

CONSEIL SUPERIEUR DES GENS DE MER

**Rapport sur les axes possibles d'adaptation du régime de protection sociale des marins
(article 46 de la loi n° 2016-816 du 20 juin 2016 pour l'économie bleue)**

SOMMAIRE

INTRODUCTION

1 LE REGIME DE PROTECTION SOCIALE DES MARINS : UN REGIME SPECIAL AUX FORTS PARTICULARISMES

1.1 L'un des plus anciens régimes de protection sociale

1.2 Un régime multirisques

1.3 Un régime pour tous les marins

1.4 Le statut du marin et son régime social, un socle commun à des activités maritimes diverses

2 DES REGLES DE GESTION SPECIFIQUES

2.1 classement catégoriel et salaires forfaitaires

2.2 Une prise en charge des accidents du travail par le secteur

2.3 Des pensions de retraite multiples

3 ELEMENTS DE COMPARAISON

3.1 Avec les autres régimes spéciaux

3.2 Comparaison des régimes de protection sociale des marins en Europe

4 UN REGIME CONFRONTE A UNE SITUATION DEMOGRAPHIQUE ET FINANCIERE SINGULIERE

4.1 Le déficit démographique

4.2 Un financement public indispensable

5 UN REGIME DE PROTECTION SOCIALE ELEMENT DE POLITIQUE MARITIME

5.1 Le régime social élément de compétitivité des armements

5.2 Des éléments d'attractivité essentiels à conserver

5.3 Des adaptations nécessaires

CONCLUSION

ANNEXES

INTRODUCTION

Le rapport du député Arnaud Leroy sur la compétitivité des services et transports maritimes, commandé par le premier ministre formulait 26 propositions pour relancer la marine marchande.

La loi n° 2016-816 du 20 juin 2016 pour l'économie bleue a repris ces propositions avec notamment pour buts de simplifier la réglementation maritime, d'accroître la compétitivité des secteurs maritimes français, de renforcer la sûreté maritime et portuaire, de faire évoluer la gouvernance des ports, et de renforcer la responsabilité maritime.

Elle prévoit notamment dans son article 46 la disposition suivante :

« Le Gouvernement remet au Parlement, dans un délai de six mois à compter de la promulgation de la présente loi, un rapport portant sur les axes possibles d'adaptation du régime de protection sociale des marins dans l'objectif d'accroître tant l'attractivité du métier de marin que la compétitivité des entreprises. Ce rapport, établi par le Conseil supérieur des gens de mer, prend en compte, d'une part, l'évolution générale du système de protection sociale français et son financement et, d'autre part, les attentes et les besoins des gens de mer. Il tient compte des particularités des départements, régions et collectivités d'outre-mer. »

Tel est l'objet de ce présent rapport qui a retenu la notion de protection sociale comme étant celle communément admise au sens strict concernant les principaux risques couverts par les ordonnances des 4 et 19 octobre 1945 sur la sécurité sociale :

- l'assurance maladie, maternité, invalidité, décès,
- l'assurance accidents du travail et maladies professionnelles,
- l'assurance vieillesse,
- la famille

Si un établissement public -l'Etablissement National des Invalides de la Marine (ENIM)- gère depuis l'origine les risques invalidité, maladie, vieillesse et assure également le recouvrement des cotisations et contributions, la branche famille est gérée par l'URSSAF Poitou Charentes en ce qui concerne les cotisations familiales et les Caisses d'Allocations Familiales départementales pour les prestations familiales.

Aucune observation particulière des membres du conseil supérieur des gens de mer n'ayant été faite sur ce risque sauf une demande de plus grande proximité de gestion exprimée lors des mouvements de l'été 2016 intervenus à la suite de recouvrements forcés dans les départements outre-mer cette question n'est pas abordée dans ce rapport.

La méthode retenue par le Conseil Supérieur des Gens de Mer (CSGM) pour l'élaboration de ce rapport a consisté à soumettre un questionnaire à l'ensemble de ses membres dont la synthèse figure en annexe, et à organiser la concertation avec les membres du CSGM via des réunions thématiques ainsi que des rencontres et contacts bilatéraux notamment avec « Armateurs de France » et le Cluster maritime.

Le Comité National des Pêches Maritimes et des Elevages Marins, le Comité National de la Conchyliculture, la Fédération des Industries Nautiques, non membres du CSGM, ont été invités à ses réunions sur proposition du président de ce conseil.

Conformément aux orientations de l'article 46 susvisé, le rapport a été construit pour recenser les attentes des gens de mer. Aussi les orientations contenues dans le rapport reflètent les positions des représentants du monde maritime, tels que représentés au CSGM, qui s'entend donc hors les représentants de l'administration.

A l'issue de cette concertation étalée sur 8 mois (juillet 2016/ mai 2017) il apparaît que le régime de protection sociale des gens de mer - pour atypique qu'il soit- semble globalement bien adapté à la plupart des activités maritimes pratiquées en métropole comme dans les outre-mer, à l'exception des nouvelles activités de la plaisance professionnelle, en favorisant la compétitivité des entreprises et l'attractivité des métiers. Les marins comme les armateurs y sont tout particulièrement attachés et le considèrent comme un élément essentiel de politique maritime et attirent l'attention des pouvoirs publics sur les conséquences de toute banalisation ou remise en cause pour l'économie maritime.

1 LE REGIME DE PROTECTION SOCIALE DES MARINS : UN REGIME SPECIAL AUX FORTS PARTICULARISMES...

1.1 L'un des plus anciens régimes de protection sociale :

Le régime trouve ses origines en **1673**, lorsque l'édit de Nancy organise l'enrôlement général des gens de mer dans les ports par classe d'âge. En contrepartie, **Colbert crée le Fonds des invalides de la Marine**, par prélèvement d'un faible pourcentage sur la solde des marins pour financer des hospices maritimes destinés à héberger et à soigner les marins estropiés.

En attendant la construction des hôpitaux les marins vont recevoir à partir de 1689 une « demi-solde » correspondant à la moitié de leur paye d'activité, véritable pension des gens de mer et ancêtre de la pension d'invalidité.

Instaurées à l'origine pour les personnels de la marine royale, ces dispositions seront progressivement étendues au XVIII^e siècle via la généralisation de l'enrôlement des gens de mer, à la marine de commerce et aux marins-pêcheurs.

Avec le développement de la marine commerciale et le transfert de la prise en charge des marins militaires vers le Trésor, une séparation progressive va s'opérer entre la protection sociale des marins militaires et celle des marins civils. Cette séparation va se concrétiser avec la création en 1898 d'une caisse de prévoyance spécifique aux marins civils. Le décret-loi du 17 juin 1938 sur la prévoyance des marins unifiera les différents régimes existants.

L'ordonnance du 4 août 1945 maintiendra une organisation spéciale de sécurité sociale pour un certain nombre d'entités et pour certaines professions (mineurs, SNCF, fonctionnaires et bien d'autres) dont celles *«dont les activités entraînent affiliation au régime d'assurance des marins français institué par le décret-loi du 17 juin 1938 modifié»*.

Ce régime spécial de sécurité sociale est un des plus anciens de France si ce n'est le plus ancien. Très marqué par le rôle déterminant que l'État¹ a joué dans la définition de ses règles de fonctionnement il est consubstantiel de la profession - réglementée - de marin ce qui explique l'attachement tout particulier qu'actifs et pensionnés lui portent encore aujourd'hui.

1.2 Un régime multirisques :

Régime spécial de sécurité sociale au sens des articles L 711-1 et R 711-1 du code de la sécurité sociale le régime des marins couvre l'ensemble des assurances sociales des marins que gère l'Établissement National des Invalides de la Marine (Enim), via :

¹ Jusqu'à son statut actuel le régime des marins était directement géré par l'État via une direction d'administration centrale rattachée au ministère chargé de la mer, qui avait également le statut d'établissement public administratif pour des raisons de commodité de gestion. Ce n'est qu'avec le décret du 30 août 2010 que le régime est géré par un établissement public de plein exercice.

–la **Caisse Générale de Prévoyance** pour les risques maladie, maternité, accidents du travail, maladies professionnelles, décès. Ces prestations maladie ont représenté 26,5 % des charges de l'établissement en 2015.

–la **Caisse de retraite des Marins** qui représente via les différentes pensions servies environ 63 % des charges de l'Enim, soit l'essentiel des dépenses du régime dont le nombre de pensionnés était en décembre 2015 de 115 000 (dont 45 000 pensions servies aux ayants-droit).

Le régime assure également la **taxation et le recouvrement des cotisations salariales et contributions patronales** de l'ensemble des armateurs quel que soit leur secteur d'activité.

Seules les cotisations familiales sont recouvrées par l'URSSAF Poitou Charentes depuis le 1er janvier 2016, les prestations familiales étant servies par les caisses d'allocations familiales du département de résidence du bénéficiaire.²

En outre une **politique d'action sanitaire et sociale** a été mise en œuvre notamment au profit des pensionnés et de leurs ayants-droit consistant en des prestations individuelles diverses (aides ménagères, aides au chauffage, etc.) et des subventions à des organismes sociaux ou associations, en particulier au profit du Service Social Maritime (SSM) ainsi qu'à l'Institut Maritime de Prévention (IMP).

1.3 Un régime pour tous les marins :

La profession de marin est une profession réglementée, dès son origine avec l'inscription maritime et aujourd'hui avec un ensemble d'obligations spécifiques relatives à son exercice dont certaines sont issues de conventions internationales (qualifications professionnelles et aptitudes physiques). Contrairement à d'autres régimes spéciaux comme ceux de la RATP ou de la SNCF, le régime social des marins n'est pas un régime d'entreprise mais est un **régime personnel lié à l'exercice de la profession de marin**.

