



## Affiliation à l'Énim pour le yachting : et si c'était une chance ?



Les marins résidant en France peuvent avoir tout intérêt à être affiliés à l'Énim. (Photo : Thibaud Teillard)

Les marins embarqués sur un navire battant étranger et qui résident en France de manière stable et régulière sont obligés d'être affiliés à l'Énim depuis le décret d'application de la loi de finances du 9 mars. Le secteur du yachting est fortement perturbé, mais le comité français des professionnels du yachting estime qu'il y a la une chance à saisir. Explications.

Le 30 juin, l'Énim a publié les modalités d'affiliation des marins concernés par le décret du 9 mars 2017, pris dans la suite de l'affaire Condor Ferries. Ce décret d'application de la loi de finances de décembre 2015 a, dans le cadre de la transcription en droit national de la Convention du travail maritime (MLC), entériné l'obligation pour les gens de mer embarqués sur un navire battant pavillon d'un État étranger et qui résident en France de manière stable et régulière (sous réserve qu'ils ne soient pas soumis à la législation de sécurité sociale d'un État étranger en application des règlements de l'Union européenne) d'être affiliés à l'Énim.



## Une représentante en France

Le monde de la grande plaisance, dans lequel 80 % des navires battent pavillon offshore, est directement concerné. Depuis la publication du décret, des centaines de marins français ne trouvent plus d'embarquement car la non-résidence est devenue un critère d'embauche.

Cette situation, telle qu'elle est perçue, incite les armateurs de yachts à quitter la France, au détriment des acteurs français directs (chantiers, avitailleurs, ports, etc.) et de toute l'économie induite.

**« Cette nouvelle réglementation peut être intéressante si un marin peut lui-même payer l'ensemble de ses charges, salariales et patronales, pour le compte de son armateur à travers un représentant en France »**, souligne Frédéric Verrons, agent de yachts à Bonifacio, au nom du Comité français des professionnels du yachting (instance informelle qui regroupe la Fédération des industries nautiques, le Gepy, [Riviera Yachting Network](#) et le Pôle refit La Rochelle).

Ainsi, si l'employeur n'est pas présent sur le territoire français comme c'est généralement le cas, il peut se faire représenter par un tiers présent en France qui devra fournir à l'Énim une copie du mandat de gestion prouvant qu'il endosse les responsabilités d'un employeur maritime (paiement des charges, prise en charge des frais de santé du 1<sup>er</sup> mois et de la déclaration des services des marins).

Le système français de calcul des charges sociales est basé sur une grille de salaires forfaitaires répartis en catégories définies par le grade du marin, la taille et le type de navire. Quel que soit le montant du salaire, les charges sociales de l'Énim sont proportionnelles au salaire forfaitaire de la catégorie. À bord d'un navire de plaisance de 60 mètres, le capitaine peut être classé en 15<sup>e</sup> catégorie avec un salaire forfaitaire bien inférieur à son salaire réel.

Ainsi, pour un capitaine sur un navire de plaisance de 60 mètres pratiquant la navigation internationale, le montant des charges salariales sera de 422 euros et des charges patronales de 1 245 euros pour les risques maladie et retraite. Soit environ 15 % du salaire réel moyen d'un capitaine sur ce type de navire. Pour un matelot sur un navire de plaisance de 60 mètres, le montant des charges salariales sera de 208 euros et des charges patronales de 614 euros pour les risques maladie et retraite. Soit environ 20 % du salaire réel moyen d'un matelot sur ce type de navire.

## Systeme très favorable

Pour un capitaine sur un navire de plaisance de 23 mètres, le montant des charges salariales sera de 337 euros et des charges patronales de 975 euros pour les risques maladie et retraite. Soit environ 25 % du salaire réel moyen d'un capitaine sur ce type de navire.

Et l'Énim couvre la maladie, la maternité, l'invalidité, les accidents du travail et les maladies professionnelles, la vieillesse, le décès, l'action sociale pour le marin et sa famille. La pension d'ancienneté est attribuée à 50 ans ou acquise à 55 ans après 25 ans de services, acquise et proportionnelle à 55 ans après 15 ans de services.

www.lemarin.fr  
Pays : France  
Dynamisme : 0



[Visualiser l'article](#)

**« En France, le système de protection sociale est donc une réelle opportunité pour le marin français ou étranger et sa famille résidant en France, ainsi que pour son armateur car à prestations comparables, son prix est le plus bas du marché »** , indique Frédéric Verrons.