulière sur le territoire national ; même un marin étranger résidant en France peut donc se voir appliquer la même couverture sociale que celle appliquée aux marins français.

L'article 2 du décret vient également apporter d'autres précisions quant au mécanisme de l'ENIM concernant le recouvrement des cotisations patronales et salariales. Il prévoit les modalités que doit remplir l'armateur pour affilier le marin concerné, ainsi que la sanction à laquelle l'armateur peut être sujet en cas de défaut de paiement des cotisations (ces précisions seront apportées dans le cadre de la responsabilité accrue de l'armateur).

### 3. Les dernières avancées législatives modifiant l'article L5551-1

Très décrié, le décret n'est pas une des seules étapes quant au renforcement de la protection sociale des gens de mer. Ce décret, sujet à de nombreux débats, va faire l'objet de nouvelles précisions par la loi du 30 décembre 2017 pour le financement de la sécurité sociale pour 2018. Cette loi est une nouvelle avancée dans la mise en œuvre de la Convention MLC en ce qu'elle vient partiellement tempérer l'obligation d'affiliation. Dans son article 26, la loi du 30 décembre 2017 vient introduire une nouvelle dérogation, à l'article L5551-1 2° c), avec le principe de la protection sociale « au moins équivalente »<sup>40</sup> à celle prévue à l'article L111-1 du code de la Sécurité Sociale. Cette nouvelle prescription semblait nécessaire sur deux points particuliers. Tout d'abord pour éviter les doublons relatifs à l'affiliation du marin et donc de faire en sorte que l'armateur ne soit pas contraint d'affilier le marin en France, alors que ce dernier le serait déjà dans un pays étranger. Enfin et surtout pour assurer un socle minimal de protection sociale commun à ces gens de mer, quel que soit le type de régime auquel ils sont soumis (assurance privée, régime de sécurité sociale étrangère etc.) tant qu'il respecte rigoureusement les prescriptions listées à l'article L111-1 du code de la Sécurité Sociale. Ainsi, l'obligation d'affiliation pour cette catégorie de marins doit être effective dès la conclusion du contrat, si les conditions déjà évoquées antérieurement sont remplies (comme la présence du marin dans les eaux intérieures ou territoriales, le principe de la protection sociale équivalente, etc.).

<sup>40</sup> Cf. partie 1, chapitre 1, III – C, 2)

Depuis son entrée en vigueur et par son effet non rétroactif, la loi permet donc au marin qui n'était pas d'ores et déjà affilié et qui obéit aux prescriptions de l'article L5551-1, d'exiger une affiliation à l'ENIM par le biais d'une demande expresse. Pour ceux qui étaient déjà affiliés, la situation demeure telle quelle.

## **II) Une avancée sociale significative**

Afin d'assurer le respect des dispositions relatives à l'affiliation obligatoire et d'échapper à la concurrence déloyale entre les armateurs, un cadre réglementaire contraignant (A) est désormais indispensable. Néanmoins, pour pallier les difficultés rencontrées dues à la rigidité des textes, les acteurs du monde maritime sont parvenus avec succès à un aménagement étatique pour les armateurs (B) afin de maintenir la compétitivité du secteur, qui était voué à affronter des difficultés.

### A) L'impulsion internationale pour une meilleure couverture sociale

#### 1. Pour lutter contre la concurrence déloyale

Au sein de cette économie mondialisée, certains pays comme les pays de libre immatriculation bénéficient de nombreux avantages comparatifs sur le plan fiscal et social, qui leur permettent d'échapper au cadre réglementaire exigeant de certains pays comme la France. L'apparition des navires de complaisance est donc devenue un enjeu majeur du secteur de la protection sociale des gens de mer résidant en France et embarqués sur un navire arborant pavillon étranger car il en résulte des pratiques concurrentielles déloyales entre armateurs au détriment des gens de mer. Ainsi, le droit social maritime doit s'adapter au gré de l'impact de la libre immatriculation de navire dont raffolent les propriétaires des unités de plaisance et de commerce, pour réduire leurs coûts d'exploitation.

On assiste à une révolution importante dans l'affiliation des marins pour assurer une concurrence loyale entre les armateurs et éviter le *dumping social*. L'instauration d'un encadrement rigide permet aux propriétaires de navires de commerce ou de Yachts, ne de pas

contourner la législation à laquelle ils devraient être normalement soumis. C'est pourquoi la Convention MLC s'est en partie concentrée autour de la responsabilité de l'employeur. Selon le manuel du Bureau International du Travail (BIT), la Convention MLC est fondée sur le devoir de l'armateur de se conformer à ses prescriptions en matière de droit du travail notamment sur le volet social, en couvrant les soins médicaux pendant la période d'emploi des gens de mer.

Cette responsabilisation de l'armateur se fait aussi sentir dans le droit interne grâce à l'intégration des règles sociales de la Convention MLC dans le code des Transports. Dès lors, l'armateur est responsable de la couverture sociale dont doit bénéficier le marin qu'il emploie à bord de son navire par l'effet de la conclusion du contrat d'engagement maritime et donc doit s'affranchir des cotisations patronales envers l'ENIM.

## 2. La réaction des armateurs

Au regard des obligations découlant du décret du 9 mars 2017 sont apparues de nombreuses contestations et revendications. L'affiliation obligatoire, ainsi effective au 1 juillet 2017, pour les gens de mer qui remplissent les conditions de l'article L5551-1, a agité le monde du Yachting en France. Nouvellement confronté à un arsenal juridique drastique concernant l'affiliation des gens de mer au régime de sécurité sociale de l'ENIM, cette mesure a fait polémique dans le monde du Yachting et un mouvement de panique a animé les armateurs français ou étrangers qui ont fui les eaux territoriales et intérieures françaises et plus particulièrement les chantiers navals de la côte d'Azur.

Cet exode a été particulièrement marquant durant l'été 2017. Selon la Fédération des Industries Nautiques (FIN), le secteur de la réparation naval a été le plus touché. En effet, l'obligation d'affiliation est générée par la présence du navire dans les eaux territoriales ou intérieures françaises et sur les chantiers navals, au-delà d'une durée légale de 6 mois (préalablement de 3 mois) s'est écoulée. C'est la raison pour laquelle de nombreux professionnels du secteur du *refit* ou de la réparation navale ont vu leurs chiffres d'affaires

chuter : on parle d'une perte de 30%<sup>41</sup> pour le début de l'année 2018 et d'un manque à gagner pour la région de 200 millions d'euros<sup>42</sup>

L'entrée en vigueur des textes, pendant la saison 2017, a constitué une véritable menace pour cette activité, qui habituellement repose sur une relation de confiance entre l'armateur et le chantier mais également sur la réputation de ce dernier. En effet, certains grands propriétaires ou armateurs avaient pour coutume de laisser leur navire sur des chantiers tels que la Ciotat, Toulon ou Marseille. Désormais, c'est vers les pays frontaliers que les propriétaires repositionnent leurs navires.

Ce n'est pas uniquement dans les chantiers navals que ces nouvelles dispositions représentent une dissuasion : en effet, les ports français du sud de la France, habituellement très attractifs dans le domaine du Yachting, ont également observé une réduction des durées moyennes de l'escale des navires (les armateurs ayant crainte de se voir imputer une obligation d'affiliation à l'ENIM). Faute d'une harmonisation à l'échelle européenne, on constate alors une altération de la concurrence qui pourrait aggraver la situation du Yachting en France.

## B) Le succès d'un aménagement étatique pour les armateurs

### 1. La rigidité du décret

Avec ce risque accru d'exode, certains professionnels du secteur maritime, des associations ou encore des sociétés de *manning* se sont manifestées en faveur de la suppression du décret du 9 mars 2017. Cela a d'ailleurs fait l'objet d'une décision du Conseil d'État en date du 5 octobre 2018<sup>43</sup>. En l'espèce des sociétés de *manning*, des employeurs et des associations avaient formé un recours pour obtenir l'annulation du décret du 9 mars 2017 relatif à l'affiliation à l'ENIM des marins résidant en France et embarqués sur un navire étranger. Dans sa décision, la haute juridiction avait pris la décision de rejeter la requête.

<sup>41</sup> C. Britz, « Grande plaisance : l'affiliation obligatoire à l'ENIM en passe d'être retirée ? », *Mer et Marine*, 13 septembre 2017.

<sup>42</sup> M. N, « une prise de conscience bienvenue », *Le Var information*, 8 juin 2018.

<sup>43</sup> CE, 5 octobre 2018, n°410454

Plusieurs critiques avaient été portées sur ce décret notamment sur le fait qu'il était trop contraignant par rapport aux prescriptions de la Convention MLC et nuisait à l'attractivité de la France.

Malgré ces revendications sur la loi de finance du 21 décembre 2015 et son décret d'application, l'article 26 de la loi de décembre 2017 vient entériner le décret. Toutefois, il est notable de remarquer que le gouvernement est parvenu à trouver une solution durable pour atténuer l'impact de la mise en œuvre de ce décret. Les négociations entre ce dernier et les différentes institutions concernées : comme par exemple, la Fédération des Industries Nautique (FIN), des associations de représentants du secteur du Yachting ou encore la Direction des Affaires Maritimes, ont conduit à un aménagement propice pour maintenir le cadre social de la protection des gens de mer, tout en satisfaisant les professionnels du secteur. Certains articles parlent même « d'aménagements qui vont dans le bon sens et nous replacent dans une dynamique plus concurrentielle<sup>44</sup> ». Ces solutions étaient principalement axées autour du recrutement des marins domiciliés en France, sur l'allongement de la durée légale qui précède l'obligation de souscription à une protection sociale et enfin l'exclusion des navires en arrêt technique du champ d'application de l'affiliation obligatoire.

## 2. Réduire les obstacles contre le recrutement

Les secteurs de la plaisance professionnelle et de la marine marchande sont particulièrement impactés. En effet, le décret du 9 mars 2017, imposant cette affiliation obligatoire, engendre une difficulté quant au recrutement des marins qui résident en France. Les armateurs et employeurs sont dissuadés de recruter des marins ayant leur domicile en France (avec un foyer effectif sur le territoire), car ces derniers devront absolument être affiliés à l'ENIM. Dès l'embauche, l'employeur devra alors s'acquitter à hauteur de 50% pour financer la protection sociale de ces marins. C'est alors le marché du travail maritime français qui en pâti car dans cette hypothèse, les armateurs ou les sociétés de *manning* ne se tournent plus vers les français ou étrangers ayant une résidence stable et régulière sur le

<sup>44</sup> « Affiliation des marins du Yachting : l'ENIM satisfait la filière », *le Marin*, 4 mai 2018

territoire national, et préfèrent employer un marin étranger n'ayant aucune domiciliation en France.

Pour éviter que les armateurs ne jouissent de la liberté des États de libre immatriculation pour immatriculer leur navire sur un registre étranger (comme le Panama, par exemple qui n'impose pas de législation sociale contraignante), et ainsi éviter une répartition inéquitable de l'emploi maritime mondial, l'article 26 de la loi du 30 décembre 2017 pour le financement de la sécurité sociale de 2018, comme on l'a déjà évoqué, va apporter une innovation essentielle avec le « principe d'équivalence »<sup>45</sup>. L'article 31 de la loi du 21 décembre 2015 sur le financement de la sécurité sociale pour 2016, ne le prévoyait pas. Même si l'article 26 maintient une certaine rigidité du décret, cette nouvelle avancée sociale permet de contourner le conflit de l'affiliation : éviter par exemple, le cumul indu de cotisations alors que le marin serait déjà affilié à l'étranger. Cela permet par exemple, depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2018 (date d'entrée en vigueur de cet article 26), de désinscrire un marin de l'ENIM tout en justifiant une assurance privée qui remplit les prescriptions légales de l'article L5551-1 du code des Transports (qui renvoie à l'article L111-1 du code de la Sécurité Sociale). En outre, cela permet aussi à l'armateur d'envisager lui-même la protection sociale de ces gens de mer (par le biais d'une assurance privée par exemple) à condition, de toute évidence qu'il se conforme aux prescriptions listées par l'article L111-1 du code de la Sécurité Sociale. Notons de plus, que le secteur du Yachting est plutôt demandeur d'assurances privées. Dès lors, l'armateur ne risque pas de voir ses employés soumis à la législation de l'État dans lequel ils résident parallèlement à la législation de l'État du pavillon.