Depuis l'adoption de la convention du travail maritime 2006 de l'OIT et sa ratification par la France, l'article L 5511-1 du code des transports distingue les gens de mer marins des gens de mer non marins³ :

« 3° « *Marins* » : les gens de mer salariés ou non salariés exerçant une activité directement liée à l'exploitation du navire

Les marins comprennent notamment les marins au commerce et les marins à la pêche, ainsi définis :

a) « *Marins au commerce* » : gens de mer exerçant une activité directement liée à l'exploitation de navires affectés à une activité commerciale, qu'ils soient visés ou non par la convention du travail maritime de l'Organisation internationale du travail, adoptée à Genève, le 7 février 2006, à l'exception des navires affectés à la pêche ou à une activité analogue ;

b) « *Marins à la pêche* » : gens de mer exerçant une activité directement liée à l'exploitation des navires affectés à une activité de pêche relevant de la convention n° 188 de l'Organisation internationale du travail relative au travail dans la pêche, adoptée à Genève, le 14 juin 2007.

4° « *Gens de mer* » : toutes personnes salariées ou non salariées exerçant à bord d'un navire une activité professionnelle à quelque titre que ce soit; »

² La Caisse Maritime d'Allocations Familiales assurait cette mission jusqu'à sa dissolution le 1er janvier 2016.

³ Décret gens de mer (voir annexe)

En vertu des dispositions de l'article L 5551-1 du code des transports, « sont affiliés au régime d'assurance vieillesse des marins, les marins mentionnés à l'article L 5511-1 (*cité plus haut*) embarqués sur un navire battant pavillon français ». Par ailleurs, ils doivent satisfaire à des exigences prévues par la réglementation et notamment par l'article L 5521-1 à 5521-3 du code des transports :

- exigences de qualifications professionnelles prévues en application des conventions internationales de l'Organisation Maritime Internationale ;
- aptitude physique contrôlée par le service de santé des gens de mer ;
- absence de mentions portées au bulletin n° 2 du casier judiciaire, réduites à quelques fonctions aujourd'hui ;
- pour les capitaines et leur suppléant vérification des connaissances linguistiques et juridiques permettant la tenue des documents de bord et l'exercice des prérogatives de puissance publique attachées à leurs fonctions.

Sont donc affiliés à l'Enim:

- tous les marins embarqués sur les navires de pêche, de cultures marines, de commerce, de plaisance (professionnelle) armés sous pavillon national, qu'ils soient salariés ou chefs d'entreprise (« patrons embarqués ») ;
- les marins qui valident des services à terre (pour gérer leur entreprise de pêche, dans les services à terre des armements, dans des fonctions syndicales) ;
- les élèves des lycées professionnels maritimes, ou de l'Ecole Nationale Supérieure Maritime (ENSM ex-écoles nationales de marine marchande) ;
- les pensionnés ;
- leurs ayants-droit ;
- les marins résidents qui naviguent sous pavillon tiers, non couverts par une convention bilatérale de sécurité sociale (article 31 de la loi de financement de la sécurité sociale pour 2017). Cette dernière disposition permet à la France d'être en conformité avec les exigences de la convention du travail maritime de l'OIT adoptée en 2006.

Le régime est applicable à l'ensemble du territoire national (métropole et DOM) ainsi qu'aux collectivités d'outre-mer, de Polynésie (pour les marins du commerce) et de Saint Pierre et Miquelon et partiellement pour la Nouvelle Calédonie. Il ne s'applique pas à Mayotte.

Il concerne tous les marins résidents embarqués sur les navires inscrits au premier registre d'immatriculation ou inscrits aux autres registres nationaux (Registre International Français, Polynésie, Wallis et Futuna, Saint Pierre et Miquelon).

Les gens de mer non marins relèvent du régime de sécurité sociale correspondant à leur statut (essentiellement régime général).

1.4 Le statut du marin et son régime social, un socle commun à des activités maritimes diverses:

Au-delà des activités professionnelles que sont le commerce et la pêche dont les effectifs se maintiennent, on constate depuis plusieurs années le développement d'activités nouvelles comme la plaisance professionnelle et l'offshore créatrice d'emplois et de richesses.

Si le statut du marin est unique et son affiliation à l'Enim automatique - contrairement à la plupart des pays où marins de la pêche et du commerce relèvent de régimes sociaux différents - les métiers pratiqués diffèrent d'un secteur à l'autre avec des passages de plus en plus fréquents d'un secteur à l'autre en fonction de l'activité, des crises ou même de l'évolution des carrières.

La pêche maritime concentre 63,2 % des armateurs et se compose de secteurs très variés représentant la sixième flotte de l'Union européenne. On compte en métropole environ 4500 navires (dont plus de 75 % inférieurs à 12 mètres) et 2500 navires outre-mer.

On distingue la **pêche artisanale** composée de navires inférieurs à 25 mètres et très majoritairement de 12 mètres, à bord desquels le propriétaire est embarqué, de la **pêche hauturière**.

La pêche française se caractérise par sa grande diversité portant à la fois sur les moyens de production, les métiers, les zones de pêche et les marchés.

Quatre types de pêche sont pratiqués en France: la grande pêche qui concerne les grands navires dont les marées durent plus de 20 jours, la pêche au large qui concerne les navires dont les marées durent entre 4 et 20 jours, la pêche côtière qui s'applique pour les marées de 1 à 4 jours et la petite pêche pour les marées de moins de 24 heures.

La richesse de la pêche française réside dans la variété des métiers pratiqués: du ligneur de 8 mètres pratiquant la pêche au bar dans le raz de Sein au thonier senneur congélateur de 85 m mètres capturant le thon dans l'Océan Indien, du fileyeur ciblant la sole aux navires pratiquant les « arts traînants », chaluts divers ou dragues .

A ces métiers correspond un ensemble de zones de pêche qui s'étend au large des côtes françaises, autour de l'Écosse et de l'Irlande, entre l'Islande et le Groenland, au large de l'Espagne, dans le golfe de Guinée jusque dans l'Océan Indien ou l'Antarctique.

Les zones les plus éloignées sont pratiquées par la grande pêche, constituée par la pêche thonière, la pêche à la légine australe et la grande pêche chalutière surgélatrice.

La **conchyliculture** française se situe au 2ème rang européen avec une production de 215 917 tonnes de coquillages pour un chiffre d'affaires global de plus d'un milliard d'euros (dont 120 000 tonnes d'huîtres creuses pour une valeur de 630 millions d'euros). On recense 4 246 conchyliculteurs qui emploient environ 20 000 personnes soit 10 050 équivalent temps pleins. Il est à noter que les personnels relèvent de deux régimes de protection sociale (l'ENIM ou la MSA selon la nécessité d'utiliser un navire pour aller sur les zones de production).

Si 72 % des importations et exportations françaises se font par voie maritime, **la flotte de commerce française** représente environ une centaine d'entreprises d'armement maritime qui opèrent plusieurs types de navires pour:

–le transport sec (porte-conteneurs, vraquiers)
–le transport liquide (pétrole brut, produits raffinés, produits chimiques, gaz) ,
le transport de passagers (ferries, paquebots et navires de plaisance commerciale)
–les services (câbliers, offshore, remorqueurs, pilotes, sabliers),
soit au 1er janvier 2017, sous pavillon national:

–169 navires de charges (supérieurs à 100 UMS) dont 42 pétroliers, 60 navires de charge et 66 navires à passagers) inscrits sous les différents registres nationaux (74 inscrits au Registre International Français – RIF- 54 au registre métropolitain et 40 aux registres outre-mer)

–240 navires de service dont la moitié inscrits au RIF, les navires sont armés en fonction des navigations pratiquées : navigation côtière, cabotage national ou international, long cours définies par l'éloignement des côtes ou de la durée d'absence du port d'attache du navire concerné, ou compte tenu des activités spécifiques (pilotage, lamanage, remorquage).

–navires de services portuaires (lamanage, pilotage, remorquage, phares et balises, dragage), des vedettes à passagers ou bacs, desserte des îles et liaisons de courtes distances.

–43 navires de plaisance commerciale inscrits au RIF

En 10 ans, la flotte de commerce est passée du 26° au 31° rang mondial, elle représente 0,5% du tonnage mondial.

Les navires de transport (flotte pétrolière, navires de charge et navires à passagers) représentent 56% de la flotte et 94 % du tonnage et les navires de services maritimes exploités à l'international 44 % de la flotte dont la moitié est représentée par les navires des services offshore. En constante progression ce segment de flotte est très dynamique malgré la concurrence internationale.

La flotte de transports, soumise à de fortes pressions du fait de la compétition mondiale (concurrence des pavillons, augmentations des coûts opérationnels), a été affectée par une série de dépavillonnements. Deux secteurs ont été particulièrement touchés: la flotte pétrolière qui a diminué d'un quart en 10 ans et le transport de produits.

Bien que leur nombre ait diminué en 10 ans de 40 %, les navires de charge (rouliers, porte conteneurs) ont vu leur tonnage et leur capacité d'emport augmenter. 3^{ème} opérateur mondial pour le transport conteneurisé, CMA CGM représente 8,9 % dans la flotte de ligne régulière mondiale.

La plaisance professionnelle et en particulier la grande plaisance est un secteur en croissance, recouvrant des activités très diverses de l'armement de super yachts aux offres de «services côtiers » (service des navires au mouillage), location de navires, convoyage. Il emploie environ 2600 selon les données du comité français des professionnels du yachting.

Selon ces mêmes sources cette filière générerait un chiffre d'affaires de 1,755 milliards d'euros et près de 22 000 emplois directs ou indirects.

