

**NAVIGUER SOUS PAVILLON ETRANGER SANS DISPOSER DE LA PROTECTION DE L'ENIM**  
**Quelques règles que doivent connaître tous les Elèves Officiers et Officiers de la Marine Marchande**

La convention du travail maritime (MLC 2006) entrera en vigueur **le 20 août 2013**. L'entrée en vigueur de cette convention est un évènement important, c'était le quatrième pilier manquant à toutes les conventions maritimes : SOLAS, MARPOL, STCW, MLC2006. A noter que la MLC 2006 qui rentrera en vigueur le 20 Août 2013, stipule clairement que tous les marins devront avoir un contrat d'engagement maritime. Ce contrat devra obligatoirement inclure les prestations en matière de protection de la santé et de la sécurité sociale, et le droit du marin à un rapatriement. Cette Convention devrait améliorer les conditions de travail des marins mais il conviendra d'être vigilant sur les conditions d'application de cette convention au niveau international.

### **1. Introduction**

La carrière du marin moderne sauf exception, ne se passe plus sous un seul pavillon. Elle est aussi parfois entrecoupée de périodes de travail à terre. Le coût salarial (ce qu'un employé coûte à son employeur) est le salaire brut du contrat d'emploi plus 45 à 50 % de charges patronales (contribution patronale à la sécurité sociale), soit 145%. L'employé lui reçoit le salaire brut diminué des cotisations sociales employé, soit environ 12%. Le salaire imposable est donc d'environ 88%. L'employé doit ensuite payer l'impôt des personnes physique, ce qui pour les salaires qui nous occupent peut être estimé à environ 30%. Le salaire net perçu par l'employé est donc d'environ 58%. Le coût salarial est donc 2,5 fois plus important que le salaire net.

Lorsque le marin part travailler à l'International, il n'y a plus ni cotisations sociales, ni impôts prélevés sur le salaire si la durée des embarquements est supérieure à 182 jours par année. En contrepartie il n'y a plus de sécurité sociale.

Lors de la négociation d'un salaire pour un emploi à l'international, le marin doit exiger de son employeur un salaire net qui tienne compte du fait qu'il doit acheter une couverture sociale. A titre de pure information car cela dépend de la conjoncture, on estime que le salaire net d'un marin expatrié doit se situer entre 105 et 120% du salaire brut que ce marin recevrait pour une fonction équivalente sous le pavillon national.

Il est donc primordial que le marin soit attentif à la sécurité sociale de sa cellule familiale et donc d'en assurer la continuité. En effet toute interruption de couverture auprès d'un organisme assureur se paie souvent très cher d'une part en pénalités pour la réintégration dans le système et d'autre part en périodes de carence durant lesquelles les cotisations doivent être payées sans bénéficier des couvertures.

La France est privilégiée par rapport à la majorité des autres pays en ce sens qu'elle prévoit plusieurs organismes d'état pour gérer la partie obligatoire de la sécurité sociale, SECU, ENIM, CFE, etc.... Le passage d'un de ces organismes à un autre se faisant sans pénalités ni délais de carence.

Un détour intéressant est de consulter sur le site de la CFE [www.cfe.fr](http://www.cfe.fr) (Caisse des Français de l'Etranger – un département de la SECU) la comparaison du coût d'une couverture sociale d'un travailleur détaché (c.-à-d. envoyé à l'étranger mais qui reste salarié d'une société française et pour qui la sécurité sociale est la même que s'il travaillait en France) et le coût d'une sécurité sociale pour un travailleur expatrié.

**La sécurité sociale** peut être découpée en différents chapitres que nous allons examiner ci-après :

- Les frais médicaux et d'hospitalisation
- Les accidents de travail
- Le rapatriement
- L'incapacité temporaire
- L'invalidité permanente
- Le décès
- Le chômage
- La retraite
- Le contrat

## **2. Les frais médicaux et d'hospitalisation**

Ils doivent inclure la médecine ambulatoire courante, c.-à-d. les consultations et les visites, la pharmacie, les auxiliaires médicaux, les radiographies, les analyses, et le transport en ambulance sur prescription médicale ainsi que la maternité et les hospitalisations chirurgicales et médicales.

Sachez que quand un organisme assureur organise la solidarité entre les assurés. Le rôle premier de tels organismes est de niveler les imprévus pour tout un chacun. Il ne peut pas faire de pertes. Lorsqu'il intervient, il reporte sur les assurés le coût des indemnités augmentés du coût de leur gestion ce qui pour les petites pathologies peut aisément dépasser 30%. N'abusons donc pas des couvertures où le facteur risque est minime et qui relève plus de l'épargne ou de l'entretien, telles par exemple les couvertures des frais d'optique et de dentisterie. Vous n'attendez pas de la SECU qu'elle vous rembourse le dentifrice !