### 3. L'allongement de la durée légale

Une autre difficulté existe : celle de la présence du navire dans un chantier naval quand il est en cours de réparation, de rénovation ou encore de *refit* et celle de la présence du navire dans les eaux territoriales et intérieures françaises ou d'Outre-Mer. Dès lors que le

<sup>45</sup> Sénat, « Couverture sociale des marins résidant en France employés sur un navire battant pavillon étranger », <https://www.senat.fr/questions/base/2018/qSEQ180404290.html> (consulté le 20 mars 2020)



navire reste pour une période de plus de 3 mois dans un chantier ou dans les eaux françaises, l'armateur est contraint d'affilier ces gens de mer aux organismes sociaux. En effet, cette obligation d'affiliation entérinée par le décret de 2017 a obligé les armateurs à déclarer leurs marins auprès de l'ENIM pour recouvrer les cotisations sociales dès que le navire était présent sur le territoire, au-delà de la période légale de 3 mois. Cette contrainte a été particulièrement remarquée dans le secteur du chantier naval avec une perte massive de clients propriétaires de grosses unités nautiques qui ont préféré repositionner leurs navires hors de France pour fuir le statut social qui prime en France pour les gens de mer.

Cette période très brève de 90 jours (3 mois) a été cependant revue à la hausse en faveur des armateurs. Afin de ne pas aggraver la situation des chantiers navals, l'ENIM a fait preuve d'une grande compréhension et en est venu à apporter des précisions sur l'affiliation des marins. Dans son instruction en date de 2018<sup>46</sup>, le directeur de l'ENIM vient rassurer les professionnels du secteur de la réparation navale en élargissant la durée légale qui précède l'obligation d'affiliation. La période va être doublée pour atteindre 183 jours (6 mois), sur une période de 12 mois glissante. Ainsi, en amont de cette période l'armateur n'est pas contraint d'affilier un marin (sans résidence sur le territoire), affecté sur un navire étant en arrêt technique dans un chantier naval. Désormais, la mesure est assouplie pour ces gens de mer qui restent plus de 3 mois sur le territoire national et permet aux armateurs de ne pas fuir les chantiers navals du sud de la France au risque de remettre en cause leur attractivité.

#### 4. L'exclusion la période d'arrêt technique du navire

Sur la même période, d'autres précisions ont été apportées sur la question de l'obligation de souscrire à une protection sociale, imposée par le décret. Du fait d'une importante pénalisation de la filière de la réparation navale et du Yachting, le législateur français a revu les exigences de l'affiliation des gens de mer à bord (sans résidence effective sur le territoire), quand le navire est immobilisé sur un chantier naval, en cours de réparation ou de rénovation.

<sup>46</sup> ENIM, « instruction des dossiers d'affiliation – article l. 5551-1, 2° du code des Transports (article 26 LFSS pour 2018) », 2 mai 2018, [https://drive.google.com/file/d/12jBAG\\_oxE4TmzVUM3z77wjUFEAFex9he/view](https://drive.google.com/file/d/12jBAG_oxE4TmzVUM3z77wjUFEAFex9he/view) (consulté le 20/02/2020).

Il s'en suit que la présence du navire sur un chantier oblige l'employeur à affilier ses marins à l'ENIM dès que la période de 183 jours (avant 3 mois) est écoulée. C'est la raison pour laquelle, comme déjà évoqué, les armateurs ont fui les chantiers navals français au profit de nos voisins frontaliers, comme l'Italie ou encore l'Espagne, pourtant moins réputés pour leur professionnalisme en *refit*, mais offrant une réglementation plus souple. La question du marin employé sur un navire en escale technique a donc fait l'objet de précision.

L'ENIM, pour éviter le ralentissement de la dynamique de la réparation navale, a préféré exclure du champ d'application de l'affiliation, le navire qui se trouve en période d'arrêt technique. En modifiant le cadre des obligations, l'ENIM a permis d'exclure les marins employés sur ces navires<sup>47</sup> et considère que la période de travail du marin ne doit pas être assimilée à une période de résidence. Cet aménagement étatique a donc favorisé la situation des professionnels du *refit* et de leurs sous-traitants et apparaît comme une bouffée d'oxygène pour les armateurs sur l'obligation d'affilier leurs employés alors que leur navire est simplement en cours de réparation ou de rénovation.

Au terme de cette première partie sur les fondamentaux sur la règle de l'affiliation, il est désormais opportun d'analyser les enjeux relatifs à sa validité et les difficultés qui font obstacles à celle-ci.

<sup>47</sup> « Affiliation des marins du Yachting : l'ENIM satisfait la filière », *le Marin*, 4 mai 2018

## **PARTIE 2 : LA VALIDITÉ DE LA RÈGLE DE L’AFFILIATION**

La couverture sociale de cette catégorie de marins résidant en France est assurée par la légalité de l’affiliation obligatoire (chapitre 1), qui rencontre toutefois des difficultés quant à sa validité (chapitre 2).

### **Chapitre 1 : la légalité de l’affiliation obligatoire**

Dans l’optique de combattre le phénomène des pavillons de complaisance souvent considérés comme des navires « sous standard » en matière de sécurité sociale, il a fallu opter pour un encadrement législatif (I) drastique appuyé par un encadrement jurisprudentiel (II).

#### **I) L’encadrement législatif**

Cet encadrement législatif s’opère principalement à travers deux contrôles que sont : le contrôle étatique (A) et le contrôle par l’ENIM (B). Ils permettent ainsi de lutter contre les effets néfastes qui découlent de la libre immatriculation des navires en donnant les armes nécessaires et suffisantes aux États pour endiguer ce phénomène. A défaut, le marin dispose d’une d’action en justice (C).

##### **A) Le contrôle étatique**

Pour assurer en partie la sécurité sociale des marins embarqués à bord de ces navires étrangers et qui résident de manière habituelle en France, il parut nécessaire et essentiel de revoir la législation en ce domaine et de prévoir un cadre adapté à la concurrence internationale pour maintenir un minimum de contrôle sur les navires en cause. Pour parvenir à ces objectifs, une coopération internationale fut nécessaire et essentielle pour éviter un affaiblissement des normes sociales et permettre la mise en place d’une inspection de ces

pavillons de complaisance, notamment en matière sociale. C'est alors que le « Mémoire d'entente de Paris sur le contrôle des navires par l'Etat du port » ou encore le MoU a été signé en 1982 entre quatorze nations pour parvenir à ces objectifs de lutte contre les navires sous normes, à travers le concept du « *Port State Control* ». Ce traité international regroupant désormais 27 pays (dont la France)<sup>48</sup>, permet de confier la responsabilité de la surveillance et du contrôle des navires battant pavillon étranger à l'État du port. Il n'a pas de portée normative (ne créant pas de lois et de règlements) mais permet en revanche une harmonisation et une centralisation des procédures entre les administrations des pays signataires. Ce traité fut un grand succès et d'autres Mémoires d'entente sont apparus dans différentes autres zones du monde telles que : en Mer Noire (avec le Black Sea MoU) ; en l'Asie, sur la côte Est de la Russie et le Pacifique (avec le Tokyo MoU) ou encore en Méditerranée (avec le Méditerranéen MoU) etc. Ce contrôle a été aussi consacré dans la Convention MLC de 2006 par la norme A.5.1.2. De fait, les pays qui ont adhéré à la Convention MLC doivent mettre en œuvre des contrôles par des inspections à bord des navires par souci d'effectivité de la Convention.

Au niveau européen, l'OMI a également promu ce contrôle avec l'adoption notable d'une résolution en date 30 novembre 2017<sup>49</sup>, toujours dans l'objectif d'unifier les procédures de contrôle et d'établir les lignes directrices pour le personnel habilité au contrôle dans les zones portuaires de l'UE. En France, le contrôle sur les navires battant pavillon étranger est assuré par les Affaires Maritimes dès lors qu'ils font escale en France ou naviguent dans une zone portuaire française. À l'échelle européenne, la surveillance de ce contrôle est opérée par l'Agence Européenne pour la Sécurité Maritime (AESM). Elle est, en effet, chargée de vérifier les procédures que les États européens adoptent lors de leur « *port state control* ». À l'aide d'études sur les contrôles effectués par les États du port de l'UE, l'AESM peut alors mieux cerner les faiblesses et prévoir des axes d'amélioration afin que les contrôles soient de plus en plus performants. En tant qu'élaborateur du droit de la sécurité maritime, l'UE s'est

<sup>48</sup> « Mémoire d'entente de Paris sur le contrôle des navires par l'État du Port », Wikipédia, [https://fr.wikipedia.org/wiki/M%C3%A9moire\\_d%27entente\\_de\\_Paris\\_sur\\_le\\_contr%C3%B4le\\_des\\_navires\\_par\\_l%27%C3%89tat\\_du\\_Port](https://fr.wikipedia.org/wiki/M%C3%A9moire_d%27entente_de_Paris_sur_le_contr%C3%B4le_des_navires_par_l%27%C3%89tat_du_Port) (consulté le 20 juin 2020)

<sup>49</sup> OMI, Résolution A.1119 (30), « procedures for port state control, 2017 » en annexe de la résolution

aussi chargée de la question avec l'adoption de la directive 2009/16/CE en date du 23 avril 2009 relative au contrôle par l'État du port.

La mission maîtresse de ce contrôle par l'État du port est donc de contrer les effets défavorables de la concurrence internationale, à l'aide d'une inspection effective par les États des ports. Dans le contexte du Paris MoU, on éradique les navires de complaisance sous-normes à l'aide d'inspections : en 2018, c'est 17 952 contrôles qui ont été opérés<sup>50</sup>. Le contrôle s'opère par le biais d'inspections opérées dans les zones portuaires, sur les navires étrangers signataires des conventions internationales en matière de travail maritime, pour vérifier que ces derniers respectent la réglementation internationale (sur les conditions de travail ou encore sur la vie des gens de mer). L'administration vérifie alors que le navire étranger respecte la loi de son pavillon. Pour exemple, un navire de pavillon maltais devra alors respecter le droit maltais mais aussi se conformer aux prescriptions internationales si cet état est signataire des textes internationaux.

C'est alors à l'armateur de présenter le certificat de travail et la déclaration de conformité de travail maritime<sup>51</sup> : ces documents attestent de la conformité à la Convention. Les navires qui voyagent à l'international de plus de 500 tonnes de jauge doivent obligatoirement posséder un certificat de travail valide (conformément à la règle 5.1.3 de la Convention MLC sur le certificat de travail maritime et déclaration de conformité du travail maritime). Pendant la durée de validité de ces documents (cinq ans), une visite au minimum doit avoir été effectuée. Cette technique permet alors de responsabiliser les armateurs sur leurs obligations de respecter les minima internationaux. Cette technique du *Port State control* permet alors de soutenir le respect des règles internationales mais aussi de responsabiliser les armateurs notamment sur leurs obligations d'assurer une sécurité sociale adéquate et en accord avec les standards internationaux en matière de protection sociale.