Ces activités sont particulièrement développées dans les départements d'outre-mer, en Méditerranée mais tendent à se développer sur l'ensemble des côtes françaises, répondant à une demande grandissante.

Le secteur de la grande plaisance est soumis à une forte concurrence internationale.

Au 31 décembre 2015, on comptait au total environ 31 000 marins actifs dont 44 % à la pêche, 42,3% au commerce, 12,9% à la conchyliculture et 4,6% à la plaisance professionnelle.

Selon un rapport de l'OCDE de mai 2016, l'Economie maritime mondiale devrait doubler en 2030. Il est légitime de penser que l'Economie maritime française devrait connaître une embellie dans ces mêmes échéances créant ainsi de nouveaux emplois de marins, affiliés au régime de l'ENIM.

Cette prévision sera d'autant plus juste si le mouvement politique vers une meilleure prise de conscience des enjeux maritimes pour notre pays continue et s'amplifie. En cela, on peut noter la récente création du Comité France Maritime, dont l'objectif fixé par le président de la République est de permettre la création d'une filière maritime à l'image de ce qui a été fait pour le spatial autrefois.

Si l'on prend en compte des activités saisonnières (vedettes à passagers, services côtiers), le nombre de marins qui ont entre une journée et trois mois de navigation effective validée est estimé à environ 40 000 marins.

2 DES REGLES DE GESTION SPECIFIQUES

Le régime des marins se caractérise par des règles particulières que l'on retrouve dans le code des transports ou dans des textes spécifiques notamment en ce qui concerne l'assurance vieillesse des marins, la taxation, la prise en charge des accidents du travail. Certaines dispositions du code de la sécurité sociale s'appliquent directement aux marins notamment en ce qui concerne les frais de santé.

2.1 classement catégoriel et salaires forfaitaires:

Les **différentes fonctions** exercées par les marins embarqués à bord d'un navire sont **classées en vingt catégories par le décret 52-540 modifié du 7 mai 1952** ⁴, prenant en compte les caractéristiques des navires en jauge et puissance, l'âge ou l'ancienneté dans la fonction. Elles tiennent aussi compte des qualifications des marins et des responsabilités exercées à bord.

Chacune des vingt catégories compte entre une et vingt-huit fonctions. Il existe au total deux cents dix fonctions dont soixante-quinze comptent moins de dix marins. De plus, pour déterminer la catégorie du salaire forfaitaire, une douzaine d'autres critères doivent être pris en compte, en plus de la fonction, comme la durée d'exercice, les titres professionnels obtenus, la définition du type de navire ou le type de navigation.

Sont par exemple classés en :

- 2 ème catégorie, les matelots de moins de 18 ans ;
- 3 ème catégorie, les élèves officiers ;
- 5 ème catégorie, les matelots à la pêche titulaire du certificat de marin pêcheur qualifié ;
- 8 ème catégorie, les patrons de pêche côtière sur navires supérieurs à 25 tonneaux ;
- 12 ème catégorie, les patrons de vedettes de pilotage de plus de 20 tonneaux ;
- 17 ème les patrons et chefs mécaniciens de navires de plus de 750 tonneaux armés à la grande pêche ;
- 20 ème les capitaines et chefs mécaniciens des navires de plus de 100 000 tonnes ou de puissance supérieure à 35 000 CV.

Un décret du 28 avril 2008 précise au sein de cette grille le classement des marins en cultures marines en 8 catégories.

Un salaire forfaitaire servant de base aux cotisations et contributions sociales est attaché à ces catégories. Il sert également de base au calcul des pensions (retraites, invalidité) comme aux indemnités journalières servies en cas d'accident du travail ou de maladie professionnelle. Il est revalorisé chaque année le 1^{er} avril.

Né de la difficulté de cerner le montant des rémunérations à la pêche, le salaire forfaitaire a été instauré par une loi de 1941 en différenciant les équipages de navires armés au long cours et à la grande pêche des autres types de navigations. La loi du 22 septembre 1948 le généralise, dans un souci de simplification et avec l'idée de garantir « à fonctions équivalentes des pensions égales ».

Le recours à une grille forfaitaire s'est imposé en raison de la difficulté de connaître avec précision le revenu des pêcheurs notamment. En effet le mode de rémunération à la part⁵ peut générer des écarts importants de revenus dépendant des aléas de la pêche elle-même ou de facteurs externes notamment le prix du carburant dont certains métiers comme le chalutage sont particulièrement dépendants.

Ce principe découle de l'article L. 5553-5 du code des transports :

« Les cotisations des marins et les contributions des armateurs sont assises sur des salaires forfaitaires correspondant aux catégories dans lesquelles sont classés les marins compte tenu des fonctions qu'ils occupent et qui sont fixées par décret. La définition des salaires forfaitaires tient compte du salaire moyen résultant, pour ces fonctions, des dispositions réglementaires et des conventions collectives en vigueur. »

⁴ Pris en application de l'article L.5553-1 du code des transports

⁵ Le mode de rémunération à la part consiste à partager le produit de la vente de la pêche déduction faite des « frais communs » nécessaires à l'exploitation du navire. Parmi ceux-ci le carburant peut représenter un poste important de dépenses.

Ce mécanisme lisse donc ces fluctuations de rémunération.

2.2 Une prise en charge des accidents du travail par le secteur :

En application de conventions internationales de l'OIT et par combinaison de dispositions du code des transports (art L.5542-21 – ex article 79 du code du travail- à L.5542-28) et du décret du 17 juin 1938, modifié, **les accidents du travail maritime et les maladies en cours de navigation sont pris en charge par l'armateur** qui assure :

- le paiement des salaires durant le premier mois ;
- la prise en charge des frais de santé ;
- une indemnité de nourriture complétée par ailleurs par des dispositifs conventionnels au commerce et à la pêche.

Toutefois certaines entreprises, les TPE et PME maritimes des secteurs de la pêche, des cultures marines et du commerce (avec propriétaires ou co-propriétaires embarqués sur des navires de moins de 25 mètres et de moins de 50 tonnes, armés à la petite pêche, à la pêche côtière, à la pêche au large, aux cultures marines, à la navigation côtière ou au pilotage), **sont exonérées de ces obligations pour des raisons économiques et sociales**, et historiquement en raison des aléas de l'expédition maritime.

Dans tous les cas, l'Enim assumera cette responsabilité à l'issue de ce premier mois.

L'absence d'une branche accidents du travail/maladies professionnelles est donc une des caractéristiques du secteur où le taux d'accident du travail demeure élevé ⁶:

- avec un indice de fréquence de 67 accidents du travail maritime (ATM) pour 1000 marins en 2015 et de 37 AT pour 1000 salariés pour l'ensemble des secteurs d'activité terrestres et de 43 AT pour les industries des transports, de l'eau, du gaz et de l'électricité ;
- un taux de mortalité important pour l'ensemble de la profession soit 2,98 pour 10000 marins (6,28 à la pêche) contre 0,98 dans le BTP et 0,295 pour tous secteurs d'activité ;
- la pêche reste le secteur le plus dangereux en termes de mortalité (7 fois plus élevé que dans le BTP), les naufrages étant sur 10 ans la 1ère cause de mortalité (43 %), chutes à la mer (32 %).

Et ce en dépit de la réglementation et des actions de prévention et de formation conduites par les armements et par l'IMP.

2.3 Des pensions de retraite multiples :

Il existe plusieurs types de pensions avec une **ouverture normale des droits à retraite fixée à 55 ans**. Toutefois la **pension d'ancienneté acquise à 55 ans peut être attribuée à un âge inférieur, sous conditions** :

- à partir de 50 ans sous réserve de réunir au moins 25 ans de services ;
- à partir de 52,5 ans sous réserve de réunir 37,5 annuités de cotisations.

La **pension proportionnelle** est acquise à partir de 55 ans et 15 ans de services et la **pension spéciale** lorsque la durée de services est comprise entre 3 mois et 15 ans.

Le **montant des pensions** est calculé:

- sur la base des annuités validées - dans la limite de 37,5 annuités (soit un maximum de 75 % du salaire forfaitaire de la catégorie du marin) - déterminées à partir des lignes de service constituant la **carrière du marin** ;

⁶ Source : Accidents du travail et maladie professionnelles . Bilan 2015 MEEM /DGITM/DAM/SSGM, ne concerne que les marins affiliés à l'Enim

- en retenant 2 % du salaire forfaitaire par annuités ;⁷
- en retenant la catégorie - et donc le salaire forfaitaire -soit des cinq meilleures années soit des trois dernières années ;
- en intégrant une bonification pour enfant (de 5% par enfant à partir de 2 enfants plafonnés à 15 % pour 4 enfants et plus) ;

Le cumul emploi retraite est autorisé pour les marins, selon certaines conditions qui ont été rappelées récemment et générateur de nouveaux droits à pension jusqu'au 31 décembre 2017.

3 ELEMENTS DE COMPARAISON

3.1 Avec les autres régimes spéciaux

Aujourd'hui les régimes spéciaux constituent le quatrième bloc des régimes de sécurité sociale à côté du régime général, du régime agricole, et du RSI. **Ils couvrent environ 4,5 millions d'assurés et ayant droits.**

Ces régimes fonctionnent sur la base d'une solidarité restreinte à une profession (par exemple régime des militaires, marins, cultes) ou à une entreprise (SNCF, RATP). Antérieurs à la création de la sécurité sociale, ces régimes ont été maintenus par le législateur (articles L 711-1 et R 711- 1 du code de la sécurité sociale).

Leur organisation comme leur fonctionnement diffèrent assez largement les uns des autres et souvent par une prise en charge éclatée des différents risques entre les entreprises et les institutions elles-mêmes, des caisses ad hoc ou les organismes du régime général.

