HAL
open science

Affiliation des marins résidant en France et embarqués sur un navire battant pavillon étranger, Le Droit maritime français 2018, p.1031

Alexis Bugada

To cite this version:

Alexis Bugada. Affiliation des marins résidant en France et embarqués sur un navire battant pavillon étranger, Le Droit maritime français 2018, p.1031. Le Droit Maritime Français, 2018. hal-01961323

HAL Id: hal-01961323

https://amu.hal.science/hal-01961323v1

Submitted on 19 Dec 2018

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Affiliation des marins résidant en France et embarqués sur un navire battant pavillon étranger

Alexis BUGADA
Professeur à l'université d'Aix-Marseille
Directeur du Centre de droit social EA 901

CONSEIL D'ETAT - 5 OCTOBRE 2018
N° 410454

GENS DE MER

Marins résidant en France et embarqués sur un navire battant pavillon étranger. Régime d'assurance vieillesse et de prévoyance. Régime de l'ENIM. Article L. 5551-1° et 2° du code des transports. Décret n° 2017-307 du 9 mars 2017. Défaut de base légale (non). Atteinte au principe d'égalité (non). Conformité au regard de la Convention maritime du travail (oui).

Les conditions d'affiliation au régime de prévoyance des marins sont régies par des dispositions réglementaires, ainsi que le prévoit l'article L. 711-1 du code de sécurité sociale, de sorte que le décret du 9 mars 2017 qui prévoit l'affiliation des gens de mer résidant en France de manière stable et régulière et embarqués sur un navire battant pavillon d'un Etat étranger auprès de l'ENIM, est pris également pour l'application des dispositions du 2° de l'article L. 5551-1 du code des transports relatif au régime d'assurance vieillesse des marins.

Le décret du 9 mars 2017 relatif à l'affiliation des gens de mer marins aux régimes gérés par l'ENIM dès lors qu'ils résident en France et sont embarqués sur un navire battant pavillon d'un Etat étranger n'opère pas de discrimination en considération de la nationalité du navire et respecte la convention du travail maritime du 7 février 2006.

Sté VAUBAN 21 et a.

ARRET (EXTRAITS)

« Le Conseil,

Vu la procédure suivante :

Par une requête sommaire, un mémoire complémentaire et deux nouveaux mémoires, enregistrés les 11 mai, 20 juin et 27 décembre 2017 et le 5 septembre 2018 au secrétariat du contentieux du Conseil d'Etat, la société Vauban 21, l'association Comité européen pour le yachting professionnel (ECPY), l'association Mediterranean YachtBrokers (MYBA), la société Crew Employment Services PCC Limited, la société Crew Employement Services Kanaloa, la société Crew Employement Services Germania Nova, la société Crew Employment Services Kathleen Anne et la société Composite Works demandent au Conseil d'Etat :

02_NAVIRE_DOC_DMF808.indd 1031 03/12/2018 16:25:24

1°) d'annuler pour excès de pouvoir le décret n° 2017-307 du 9 mars 2017 relatif à l'affiliation des gens de mer marins, résidant en France et embarqués sur un navire battant pavillon d'un Etat étranger, mentionnés à l'article L. 5551-1 du code des transports, aux régimes gérés par l'Etablissement national des invalides de la marine ;

2°) de mettre à la charge de l'Etat la somme de 4 000 euros au titre de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

Vu les autres pièces du dossier ;

Vu : la Constitution, notamment son Préambule ; la convention européenne de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales et son premier protocole additionnel ; la convention du travail maritime du 7 février 2006 ; le code de la sécurité sociale ; le code des transports ; le décret du 17 juin 1938 relatif à la réorganisation et à l'unification du régime d'assurance des marins ; le décret n° 53-953 du 30 septembre 1953 ; le décret n° 2010-1009 du 30 août 2010 ; le code de justice administrative ; (…)

Considérant ce qui suit :

