



Thibaud Teillard





À LA UNE

# L'irruption de l'Énim fait des vagues au yachting

- Au 1<sup>er</sup> juillet, les marins résidents réguliers en France sont obligés de s'affilier à l'Énim.
- De nombreux yachts désertent les ports de la Côte d'Azur, la filière de sous-traitants s'inquiète.
- Certains professionnels y voient néanmoins une chance pour la filière, grâce aux avantages de l'Énim.

**V**ent d'inquiétude sur les quais d'Antibes, où certains parlent d'une activité en baisse d'un tiers. « Les armateurs de yachts commencent à déplacer leurs navires dans d'autres pays, glisse un marin. Les équipages qui paient déjà des assurances privées, pour leurs risques au travail et leurs retraites, semblent chercher à quitter la France plus qu'à s'inscrire à l'Énim. » De fait, des centaines de marins français ne trouvent plus d'embarquement car la non-résidence est devenu un critère d'embauche.

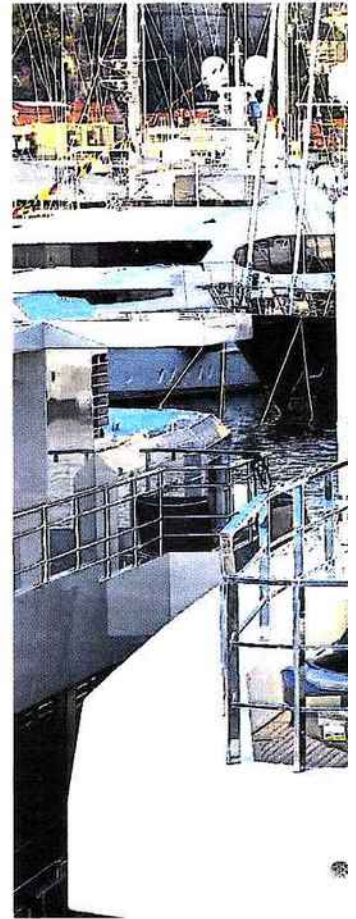
En cause ? L'application au 1<sup>er</sup> juillet de l'affiliation obligatoire à l'Énim des marins embarqués sur un navire battant pavillon étranger et qui résident en France de manière stable et régulière. Seule exception, en application des règlements européens : qu'ils soient déjà soumis à la législation de sécurité sociale d'un Etat étranger.

C'est la conséquence d'une « jurisprudence » Condor Ferries. Depuis 2014, une vingtaine de marins français travaillant pour l'armateur de Guernesey naviguant sous pavillon Bahamas se battaient pour pouvoir s'affilier à l'Énim.

La convention du travail maritime (MLC) de 2006 impose ce droit. La France, qui l'a ratifiée quelques mois avant son entrée en application en 2013, l'a retranscrite dans la loi de finances de décembre 2015, avec un décret d'application publié le 9 mars dernier. Le 30 juin, l'Énim a publié les modalités d'affiliation des marins concernés, applicables au 1<sup>er</sup> juillet.

Deux camps s'opposent pour analyser les conséquences de ce décret qui touche de plein fouet la grande plaisance, paradis des pavillons offshore. Certains y voient une capacité bien française à se tirer une balle dans le pied et à affaiblir un secteur jusque-là florissant. Hill Robinson, gestionnaire de yachts basé à Monaco, a ainsi résumé l'affaire, en installant sur ses brochures une guillotine tombant sur l'industrie française du yachting. Agissant pour trois armateurs, le chantier Composite works et les associations Myba (regroupant les brokers) et EPCY (comité européen du yachting professionnel), il a chargé le cabinet d'avocats Ince & Co de mener une action, rejetée le 10 juillet, devant le Conseil d'État pour reporter ou modifier le décret. « Cette loi est sans doute bonne pour ceux qui peuvent en bénéficier mais personne n'a encore mesuré ses conséquences sur tous les sous-traitants », se désole un responsable de chantier.

Mais d'autres professionnels veulent éviter une communication trop négative qui plomberait durablement le secteur. « Cette nouvelle réglementation peut être intéressante si un marin peut lui-même payer 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, une instance in-



formelle qui regroupe la Fédération des industries nautiques (Fin), le Gepy (représentant des équipages), Riviera Yachting Network et le Pôle refit La Rochelle.

Ainsi, si l'employeur - l'armateur de yachts est souvent une boîte aux lettres offshore - n'est pas présent sur le territoire français, il peut se faire représenter par un tiers, 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 premier mois et de la déclaration des services des marins.