Par exemple pour les industries électriques et gazières,

- les prestations en nature (remboursement des soins) sont gérées par la Caisse d'Assurance Maladie des Industries Électriques et Gazières (CAMIEG) ;
- les prestations en espèces par les employeurs ;
- les pensions de retraite et d'invalidité, les accidents du travail et les maladies professionnelles par la Caisse Nationale des Industries Électriques et Gazières (CNIEG).

On retrouve ce même type de découpage pour la SNCF et RATP.

Tel n'est pas le cas de l'Enim qui offre un guichet unique (hors cotisations et prestations familiales).

On assiste à une réduction du nombre de ces régimes spéciaux et à un rapprochement du régime général, dans leur fonctionnement avec la généralisation des Conventions d'Objectifs et de Gestion (COG) et dans les versements des prestations qui s'alignent de plus en plus sur celles versées par le régime général.

Les autres régimes spéciaux de retraite ont été réformés dans le sens d'une convergence vers le régime général avec l'adoption de mesures visant à allonger la durée d'assurance nécessaire pour bénéficier d'une pension non proratisée et sans décote.

⁷ Jusqu'à la réforme de 2008 les régimes spéciaux conservaient pour le calcul de la pension ces règles en vigueur dans la fonction publique avant la réforme de 2003

La loi du 21 août 2003 a prévu l'alignement des régimes de la fonction publique sur le régime général en matière de durée d'assurance, de décote et de surcote, et d'indexation sur l'inflation. **Ces modalités ont été étendues aux régimes spéciaux avec un décalage dans le temps permettant l'harmonisation de leurs paramètres selon une montée en puissance différée de 4 ans :**

- 6 régimes spéciaux ont été concernés: SNCF, RATP, IEG, CRPCEN, Opéra de Paris, Comédie Française,
- les régimes «fermés» c'est-à-dire ne comptant pas de nouveaux adhérents n'ont pas été réformés (SEITA, Imprimerie Nationale, ORTF...).

La loi du 9 novembre 2010 a procédé au relèvement des bornes d'âge de 2 ans dans la fonction publique dans les mêmes conditions qu'au régime général et a poursuivi la convergence des autres règles (alignement des taux de cotisations salariales). Cette réforme a été étendue aux régimes spéciaux par une série de décrets et avec un calendrier différé. **Le régime des marins n'a pas été concerné ni impacté par cette réforme.**

La loi du 20 janvier 2014 a poursuivi l'augmentation de la durée requise pour bénéficier d'une pension de retraite non proratisée et sans décote, le décalage d'avril à octobre de la date de revalorisation des pensions à l'exception des pensions d'invalidité, la création d'un abattement forfaitaire permettant de réduire le coût de rachat des années pour études pour les jeunes actifs, la réforme du cumul emploi/retraite en introduisant le principe de cotisations non créatrices de droits nouveaux. **Les marins ont été exclus de cette dernière mesure jusqu'au 31 décembre 2017.**

Dans les régimes spéciaux, les pensions peuvent être liquidées à compter de l'âge légal de droit commun (60 ans, relevé progressivement à 62 ans), à des âges anticipés (50, 52 ou 57 ans pour les marins, cheminots, électriciens-gaziers) mais également sans condition d'âge pour certaines catégories d'assurés (comme à titre dérogatoire les parents de trois enfants jusqu'en 2017, mais aussi en tant que parent d'un enfant handicapé ou conjoint atteint d'une infirmité ou d'une maladie incurable).

- Cas général des liquidations à un âge plus précoce que l'âge légal du régime général dans les régimes spéciaux:

- **assurés relevant de catégories actives ou insalubres (50/52 pour les catégories insalubres et 55/57 ans pour les catégories actives pour la fonction publique, Industries Énergétiques et Gazières, RATP) ;**
- **ou pouvant bénéficier d'un départ anticipé:** à 55/57 ans à la Banque de France; cas des assurés de la CRPCEN dont l'âge de départ (55 ou 60 ans) est progressivement relevé jusqu'à atteindre l'âge de 62 ans en 2024; cas des assurés de la **Comédie-Française** dont l'âge d'ouverture des droits est de 62 ans, par exception de **57 ans pour les machinistes, électriciens, régisseurs et pompiers civils ainsi que pour les emplois comportant des fatigues exceptionnelles** reconnus par décret. Au régime de la SNCF l'âge de liquidation est de 55 porté à 57 ans pour ceux ne pouvant prétendre au départ anticipé, de **50 porté à 52 ans pour les agents de conduite.**

Cas particulier des **assurés de l'Opéra national de Paris** dont l'âge d'ouverture des droits pour les danseurs est de 40 ans (limite d'âge 42 ans) ;

- Le cas particulier des liquidations sans condition d'âge ouvrant droit à une pension de retraite à jouissance immédiate : cas communs à la plupart des régimes spéciaux, notamment le cas de parents d'un enfant atteint d'invalidité, parents de 3 enfants justifiant de 15 ans de service (jusqu'au 1er janvier 2017), bénéficiaires de pensions de réforme.

Au regard de la pénibilité et de la dangerosité du métier, le régime de sécurité sociale des marins n'a pas été concerné par les réformes de 2008 et 2010 qui ont modifié la durée des cotisations et l'âge légal de départ à la retraite .

Seules les dispositions concernant:

–le décalage d'avril à octobre de la revalorisation des pensions, en fonction de l'inflation constatée ;
 –les dispositions du cumul emploi/ retraite, avec décalage de sa mise en œuvre au 1er janvier 2018 ;
 sont applicables au régime des marins.

L'âge moyen de cessation d'activité des marins s'établit à 58,6 ans. Il est supérieur à l'âge normal de départ à la retraite (55 ans) en raison de la part importante des pensions spéciales accordées aux marins disposant de moins de 15 ans de service mais qui ne sont accordées qu'à partir de 60 ans.

Entre 2013 et 2015, le nombre de ces pensions spéciales représente environ la moitié des droits directs liquidés.

Les pensionnés ont une durée moyenne d'affiliation au régime sensiblement inférieure à la durée de service de la pension (environ 20 ans) dans une tendance qui s'inscrit assez régulièrement à la baisse, avec augmentation simultanée de bénéfice de la retraite.

Cette situation résulte notamment du fait que la majorité des ressortissants sont polypensionnés dont l'essentiel des carrières relève d'autres régimes dont le régime général : un peu plus du tiers seulement des pensionnés sont affiliés en maladie au régime social des marins, au titre de leur dernier régime de cotisations retraite.

La présente note liste les différences principales entre le régime de sécurité sociale des marins géré par l'Enim et le régime général de sécurité sociale. Elle n'est pas exhaustive.

	Enim	Régime général
Affiliation (PUMa)	L'Enim affine les <u>marins professionnels</u> et les membres de leur famille. Il n'a pas vocation à affilier les personnes qui n'ont plus de lien avec les métiers de marin.	Le régime général a vocation à affilier toutes les personnes <u>résidant</u> en France de façon régulière, hors critère d'activité professionnelle
Affiliation	Sont à l'Enim les marins résidant en France et naviguant sous pavillon « tiers » (n'offrant pas de couverture sociale suffisante)	La caisse de Strasbourg gère les salariés travaillant en France pour une entreprise n'ayant pas d'établissement en France
Public cible	Marins salariés et marins à leur compte, traités de la même manière	Salariés. D'autres régimes existent pour les autres catégories (RSI – MSA...) avec des conditions différentes pour les non salariés
Assiette pour le calcul des cotisations et contributions	<u>Salaire forfaitaire</u> (classement en 20 catégories)	<u>Salaire réel</u>
Assiette pour le calcul des prestations en espèces (indemnités journalières, allocation décès...)	<u>Salaire forfaitaire</u> (classement en 20 catégories)	<u>Salaire réel</u>

Assiette pour le calcul des rentes AT/MP et pensions d'invalidité	Salaire forfaitaire (classement en 20 catégories)	Salaire réel
Assiette pour le calcul des pensions de retraite	Salaire forfaitaire (classement en 20 catégories)	Salaire réel
Conditions de cotisation	Comptage par journée de cotisation (prévoyance et vieillesse) et annuités (vieillesse)	Comptage par heures de travail (prévoyance) et trimestres (vieillesse)
Branches d'assurance	Pas de branche AT/MP différenciée (la branche prévoyance regroupe maladie, maternité, invalidité, AT/MP et décès)	Branche AT/MP différenciée avec cotisations et gestion spécifique (pénalisation des entreprises accidentogènes)
Branches d'assurance	Prise en charge par l'employeur du premier mois des soins et salaires du marin accidenté ou tombé malade à bord (nombreuses exonérations réglementaires)	Pas d'équivalent
Branches d'assurance	Gestion uniquement de la prévoyance et de la vieillesse + cotisations correspondantes	Branches « prévoyance », retraite, chômage, famille... gérées par différents organismes du régime général et sur des budgets différents
Branches d'assurances	Maladie en cours de navigation = comme maladie hors navigation mais dont les symptômes se déclarent à bord (conditions de cotisation pour les IJ au bout de 6 mois d'arrêt de travail seulement - taux particuliers de remboursement des soins selon la période de prise en charge)	Pas d'équivalent, soit AT/MP, soit maladie
Rentes AT/MP	Rente servie à partir de 10 % d'IPP, rien en dessous	Indemnité en capital pour les IPP < 10 %, rente au dessus
Pension d'invalidité maladie	50 % du salaire forfaitaire , transformée en pension de vieillesse à partir de 55 ans	50 % du salaire réel , transformée en pension de vieillesse à partir de 60 ans
Pension de veuf ou veuve invalide	N'existe pas	Une pension de veuf ou veuve est servie lorsque le bénéficiaire est invalide à un certain taux et avant un certain âge.
Pension d'ancienneté pour inaptitude	Pension anticipée servie sans condition d'âge	Servie à partir de 60 ans mais sans décote (à taux plein)
Age de départ à la retraite	Âge normal = 55 ans (peut être anticipé à 50 ou 52,5 ans sous conditions)	62 ans (sauf invalide = 60 ans)
Montant de la retraite	2 % du salaire forfaitaire des 3 dernières années par année de service avec un maximum de 37,5 annuités soit 75 % du SF maximum	50 % du salaire réel moyen des 25 dernières années