<sup>50</sup> Voir Annexe 1

<sup>51</sup> Selon l'article V paragraphe 3, Convention MLC de 2006

Toujours selon la Convention MLC<sup>52</sup>, le contrôle est en général orienté sur la vérification des conditions sociales mais peut être aussi approfondi dès que les documents nécessaires sont incomplets, mensongers ou non présentés. Les contrôles poussés sont aussi nécessaires en cas de changement de pavillon, notamment quand l'armateur tente de s'exempter des obligations de la MLC. Tout manquement par le navire battant pavillon étranger doit être porté à la connaissance du capitaine du navire. Ce dernier doit y remédier impérativement et rapidement, dans un délai signalé par l'inspecteur. En cas de manquement caractérisé ou si le manquement découle d'une plainte posée préalablement, l'inspecteur doit communiquer ce manquement aux organisations d'armateurs et des gens de mer du territoire du port, aux autorités compétentes du port d'escale suivant si une escale est prévue, ainsi qu'à un représentant de l'État du pavillon. Le navire peut être aussi immobilisé par l'État du port, tant que la ou les violations des Conventions internationales notamment la MLC, ne sont pas corrigées par le navire étranger. Cette immobilisation ne doit toutefois pas être indûment effectuée. Pour exemple, s'il existe une atteinte aux droits et principes des droits sociaux des gens de mer qui résident en France de manière stable et qui sont embarqués sur un navire battant pavillon étranger, alors le navire fautif peut se voir être immobilisé<sup>53</sup>.

Les États signataires de la Convention Internationale sur le Travail Maritime doivent, en principe, s'engager à effectuer un contrôle sur les navires battant leur pavillon pour assurer le respect de la législation à laquelle ils adhèrent et adoptent. Toutefois, le contrôle des normes internationales par l'État du pavillon sur ces navires n'est pas toujours assuré et le non-respect des obligations internationales en matière sociale persiste. Cela est particulièrement notable dans les pays de libre immatriculation, tant sur la réglementation que sur le contrôle (absence de contrôle de ces navires ou contrôle partiel). En effet, ces pays mettent alors à mal le respect des conditions sociales souvent très en deçà du minimum exigé par les dispositions internationales du fait d'une réglementation rudimentaire et d'un contrôle

<sup>52</sup> Règle et norme 5.2.1 de la Convention MLC de 2006 sur l'inspection dans le port

<sup>53</sup> Guide de l'ITF pour les gens de mer sur la Convention du Travail Maritime, 2006 », ITF Global, <https://www.itfglobal.org/sites/default/files/node/page/files/2017%20ITF%20MLC%20Guide%20FR.pdf> (consulté le 28/06/2020)

déficients<sup>54</sup>. Ainsi, le concept du *Port State Control* permet de compléter le contrôle dans les eaux internes ou territoriales, qui devrait être celui de l'État du pavillon.

Cependant, il est important de rappeler qu'il incombe à l'État du pavillon d'endosser la responsabilité de se conformer aux conventions internationales selon la directive 2009/16/CE sur le contrôle par l'État du port<sup>55</sup> et selon la Convention MLC de 2006, qui précise que l'État du pavillon est engagé (dès lors qu'il est signataire), à se conformer aux exigences fixées par la Convention. Bien que l'on puisse conférer un pouvoir de contrainte à l'État du port, il faut souligner que par nature, une convention internationale s'impose uniquement lorsqu'un état l'a signée. C'est particulièrement le cas pour la Convention Maritime Internationale (MLC) qui ne dispose pas de pouvoir de contrainte envers les États signataires. En effet, par principe, les États complaisants ne reçoivent pas l'obligation de signer la Convention. Les États restent souverains mais une nuance au principe de souveraineté est posée par la Convention MLC de 2006 : il est précisé dans son article V paragraphe 7 que « *tout Membre s'acquitte des responsabilités contractées aux termes de la présente convention en faisant en sorte que les navires battant le pavillon de tout Etat ne l'ayant pas ratifiée ne bénéficient pas d'un traitement plus favorable que ceux battant le pavillon de tout Etat l'ayant ratifiée* ». Le principe du traitement non moins favorable permet un contrôle effectif des pays non signataires et donc favoriser un traitement égal et non concurrentiel de tous les navires au profit des marins qui y sont embarqués. Ainsi, les armateurs sont toujours autorisés à immatriculer leurs navires selon le pavillon de leur choix mais ne sont pas épargnés de contrôles lors des escales dans les ports ayant ratifié la Convention. Ils sont également limités quant à leurs volontés de détourner les règles relatives à la sécurité sociale et par conséquent de contribuer au dumping social au détriment des gens de mer qui résident en France. On constate que le contrôle a un effet bénéfique sur le nombre de d'anomalies relevées sur les navires au niveau des conditions sociales : 7,96% en 2018 contre 8,29% en 2017<sup>56</sup>.

<sup>54</sup> D. Momtaz, *La Convention des Nations Unies sur les conditions de l'immatriculation des navires*, édition du CNRS, p. 724

<sup>55</sup> P. Langlais, *La sécurité maritime et intégration européenne*, édition Bruylant, 2018, p. 956.

<sup>56</sup> Voir Annexe 2

Il faut néanmoins souligner que le contrôle du *Port State control* ne vient pas contrôler l'application du droit français et donc ne permet pas un contrôle direct de l'affiliation des marins. Ce contrôle s'opère uniquement dans l'application de la MLC ou de la loi de l'État du pavillon. Alors, ce contrôle n'est pas souvent efficace pour contrôler l'affiliation des marins qui résident en France et qui revendique l'application de la loi française pour leur assurer la protection sociale à laquelle ils ont le droit. En effet, le seul moyen d'action dont dispose le marin est d'ordre judiciaire<sup>57</sup>.

#### B) Le contrôle de l'ENIM

Donner les armes suffisantes aux États pour lutter contre la concurrence qui existe avec les pavillons complaisants s'opère aussi par un contrôle sur le territoire national : l'institution majeure dans en France est l'ENIM. Cet établissement public administratif dispose d'une autonomie financière et administrative qui lui permet de mettre en place certains dispositifs pour règlementer son domaine d'activité. L'ENIM pour assurer une couverture sociale pour ces marins résidant en France, opère un contrôle par le biais des comités de lutte anti-fraude. En effet, l'ENIM a adopté le 17 novembre 2008 une ordonnance relative à la gestion du risque et à la lutte contre la fraude. Ce programme permet de disposer de personnels habilités en interne pour effectuer certains contrôles sur tous sortes de navires de commerce (Yachts compris) ou fournir des renseignements aux affiliés ou armateurs.

En revanche, ces contrôles ne ciblent pas spécifiquement un type particulier de navire, ce qui ne permet pas un contrôle très efficace. En pratique, ces contrôles ne sont d'ailleurs que peu ou jamais effectués. Il n'est d'ailleurs pas aisé de contrôler une affiliation : en effet, si le marin n'est pas affilié, alors l'administration n'a pas connaissance de l'existence du marin à bord d'un navire. Si l'armateur ou l'employeur ne procède pas à l'affiliation, c'est que les droits du marin ne sont pas ouverts et donc qu'il est perdant pour disposer d'une couverture santé et maladie.

<sup>57</sup> Cf. Partie 2, Chapitre 2 – I C)



### C) L'action en justice par le marin

Ainsi, de manière générale, ces contrôles ne sont pas très performants pour endiguer la problématique de l'affiliation de ces marins qui résident en France et qui devraient bénéficier de leurs droits. Dans le cadre de la conclusion du contrat de travail, le marin n'est pas toujours à même de connaître les aspects juridiques : il est une personne profane qui n'a pas conscience de l'application de la loi d'autonomie et donc très souvent de la législation de l'État du pavillon. Comme déjà évoqué, l'article 8 du règlement Rome 1 du 17 juin 2008, prévoit que c'est la loi d'autonomie qui s'applique au contrat de travail.

En effet, c'est malheureusement au détriment du marin que cette législation s'applique. Lors de la conclusion du contrat d'engagement maritime, l'armateur ou l'employeur ne laisse pas de marge de manœuvre précontractuelle pour que le marin puisse convenir avec lui, de la loi qui régira sa situation contractuelle. Le marin se voit donc contraint d'accepter en général la loi choisie par son employeur : ceci apparaît comme une sorte de moyen de pression de la part de l'employeur envers le marin pour en obtenir la signature du contrat d'engagement maritime. Le marin, alors peu informé des conséquences sociales et juridiques peut donc opter pour la voie judiciaire, pour reprocher à son employeur de l'avoir mal orienté vers l'application de la loi d'un État tiers, alors qu'il aurait pu profiter de la législation sociale française.

C'est alors que pour assurer leur protection sociale, les marins réclament l'application de la loi française. Pour les navires qui battent pavillon français, la procédure se déroule devant le Tribunal Judiciaire. Il en est autrement pour les navires étrangers : les marins doivent agir devant le Conseil des Prud'hommes selon une décision de la Cour de Cassation en date du 28 mars 2018<sup>58</sup>. La haute juridiction considère que ce dernier « est seul compétent pour connaître des litiges entre armateur et marin portant sur la conclusion, l'exécution ou la rupture du contrat d'engagement maritime sur un navire étranger ».

<sup>58</sup> Cass. soc., 28 mars 2018, n°16-20746, *Bull* 2018, V, n°47

Ainsi, devant cette juridiction, le marin lésé d'un défaut d'affiliation à l'ENIM, fait deux demandes de natures différentes. La première porte sur le droit du travail : il réclame l'application du droit français et ce, nonobstant toutes les stipulations contractuelles contraires. En effet, les parties à un contrat de travail international sont libres de choisir le droit applicable.

Cependant, la loi d'autonomie peut être écartée si les lois impératives du droit qui seraient appliquées, sont plus favorables au marin. À défaut de choix, il est nécessaire de déterminer la loi applicable au contrat de travail. L'article 8 du règlement Rome 1 indique que le principe est que la loi applicable au contrat d'engagement maritime est celle choisie par les parties. Si les parties n'ont pas convenu de la loi applicable ce sont trois critères applicables à défaut :

- La loi du lieu où le travailleur accomplit habituellement son travail ;
- La loi lieu d'établissement de l'employeur (souvent peu invoquée devant la juridiction) ;
- Et enfin, la loi du pays qui présente les liens les plus étroits à la situation de travail.

Le critère du lieu habituel de travail est un des critères les plus invoqués. Généralement, la Cour de Justice de l'Union Européenne retient que le lieu habituel de travail est le port d'exploitation du navire : le port où le navire à son point d'encrage, d'où il part et où il revient. Pour exemple, un navire qui passe la majeure partie de son mouillage et de son amarrage à Saint Tropez, qui quitte occasionnellement ce port et qui y revient en conséquence, on considère que c'est son port d'exploitation. Il est d'ailleurs assez simple de rapporter la preuve du port d'exploitation du navire (à l'aide de factures de chantiers navals ou encore de factures de fournisseurs du navire etc.). Le second critère aussi invoqué devant le Conseil des Prud'hommes est celui de la loi qui présente les liens les plus étroits avec la situation de travail. Dans cette situation-là, il est aussi possible pour le marin de produire tous les moyens de preuve qui sont à sa portée : il peut apporter la preuve du lieu d'embarquement et de débarquement dans un port précis, la preuve du lieu de la signature de son contrat d'engagement maritime ou encore par exemple prouver l'UBO<sup>59</sup>. Cet UBO (*Ultimate*

<sup>59</sup> Traduction libre : le bénéficiaire final

*Beneficiary Owner*) signifie que le marin peut démontrer qu'une personne physique profite de l'activité du navire même si ce navire appartient à une société (qui très souvent n'existe pas et n'est qu'une boîte aux lettres au sein d'un paradis fiscal comme aux Îles Caïmans ou encore au Panama).