1. Aux termes de l'article L. 5551-1 du code des transports, dans sa rédaction applicable à la date du décret attaqué *: « Sont affiliés au régime d'assurance vieillesse des marins, lorsqu'ils exercent une activité directement liée à l'exploitation du navire, au sens de l'article L. 5511-1 : / 1° Les gens de mer embarqués sur un navire battant pavillon français et exerçant leur activité dans les secteurs du commerce, de la pêche et des cultures marines et de la plaisance professionnelle ; / 2° Dans le respect de la convention du travail maritime, adoptée à Genève le 7 février 2006, les gens de mer embarqués sur un navire battant pavillon d'un Etat étranger autre qu'un navire mentionné aux 1° à 3° de l'article L. 5561-1 et qui résident en France de manière stable et régulière, sous réserve qu'ils ne soient pas soumis à la législation de sécurité sociale d'un Etat étranger en application des règlements de l'Union européenne ou d'accords internationaux de sécurité sociale. / Les conditions d'application du présent article sont précisées par décret en Conseil d'Etat «.* Sont mentionnés aux 1° à 3° de l'article L. 5561-1 de ce code certains navires ayant accès au cabotage maritime national et les navires utilisés pour fournir une prestation de service réalisée, à titre principal, dans les eaux territoriales ou intérieures françaises.

Aux termes de l'article L. 5551-2 du même code : *« Les conditions d'affiliation au régime de prévoyance des marins sont régies par des dispositions réglementaires, ainsi qu'il est dit à l'article L. 711-1 du code de la sécurité sociale «.* L'article 2 du décret du 30 août 2010 portant organisation administrative et financière de l'Etablissement national des invalides de la marine dispose que : *« L'Etablissement national des invalides de la marine a pour mission de gérer le régime spécial de sécurité sociale des marins et des gens de mer du commerce, de la pêche, des cultures marines et de la plaisance, en ce qui concerne les risques vieillesse, décès, accident du travail et maladies professionnelles, maladie, maternité et invalidité. / L'établissement comprend la caisse de retraite des marins, la caisse générale de prévoyance et la caisse des gens de mer (...) «.* L'article 1er du décret du 17 juin 1938 relatif à la réorganisation et à l'unification du régime d'assurance des marins prévoit que : *« Il est institué une caisse générale de prévoyance des marins français contre les risques d'accident, de maladie et d'invalidité. / Cette caisse constitue l'un des services de l'établissement national des invalides de la marine et fonctionne dans le cadre dudit établissement (...) «* et l'article 2 du même décret

02_NAVIRE_DOC_DMF808.indd 1032 03/12/2018 16:25:24

que : *« Sont obligatoirement affiliés à la caisse générale de prévoyance, à l'exclusion de ceux qui sont investis d'un mandat parlementaire, les marins français ou étrangers dont les services donnent lieu à cotisations à la caisse de retraites des marins. (...) «.*

Sur la base légale du décret attaqué :

2. Le décret du 9 mars 2017 dont les requérantes demandent l'annulation pour excès de pouvoir est pris notamment pour l'application des dispositions du 2° de l'article L. 5551-1 du code des transports, cité ci-dessus, imposant dans certaines conditions l'affiliation des gens de mer résidant en France de manière stable et régulière et embarqués sur un navire battant pavillon d'un Etat étranger au régime d'assurance vieillesse des marins. Toutefois, il résulte des dispositions, également citées, de l'article L. 5551-2 du code des transports que les conditions d'affiliation au régime de prévoyance des marins sont pour leur part régies par des dispositions réglementaires, ainsi que le prévoit l'article L. 711-1 du code de sécurité sociale. Dès lors, les requérantes ne sont pas fondées à soutenir que le décret attaqué serait entaché d'incompétence et aurait illégalement étendu l'obligation d'affiliation instituée par l'article L. 5551-1 du code des transports en prévoyant l'affiliation des salariés mentionnés au 2° de cet article auprès de l'Etablissement national des invalides de la marine et, ce faisant, non seulement à la caisse de retraite des marins mais également à la caisse générale de prévoyance.