Compte pénibilité	Inexistant car hors champs d'application de la loi Mais l'âge de départ à la retraite à 55 ans en tient compte	Existe , permet de partir à la retraite avant l'âge légal de 62 ans
Bonification enfant pour la retraite	5 % (2 enfants), 10 % (3 enfants), 15 % (4 enfants et plus)	10 % (3 enfants et plus)
Réversion retraite (54 % de la pension du titulaire décédé)	A partir de 40 ans et pas de plafond de cumul avec les ressources propres du bénéficiaire	55 ans et plafond de cumul avec les ressources propres du bénéficiaire
Pensions d'orphelins sur la branche vieillesse	Pension sur la branche vieillesse jusqu'à 21 ans s'ils poursuivent leurs études - montant de la pension temporaire d'orphelin = 10 % de la pension du marin décédé	Pas de pension d'orphelins sur la branche vieillesse
Régimes complémentaires	Pas de régime complémentaire obligatoire Mais il est admis que le calcul du montant de la retraite constitue une équivalence (75 % du salaire de référence pour une carrière complète)	AGIRC ARRCO obligatoires en complément de la retraite de base
Cumul emploi retraite	Autorisé	Autorisé
Génération de droits nouveaux à retraite par le nouvel emploi	Oui lorsque la première pension de vieillesse est versée par l'Enim (jusqu'au 31/12/2017)	Non lorsque la première pension de vieillesse est versée par le régime général

3.2. Comparaison des régimes de protection sociale des marins en Europe

Outre la France, huit pays européens disposent d'un régime spécial de retraite ou de sécurité sociale pour les marins. Le régime spécial des marins français semble toutefois se distinguer par la diversité des secteurs maritimes et par l'étendue des risques couverts.

Selon des informations recueillies en 2006⁸, les principaux pays disposant d'un régime spécial de retraite ou d'assurance maladie pour les marins sont :

Belgique. La caisse de secours et de prévoyance des marins gère les risques maladie et invalidité pour les marins de la marine marchande. Les marins pêcheurs sont pris en charge par le régime général mais selon des règles spécifiques (notamment des cotisations sociales assises sur la base de salaires forfaitaires) ;

Espagne. L'institut social de la marine (Instituto social de la marina) gère les risques maladie, AT-MP, chômage et vieillesse des travailleurs salariés et des armateurs des secteurs de la marine marchande, de la pêche, du trafic portuaire et de la navigation sportive et de loisirs. Le système de retraite est basé sur les mêmes règles que le régime général (âge de départ à soixante-cinq ans) mais un coefficient réducteur est appliqué pour l'entrée en jouissance de la pension ;

Italie. Le régime spécial des marins, géré par l'Instituto di previdenzia del settore marittimo, couvre uniquement les besoins spécifiques des professionnels de la marine marchande en matière d'assurance maladie, maternité et d'AT-MP ;

⁸ Éléments de comparaison recueillis auprès des des représentations diplomatiques par le ministère des transports, du logement, du tourisme et de la mer. Il n'a pas été possible de disposer d'information plus récentes.

Pays-Bas. Les marins actifs dans la navigation commerciale, la navigation fluviale et la pêche maritime peuvent bénéficier d'un régime d'assurance maladie et accidents du travail spécifique (Algemeen ziekenfonds voor Zeelieden). En matière de retraite, ils bénéficient d'une retraite de base servie par l'État à partir de 65 ans et des fonds de pension distincts pour la pêche maritime et la marine marchande offrent des prestations vieillesse complémentaires à partir de soixante-cinq ans ;

Allemagne, la caisse maritime (Seemannskasse), fondée en 1907 à Hambourg, a été fusionnée en 2005 avec les régimes des mines et des transports terrestres (Knappschaft Bahn See). Une allocation transitoire est versée aux marins de plus de cinquante-six ans qui ne sont plus en capacité d'exercer leur activité professionnelle, jusqu'à l'atteinte de l'âge légal de départ à la retraite.

Nota bene : les conventions internationales de l'OIT disposent de l'obligation d'une couverture sociale minimale pour les Etats ayant ratifié. Toutefois, y compris parmi les Etats-membres, il n'existe pas forcément de régime spécial pour les marins (Royaume-Uni, Irlande, ...).

4 UN REGIME CONFRONTE A UNE SITUATION DEMOGRAPHIQUE ET FINANCIERE SINGULIERE

4.1 Le déficit démographique :

. **Situation actuelle:** au 31 décembre 2015 on comptait 31 000 marins actifs, cotisants, pour environ 96 000 assurés au titre de l'assurance maladie et 115 000 pensionnés (dont 70 000 en droit direct et 45 000 en droits dérivés.)

Le ratio actifs/ pensionnés de 0,27 est le plus faible de tous les régimes spéciaux puisqu'il était de 1,3 pour le régime général, de 0,95 pour le régime de la RATP et de 0,55 pour la SNCF.

Cette baisse tendancielle de l'effectif des marins trouve son origine dans les crises successives de la pêche et le déclin du pavillon français dans la marine marchande.

Évolution des effectifs des marins depuis 1950

	1950	1960	1970	1980	1990	2000	2010	2015
Commerce	55086	42391	38000	36777	22125	16242	13926	
Pêche	63616	50661	39000	39107	35946	27261	18371	
TOTAL	118702	93052	77000	75484	58071	43503	32287	31000

Source ENIM

La situation démographique du régime se détériore depuis l'après-guerre et s'est traduite depuis les années 50 par une diminution d'environ 75 % de la population maritime couverte par le régime.

-Projection

Selon la dernière étude disponible ⁹les effectifs de cotisants comme de retraités diminueraient de façon constante :

–une diminution de l'effectif des cotisants sur l'ensemble de la période passant à moins de 20 000 en 2060 sur la base d'un resserrement de l'activité maritime ;

⁹ « Perspectives 2020,2040 et 2060 – Le régime des retraites des marins (Enim) »– Conseil d'Orientation des Retraites

–une baisse des effectifs de retraités de droits directs de 70 000 à 40 000. Cette baisse refléterait la contraction de l'activité maritime depuis la fin des années 70 ;
 –mais avec un relatif rétablissement à partir de 2030 s'expliquant par le ralentissement du recul du nombre de cotisants et l'accélération de la baisse des effectifs des pensionnés.

Au final le ratio démographique corrigé ¹⁰ augmenterait jusqu'en 2030 passant de près de 3,5 à 2,5 en 2060 ce qui marquerait une amélioration démographique du régime.

Toutefois, les décisions politiques prises récemment porteuses de développement (stratégie nationale mer et littoral notamment), comme les perspectives soutenues par le Cluster maritime français rappellent les potentialités de l'économie bleue et des emplois, dont ceux de marins français.

4.2 Un financement public indispensable

Comme d'autres régimes spéciaux dont le ratio démographique cotisant/retraité est faible, la part de cotisations versées ne couvre qu'une faible part des cotisations.

Évolution du rapport cotisations/prestations dans les quatre principaux régimes de retraite subventionnés
 (en millions d'euros)

	2013	2014	2015	2016
SNCF				
Cotisations	1 982,1	2 047,6	2 118	2 080
Prestations*	5 313,2	5 390,4	5 314,9	5 299
Cotisations / prestations	37,3 %	38,0 %	40,0 %	39 %
RATP				
Cotisations	446,8	445,7	465,1	473
Prestations	1 042,8	1 086,0	1 109,0	1 127
Cotisations / prestations	42,8 %	41,0 %	41,9 %	42,0 %
Marins				
Cotisations	153,2	115,0	115,0	113,0
Prestations	1 100,2	1 112,6	1 099,6	1 087,5
Cotisations / prestations	13,9 %	10,3 %	10,5 %	10,40%

¹⁰ Rapport entre, d'une part, la somme du nombre de retraités de droit direct et la moitié du nombre des retraités de droit dérivé et, d'autre part, le nombre des cotisants ;

Mines				
Cotisations	18,9	16,3	14,9	12,1
Prestations	1 683,7	1 712,0	1646,5	1 552,4
Cotisations / prestations	1,1 %	1,0 %	0,9 %	0,8 %

Les charges de fonctionnement s'établissent ainsi sur l'exercice 2015 :

- Branche maladie** :dépenses techniques au titre de l'assurance maladie 538, 7 M
dépenses d'action sanitaire et sociale 2,3 M
- Branche retraite** :versements des pensions 1 067 M
participations et contributions 12,41 M
dépenses d'action sanitaire et sociale 4,3 M

Les retraites représentent 65,75 % des dépenses du régime avec 114 119 pensions au 31 décembre 2015 (dont 4500 pensions nouvelles liquidées et 4300 pensions éteintes), les prestations maladie 26,46 %.