Ainsi, une fois que le droit français est jugé applicable alors le marin fait une autre demande d'ordre social pour revendiquer son affiliation. En effet, trois cas de figures sont possibles :

- Quand le navire bat pavillon français, l'affiliation à l'ENIM est automatique.
- Quand le navire bat pavillon européen, il faut alors appliquer le règlement européen 883/2004 du 29 avril 2004<sup>60</sup> qui prévoit, dans son article 11, qu'un marin qui effectue son travail dans un État membre, sur un navire battant pavillon d'un autre État membre, doit être affilié à la sécurité sociale du pavillon du navire. Pour exemple, un marin maltais qui effectue son travail en France sur un navire immatriculé à Malte, doit être affilié à Malte.
- Enfin, quand le navire bat pavillon étranger, deux options sont à envisager : le marin français ou étranger résidant en France et qui travaille sur ce type de navire, peut être soit affilié à l'ENIM, soit bénéficiaire d'une assurance privée (qui doit offrir les mêmes garanties que l'ENIM, selon l'article L5555-1 du code des Transports). Dans le cas où l'armateur ou l'employeur ne procède pas à l'affiliation ou n'opte pas pour un régime d'assurance privée, on se trouve face à une situation de travail dissimulé.

Dès lors, le marin en situation de déclaration irrégulière de la part de son employeur, peut demander la condamnation de ce dernier pour obtenir la régularisation de sa situation : il peut exiger 6 mois de salaires d'indemnisation et peut demander à son employeur de payer toutes les charges sociales auxquelles il a droit depuis son embauche. Il peut aussi réclamer la condamnation de son employeur à indemniser son préjudice de l'absence de paiement de charges sociales en touchant des dommages et intérêts (par exemple, le préjudice de ne pas avoir touché le chômage). Cela suppose que la structure de l'employeur ou de l'armateur soit

<sup>60</sup> Article 11 du Règlement (CE) n° 883/2004 du Parlement Européen et du Conseil du 29 avril 2004 sur la coordination des systèmes de sécurité sociale.

en France. Cependant, une difficulté demeure quand ce dernier n'est pas présent sur le territoire, la procédure est plus complexe. En effet, pour faciliter l'exécution de la décision et constituer une garantie pour le marin, il faut procéder à une saisie conservatoire du navire. Ainsi, en cas de succès de la procédure, le marin pourra être indemnisé sans peine.

## **II) L'encadrement jurisprudentiel**

La protection sociale des marins résidant de manière stable et régulière en France et embarqués sur un navire étranger est l'origine de multiples contentieux que la jurisprudence s'est chargée de solutionner, aussi bien à l'échelle européenne (A) qu'à l'échelle nationale (B).

A) A l'échelle européenne : éviter l'application de la loi d'autonomie, en faveur de la loi du lieu habituel de travail ou des liens les plus étroits

En phase de cette organisation économique nouvelle et de l'internationalisation de l'activité maritime, le droit social maritime doit donc faire face au phénomène de la libre immatriculation de navire. L'armateur ayant le choix d'immatriculer son navire selon le pavillon de son choix peut donc bénéficier de l'application de la loi dont bat pavillon son navire. Or comme déjà évoqué, la législation de l'État du pavillon n'est pas forcément protectrice des droits sociaux des gens de mer et peut ainsi nuire à l'affiliation des marins embarqués sur un navire étranger et qui résident habituellement en France. Cette pratique de la libre immatriculation permet aux armateurs d'être soumis à la loi du pays dont bat pavillon le navire : c'est ce que l'on appelle la loi d'autonomie, selon la Convention Rome I du 17 juin 2008 (article 3).

Le principe est que le contrat d'engagement maritime est régi par la loi que les parties choisissent de manière expresse ou tacite. A défaut du choix de la loi par les parties, c'est alors la loi du lieu habituel de l'exécution du travail qui doit gouverner le contrat. La loi du lieu habituel de travail est un critère très invoqué devant les juridictions. La Cour de

Justice de l'Union Européenne retient par ailleurs, que le lieu habituel de travail est le port d'exploitation du navire : le port où le navire part et le port où il revient. Plusieurs moyens permettent de fournir la preuve du port d'exploitation et donc le port d'attache d'un navire (factures de fournisseurs de navire, factures de chantiers etc...).

Si on se trouve face à une impossibilité de déterminer le lieu habituel de travail du marin, on peut appliquer alors la loi du pays dans lequel est situé l'établissement où est implanté l'armateur, s'il en existe un. C'est un critère très peu invoqué. Enfin, si l'ensemble de ces modalités ne sont pas envisageables, on peut soumettre le contrat d'engagement maritime à la loi du pays avec lequel il présente les liens les plus étroits. C'est d'ailleurs le critère le plus invoqué devant les juridictions pour réclamer l'application d'une certaine loi. Pour démontrer l'application de la loi de l'État qui présente les liens les plus étroits avec le contrat d'engagement maritime, il est possible de prouver avec tout ce que le marin est en mesure de produire. Cela peut être une preuve du lieu de l'embarquement, la signature du contrat de travail, ou encore l'*Ultimate Beneficial Owner* (UBO)<sup>61</sup> qui permet de prouver que le navire est tenu par une société qui très souvent n'existe pas et qui n'est qu'en réalité qu'une simple boîte aux lettres située dans des paradis fiscaux comme les Îles Caïmans.

Ainsi, dans l'hypothèse où les parties recourent au choix de la loi applicable, c'est très fréquemment la loi dont bat pavillon le navire, qui gouverne le contrat conclu entre l'armateur et le marin. C'est dans ces circonstances que l'on rencontre le plus de contentieux car le marin échappe en effet, trop souvent à la protection sociale assurée par le droit international.

De plus, le règlement européen en date du 29 avril 2004 portant sur la coordination des systèmes de sécurité sociale indique dans son article 11-4 que « l'activité salariée ou non salariée exercée normalement à bord d'un navire battant pavillon d'un État membre est considérée comme une activité exercée dans cet État membre ». Dès lors, le marin dépend

<sup>61</sup> Traduction libre : bénéficiaire effectif

alors du régime de protection sociale de l'État du pavillon (où l'armateur décide d'immatriculer son navire) et par conséquent, si le marin embarque sur un navire battant pavillon étranger (hors UE ou EEE), alors il ne relève en principe pas de la législation européenne en matière de sécurité sociale.

Traditionnellement, le droit international considère que doit exister un lien substantiel entre le navire et l'État. Cependant cette notion de lien substantiel consacrée par l'article 5 de la Convention de Haute Mer de 1958, fait preuve d'une grande imprécision. Cette disposition n'est que rarement invoquée par les marins français qui réclament l'application de la loi française car elle n'est pas indispensable.

Bien que ce lien soit une condition d'immatriculation pour l'armateur, on ne sait pas réellement si cette notion doit être appréciée à la lumière du lien territorial ou du lien économique entre le navire et l'État. Cette imprécision participe donc de la complaisance dont usent les armateurs pour contourner les prescriptions sociales imposées par les textes internationaux.

Il faut souligner que le choix de la loi applicable au contrat d'engagement maritime international n'est pas indifférent au regard de la sécurité sociale du marin. Le droit européen permet alors de protéger les gens de mer français ou étrangers engagés sur un navire étranger : par dérogation au principe de la loi d'autonomie, l'article 8 du règlement Rome 1, indique que même si le contrat est régi par la loi des parties, on ne peut pas priver le « travailleur de la protection que lui assurent les dispositions auxquelles il ne peut être dérogé par accord en vertu de la loi qui, à défaut de choix, aurait été applicable selon les paragraphes 2, 3 et 4 du présent article ». Dès lors, si les critères de lieu habituel de travail, des liens les plus étroits avec un pays autre que l'État du pavillon ou encore du lieu d'établissement de l'armateur, sont en France, alors le marin ne peut être privé de la protection sociale française.

C'est en ce sens que la Cour de Justice de l'Union Européenne en décide, dans une décision en date du 15 mars 2015<sup>62</sup>. En l'espèce, il n'était pas question d'un marin mais d'un salarié d'une plateforme gazière qui se voit changer d'employeur (d'un employeur néerlandais à un employeur suisse). La question qui se pose est de savoir qu'elle est désormais la législation applicable en matière de sécurité sociale : si le salarié reste soumis au droit européen ou s'il dépend de la législation suisse. Ainsi, la Cour décide que si le salarié continue d'exercer son activité sur le territoire de l'UE et bien qu'il soit engagé par un employeur tiers, il devrait normalement bénéficier de la législation européenne en matière de sécurité sociale. Elle rompt donc avec le principe de la loi d'autonomie et prône donc le lien territorial avec l'UE et donc le lieu où est réellement effectuée la mission du salarié. On peut donc conclure que la Haute Juridiction considère que la loi du pavillon n'a plus lieu de s'imposer quand un marin présente des liens plus étroits avec le territoire de l'UE. Dès lors, le rattachement des gens de mer à la législation sociale de l'État du pavillon n'est plus exclusif : elle fait primer l'existence d'un lien substantiel entre l'exploitation du navire le territoire de l'Union, par le lieu habituel de travail du marin. La jurisprudence européenne considère que le lieu habituel de travail est le lieu où le salarié dépend du lien de subordination de son employeur et reçoit donc les ordres de ce dernier<sup>63</sup>. Pour un marin, la Cour considère par exemple que le port d'exploitation réel du navire est le lieu habituel de travail du marin et ce peu importe l'immatriculation du navire<sup>64</sup>.

Ainsi la notion de la territorialité du travail effectué par le marin constitue un bon compromis pour lutter contre la philosophie libérale des pays de libre immatriculation et ainsi assurer une solide protection sociale pour les marins qui résident en France et qui pourraient se voir priver de l'affiliation obligatoire au régime de sécurité sociale.

<sup>62</sup> CJUE, 5<sup>ème</sup> ch, 15 mars 2015, C-266/13, EL. Kik c/ Staatsscretaris Van Financiën

<sup>63</sup> CJUE, 15 mars 2011, C-29/10, Heiko Koelzsch / Luxembourg

<sup>64</sup> CJUE, 4<sup>ème</sup> chambre, 15 décembre 2011, C-384/10, Jan Voogsgeerd c/ Navimer SA

## B) A l'échelle nationale : reprise des critères par la jurisprudence française

Le marin étranger ou français, qui réside habituellement en France et navigue sur un navire étranger est placé dans un environnement social particulier. En effet, la situation est plus complexe quand le contrat d'engagement maritime est gouverné par la loi d'autonomie car les armateurs tentent d'échapper aux contraintes sociales.

Avant que le droit français ne s'adapte plus drastiquement aux écarts et manœuvres frauduleuses des armateurs et employeurs, la jurisprudence a dû se prononcer sur la question. En effet, pour éviter que la situation ne soit préjudiciable aux marins qui seraient soumis à une législation sociale peu protectrice et qu'ils ne puissent pas bénéficier de l'affiliation à un régime social auquel ils pourraient avoir droit, la jurisprudence française a également opté pour des critères favorables à ces gens de mer. Selon le droit européen, la loi applicable est en principe celle du lieu habituel de travail du marin à défaut de la loi des parties. L'approche traditionnelle du rattachement du marin à la loi de l'État du pavillon est donc encore rompue : c'est ce qu'en a décidé la juridiction de la Cour d'Appel d'Aix-en-Provence dans un arrêt *Navire Bristol II of Beaulieu*, en date du 13 septembre 2012<sup>65</sup>. Elle se concentre aussi sur le critère du lieu habituel de travail, les parties n'ayant rien convenu sur la loi applicable. En l'espèce, le capitaine de Yacht résidait en France et était embauché sur un navire battant pavillon de l'Île de Man. Accomplissant la majeure partie de ses fonctions en France, la Cour a alors décidé que ce capitaine devait voir son contrat régi par la législation sociale française. La Cour poursuit donc le raisonnement du droit de l'Union Européenne en se basant sur le critère du lieu habituel de travail des gens de mer et leur assure alors une affiliation effective à l'ENIM.