Sur le respect du principe d'égalité :

3. En premier lieu, il résulte des dispositions mêmes de l'article L. 5551-1 du code des transports que l'obligation d'affiliation au régime d'assurance vieillesse des marins, lorsqu'ils exercent une activité directement liée à l'exploitation du navire, au sens de l'article L. 5511-1 du même code, pèse tant sur les gens de mer embarqués sur un navire battant pavillon français mentionnés au 1° de l'article L. 5551-1 que sur ceux embarqués sur un navire battant pavillon d'un Etat étranger, dès lors qu'ils résident en France de manière stable et régulière, mentionnés au 2° du même article. Ainsi qu'il a été dit au point 2, il résulte des dispositions combinées de l'article L. 711-1 du code de sécurité sociale, de l'article L. 5551-2 du code des transports et de l'article 2 du décret du 17 juin 1938 que cette obligation emporte celle de s'affilier à la caisse générale de prévoyance gérée par l'Etablissement national des invalides de la marine. Par suite, contrairement à ce que soutiennent les requérantes, le décret attaqué n'a pas pour effet d'imposer une telle obligation aux seuls employeurs de marins embarqués sur un navire battant pavillon étranger et n'opère pas de discrimination en considération de la nationalité du navire.

4. En deuxième lieu, d'une part, ainsi qu'il a été rappelé précédemment, les 1° et 2° de l'article L. 5551-1 du code des transports prévoient le régime des gens de mer, mentionnés à ces alinéas, embarqués sur navire battant pavillon respectivement français et étranger. D'autre part, le I de l'article 13 inséré, par l'article 2 du décret attaqué, dans le décret du 30 septembre 1953 concernant l'organisation administrative et financière de l'établissement national des invalides de la marine prévoit que : *« Le décompte des contributions patronales et cotisations salariales dues pour les gens de mer, mentionnés au 2° de l'article L. 5551-1 du code des transports et définis aux articles R. 5511-1 et R. 5511-2 de ce code, est établi selon les mêmes critères et les*

02_NAVIRE_DOC_DMF808.indd 1033 03/12/2018 16:25:24

mêmes taux que ceux applicables aux gens de mer marins mentionnés au 1° du même article, dans les conditions prévues : / - au titre V du livre V de la cinquième partie du code des transports, à l'exception des dispositions de la section 3 du chapitre III de ce titre ; / - au décret du 17 juin 1938 susvisé, à l'exception de l'article 6 ; / - et au code des pensions de retraite des marins français du commerce, de pêche ou de plaisance, à l'exception de son article L. 43. (...) «. Par suite, c'est également à tort que les requérantes soutiennent que le décret prévoirait des taux de contributions patronales et salariales différents selon que le pavillon du navire est français ou étranger et, pour ces derniers, selon l'utilisation du navire, et qu'il opérerait ainsi une discrimination en considération de la nationalité du navire.

5. En dernier lieu, le III de l'article 13 inséré dans le décret du 30 septembre 1953 par l'article 2 du décret attaqué prévoit que : *« L'employeur, s'il est une personne morale dont l'entreprise ne comporte pas d'établissement en France ou, s'il est une personne physique qui n'est pas considérée comme domiciliée en France pour l'établissement de l'impôt sur le revenu, (...) fournit un engagement de caution délivré par un établissement bancaire de régler les cotisations et contributions dues à l'Etablissement national des invalides de la marine à raison de l'emploi de gens de mer marins résultant de l'activité du demandeur. A défaut d'un tel engagement de caution, l'employeur procède au versement d'un dépôt de garantie à l'agent comptable de l'Etablissement national des invalides de la marine. (...)* «. Cette obligation est destinée à faciliter le recouvrement d'éventuels impayés des cotisations et contributions dues à l'Etablissement national des invalides de la marine, plus difficile lorsque les débiteurs de tels impayés sont sans établissement ou domiciliation en France que dans le cas contraire. Par suite, le critère, rationnel et objectif, posé par le décret attaqué pour exiger une telle garantie est en rapport direct avec l'obligation d'affiliation prévue par l'article L. 5551-1 précité du code des transports. Dès lors, les requérantes ne sont pas fondées à soutenir que cette exigence serait contraire au principe d'égalité devant les charges publiques, garanti par la Constitution, ni qu'elle constituerait une discrimination au regard du droit au respect de leurs biens, prohibée par l'article 14 de la convention européenne de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales, combiné avec l'article 1er du premier protocole additionnel à cette convention.