Les produits de l'établissement se composent :

- des ressources propres de l'établissement composées essentiellement des contributions et cotisations sociales pour 155,7 M soit environ 10 % des produits,
- de la subvention d'équilibre de la CNAMTS afin de couvrir les déficit de la branche (313,8 M) soit 19 % des produits,
- des compensations et transferts (compensation d'exonération de charges pour concurrence internationale, outre-mer,mesures d'emploi, CSG, autres transferts) qui représentent 226,7 M soit 16,03 % des produits,
- de la subvention de l'Etat du programme 197 «Régimes de retraite et sécurité sociale des marins» pour 852,95 M.

Les financements publics représentent donc la part essentielle du financement du régime via ces différents mécanismes.

Évolution de la subvention vieillesse Enim

	2006	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Montant de la subvention de l'Etat	684 ,2	792,5	797,3	856,5	840	825,5	853	824,8	828

A noter qu'en France les retraites représentent chaque année 300 milliards de prestations versées :
dont 225 milliards servis par les régimes obligatoires de base des secteurs publics et privés
et 75 milliards par les régimes complémentaires.

Sur les 225 milliards :

- 140 milliards sont versés par les régimes de base du secteur privé
- 68 milliards par les régimes de la fonction publique
- 17 milliards par les autres régimes spéciaux dont 9,1 milliards par les régimes spéciaux dont les subventions d'équilibre votées dans le cadre de la mission « Régimes sociaux et de retraite ».

5 UN REGIME DE PROTECTION SOCIALE ELEMENT DE POLITIQUE MARITIME

Le régime des marins n'est pas un régime d'entreprise mais celui de toutes les entreprises maritimes confrontées à des enjeux économiques divers. Il apparaît comme un des éléments de politique maritime que souhaite promouvoir la loi sur l'économie bleue et à ce titre doit être mieux adapté aux enjeux actuels.

5.1 Le régime social élément de compétitivité des armements:

L'assiette des cotisations sur une base forfaitaire, comme les taux appliqués constituent un élément essentiel de compétitivité des entreprises.

5.1.1 Le salaire forfaitaire: le principe d'une contribution patronale, fondée sur un salaire inférieur – voire très inférieur au salaire réel – est un élément permettant aux entreprises non exonérées de charges sociales (par exemple le remorquage) de maintenir le niveau d'emploi et de contribuer à la compétitivité des places portuaires.

L'avantage compétitif que représente ce système par rapport à une taxation sur les salaires réels est difficile à préciser en raison de la difficulté à connaître le niveau de ces salaires.

Le tableau ci-dessous, issu des dossiers de pensions déposés, donne sur quelques exemples une tendance de cet écart qui dépend des secteurs d'activités.

catégorie	Pêche/commerce	Salaire imposable	Salaire forfaitaire
3	P	28171	18747
5	C	37949	22074
7	P	29485	24255
10	P	58316	28352
10	C	35144	28352
15	P	61128	41912
15	C	59481	41912
20	C	83870	65367

Toutes choses égales par ailleurs, l'assiette de taxation sur le salaire réel poserait des difficultés budgétaires au regard des nombreuses exonérations - ou faibles taux de taxation - dont bénéficie le secteur et ferait qu'accroître le montant des compensations versés par l'État (notamment pour les armements au commerce bénéficiant du taux 0).

Remettre en cause ce système constituerait un frein à l'activité, une perte de compétitivité pour les armements, plus globalement un frein à la mise en œuvre de la politique maritime-indépendamment des réactions de blocage général que cela générerait dans les ports.

L'ensemble des partenaires sociaux considère que le principe du salaire forfaitaire ne saurait être profondément remis en cause sans conséquence majeure pour l'activité maritime et la compétitivité des armements.

5.1.2 Des dispositifs d'exonérations à maintenir et à conforter:

Quel que soit le secteur d'activité, **les exonérations mises en place ne concernent que les contributions patronales**, les cotisations salariales étant toujours prélevées sur le salaire du marin, sur la base d'un taux de 10,25 % du salaire forfaitaire pour l'assurance vieillesse des marins et de 1,25 % pour la prévoyance (maladie, maternité, invalidité, AT/MP).

Dans tous les cas des taux variables de cotisations sont appliqués en fonction :

- du genre d'armement (pêche, commerce,cultures marines);
- des caractéristiques du navire (puissance et jauge) ;
- du propriétaire du navire (embarqué ou pas).

Au commerce, en matière de coûts salariaux, les écarts constatés entre la France et d'autres pays « moins-disants » sont impressionnants. Par exemple, ceux observés au sein de compagnies de porte-conteneurs sont de un à trois entre un commandant français et un commandant philippin. En ce qui concerne les personnels d'exécution, ils sont de un à cinq.

Dans un secteur où la concurrence est intense, les coûts salariaux élevés constituent un handicap, les dépenses de personnel étant la principale variable ajustable des coûts d'exploitation. En effet, les coûts financiers (acquisition, affrètement et assurances) et les coûts de voyage (carburant, frais de port, de canaux) sont les mêmes pour l'ensemble des opérateurs.

Initié par la loi RIF du 3 mai 2005 et la loi du 21 décembre 2006 de finances pour 2007, le dispositif d'exonérations de cotisations sociales patronales a été complété par l'article 43 de la loi du 20 juin 2016 pour l'économie bleue en étendant le dispositif d'exonération.

L'article L. 5553-11 du code des transports dans sa rédaction résultant de la loi pour l'économie bleue prévoit que sont concernés les « *navires de commerce battant pavillon français affectés à des activités de transport ou à des activités de services maritimes soumises aux orientations de l'Union européenne sur les aides d'État au transport maritime, soumises à titre principal à une concurrence internationale* ».

Il s'agit d'une **exonération totale des charges sociales patronales (contribution au régime d'assurance vieillesse, contribution à la caisse générale de prévoyance – qui couvre le risque « Maladie, accident, invalidité, maternité et décès»–, cotisations d'allocations familiales et contribution à l'allocation d'assurance contre le risque de privation d'emploi).**

Cette mesure appelée « netwage » dans l'attente d'une validation par la commission européenne vise à ce que le salaire perçu par le salarié converge avec le coût du travail pour l'employeur. Cela permet, en transférant à la collectivité le financement de la protection sociale des salariés, de réduire l'impact économique des prélèvements sociaux sur l'activité maritime.

Les navires concernés par cet article sont les navires immatriculés au premier registre ainsi que ceux immatriculés au RIF (navires de transport ou navires de services ou navires de plaisance), navires à passagers et des navires de grande plaisance affectés aux services de transports. Cette exonération concerne non seulement les marins mais aussi les autres gens de mer membres de l'équipage.

A la pêche : un dispositif complexe conforme aux lignes directrices communautaires a été mis en place par les pouvoirs publics pour accompagner dans sa modernisation ce secteur majoritairement artisanal et faire suite aux crises majeures récurrentes qu'a connues la pêche, prenant en compte :

- les dimensions du navire (plus ou moins 12 mètres, le métier pratiqué ; les propriétaires des navires pratiquant les arts traînants (chalut, drague) ont un taux de cotisation pour la part patronale inférieur de moitié (4,4%) à ceux qui pratiquent les arts dormants (filets).

–la notion de « propriétaire ou patron embarqué », élément historique essentiel et traditionnel de la pêche artisanale, l'embarquement de l'armateur/propriétaire génère des taux de cotisations inférieurs et par ailleurs l'exonération de la prise en charge des conséquences des accidents du travail.

L'ensemble de ces dispositifs fait totalement partie du modèle économique et social de la pêche.

Par ailleurs, la dernière étude européenne a montré que l'importance de la masse salariale des navires français était un élément de moindre compétitivité par rapport aux autres flottes européennes.

Outre-mer: outre les exonérations prévues par la la LODEOM (Dom, Saint Barthélémy, Saint Martin,) et la loi dite LOPOM (Saint Pierre et Miquelon) en application du dispositif dit du « demi-rôle » créé par la loi 77-441 du 27 avril 1977 codifiée aux articles L.5715-4 et suivants du Code des transports², les marins, pratiquant la petite pêche et la pêche côtière ont la possibilité de solliciter, pour des périodes choisies, une réduction de 50% du taux de leurs cotisations personnelles (entraînant des prestations diminuées d'autant).

5.2 Des éléments d'attractivité essentiels à conserver :

Le dispositif des retraites :

- **l'âge :** la possibilité de prendre sa retraite à partir de 55 ans – et avant dans certaines conditions– essentielle en terme d'attractivité pour la profession est la **contrepartie de la pénibilité** du métier de marin qui doit être rappelée.

Si celle-ci peut prendre des formes différentes, des facteurs communs sont notables, malgré des efforts dans la conception et l'aménagement des navires :

–durée et rythmes de travail particuliers, travail de nuit ;

–isolement, et éloignement familial ;

–risques objectifs de travailler sur une plate-forme en mouvement, le navire, soumis aux dangers de la mer et qui est aussi un lieu de vie ;

–risques psycho-sociaux (par exemple : types de management, piraterie, navigation dans des zones à risque, ...) ;

–troubles musculo-squeletiques ;

– bruits et vibrations subies y compris pendant les périodes de repos ;

–dangerosité des installations et des équipements à bord.

Même si selon les secteurs d'activité les conditions d'exercice du métier de marin peuvent considérablement différer - en fonction de la taille du navire, des conditions habituelles de mer, des durées d'embarquement - il ne semble pour autant ni possible ni souhaitable de prévoir des âges différents de départ à la retraite, selon la carrière maritime effectuée. Sauf à rentrer dans un exercice complexe de définition et de mise en œuvre des critères de pénibilité dont ni les organisations syndicales ni les organisations patronales ne veulent.

² L'article L 5715-4 du Code des transports dispose « Les contributions et cotisations exigées en application des dispositions des articles L. 5553-1 à L. 5553-13 et au titre des marins embarqués sur un navire immatriculé et armé dans un département d'outre-mer peuvent faire l'objet d'une réduction, si ce navire est affecté à certaines activités de pêche dans des conditions définies par voie réglementaire.