Les organismes officiels SECU, ENIM, CFE, etc... vous rembourse en fonction d'une nomenclature mise à jour annuellement en fonction du coût des soins en France. Cela veut dire qu'ils vous remboursent environ 55% des frais de médecine conventionnée en France. C'est largement insuffisant à l'étranger car en général vous souhaitez être soigné par un médecin occidental avec lequel vous pouvez communiquer. Cela vous coûtera en général substantiellement plus que les mêmes soins en France. Il est donc important de souscrire à une mutuelle complémentaire couvrant en tout ou en partie la différence entre le remboursement obtenu de l'organisme officiel et les frais réels.

Nous recommandons de souscrire à la CFE dès l'expiration de vos droits ENIM ou SECU, pour établir une continuité de la couverture santé tout au long de la carrière.

## **3. Les accidents de travail**

En qualité d'employé à l'international, vous ne bénéficierez probablement pas d'un contrat d'emploi au sens français du terme. Vous serez le plus souvent free-lance et dès lors la notion d'accident de travail sera inexistante. Les seuls aspects à mentionner sont que l'armateur a bien entendu des obligations vis-à-vis du personnel embarqué et que si vous arrivez à prouver la faute de l'armateur, celui-ci pourra être rendu responsable. Cela devra être déterminé par un tribunal et dans la langue de la juridiction du pavillon. Pas toujours facile ! Les obligations de l'armateur sont de-facto terminées lorsqu'il vous a débarqué en respectant les clauses du contrat. La couverture d'assurance de la responsabilité des armateurs off-shore passe en général par les P&I. Méfiance. Qui dit responsabilité veut le plus souvent (lorsque l'impact est important) dire faute de l'armateur qui doit être établie devant un tribunal du pavillon, c'est à dire loin et en général dans une autre langue que le français. Peu de chance qu'une plainte aboutisse, par contre les débours en avocat et frais de justice sont toujours importants. Ne pas oublier que la personne qui réclame est en général au minimum affaiblie.

En conclusion, souscrivez une couverture qui ne fasse pas la différence entre accident vie privée et accident vie professionnelle et vérifiez que l'environnement dans lequel vous pratiquez votre métier ne fasse pas l'objet d'une exclusion. Ne comptez pas sur les couvertures souscrites par l'armateur.

A noter que la MLC 2006 qui rentrera en vigueur le 20 Août 2013, stipule clairement que tous les marins devront avoir un contrat d'engagement maritime. Ce contrat devra obligatoirement inclure les prestations en matière de protection de la santé et de la sécurité sociale, et le droit du marin à un rapatriement.

## **4. Le rapatriement**

Vous devez prévoir une couverture rapatriement qui vous ramène vers votre domicile si médicalement possible et justifié. Ce rapatriement peut s'avérer bien différent du voyage normal parfois prévu par votre employeur. Un rapatriement sanitaire d'Afrique vers l'Europe peut facilement coûter plus de 10.000 €.

Méfiez-vous des couvertures rapatriement destinées au voyage occasionnel d'un touriste. Elle ne convienne pas pour quelqu'un qui travaille et qui est hors de son domicile plus de 90 jours par année.

## **5. L'incapacité temporaire**

Si vous êtes en incapacité temporaire de travailler, quelque puisse en être la raison, vous n'obtiendrez des indemnités journalières que dans de très rare cas. Vous pouvez souscrire sur le marché une couverture commerciale d'incapacité temporaire. L'indemnisation débutera après une période d'attente de quelques jours ou de quelque mois. La prime diminue fortement lorsque cette période d'attente s'allonge. La couverture incapacité temporaire doit idéalement se poursuivre jusqu'à la guérison ou la mise en invalidité permanente, c'est pourquoi il est recommandé de souscrire à ces deux garanties auprès du même fournisseur.

## **6. L'invalidité permanente**

Lorsqu'au terme d'une incapacité temporaire, rien ne permet d'entrevoir une amélioration de l'état du travailleur, l'on procède à la détermination contradictoire du taux d'invalidité permanente.

Le travailleur ne percevra plus d'indemnités journalières, le relais étant pris par la couverture invalidité permanente. Le travailleur percevra dès lors un capital ou une rente selon ce qui a été prévu dans la couverture souscrite. Le capital ou la rente seront fonction de l'invalidité déterminée.

Si le capital est important, il peut être placé auprès de la Caisse des Dépôts et Consignations ou de tout autre institution financière et converti en rente. La rente sera perçue jusque l'âge de la retraite.

## **7. Le décès**

Une couverture décès, le plus souvent limitée aux conséquences d'un accident, peut être souscrite en complément des couvertures incapacité temporaire et invalidité permanente. Le capital souscrit sera versé aux personnes nommément désignées dans le contrat d'assurance ou sera versé à la succession du travailleur pour être réparti entre ses héritiers légaux. Il sera difficile voire impossible d'utiliser cette couverture dans le cadre d'un emprunt immobilier.

## **8. Le chômage**

Il y a possibilité d'adhérer à la section réservée aux expatriés du GARP (Groupement des Assedic de Région Parisienne), ce qui permet de constituer ou de compléter des droits au chômage. Les formalités d'adhésions sont complexes et la prime d'environ 10% du salaire qui sera pris comme référence au moment de l'introduction de la demande d'indemnités. Dans notre expérience, il y a très peu de demande pour cette couverture.