Sur le respect de la convention du travail maritime du 7 février 2006 :

6. En premier lieu, la règle 4.2 et la norme A4.2.1 de la convention du travail maritime du 7 février 2006, qui fixent aux Etats parties diverses obligations, en vue d'assurer la protection des gens de mer contre les conséquences financières d'une maladie, d'un accident ou d'un décès survenant en relation avec leur emploi, ne régissent, selon leurs termes mêmes, que les gens de mer travaillant à bord des navires battant pavillon de l'Etat partie et sont ainsi sans portée à l'égard du décret attaqué, dont les dispositions s'appliquent aux gens de mer marins embarqués sur des navires ne battant pas pavillon français.

7. En second lieu, la norme A4.5 de la même convention internationale définit, en son paragraphe 1, les branches à prendre en considération pour atteindre progressivement la protection complète de sécurité sociale prévue à la règle 4.5, laquelle a pour objet d'assurer l'adoption de mesures visant à faire bénéficier les gens de mer de la sécurité sociale.

02_NAVIRE_DOC_DMF808.indd 1034 03/12/2018 16:25:24

Le paragraphe 3 de la norme A4.5 stipule que : *« Tout Membre prend des mesures, en fonction de sa situation nationale, pour assurer la protection de sécurité sociale complémentaire prévue au paragraphe 1 de la présente norme à tous les gens de mer résidant habituellement sur son territoire. Cette responsabilité peut être mise en oeuvre, par exemple, au moyen d'accords bilatéraux ou multilatéraux en la matière ou de systèmes fondés sur des cotisations. La protection ainsi garantie ne doit pas être moins favorable que celle dont jouissent les personnes travaillant à terre qui résident sur le territoire du Membre en question «.* Ces stipulations, qui ne sont pas d'effet direct, ne peuvent être utilement invoquées à l'appui de la demande d'annulation du décret attaqué.

8. Enfin, le paragraphe 1 de l'article VI de la convention stipule que : *« Les règles et les dispositions de la partie A du code ont force obligatoire. Les dispositions de la partie B du code n'ont pas force obligatoire «.* Les parties à cette convention ayant ainsi entendu que les stipulations en B ne revêtent pas de portée obligatoire, les requérantes ne sauraient davantage utilement soutenir que le décret attaqué méconnaîtrait le paragraphe 3 du principe directeur B4.5 de la même convention, qui invite les Etats parties à coopérer, lorsque les gens de mer relèvent de plus d'une législation nationale en matière de sécurité sociale, en vue de déterminer par accord mutuel, en tenant compte notamment de la préférence des gens de mer intéressés, celle des législations qui s'appliquera.

9. Il résulte de tout ce qui précède que les requérantes ne sont pas fondées à demander l'annulation du décret qu'elles attaquent, sans qu'il soit besoin de statuer sur les fins de non-recevoir opposées en défense.

10. Les dispositions de l'article L. 761-1 du code de justice administrative font obstacle à ce que la somme que les requérantes demandent sur leur fondement soit mise à la charge de l'Etat, qui n'est pas la partie perdante dans la présente instance.

DECIDE :

Article 1er : La requête de la société Vauban 21 et autres est rejetée.