Le tableau ci-dessous montre une espérance de vie des marins significativement moins élevée que celle de la population masculine dans son ensemble. Elle est inférieure, pour les hommes marins de 60 ans, de 1,5 à 2,5 ans par rapport à la moyenne nationale.

Année	Population française	Marins	différences
2008	82	79,9	-2,1
2009	82,2	80,6	-1,6
2010	82,4	80,3	-2,1
2011	82,7	80,3	-2,4
2012	82,6	80,4	-2,2
2013	82,8	80,5	-2,3
2014	83,1	80,6	-2,5
2015	82,9	81,4	-1,5

Sources : INSEE/ENIM Traitement Enim/MAP août 2016

-les modalités de calcul:

. **surclassement et reclassement** : ce dispositif permet de valoriser les carrières longues en faisant bénéficier les marins :

- d'un reclassement catégoriel à la suite de l'obtention d'un nouveau brevet et l'exercice d'une fonction correspondante à bord,
- d'un surclassement décennal, évolution catégorielle à l'ancienneté lorsque le marin accomplit 10 ans de service dans la même catégorie, tout en occupant le même emploi à bord. Ce marin sera alors classé dans la catégorie supérieure.

Jusqu'à la 16^{ème} catégorie, avec un calcul de pension de retraite plus favorable par voie de conséquence.

Connu et apprécié des marins ce dispositif s'apparente à celui des avancements d'échelon de la fonction publique. Il compense l'absence de possibilité d'évolution professionnelle dans certains armements compte tenu des possibilités limitées d'avancement offertes.

Il se substitue également à des dispositions conventionnelles ou contractuelles inexistantes, en particulier à la pêche artisanale.

. **détermination du salaire des référence** : la réglementation actuelle retient pour la détermination du salaire de référence (salaire forfaitaire) servant de base au calcul de la pension de retraite, la solution la plus favorable entre celle résultant de la moyenne catégorielle des 36 derniers mois ou celle découlant des 5 meilleures années.

Ces modalités de calcul favorables aux marins sont essentielles et ne sauraient être remises en cause sans vives réactions.

Le maintien de l'ensemble des dispositions concernant la retraite, perçues comme la contrepartie de la pénibilité du métier, quelles qu'en soient ses formes, est un élément essentiel en termes d'attractivité d'autant plus que d'autres professions exposées bénéficient de dispositions analogues ou même plus favorables, de départ à la retraite à des âges anticipés (personnel actifs de la SNCF).

5-3 Des adaptations nécessaires :

5.3.1 L'indispensable réforme du classement catégoriel :

Il relève aujourd'hui d'un dispositif particulièrement complexe issu du décret n°52-540 du 7 mai 1952, plusieurs fois modifié, mais surtout d'un ensemble de textes ministériels complémentaires, le tout d'une application très difficile à maîtriser, et surtout inadapté aux caractéristiques actuelles de la flotte elle-même (type de navires, technologie embarquée) très loin de celles de la flotte d'après-guerre qui l'avait inspiré.

En effet, si l'article 3 du décret du 7 mai 1952 prévoyait des arrêtés dérogatoires au classement fixé par le décret de 1952, pour les officiers de certains navires ou engins ayant une affectation particulière indépendante de leur tonnage, dans les faits, les dérogations issues d'arrêtés, de circulaires, de décisions ou notes... ont largement débordé ce cadre d'autorisation et sont à l'origine de la complexité du dispositif de classement.

Ces évolutions réglementaires tantôt à visée collective pour une fonction donnée ou une série de navires, tantôt individuelles pour un navire désigné nominativement, sont parfois incohérentes entre elles et ont conduit à des disparités entre les marins. Ainsi, dans le temps, les dérogations visaient parfois uniquement certains marins, parfois l'ensemble de l'équipage...

De plus, même si de nombreux navires ayant bénéficié de dérogations nominatives ne sont plus armés aujourd'hui, en pratique, par assimilation les critères alors retenus servent toujours de référence pour le classement des nouveaux navires armés en remplacement des navires dérogatoires, indépendamment des caractéristiques techniques des nouveaux navires...

Dans ce contexte, divers rapports préconisant une simplification du droit applicable à l'Enim, citent en premier lieu les règles en matière de classement catégoriel des marins :

- Rapport d'audit de modernisation de l'Enim d'avril 2006 dénonçant une grille de salaires forfaitaires excessivement complexe, inéquitable et préjudiciable pour les marins;
- Rapport d'évaluation préalable à la première convention d'objectifs et de gestion entre l'Etat et l'Enim de juin 2012 qui estime nécessaire la reprise des recommandations émises par l'audit de 2006 visant notamment à « *simplifier le système des salaires forfaitaires par la réduction drastique du nombre de catégories et du nombre des critères de classement* »;
- Rapport sur le régime de retraite et de sécurité sociale des marins dit « rapport DELATTRE » du 02 juillet 2013 qui préconise de simplifier et assouplir la grille des salaires forfaitaires ;
- Rapport d'évaluation de la politique maritime de juin 2013 qui propose de « *simplifier les catégories Enim, le système actuel étant complexe (...) (actuellement 275 fonctions possibles)* ».

La nouvelle définition de la jauge des navires et son expression en Unités de Mesures (UMS) a par ailleurs souligné la difficulté d'établir une correspondance totalement satisfaisante entre les deux mesures existantes.

La proposition de simplification, préparée en étroite coopération avec les partenaires sociaux et présentée en 2008, s'appuyait sur les critères de la convention de l'OMI relative à la formation des marins dite convention STCW, les 5 niveaux de l'éducation nationale, se traduisait par une réduction relative du nombre des catégories. Elle n'avait pas été suivie d'effet compte tenu de la réticence de certains professionnels à voir le niveau des salaires forfaitaires augmenter pour certaines catégories ou certaines fonctions être moins bien classées.

Au-delà de cette réforme d'ampleur qui pourrait être relancée sans en méconnaître la difficulté et la complexité, toute évolution même mineure semble aujourd'hui difficile à adopter. Ainsi les propositions du CSGM n'ont été suivies d'effet que dans un seul cas concernant le classement catégoriel des marins de la Société Nationale de Sauvetage en Mer (SNSM) les deux autres propositions se heurtant à l'opposition de certains ministères.

En rappelant leur attachement au classement catégoriel les partenaires sociaux rappellent la nécessité absolue de voir sa modernisation et son adaptation permanente aux fonctions et métiers exercés à bord des navires actuels posant clairement la question du niveau des petites catégories. Ces travaux pourraient être conduits en s'inspirant des travaux de la commission de classement du conseil supérieur de l'Enim puis du groupe de travail ad hoc du Conseil supérieur des gens de mer. Il nécessiterait au préalable une analyse de la pertinence du maintien de certaines fonctions devenues obsolètes et de la prise en compte permanente des activités maritimes.

Dans une première étape la simplification du dispositif pourrait reposer sur le regroupement des textes en vigueur dans un document unique et clair pour une meilleure lisibilité du dispositif et donc son application équitable entre tous les marins.

5.3.2 Une nécessaire réflexion à mener autour de la création d'une branche AT/MP .

Le régime des marins est le seul régime de protection sociale sans branche AT/MP dédiée, compte tenu des obligations qu'assument les armateurs à travers les obligations du code des transports (prise en charge des salaires et des soins aux marins blessés ou malades -maladie se déclarant pendant l'embarquement- au service du navire).

Bien qu'il n'existe pas de cotisation spécifique à la branche, les taux appliqués aux entreprises au titre de la prévoyance peuvent être supérieurs mais applicables à une base forfaitaire à ceux du régime général de la branche«maladie».

-la part salariale est de 1,25 % au lieu de 0,75 % ;

-la part patronale est variable selon le type de navigation (de 16,35% à 0% au lieu de 12,84 %) ;

Le nombre total d'accidents du travail maritime est d'environ 2500/an dont 1800 donnent lieu à paiement d'indemnités journalières, avec un coût estimé par l'Enim en 2014 (seule évaluation disponible) à 5 millions d'euros, hors dotation hospitalière. (et 65 millions si on les inclus).

Dès lors la question de la création d'une branche dédiée financée par la branche en s'inspirant des modalités du régime général :

-différenciation des contributions des entreprises selon leur taille ;

-cotisation supplémentaire en cas de risques exceptionnels, et non respect des règles hygiène et de sécurité ou n'observant pas les mesures de prévention ;

peut se poser sous réserve de disposer d' éléments objectifs de comparaison, notamment :

-coût restant à la charge des armateurs non exonérés, qui peut conventionnellement s'étaler au-delà du premier mois, s'agissant des salaires ;

-coût de la maladie en cours de navigation ;

-coût des assurances contractées à cet effet par les armements dont les montants sont proportionnels à l'accidentologie constatée ;

sous réserve qu'il n'y ait pas coexistence entre les obligations actuelles de l'armateur (ex-article 79) et celles nées de la création d'une branche dédiée (qui ne pourraient d'ailleurs pas totalement remplacer toutes les obligations compte tenu des certaines dispositions de la convention du travail maritime 2006 de l'OIT qui impose à l'armateur le maintien du salaire).

En conséquence, les partenaires sociaux considèrent ne pas pouvoir se prononcer en l'état sur la création d'une branche AT/MP. Ils souhaitent que des études juridiques et des projections financières soient réalisées dans le cadre d'un groupe de travail dédié du conseil supérieur des gens de mer.