## **9. La retraite**

La retraite par répartition est organisée par l'Etat qui, selon des règles préétablies, réparti entre les bénéficiaires d'une pension légale les cotisations perçues sur les revenus des personnes actives. Vu l'évolution démographique, l'Etat modifie les règles pour pouvoir faire face à ses engagements. Cette forme de retraite n'est pas accessible aux personnes qui travaillent à l'international.

La retraite par capitalisation peut être assimilée à une épargne. Elle peut donc être organisée auprès de toutes les institutions financières. Elle a comme avantage principal qu'elle survit au travailleur sans devoir faire appel à des règles de reconversion bien limitatives. Il convient d'être attentif à la stabilité à long terme de l'institution financière retenue et de déterminer avec précision le niveau de risque acceptable dans la gestion de l'épargne. Un niveau de risque élevé génère des intérêts élevés mais en augmentant la probabilité de subir une moins-value du capital épargné.

Il est bien entendu possible de répartir son épargne dans des portefeuilles multiples souscrits auprès de différentes institutions. Sachez que la gestion d'une telle épargne demande du temps et de l'attention.

Une option intéressante que nous recommandons fortement est la retraite organisée par la CFE.

## 10. Le contrat

Il est important de se renseigner quant aux exclusions dont la charge de la preuve est avec l'assureur et aux conditions pour lesquelles la charge de la preuve est avec l'assuré. A titre d'exemple, la tentative de suicide est très souvent exclue, mais il n'est que rarement fait usage de cette exclusion car elle est difficile à prouver. Par contre si l'on conditionne votre couverture au fait que vous n'exerciez pas de métier dangereux, ce sera à vous de prouver votre activité professionnelle.

Il est toujours fait exclusions des conséquences de fait intervenu avant la date d'entrée en vigueur du contrat. Exemple une naissance après 4 mois de contrat ne sera pas prise en charge. Vous ne pouvez pas souscrire en février une assurance automobile qui couvre l'accident que vous avez eu en janvier.

Beaucoup d'assureurs vous demandent de remplir un questionnaire médical plus ou moins long avant de vous accepter dans leurs programmes. Sachez que si vous omettez une information qui vienne par la suite à la connaissance de l'assureur, celui-ci sera en droit de résilier le contrat sans vous rembourser les primes perçues.

Dans tout nouveau contrat, il doit être fait application d'un délai de carence. Durant ce délai, seul sont couverts les accidents et les maladies inopinées ayant pris naissance après la date de conclusion du contrat. Le délai imposé varie de 3 à 6 mois.

Rentrer les documents donnant naissance à une réclamation faite à l'assureur doit se faire dans les délais prescrits (d'ordinaire 3 mois). Certains contrats prévoient que ces documents soient accompagnés d'une traduction par un traducteur juré s'ils n'ont pas été établis en français, c'est le cas de l'ENIM. LA CFE quant à elle ne le demande pas.

Certains soins comme par exemple les actes médicaux en série demandent une entente préalable de l'assureur.

Sachez également que tout contrat n'entre en vigueur qu'une fois la prime payée. C'est très important pour les prolongations éventuelles de couverture.

oooooooooooooooooooo

### Eléments complémentaires

- Les Eléments et règles que vous devez connaître pour que vos temps de navigation sous pavillon français ou étranger soient validés pour obtenir vos Brevets, se trouvent dans les arrêtés concernant la Formation Maritime téléchargeables sur le site du ministère :

<http://www.developpement-durable.gouv.fr/-Mer-et-littoral,2045-.html>

- Attention aux arnaques sur certains sites internet vous réclamant de l'argent pour embarquer sous divers prétextes (visa ou autres)

- La navigation accomplie sous pavillon étranger doit être consignée de manière appropriée, ne pas oublier de faire remplir, signer et tamponner par le Capitaine du Navire et si possible par le consulat de l'Etat du Pavillon du navire, une fiche officielle comme ci-dessous, prouvant vos états de navigation pour les Affaires Maritimes Françaises, auprès desquelles vous devrez les faire valider en vue de l'obtention de votre Brevet STCW :

**Date et lieu d'embarquement :**

Date and Place Signing on :

**Date et lieu de débarquement :**

Date and place Signing off :

**Durée totale du service en mer effectif (ans, mois, jours) :**

Total duration of effective service at sea (yy, mm, dd) :

**Fonction exercée à bord :**

Occupation or Rank on board:

**Nom du navire:**

Ship name :

**Pavillon :**

Flag :

**Nom du capitaine :**

Captain name :

**Armateur :**

Owner :

**Type de navire :**

Type of ship :

**Jauge brute :**

Gross tonnage :

**Puissance propulsive :**

Propulsive power :

**Numéro d'immatriculation OMI :**

IMO Registration Number :

***Pour tout renseignement complémentaire ou précision vous pouvez contacter :***  
L'Association des Capitaines et Officiers de la Marine Marchande : [acomm.marine@hotmail.fr](mailto:acomm.marine@hotmail.fr)  
Ou Helena Consultant Ltd : [helena@helena-online.com](mailto:helena@helena-online.com)