La situation est d'autant plus complexe quand les parties ont convenu de la loi applicable au contrat d'engagement maritime. Par principe, il est tout à fait possible pour les parties, selon l'article 3 du règlement Rome 1, de décider que la loi applicable pourrait être par

<sup>65</sup> CA Aix en Provence, 13 sept. 2012, n°2012/501, *Navire Bristol II of Beaulieu*



exemple, la loi de l'Etat dont bat pavillon le navire ; par exemple, la loi panaméenne. La question est de savoir s'il est possible de déroger à cette loi d'autonomie pour permettre au marin de bénéficier de l'affiliation à l'ENIM. Cette question a fait l'objet de multiples contentieux. Le règlement Rome 1 de 2008 dans son article 8 en matière de contrat de travail, prévoit en effet qu'il est possible de déroger à la loi applicable au contrat choisi par les cocontractants, pour ne pas priver le travailleur d'une protection sociale dont il pourrait bénéficier si les parties n'avaient pas désigné la loi qui devrait gouverner le contrat.

La juridiction française s'est ainsi saisie de la question : dans un arrêt en date du 22 mai 2019<sup>66</sup>, la Cour d'appel de Rennes vient remédier à la problématique du conflit de loi et considère que la loi applicable n'est plus forcément celle du lieu habituel de travail marin. En l'espèce, il s'agissait d'un marin français et résidant en France, embauché par une société de droit britannique (de Guernesey) dont le navire était immatriculé aux Bahamas. Ce dernier va agir contre son employeur pour plusieurs raisons dont son absence d'affiliation et du non-paiement des cotisations sociales, à l'ENIM. Toutefois, contrairement à l'arrêt de la Cour d'Appel d'Aix-en-Provence ci-dessus, il était convenu par les parties que la loi qui devait régir le contrat d'engagement maritime était celle de l'Île de Guernesey, soit la Common Law. Les juges du fond vont souligner que la plupart des fonctions du marin étaient accomplies hors de France et qu'il n'y avait pas lieu de revendiquer l'application de la législation française. On constate dans cette affaire que la juridiction ne se préoccupe pas du lieu habituel de travail du marin comme l'avait fait la CJUE dans son arrêt *Jan Voogsgeerd c/ Navimer SA* de 2011<sup>67</sup>, mais s'appuie notamment sur la notion du lien le plus étroit. En effet, la Cour d'Appel de Rennes va apprécier le rattachement du marin par la gestion qu'opère l'employeur : elle en conclut que la gestion du personnel par l'armateur s'effectue sur l'Île de Guernesey et que par conséquent c'est la loi de Guernesey qui doit régir le contrat conclut avec l'employé.

<sup>66</sup> CA Rennes, 7ème ch prud'h., 22 mai 2019, n°16/05002, M. LE FLEM c/ Sté CONDOR MARINE

<sup>67</sup> CJUE, 4ème chambre, 15 décembre 2011, C-384/10, *Jan Voogsgeerd c/ Navimer SA*

La démarche de la Cour d'Appel suit en réalité celle qu'a déjà eu la Cour Européenne dans son arrêt Schlecker en date du 12 septembre 2013<sup>68</sup> dans lequel elle décrète qu'il est possible d'écarter le critère du lieu habituel de travail au profit du lien le plus étroit qui lie le contrat d'engagement maritime avec la loi d'un État, autre que celui où le marin effectue la majeure partie de ses fonctions. Ainsi la notion du lieu habituel de travail n'est plus le critère qui prime et de manière objective, il est envisageable d'apprécier la situation contractuelle du marin en accord avec les liens les plus étroits.

## **Chapitre 2 : les difficultés quant à la validité de la règle de l'affiliation obligatoire**

La règle de l'affiliation de ces marins n'est cependant pas toujours respectée du fait des origines et contraintes de cette difficulté (A) qui par conséquent, constitue des obstacles quant à son application (B).

### **I) Origines et contraintes de la difficulté**

La déficience de protection sociale de ces gens de mer résidant en France demeure en raison de la libre immatriculation de navire considérée comme une entrave à l'affiliation (A) qui entraîne par conséquent certains obstacles d'ordre économiques et sociaux (B).

#### **A) La libre immatriculation de navire, une entrave à l'affiliation**

Comme déjà évoqué, la libre immatriculation de navire est un aspect de la mondialisation inévitable dans le milieu maritime. Avec l'augmentation des échanges dans le monde, la flotte internationale de commerce, jusqu'au milieu des années 1970, s'est donc développée en faveur notamment de ces pays de libre immatriculation et ceci, pour les équipages de navire de commerce. Il en est de même pour le secteur du Yachting avec des navires à usage

<sup>68</sup> CJUE, 3<sup>ème</sup> ch, 12 septembre 2013, C-64/12, Schlecker

commercial et donc qui présentent un équipage : les armateurs ont fait le choix stratégique de faire immatriculer leur navire dans un pays dont la législation est plus flexible. Dès lors, on assiste à une concurrence assez sévère des registres d'immatriculation de navire, au détriment de la protection sociale des marins car les marins sont soumis à un droit national qui n'institue pas de règles de droit suffisantes pour assurer le minima social requis sur le plan international ou national.

Ces pays de libre immatriculation font d'ailleurs l'objet des listes élaborées par le MoU de Paris : une liste blanche pour les pavillons de qualité, une liste noire pour les pavillons à risque et peu performant sur plusieurs aspects en terme de respect des normes internationales, et une liste grise pour l'entre deux. Les pavillons inscrits sur liste noire sont généralement des pavillons de complaisance et ne peuvent donc pas intégrer les ports des pays signataires du MoU de Paris.

Ces pays instaurant la libre immatriculation de navires par le biais de registres libres, sont donc dotés d'une législation aux conditions lâches en matière de sécurité sociale. Les marins résidant en France qui embarquent sur un navire étranger immatriculé dans un pays de libre immatriculation peuvent alors être privés d'une affiliation effective à l'ENIM et donc ne pas bénéficier des cotisations sociales pouvant leur donner droits aux prestations chômage, retraites, maladies etc. Les armateurs ou employeurs (société de manning par exemple), peuvent alors transgresser les conditions sociales imposées par l'État français avec l'immatriculation dans un pays bénéficiant d'un registre libre et qui limite les contraintes réglementaires. En outre, de par leur identification sur de tels registres, cela ne permet pas leur identification rapide en cas de non-respect des prescriptions sociales requises.

## B) Obstacles d'ordres économiques et sociaux

### 1. Obstacles économiques

La France, sur liste blanche du MoU de Paris, fait partie des pays dont la performance est la plus marquante. Cependant, c'est aussi le pays le plus rigide en termes de protection

sociale des gens de mer. Le pavillon français se voit donc fortement concurrencé du fait de son surcoût de la main d'œuvre<sup>69</sup>, avec de fortes cotisations sociales à la charge des armateurs et employeurs. Cela entraînant malheureusement, le dépavillonnement de nombreux navires vers des pays dont le dispositif social est allégé. Cela participe alors à des conséquences économiques fatales (en plus de celle de l'emploi des marins résidant en France). Un des secteurs les plus touchés est particulièrement celui du Yachting alors qu'il représente un poids important pour l'activité économique française. Avec l'adoption du décret du 9 mars 2017, le risque qui règne est désormais celui de la fuite de nombreux armateurs vers des pays plus cléments au niveau de la réglementation sociale.

Pour des organismes tel que l'ENIM, les retombées économiques sont aussi perceptibles. En effet, lorsque le marin n'est pas déclaré, alors ce sont des recettes qui échappent à l'établissement. Toutefois, le perdant majoritaire reste le marin car s'il n'est pas affilié, il n'a droit à aucune couverture santé et maladie. Ainsi, l'ENIM n'a pas de dépenses à engager envers ce dernier car il n'est pas connu des services sociaux. En outre, entamer une procédure contre une structure basée à l'étranger pour condamner l'employeur ou l'armateur n'est pas forcément rentable financièrement car les procédures sont très souvent longues et coûteuses et ne permettent pas un retour sur investissement.

## 2. Obstacles sociaux

Ce phénomène est donc préjudiciable à plusieurs titres : il joue en défaveur de l'embauche des marins résidant en France car si le navire est exploité au bord du littoral français selon une certaine durée, alors l'armateur ou l'employeur devra obligatoirement inscrire ses marins auprès de l'ENIM et par conséquent y payer les charges afférentes. Rappelons, en effet, que la loi relative au financement de la sécurité sociale pour 2018, dans

<sup>69</sup> La Gazette du Var, « La fiscalité liée à la grande plaisance est préjudiciable à la France », septembre 2017, [http://lagazetteduvar.fr/images/gazette\\_pdf/la\\_gazette\\_du\\_var\\_36\\_s.pdf](http://lagazetteduvar.fr/images/gazette_pdf/la_gazette_du_var_36_s.pdf) (consulté le 26 juillet 2017).

son article 26, précise que l'affiliation à l'ENIM doit être obligatoirement exécutée par l'armateur ou l'employeur si<sup>70</sup> :

- le marin français ou étranger n'a pas de résidence effective sur le territoire français mais demeure sur le navire étranger qui est présent dans les eaux territoriales ou intérieures françaises pour une durée minimale de 6 mois (sur une période de 12 mois glissante)
- le marin est domicilié en France et embarque sur un navire battant pavillon étranger pour une durée minimale de 6 mois (sur une période de 12 mois glissante).

D'ordre économique mais aussi d'ordre social, la lourde réglementation française sur l'affiliation des marins résidant en France présente aussi un obstacle relatif au recrutement de cette catégorie de marins. C'est donc un impact important sur la compétitivité de l'emploi des marins résidant en France qui est mise à mal car les armateurs préfèrent employer des marins qui ne vivent pas habituellement en France. Enfin, un autre effet néfaste est à souligner : ces pavillons de complaisance sont connus pour ne pas respecter et appliquer les normes nationales et internationales notamment en pratiquant le travail dissimulé. En effet, les armateurs dont le navire est inscrit dans un pays de libre immatriculation et exploité dans les eaux françaises, ne déclarent par ses marins auprès de l'ENIM et ne souscrivent pas d'assurances privées qui prévoient les mêmes conditions sociales que l'affiliation à l'ENIM.

## **II) Difficulté d'application**

Les entraves à l'effectivité de l'affiliation découlent en pratique d'un échec de la notion de lien réel et du contrôle de l'État du pavillon (A) et d'une liberté d'encadrement par les États tiers (B).

<sup>70</sup> Cf Partie 1, Chapitre 1 – III B)

#### A) L'échec de la notion de lien réel et du contrôle de l'État du pavillon

Il fallut alors trouver une solution à la difficulté des marins résidant en France qui ne bénéficient pas de l'affiliation à l'ENIM du fait de la technique frauduleuse de l'employeur. La communauté internationale, l'Europe ou encore certaines organisations telle que l'ITF (Fédération Internationale des Ouvriers du Transport), œuvrent pour inciter les armateurs à inscrire leurs navires dans le pays où l'exploitation de leurs navires est en étroit lien avec le pays. En effet, le droit international prévoit qu'il doit exister un lien réel avec le navire et le pays dans lequel le navire est immatriculé. L'ITF considère également que doit être relevé entre le propriétaire du navire et le pays, un « lien substantiel ». Cependant, en pratique, la portée de cette notion n'est pas honorée car c'est encore de nombreux navires qui demeurent immatriculés à l'étranger, au sein de paradis fiscaux et souvent domiciliés à l'aide d'une simple « boîte aux lettres » pour échapper à la fiscalité française et donc aux paiements des cotisations sociales.