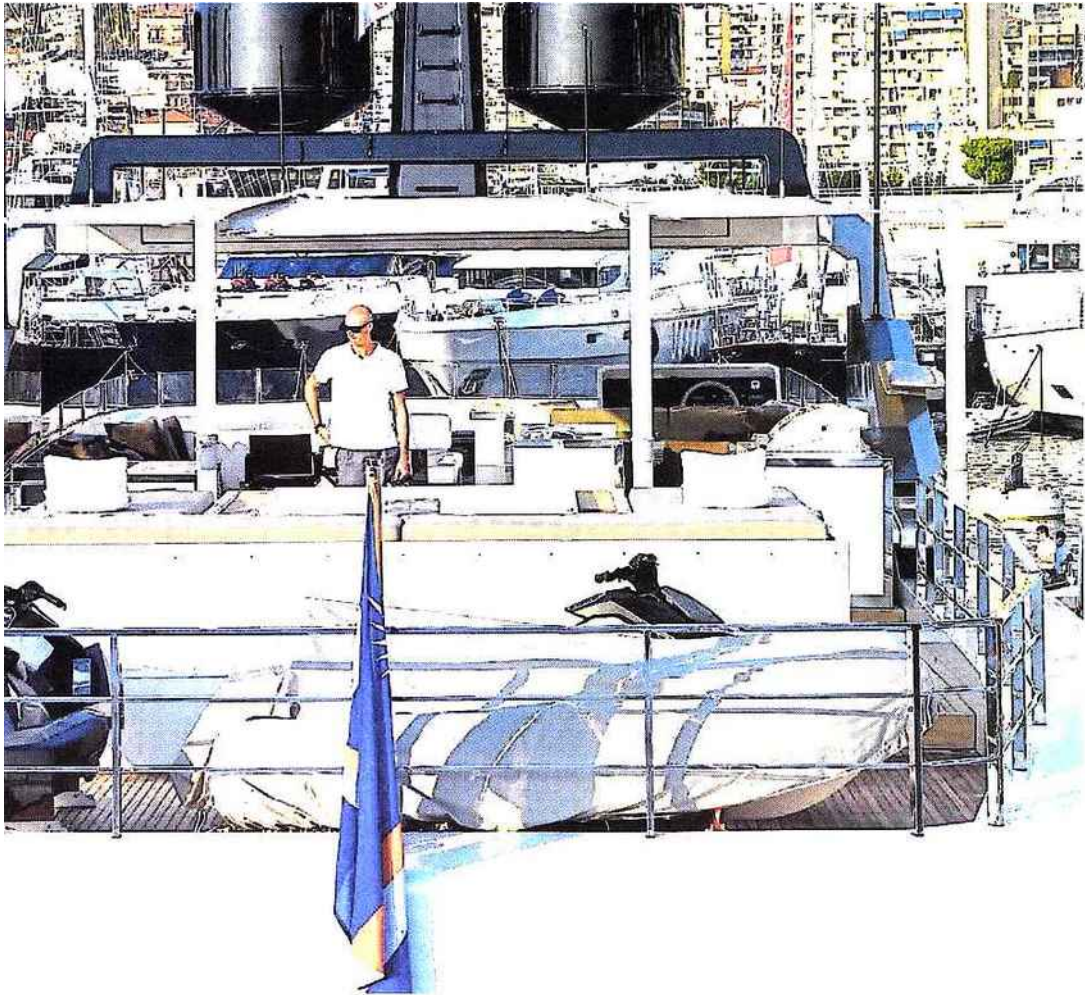
« En France, le système de protection sociale est une réelle opportunité pour le marin français ou étranger et sa famille résidant en France, ainsi que pour son armateur, car à prestations comparables, son prix est le plus bas du marché », indique Frédéric Verrons.

Thibaud TEILLARD



À l'origine de ce changement, la demande de marins français de l'armement de Guernesey Condor Ferries d'être affiliés à l'Énim.





## Famille

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 mais aussi sa famille.

## Forfait

Le calcul des charges est basé sur une grille de salaires forfaitaires, selon le grade du marin, la taille et le type de navire. Le capitaine d'un navire de plaisance de 60 mètres peut être en 15<sup>e</sup> catégorie avec un salaire forfaitaire inférieur à son salaire réel.

## 15 %

Pour un capitaine sur un yacht de 60 mètres, le montant des charges salariales sera de 422 euros et des charges patronales (maladie et retraite) de 1 245 euros, soit environ 15 % du salaire réel. Pour un matelot, ce sont 208 et 614 euros, soit 20 % du salaire réel moyen.

**L'affiliation à l'Énim dérange les habitudes du yachting.**