Article 2 : La présente décision sera notifiée, pour l'ensemble des requérantes, à la société Vauban 21, première dénommée, au Premier ministre et au ministre d'Etat, ministre de la transition écologique et solidaire ; … ».

OBSERVATIONS

Le Conseil d'Etat rejette la requête tendant à l'annulation pour excès de pouvoir du décret n° 2017-307 du 9 mars 2017. Ce décret est relatif à l'affiliation des gens de mer marins aux régimes gérés par l'ENIM dès lors qu'ils résident en France et sont embarqués sur un navire battant pavillon d'un Etat étranger(1). La règle est la suivante : *« à défaut d'être soumis à une législation de sécurité sociale d'un Etat étranger déterminée en application des règlements de l'Union européenne ou d'accords internationaux de sécurité sociale, les gens de mer marins, mentionnés au 2° de l'article L. 5551-1 du code des transports et définis aux articles R. 5511-1 et R. 5511-2 de ce code sont affiliés par leurs employeurs auprès de l'Etablissement national des invalides de la marine ».* Son domaine exclu expressément le cas particulier du cabotage maritime ou de la navigation en vue

(1) P. Chaumette, La protection sociale et résidence du Marin, Décret n°2017-307 du 9 mars 2017, www.obs-droits-marins.fr, 14 mars 2017.

02_NAVIRE_DOC_DMF808.indd 1035 03/12/2018 16:25:24

de réaliser une prestation de service dans les eaux territoriales ou intérieures relevant de domaine des « conditions sociales du pays d'accueil »[2]. Cette réserve étant faite, ce dispositif demeure important car il désigne, par principe, l'ENIM pour éviter que la couverture sociale (si elle existe) ne résulte de « choix individuels », sans référence à un texte supranational de coordination. C'est une façon de combattre le dumping social tout en garantissant un niveau de protection par référence aux marins français. Cela permet aussi d'élargir l'assiette sociologique des personnes couvertes par l'organisme de recouvrement, d'une part, et prestataire, d'autre part.

Outre le principe, le texte énonce des modalités pratiques de mise en œuvre. Ainsi, il fixe le taux des contributions par référence aux gens de mer battant pavillon français (secteurs du commerce, de la pêche, de la culture marine et de la plaisance professionnelle), organise la déclaration mensuelle informatisée ou la déclaration nominative trimestrielle et précise les intérêts moratoires en cas de retard. L'employeur concerné doit de surcroît fournir un engagement de caution bancaire pour garantir le paiement des cotisations ou, à défaut, verser un dépôt de garantie auprès de l'ENIM. Afin de renforcer son effectivité, le dispositif permet au travailleur concerné de suppléer le manquement patronal d'affiliation en s'adressant directement à l'ENIM. Bien mieux, l'organisme désigné peut effectuer d'office l'affiliation. Les enjeux économiques et sociaux sont donc importants. Ils ne concernent pas uniquement l'assurance vieillesse visée par l'article L. 5551-1 mais également, par extension, le régime de prévoyance. Voilà pourquoi plusieurs associations professionnelles et entreprise de travail maritime, représentant les intérêts de pavillons étrangers, entendaient contester ledit décret.

Le texte était attaqué sur plusieurs fronts, pour défaut de base légale, atteinte au principe d'égalité et violation de la convention maritime de travail du 2006 (CMT OIT). La Haute juridiction administrative va rejeter chacun de ces griefs.

S'agissant de l'atteinte au principe d'égalité, le Conseil d'Etat relève l'identité de traitement que le pavillonnage soit français ou étranger. Son analyse combine les textes applicables. Il s'agit des articles L. 5551-2 du code des transports[3], L. 711-1 du code de la sécurité sociale[4] et l'article 2 du décret du 17 juin 1938 relatif à la réorganisation et à l'unification du régime d'assurance des marins[5]. Il s'en déduit que l'affiliation obligatoire opère indistinctement sans différence de traitement.