Outre cette notion de lien réel, il paraît donc incontournable d'instaurer un contrôle concret sur les navires. Ce contrôle doit, dans un ordre logique, être assuré par l'État du pavillon. Or très souvent, les États dont il est question sont des États qui disposent de registres libres et font en général appel à des sociétés de classifications peu efficaces pour effectuer des contrôles et inspections. De plus, pour qu'un contrôle soit efficace, encore est-il nécessaire que le droit de l'État du pavillon prévoit une réglementation minimale qui lui permettrait aussi de se conformer aux prescriptions internationales. Malheureusement, dans ces États, leurs légères législations ne le permettent pas et le laxisme des contrôles persévèrent au détriment de la sécurité des marins.

Le contrôle lacunaire des États du pavillon où l'immatriculation *offshore* domine n'est cependant pas relayé profitablement par le *Port State Control*. Bien que le contrôle dû par l'État du port, sur des navires qui font escale en France, s'opère en fonction du contrat de travail (à savoir notamment s'il existe un volet social), certaines failles demeurent. La première réside dans le fait que ce type de contrôle étatique cible une certaine catégorie de navire : c'est très majoritairement selon l'âge des navires ou de leurs caractéristiques

techniques que le *Port State Control* est opéré. Il est alors rare que l'inspection tombe sur des marins qui résident en France (ce sont en général des marins d'origine sud-asiatique comme des philippins qui n'ont pas de domicile en France et qui ne bénéficient pas de l'affiliation à l'ENIM). Une autre faille est à souligner : le contrôle par l'État du port a d'abord vocation à contrôler que le navire en question respecte les normes de la MLC (s'il est signataire) ainsi que le droit de son propre pays. Pour exemple, un navire qui ferait escale en France, immatriculé aux Îles Caïmans, serait normalement contrôlé sur le droit qui lui est applicable : la législation des Îles Caïmans. Ainsi, ce sont surtout des contrôles sur les conditions de travail, des conformités avec la MLC et de la conformité avec le droit de l'État du pavillon qui sont effectués.

#### B) Liberté d'encadrement par les États tiers

Les États, en ratifiant des engagements internationaux, s'accordent à limiter leur autonomie. Cependant, le principe même de souveraineté persiste notamment en ce que les États demeurent libres d'être signataire de certains textes internationaux. Ainsi, les États pratiquant la libre immatriculation de navires conservent la liberté de signer la Convention MLC adoptées par l'OIT. Bien que de nombreux pays aient finalement adhéré à cette norme internationale, ils bénéficient d'une large marge de manœuvre quant à son application. Cela représente en conséquence un véritable défi sur le respect de sa mise en œuvre. En effet, les États ne sont pas toujours très fidèles aux dispositions que la Convention prévoit. L'effet direct de la Convention n'est qu'effective dès lors que cette dernière est régulièrement ratifiée et publiée. Ce n'est qu'à cette condition que les normes prévues par la Convention ont force obligatoire en droit interne. Pour peu qu'un État, qui demeure libre de régler sur la situation juridique de ces navires, ne dispose pas d'une législation qui soutient la cause sociale de ces marins, alors c'est à leur détriment qu'ils seront privés de garanties sociales décentes et protectrices.

En outre, même si des moyens sont mis en œuvre pour assurer l'application des normes internationales à l'aide de contrôles et d'inspections, cela reste encore insuffisant car le

contentieux demeure. Les contrôles et les inspections n'étant pas ciblés nécessairement sur l'affiliation même de ce type de marin.



## CONCLUSION

Secteur majeur de l'économie et particularité du métier, le monde maritime dans lequel les marins évoluent doit alors être doté de garanties sociales solides. La problématique liée aux registres de libre immatriculation a su être résolue dans une certaine mesure grâce à l'impulsion internationale de l'OIT avec la Convention MLC. En parallèle, la France, très protectrice de la cause sociale de ces marins s'est également adaptée avec une législation drastique pour élargir le champ d'application de l'affiliation en incluant les marins résidant en France de manière stable et régulière sur le territoire national et employés à bord de navire battant pavillon d'un État tiers. Très décriée, la récente réglementation sur l'affiliation cette catégorie de marin permet donc de renforcer l'obligation de déclarer cette catégorie spécifique de marin auprès de l'ENIM mais aussi de responsabiliser les armateurs et les employeurs quant à leur devoir d'assurer à leur gens de mer les minima sociaux requis.

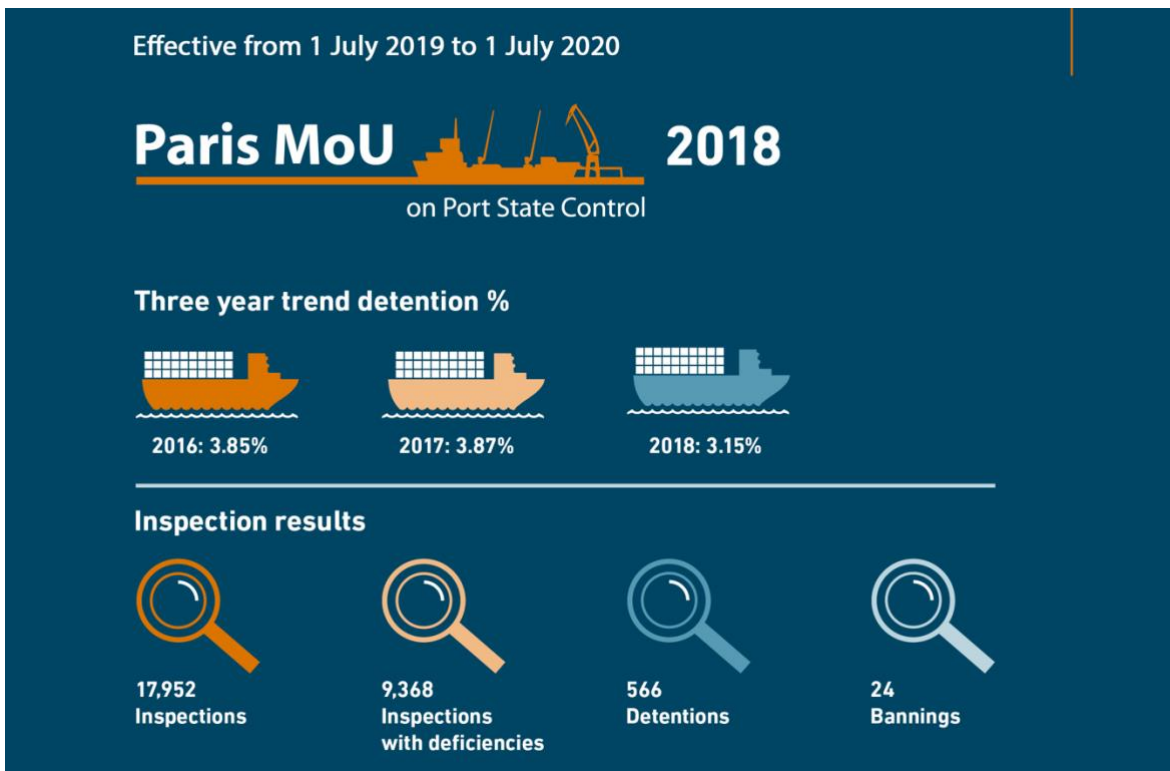
Malgré les textes internationaux et la législation nationale, il reste de trop nombreux armateurs ou employeurs qui tentent d'échapper aux normes imposées en matière de couverture sociale. L'alléchante législation des pays de libre immatriculation où la législation sociale est minime leur permet de payer moins de charges sociales et donc de restreindre leurs coûts. Toutefois, les conséquences de cet exode est criant sur le plan économique et social. Sur le plan économique car il touche le milieu de la plaisance et du Yachting car les armateurs désertent les côtes françaises pour se soustraire des charges sociales entraînant dans son sillon, la difficulté financière des acteurs qui bénéficient de cette économie.

La France s'est donc préoccupée de ces complications en envisageant des compromis pour renforcer son attractivité tout en maintenant la protection sociale de ces gens de mer. La solution de l'affiliation n'est donc pas négligeable et constitue un enjeu majeur sur plusieurs plans. Les contrôles étant encore très relatifs et peu ciblés sur l'affiliation, le *dumping social* demeure, au détriment de cette catégorie de marins. Ainsi faudrait-il approfondir la question du contrôle pour lutter contre la fraude, aviser au mieux les marins embarqués sur ces navires tiers ou encore leur donner les armes suffisantes pour qu'ils puissent régulariser leur situation

auprès des organismes sociaux compétents et agir contre les armateurs ou employeurs, encore très puissants à ce niveau.

## ANNEXES

Annexes 1 : nombre d'inspections lors du *port state control* en 2018



## Annexe 2 : top 5 des catégories en carence

### TOP 5 CATEGORIES OF DEFICIENCIES 2018

Deficiencies	2017		2018	
	Deficiencies	% Total deficiencies	Deficiencies	% Total deficiencies
Fire safety	5,358	13.03	5,248	13.00
Safety of Navigation	5,611	13.64	4,874	12.07
Life saving appliances	3,307	8.04	3,300	8.17
Labour conditions-Health protection, medical care, social security	3,411	8.29	3,215	7.96
Certificate & Documentation-Documents	2,765	6.72	2,881	7.14

## BIBLIOGRAPHIE

### MANUELS :

---

- P. Delebecque, *Droit maritime*, Dalloz, 2014, 13<sup>ème</sup> édition, 920 pages.
- G. Piette, *Droit maritime*, édition Pedone, 2017, 614 pages.
- L. Denis, *Travail maritime – encadrement juridique*, édition du puits fleuri, 2019, 468 pages.

### OUVRAGES :

---

- P. Langlais, *Sécurité maritime et droit de l'Union européenne*, édition Bruylant, 2018, 956 pages.
- D. Momtaz, *La Convention des Nations Unies sur la condition d'immatriculation de navires*, *Annuaire français de droit international*, volume 32, 1986, p. 715-735.

### MÉMOIRE :

---

- M. Macchi, « Droit social des marins et concurrence internationale », mémoire de Master 2, CDMT, 2011.

### ARTICLES :

---

- P. Angelelli, « la libre immatriculation des navires : un gain pour les petites économies insulaires ? : Étude à partir du cas d'États de la Caraïbe », *Économies et finances*, Université des Antilles-Guyane, 2012.
- P. Chaumette, « la protection sociale des marins résidant en France, embarqués sous pavillon étranger », *Annuaire de droit maritime et océanique*, Nantes : Centre de droit maritime ; Paris : Ed. A. Pédone, 2019, XXXVII, pp.347-361.

- P. Chaumette, « de l'évolution du droit social des gens de mer : les marins sont-ils des salariés comme les autres ? », Spécificités, banalisation et imbrication des sources, *Annuaire de Droit Maritime et Océanique*, XXVII (27), CDMO, Université de Nantes, pp.471-499, 2009, *Annuaire de Droit Maritime et Océanique*, 1259-4962.
- K.D Agbavon, « Contrat maritime international : les rattachements du conflit de loi ne valent pas pour la protection sociale ».
- P. Chaumette, « Convention du travail maritime OIT de 2006 : Déclaration de conformité et rapports nationaux », *Neptunus*, e. revue Centre de Droit Maritime et Océanique, Université de Nantes, vol. 21, 2015/2.
- P.D RD transp. Oct. 2011, repère 9 : « certains définitions sont incompréhensibles », « une cofidication à droit inscontant ».
- A. Charbonneau, « Promouvoir et contrôler l'application de la Convention du travail maritime 2006 : Retour d'expérience sur des missions conduites en Afrique francophone de l'Ouest et du Centre. Gens de mer : un marché international du travail en perspectives », *Editorial Gomylex*, pp.175-202, 2016.
- Association légisplaisance, « La protection sociale des marins au Yachting évolue en 2017 », 8 juin 2017.
- N. Mior, « Obligation pour les marins suite au décret de la sécurité sociale françaises », *Linkedin*, 11 janvier 2018.
- G. Proutière-Maulion, « La construction jurisprudentielle du droit social maritime au travers du concept de lieu habituel de travail », *Gens de mer : un marché international du travail en perspectives*, *Editorial Gomylex*, pp.415-428, 2016.
- M. N, « une prise de conscience bienvenue », *Le Var information*, 8 juin 2018.
- ENIM, Notice d'application concernant « Les marins résidant en France embarqués sous pavillon étranger », *Actualité* du 30 juin 2017.