L'absence de branche AT/MP souligne la difficulté de mettre en place une véritable politique de prévention globale comme c'est le cas pour les autres régimes, bien que les institutions actuelles (IMP et SSM) conduisent des actions adaptées à ce secteur.

5.3.3 Une meilleure prise en compte des nouvelles activités maritimes pluridisciplinaires :

De nouvelles activités de la **plaisance professionnelle** ne trouvent pas dans la réglementation actuelle les conditions optimales de leur développement :

–une immobilisation financière trop élevée : les sociétés détentrices d'un rôle «collectif» doivent préalablement à l'ouverture du rôle déposer une caution équivalant à la moitié du montant annuel prévisionnel des cotisations et contributions sociales (si aucun établissement bancaire ne s'en porte garant). Ce cautionnement est obligatoire pour les entreprises de location, de prestations de services d'accompagnement et de convoyage. Cette obligation définie par une circulaire ministérielle paraît totalement inadaptée à la taille des entreprises de plaisance et à la saisonnalité de leur activité. Elle pèse lourdement sur leur trésorerie ;

–la difficulté d'employer pour les entreprises de plaisance professionnelle : la difficulté résulte pour ces entreprises de l'alternance de travail à terre dont la durée est supérieure au travail en mer. Or l'accès aux droits sociaux à l'Enim est conditionné à une durée minimum de services à la mer que ces professionnels ne peuvent effectuer. Seule une révision de la définition de la navigation active et professionnelle, applicable à ces professions et validant ces temps de travail à terre, autour du navire, dans la carrière du marin, pourrait permettre l'ouverture des droits sociaux ;

Plus globalement la question du régime social applicable doit être posée, au regard notamment du statut des marins de la plaisance qui exercent une activité pluridisciplinaire en dehors du salariat. Si les critères Enim ne peuvent être assouplis, l'affiliation de ces marins au régime général pourrait être une solution. Cependant dès lors qu'ils répondent à la définition de marin du code des transports, ils sont obligatoirement affiliés à l'Enim. La complexité de ces questions, relevant à la fois du droit du travail et du droit de la protection sociale, mériterait une étude spécifique.

5.3.4 Un assouplissement ou une amélioration de certains dispositifs existants

- En application de l'**article 31 de la loi de financement pour la sécurité sociale pour 2016 le décret du mars 2016** précise les conditions dans lesquelles les marins résidant embarqués sur un navire battant pavillon tiers (et non soumis à une convention bilatérale de sécurité sociale) sont affiliés à l'Enim. Ce texte permet à la France d'être le premier pays européen à traduire dans sa réglementation cette obligation née de la convention du travail 2006.

Cette disposition nouvelle a néanmoins pour effet de positionner la France en situation de concurrence sociale déloyale vis-à-vis des autres pays européens qui n'ont pas encore tiré toutes les conséquences de la MLC en matière de protection sociale ; cette disposition présente donc en l'état un risque en termes d'emplois pour les marins résidents en France, compte tenu des premières réactions négatives de certains propriétaires de navires de grande plaisance qui choisissent d'embaucher prioritairement des marins non résidents.

Aussi est-il demandé par les représentants des armateurs que ce dispositif soit modifié par l'ajout de modalités optionnelles afin de maintenir et développer cette filière d'emploi de marins résidents en France. Cette position n'est pas partagée par l'ensemble des membres du CSGM. Compte tenu de l'absence d'un consensus, les membres du CSGM renvoient la question à la conduite d'une étude spécifique.

- Au nom de la compétitivité des armements il est souhaité par Armateurs de France que le **dispositif d'exonérations** dont bénéficient certains armements en **situation de concurrence internationale** soit étendu au bénéfice en particulier des marins résidents embarqués sur des navires contrôlés par les armements français, notamment lorsque le pavillonnement du navire n'est pas un choix de l'armateur mais résulte d'une condition contractuelle, conditionnant l'accès au marché (cas de navires offshore).

- Enfin la **modernisation, la simplification des procédures et l'harmonisation** dans **l'application des textes** sont souhaitées par les partenaires sociaux qu'il s'agisse de l'État (affaires maritimes) ou de l'Enim (établissement public), dont les compétences et les attributions n'apparaissent pas toujours facilement. Les réformes en cours et les évolutions organisationnelles ou de procédure actuelles doivent constituer de véritables simplifications pour la vie des marins et des entreprises. Ainsi, par exemple, la prochaine mise en œuvre de la déclaration sociale nominative maritime.

Ces problématiques globales paraissent plus prégnantes pour certaines activités comme la plaisance professionnelle ainsi que les **outre-mer, départements ou collectivités**, en dépit de situations différentes.

–la demande d'extension de l'Enim à Mayotte, pour permettre une meilleure structuration et un meilleur contrôle de cette activité via les enrôlements, en limitant le turn over des marins du commerce ;

–le souhait de voir se développer au profit des marins et des armateurs des télé-services et tous dispositifs permettant une meilleure prise en compte des problématiques ultra-marines (qui relèvent autant des compétences régaliennes en matière de contrôle des pêches et de sécurité de la navigation que de réglementation du régime de protection sociale) ;

–les difficultés liées aux métiers de la plaisance (Polynésie et Martinique) qui ne sont pas différentes de celles rencontrées en métropole.

Parmi les adaptations nécessaires et régulièrement rappelées, **la gouvernance de l'établissement public** fait l'objet d'une demande unanime de l'ensemble des partenaires sociaux. Si le décret statutaire du 30 août 2010 fait de l'Enim un établissement public administratif de plein exercice son conseil d'administration n'est pas paritaire comme le sont les conseils d'administration des caisses nationales de sécurité sociale.

Présidé par un conseiller d'État, assisté d'un vice-président magistrat de la cour des comptes, il est composé des présidents des conseils de la marine marchande, de la navigation de plaisance et des sports nautiques, des comités nationaux des pêches et de la conchyliculture, et de deux représentants du ministre chargé de la mer (CGEDD et IGAM). Les partenaires sociaux n'y sont donc représentés qu'indirectement.

Leur souhait est donc d'être associés à la gouvernance de l'établissement en étant représentés à son conseil d'administration.

CONCLUSION

En conclusion, les membres du CSGM³ tiennent à souligner leur attachement, et l'attachement des professionnels qu'ils représentent, à leur régime social et à ses principes fondamentaux.

Il ne s'agit pas d'un attachement gratuit, ou d'une simple pétition de principe, mais de la traduction de différents constats d'ordre social et économique, et de la résultante d'une constante historique ancienne.

Le régime de protection sociale des marins a été créé par l'État pour répondre à des enjeux propres à la puissance publique (la conscription maritime et la constitution d'un vivier pour la marine nationale), et surtout, ce qui importe dans ce rapport, pour conforter des activités par nature d'un exercice difficiles ou capitales d'un point de vue stratégique pour le pays et son économie.

Le régime a constitué pour l'État un levier pour soutenir ces activités, et une imbrication très forte a été ainsi tissée, à partir de la réglementation sociale, entre la protection des marins et les équilibres économiques.

Le Conseil supérieur, faisant sien l'adage de Montesquieu selon lequel « il ne faut toucher aux lois que d'une main tremblante », attire l'attention sur la fragilité de ces équilibres, qui forment à la fois un tout fédérant l'ensemble des activités tout en répondant aux besoins particuliers de chacun des secteurs ; on ne saurait ainsi toucher à tel ou tel aspect de la protection sociale maritime qu'avec une grande prudence.

Cela étant, si des marges d'évolution existent, une remise en cause brutale de ce régime de protection sociale, globalement encore adapté aux enjeux économiques et sociaux des filières maritimes, ne pourrait avoir qu'un impact négatif sur la compétitivité des entreprises et l'attractivité des métiers, générer des risques sociaux importants et freiner le développement des ports et de l'économie bleue consacrée par le législateur dans la loi du 20 juin 2016 pour l'économie bleue.

Ces marges d'évolution ne sauraient conduire à une fusion dans un régime général inadapté à la prise en considération d'une population spécifique d'une part, et ne pouvant constituer un vecteur adapté au soutien économique d'un secteur particulier d'autre part. Elles devraient, si l'orientation en était prise, faire l'objet d'études approfondies dépassant la seule logique comptable de l'équilibre du régime de protection sociale des marins et permettant de cerner tous leurs impacts.

De telles études n'ont pu être menées dans le cadre de ce rapport, faute de temps, d'outils économétriques, de moyens d'expertise, de comparaison avec les autres pays européens. Elles sont en tout état de cause impératives pour alimenter la connaissance préalable à toute éventuelle évolution.

Les membres du Conseil, acteurs de la vie maritime, souhaitent bien sûr être associés à ces travaux s'ils étaient décidés.

³ Hors les représentants de l'administration

ANNEXES

- Liste nominative des membres du CSGM
- Décret no 2015-454 du 21 avril 2015 relatif à la qualification de gens de mer et de marins
- Décret n° 2010-1009 du 30 août 2010 portant organisation administrative et financière de l'Etablissement national des invalides de la marine (extrait)
- Synthèse des avis préparatoires au projet de rapport sur les axes possibles d'adaptation du régime de protection sociale des marins
- Contribution du Syndicat National des Personnels Navigants et Sédentaires de la Marine Marchande CFTC
- Contribution de l'Union maritime fédérale CFDT
- Contribution de la Fédération des industries nautiques
- Contribution de la fédération française du pilotage maritime
- Contribution de l'Union des armateurs à pêche de France
- Vademecum du financement de l'Enim
- Grille des salaires forfaitaires
- Taux de taxation des navires de commerce et de plaisance
- Taux de taxation des navires de pêche et de cultures marines
- Ventilation des cotisations par secteur maritime
- Les chiffres clés 2015 Enim