## REVUES NUMÉRIQUES :

---

- T. Teillard, « Affiliation des marins du Yachting : l'ENIM satisfait la filière », *le marin*, 4 mai 2018.
- J. Heilikman, « Révolution dans l'affiliation des marins de la plaisance professionnelle embarqués sur pavillon étranger », *Actu nautique*, 13 mars 2017.
- C. Britz, « Grande plaisance : l'affiliation obligatoire à l'ENIM assouplie », *Mer et Marine*, 2018.
- J. Heilikman, « Nouvelles règles pour l'affiliation des marins professionnels résidant en France et embarquant sous pavillon étranger », *Actu nautique*, 2 janvier 2018.
- T. Teillard, « Affiliation à l'ENIM pour le yachting : et si c'était une chance ? », *le Marin*, 18 juillet 2017.
- C. Britz, « Grande plaisance : l'affiliation obligatoire à l'ENIM en passe d'être retirée ? », *Mer et Marine*, 13 septembre 2017.
- L. Prévigent, « insurance that's MLC and French law compliant », *Yachting and Ocean Travel*, 14 mai 2018.
- J. Heilikman, « Juridique - ce qu'il faut savoir sur le pavillon d'un bateau de plaisance », *Actu nautique*, 8 octobre 2018.

## REVUES :

---

- A. Bugada, « Affiliation des marins résidant en France et embarqués sur un navire battant pavillon étranger », *DMF* décembre 2018, p.1031, n°808.
- J. Heilikman et Ph. Létienne, « coups de roulis dans l'affiliation des marins résidant en France et embarqués sous pavillon étranger », *DMF* 2018, n°799.
- P. Chaumette, « contrat de travail maritime international : quelle place au rattachement à la loi avec laquelle le contrat a les liens le plus les étroits », *DMF* janvier 2020, n°820.
- P. Chaumette, « Du principe de réalité appliqué aux marins du yachting », septembre 2013, n°750.

## **BASE DE DONNÉES JURIDIQUES EN LIGNE :**

---

- Assemblée Nationale, question n°4996, 30 janvier 2018, *Lamyline*, JO 31 juillet 2018 p. 6981.

## **CONVENTIONS INTERNATIONALES :**

---

- Convention du Travail Maritime (MLC), Genève, 23 février 2006, OIT.
- Convention Internationale sur la Haute Mer, Genève, 29 avril 1958, Nations Unis.

## **LEGISLATIONS :**

---

### *Code des transports :*

- Article L5551-1
- Article L5000-2
- Article L5542-1
- Article R5511-7
- Article R5511-1
- Article L5561-1
- Article L5511-1

### *Code de la sécurité sociale :*

- Article L311-3
- Article R111-2
- Article R111-1

## **LOIS :**

---

- 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, JORF n°0164 du 17 juillet 2013 page 11890, texte n° 2.



- Loi n° 2015-1702 du 21 déc. 2015 pour le financement de la Sécurité Sociale de 2016, JORF n°0296 du 22 décembre 2015 page 23635, texte n° 1.
- LOI n° 2016-1827 du 23 décembre 2016 de financement de la sécurité sociale pour 2017, JORF n°0299 du 24 décembre 2016, texte n° 1.
- Loi n°2017-1836 du 30 déc. 2017 de financement de la sécurité sociale pour 2018, JORF n°0305 du 31 décembre 2017, texte n° 1.

### **DÉCRETS :**

---

- Décret n° 2015-454 du 23 avril 2015 relatif à la qualification de gens de mer et de marins, JORF n°0095 du 23 avril 2015 page 7143, texte n°4.
- 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 État étranger, mentionnés à l'article L. 5551-1 du code des transports, aux régimes gérés par l'Établissement National des Invalides de la Marine, JORF n°0060 du 11 mars 2017, texte n°2.
- Décret n°53-953 du 30 septembre 1953 concernant l'organisation administrative et financière de l'Établissement National des Invalides de la Marine (version consolidée au 10 avril 2020), Article 13.

### **RÈGLEMENTS :**

---

- Règlement (CEE) n° 3577/92 du Conseil concernant l'application du principe de la libre circulation des services de transports maritimes.

### **DIRECTIVES**

---

- Directive 2009/16/CE du parlement européen et du conseil du 23 avril 2009 relative au contrôle par l'Etat du port.

## **BULLETINS OFFICIELS**

---

- Bulletin officiel de l'ENIM n° 3 – 2017, Instruction n° 22 du 28 juillet 2017 relative au régime de protection sociale applicable aux marins dans le cadre de leur mobilité professionnelle internationale.

## **RAPPORTS ET COMMUNIQUES**

---

- ENIM, rapport annuel d'activité de l'année 2018.
- Société Française d'Histoire de la Médecine, Communication présentée à la séance du 16 décembre 1978.
- J-P Hellequin, « ENIM : La CGT se félicite de l'affiliation des marins résidant en France et embarqués sur un navire battant pavillon d'un Etat étranger », Communiqué de presse, 17 mars 2017.

## **JURISPRUDENCES :**

---

- CJCE, 4ème ch, 15 déc. 2011, C-384/10, Jan Voogsgeerd c/ Navimer SA
- CJUE, 5ème ch, 15 mars 2015, C-266/13, EL. Kik c/ Staatssecretaris Van Financiën
- CJUE, 15 mars 2011, C-29/10, Heiko Koelzsch / Luxembourg
- CJUE, 3ème ch, 12 septembre 2013, C-64/12, Schlecker
- CE, 5 octobre 2018, n°410454
- Cass. Civ., 20 fév. 1844, S.1844. 197
- Cass. soc., 28 mars 2018, n°16-20746, *Bull* 2018, V, n°47
- CA Rennes, 7ème ch prud'h., 22 mai 2019, n°16-05002, M. Le Flem c/ Sté Condor Marine
- CA Aix en Provence, 13 sept. 2012, n°2012/501, Navire Bristol II of Baulieu

## SITES INTERNETS :

---

- ENIM, « l'affiliation en un clin d'œil », 2 septembre 2019, <http://www.enim.eu/lenim/laffiliation-en-clin-doeil> (consulté le 10/12/2019).
- « Marin », Dictionnaire Larousse, <https://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/marin/49487> (consulté le 14/12/2019).
- P. Chaumette, « La dimension internationale de la sécurité sociale maritime », [https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&ved=2ahUKewiar6PdqKnoAhVCx4UKHd0IDHsQFjAAegQIARAB&url=https%3A%2F%2Fcdmo.univ-nantes.fr%2Fmedias%2Ffichier%2Fnep25\\_3\\_1342428193901.pdf%3FID\\_FICHE%3D877416%26INLINE%3DFALSE&usq=AOvVaw221U06AEgTNsEChSpbvGoo](https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&ved=2ahUKewiar6PdqKnoAhVCx4UKHd0IDHsQFjAAegQIARAB&url=https%3A%2F%2Fcdmo.univ-nantes.fr%2Fmedias%2Ffichier%2Fnep25_3_1342428193901.pdf%3FID_FICHE%3D877416%26INLINE%3DFALSE&usq=AOvVaw221U06AEgTNsEChSpbvGoo) (consulté le 14/12/2019).
- « Liste des flottes de marine marchande », Wikipédia, [https://fr.wikipedia.org/wiki/Liste\\_des\\_flottes\\_de\\_marine\\_marchande](https://fr.wikipedia.org/wiki/Liste_des_flottes_de_marine_marchande) (consulté le 14/12/2019).
- « 6 choses à savoir sur les pavillons maritimes », 9 octobre 2018, Ouest France, <https://www.ouest-france.fr/leditiondusoir/data/35880/reader/reader.html#!preferred/1/package/35880/pub/51971/page/8> (consulté le 15/12/2019)
- « Cabotage », Dictionnaire Larousse, <https://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/marin/49487> (consulté le 22/12/2019).
- P. Chaumette, « Quelle protection sociale pour les marins résidant en France, embarqués sous pavillon étranger ? Saison 2 et suite », [http://www.obs-droits-marins.fr/\\_bibli/articlesPage/561/docs/protect.\\_soc.\\_marins\\_residant\\_fce\\_note\\_enim\\_chaumette\\_p.\\_mai\\_2018.pdf](http://www.obs-droits-marins.fr/_bibli/articlesPage/561/docs/protect._soc._marins_residant_fce_note_enim_chaumette_p._mai_2018.pdf) (consulté le 29/12/2019).
- ENIM, « instruction des dossiers d'affiliation – article l. 5551-1, 2° du code des transports (article 26 LFSS pour 2018) », 2 mai 2018, [https://drive.google.com/file/d/12jBAG\\_oxE4TmzVUM3z77wjUFEAFex9he/view](https://drive.google.com/file/d/12jBAG_oxE4TmzVUM3z77wjUFEAFex9he/view) (consulté le 20/02/2020).

- « Ratifications de MLC, 2006 - Convention du travail maritime, 2006 (MLC, 2006) », Organisation internationale du travail, [https://www.ilo.org/dyn/normlex/fr/f?p=NORMLEXPUB:11300:0::NO::P11300\\_INSTRUMENT\\_ID:312331](https://www.ilo.org/dyn/normlex/fr/f?p=NORMLEXPUB:11300:0::NO::P11300_INSTRUMENT_ID:312331) (consulté 20/02/2020)
- P. Chaumette, « Travail Maritime International : le rattachement au droit français du contrat international d'engagement maritime n'emporte pas affiliation à la sécurité sociale française », [http://www.obs-droits-marins.fr/\\_bibli/articlesPage/568/docs/cass.\\_soc.\\_20\\_fevrier\\_2019\\_co\\_emploi.pdf](http://www.obs-droits-marins.fr/_bibli/articlesPage/568/docs/cass._soc._20_fevrier_2019_co_emploi.pdf) (consulté le 10/03/2020).
- P. Chaumette, « Du lieu habituel de travail du marin international. Quels rattachements d'un contrat d'engagement maritime international ? », Observatoire des Droits des Marins, [http://www.obs-droits-marins.fr/\\_bibli/articlesPage/444/docs/cjue\\_15\\_12\\_2011\\_commentaire\\_pc.pdf](http://www.obs-droits-marins.fr/_bibli/articlesPage/444/docs/cjue_15_12_2011_commentaire_pc.pdf) (consulté le 11/03/2020).
- Les Cahiers Fiscaux Européens, « La détermination de la loi applicable aux contrats internationaux », 2002, Fontaneau, <http://www.fontaneau.com/?p=356> (consulté le 11/03/2020).
- P. Chaumette, « Quelle sécurité sociale pour les gens de mer résidant en France, embarqués sous pavillon étranger ? », Afcan, [https://www.afcan.org/dossiers\\_juridiques/securite\\_sociale.html](https://www.afcan.org/dossiers_juridiques/securite_sociale.html) (consulté le 11/03/2020).
- « La protection sociale », Droit Travail France, <https://www.droit-travail-france.fr/protection-sociale.php> (consulté le 17/03/2020).
- Cleiss, « les conventions bilatérales de sécurité sociale », <https://www.cleiss.fr/docs/textes/index.html> (consulté le 17/03/2020)
- « Conventions bilatérales », Sécurité Sociale, <https://www.securite-sociale.fr/la-secu-en-detail/europe-et-international/conventions-bilaterales> (consulté le 17/03/2020).
- « Le statut du navire et le comité maritime international », 23 mars 2016, Human sea, <https://humansea.hypotheses.org/443> (consulté le 18/03/2020).

- Ministère de la Transition écologique et solidaire, « L'Etablissement national des invalides de la marine (ENIM) est le régime de sécurité sociale commun à tous les navigants professionnels du commerce, de la pêche et de la plaisance », Formation maritime, <https://www.formation-maritime.fr/securite-sociale-et-retraite.html> (consulté le 19/03/2020).
- « Couverture sociale des marins résidant en France employés sur un navire battant pavillon étranger », Sénat, <https://www.senat.fr/questions/base/2018/qSEQ180404290.html> (consulté le 20/03/2020).
- « Établir un régime juridique incontestable et protecteur pour les navigants », Sénat, 9 avril 2020, <https://www.senat.fr/rap/103-092/103-09213.html> (consulté le 20/03/2020).
- « Formulaire employeur pour l'affiliation à l'ENIM », janvier 2018, ENIM, [http://www.enim.eu/sites/default/files/fichiers/affiliation\\_employeur\\_fr\\_janvier\\_2018.pdf](http://www.enim.eu/sites/default/files/fichiers/affiliation_employeur_fr_janvier_2018.pdf) (consulté le 21/03/2020).
- « Affiliation au régime de prévoyance des marins », avril 2017, ENIM, [http://www.enim.eu/sites/default/files/fichiers\\_attaches/formulaire\\_daffiliation\\_20172018\\_1.pdf](http://www.enim.eu/sites/default/files/fichiers_attaches/formulaire_daffiliation_20172018_1.pdf) (consulté le 21/03/2020)
- « Couverture sociale des marins résidents : l'ENIM précise les conditions d'application », 19 juin 2018, Fédération des industries nautiques, <https://fin.fr/actus/yachting-professionnel-lenim-precise-lapplication-de-larticle-15551-1-du-code-de> (consulté le 21/03/2020).
- « Dispositif relatif aux conditions sociales du pays d'accueil pour le travail maritime », 18 décembre 2019, Ministère de la Transition Écologique et Solidaire, <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/dispositif-relatif-aux-conditions-sociales-du-pays-daccueil-travail-maritime> (consulté le 21/03/2020).
- « Contrat de travail maritime international », Observatoire des Droits des Marins, 27 juillet 2018, [http://www.obs-droits-marins.fr/fiches\\_pratiques/travail\\_maritime\\_international.html?idFiche=5](http://www.obs-droits-marins.fr/fiches_pratiques/travail_maritime_international.html?idFiche=5) (consulté le 23/03/2020).

- « Guide de l'ITF pour les gens de mer sur la Convention du Travail Maritime, 2006 », ITF Global, <https://www.itfglobal.org/sites/default/files/node/page/files/2017%20ITF%20MLC%20Guide%20FR.pdf> (consulté le 30/03/2020).
- « La Convention Maritime Internationale (MLC) », Armateurs de France, 2017, [http://www.armateursdefrance.org/sites/default/files/decryptages/fiche\\_convention\\_mlc\\_adf\\_2017.pdf](http://www.armateursdefrance.org/sites/default/files/decryptages/fiche_convention_mlc_adf_2017.pdf) (consulté le 30/03/2020)
- « Convention du travail maritime, 2006, telle qu'amendée », Conférence Internationale du Travail, [https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed\\_norm/---normes/documents/normativeinstrument/wcms\\_554773.pdf](https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---normes/documents/normativeinstrument/wcms_554773.pdf) (consulté le 30/03/2020).
- F. Mandin, « Le statut du capitaine et la Convention du travail maritime 2006 », Afcan, [https://www.afcan.org/dossiers\\_juridiques/mlc2006%20\\_statut%20\\_cne.html](https://www.afcan.org/dossiers_juridiques/mlc2006%20_statut%20_cne.html) (consulté le 30/03/2020).
- J. Heilikman, « La pratique du Yachting se heurte au droit », Village Justice, 21 mars 2014, <https://www.village-justice.com/articles/pratique-Yachting-heurte-droit,16509.html> (consulté le 30/03/2020).
- « La France ratifie la Convention du travail maritime, 2006 (MLC, 2006) », Organisation Internationale du Travail, 28 février 2013, [https://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/WCMS\\_205837/lang--fr/index.htm](https://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/WCMS_205837/lang--fr/index.htm) (consulté le 1/04/2020).
- « Mémoire d'entente de Paris sur le contrôle des navires par l'État du Port », Wikipédia, [https://fr.wikipedia.org/wiki/M%C3%A9moire\\_d%27entente\\_de\\_Paris\\_sur\\_le\\_contr%C3%B4le\\_des\\_navires\\_par\\_l%27%C3%89tat\\_du\\_Port](https://fr.wikipedia.org/wiki/M%C3%A9moire_d%27entente_de_Paris_sur_le_contr%C3%B4le_des_navires_par_l%27%C3%89tat_du_Port) (consulté le 20 juin 2020).
- « Contrôle par l'Etat du port », OMI, <http://www.imo.org/fr/OurWork/MSAS/Pages/PortStateControl.aspx> (consulté le 20 juin 2020).
- « Port State Control », EMSA, <http://www.emsa.europa.eu/implementation-tasks/port-state-control.html>, (consulté le 20 juin 2020).

- D. Madjid, « le contrat d'engagement maritime », village de la justice, mars 2019, <https://www.village-justice.com/articles/contrat-engagement-maritime-des-gens-mer,30852.html> (consulté le 20 juin 2020).
- Mer et Marine, « Forte hausse du nombre de Yachts immatriculés au RIF », 20 octobre 2017, <https://www.meretmarine.com/fr/content/forte-hausse-du-nombre-de-yachts-immatriculés-au-rif> (consulté le 26/07/2020).
- La Gazette du Var, « La fiscalité liée à la grande plaisance est préjudiciable à la France », septembre 2017, [http://lagazetteduvar.fr/images/gazette\\_pdf/la\\_gazette\\_du\\_var\\_36\\_s.pdf](http://lagazetteduvar.fr/images/gazette_pdf/la_gazette_du_var_36_s.pdf) (consulté le 26 juillet 2017).

## TABLE DES MATIÈRES

REMERCIEMENTS.....	2
SOMMAIRE.....	3
INTRODUCTION.....	5
I.    Historique et contexte.....	5
1.    Un des régimes de protection sociale les plus anciens.....	5
2.    L'essor international du travail maritime.....	6
II.   Définitions.....	7
1.    Le navire.....	7
2.    Les Gens de mer.....	8
III.  Émergence du contentieux.....	9
1.    La naissance des registres de libre immatriculation.....	9
2.    L'exode des armateurs.....	10
IV.   Le contexte actuel.....	11
1.    Une menace pour la protection sociale nationale.....	11
2.    Les aménagements internationaux.....	12
V.    Problématique.....	12
VI.   Plan.....	13
PARTIE 1 : LA RÈGLE DE L’AFFILIATION À L’ENIM.....	14
Chapitre 1 : les garanties sociales pour ces gens de mer.....	14
I)    Le processus de l’affiliation.....	14
A)    L’affiliation à l’ENIM destinée aux gens de mer marins.....	14
B)    Les différentes étapes pour aboutir à l’affiliation.....	16
II)   Le contenu de la protection sociale.....	18
A)    Les prescriptions générales.....	18
B)    Les prescriptions spécifiques.....	19
III)  Le champ d’application des garanties sociales.....	20
A)    La condition de l’exploitation du navire.....	20
B)    Condition de résidence stable et régulière des gens de mer sur le territoire national.....	21
C)    Les cas d’affiliation facultatifs ou alternatifs.....	23



1.	L'hypothèse du cabotage et de la prestation de service.....	23
2.	La règle de l'équivalence .....	24
3.	Une affiliation déjà effective ou le recours à une assurance privée.....	25
Chapitre 2 :	la finalité de la règle de l'affiliation.....	27
I)	Une avancée sociale significative .....	27
A)	L'impulsion internationale pour une meilleure couverture sociale .....	27
1.	La genèse de la Convention MLC .....	27
2.	La structure de la Convention MLC .....	29
3.	La portée juridique de la Convention MLC.....	30
4.	Les dispositions relatives à la couverture sociale .....	31
B)	Une intégration significative dans le droit national français .....	33
1.	Une ratification sans réserve à l'aide d'une loi de transposition .....	33
2.	La réécriture de l'article L5551-1 du code des Transports .....	33
3.	Les dernières avancées législatives modifiant l'article L5551-1 .....	35
II)	Une avancée sociale significative .....	36
A)	L'impulsion internationale pour une meilleure couverture sociale .....	36
1.	Pour lutter contre la concurrence déloyale .....	36
2.	La réaction des armateurs .....	37
B)	Le succès d'un aménagement étatique pour les armateurs .....	38
1.	La rigidité du décret.....	38
2.	Réduire les obstacles contre le recrutement.....	39
3.	L'allongement de la durée légale.....	40
4.	L'exclusion la période d'arrêt technique du navire .....	41
PARTIE 2 :	LA VALIDITÉ DE LA RÈGLE DE L'AFFILIATION .....	43
Chapitre 1 :	la légalité de l'affiliation obligatoire.....	43
I)	L'encadrement législatif .....	43
A)	Le contrôle étatique .....	43
B)	Le contrôle de l'ENIM.....	48
C)	L'action en justice par le marin .....	49
II)	L'encadrement jurisprudentiel .....	52
A)	A l'échelle européenne : éviter l'application de la loi d'autonomie, en faveur de la loi du lieu habituel de travail ou des liens les plus étroits.....	52
B)	A l'échelle nationale : reprise des critères par la jurisprudence française.....	56

Chapitre 2 : les difficultés quant à la validité de la règle de l'affiliation obligatoire .....	58
I) Origines et contraintes de la difficulté .....	58
A) La libre immatriculation de navire, une entrave à l'affiliation .....	58
B) Obstacles d'ordres économiques et sociaux .....	59
1. Obstacles économiques .....	59
2. Obstacles sociaux .....	60
II) Difficulté d'application .....	61
A) L'échec de la notion de lien réel et du contrôle de l'État du pavillon .....	62
B) Liberté d'encadrement par les États tiers .....	63
CONCLUSION .....	65
ANNEXES .....	67
BIBLIOGRAPHIE .....	69

## RÉSUMÉ ET ABSTRACT

Le présent mémoire porte sur le contentieux relatif à l'affiliation des marins français ou étrangers qui résident de manière stable et régulière en France, concluant un contrat d'engagement maritime pour effectuer des fonctions à bord d'un navire battant pavillon d'un État tiers (extra-européen). En pratique, c'est un grand nombre d'armateurs ou d'employeurs de cette catégorie de marin qui recherchent à se retrancher dans des pays dits « paradis fiscaux » pour échapper à la contrainte des cotisations sociales contraignantes mises en place en France. L'immatriculation de ces navires dans ces États de complaisance, fait que certains marins sont donc privés de toute protection sociale dont ils pourraient normalement bénéficier par le biais du régime mis en place par l'ENIM. Ainsi, toute la difficulté demeure dans la mise en œuvre de l'affiliation et de son contrôle au régime social français, qui permet d'ouvrir les droits de ces marins, victimes, majoritairement, de travail dissimulé.

*This brief concerns the dispute relating to the affiliation of French or foreign seafarers who reside on a stable and regular basis in France, concluding a maritime employment contract to perform duties on board a ship flying the flag of a third (non-European) State. In practice, it is a large number of shipowners or employers of this category of seafarers who seek to hide out in so-called "tax havens" to escape the constraining social security contributions set up in France. The registration of these ships in these States of convenience means that some seafarers are thus deprived of any social protection they might normally enjoy through the scheme set up by ENIM. Thus, the difficulty lies in the implementation of the affiliation and its control by the French social security system, which makes it possible to open up the rights of these seafarers, most of whom are victims of concealed work.*