(2) C. transp. art. L. 5561-1 et s. – On sait que le régime des « conditions sociales du pays d'accueil » impose, le temps du cabotage ou de la prestation, le respect de dispositions socles du droit du travail. Du reste, au regard de la protection sociale, les gens de mer concernés bénéficient de la couverture de l'un des Etats membres de l'UE ou d'un Etat partie à l'EEE. Le régime de protection sociale comprend nécessairement le risque santé (maladie, invalidité, accident du travail et maladie professionnelle), le risque maladie-famille, le risque emploi-chômage et le risque vieillesse.

(3) Selon ce texte, les conditions d'affiliation au régime de prévoyance des marins sont régies par des dispositions réglementaires, ainsi qu'il l'est dit à l'article L 711-1 du code de la sécurité sociale

(4) Selon ce texte (al. 1) : Parmi celles jouissant d'un régime spécial le 6 octobre 1945, demeurent provisoirement soumises à une organisation spéciale de sécurité sociale, les branches d'activité ou entreprises énumérées par un décret en Conseil d'Etat.

(5) Selon ce texte : Sont obligatoirement affiliés à la caisse générale de prévoyance (…) les marins français ou étrangers dont les services donnent lieu à cotisation à la caisse de retraite des marins.

02_NAVIRE_DOC_DMF808.indd 1036 03/12/2018 16:25:24

S'agissant du défaut de base légale, l'argument consistait à soutenir que l'article L. 5551-1 n'évoquait pas la question du régime de prévoyance. C'était occulter le texte suivant (L. 5551-2) d'une part, et le domaine réglementaire du régime spécial d'autre part (héritage historique non remis en cause depuis 1946), qui justifient ces renvois. De plus, le Conseil d'Etat insiste sur le fait que la nécessité d'un dépôt de garantie bancaire, ou de l'engagement de caution, constitue une exigence en rapport direct avec l'obligation d'affiliation. Elle ne constitue donc pas une rupture devant les charges publiques.

Enfin, *s'agissant de la conformité au regard de la convention maritime du travail* ratifiée par la France, l'analyse retenue mérite attention car c'est l'une des premières décisions statuant sur ses effets normatifs. Il est vrai aussi que l'article L. 5551-1 y fait expressément référence dans l'hypothèse visée. Le texte du code des transports conditionne clairement l'obligation d'affiliation au respect de ladite convention. Le Conseil d'Etat est donc conduit à examiner la portée de trois de ses règles ou normes :

– D'abord la règle 4.2 et la norme A4.2.1 (« Responsabilité des armateurs ») : ces textes de la CMT imposent aux Etats d'assurer la protection des gens de mer contre les conséquences financières des risques maladie, accident, décès en relation avec leur emploi. La Haute juridiction considère que ces textes sont sans portée au regard du décret attaqué car ils ne concernent que le gens de mer battant pavillon de l'Etat partie[(6)]. Autrement dit, le décret peut avoir pour objet des navires ne battant pas pavillon français. C'est donc considérer que ces normes n'ont pas vocation à restreindre le pouvoir des Etats parties ni à garantir un éventuel conflit d'affiliations. Il est possible pour un Etat d'adopter un dispositif de protection sociale concernant des pavillons étrangers, spécialement en présence d'un rattachement avec l'ordre juridique national (résidence stable et régulière du travailleur).

– Ensuite, la norme A4.5, §1 et § 3 (« Sécurité sociale ») : le Conseil d'Etat ne considère pas cette norme comme ayant un effet direct car elle encourage la coopération entre Etats pour atteindre progressivement les objectifs de protection de la CMT, par la conclusion d'accords bilatéraux ou multilatéraux ou encore, en recourant à « des systèmes fondés sur des cotisations ». La solution retenue aurait mérité plus d'explications, d'autant que la norme disputée au § 3 n'évoque la prise de mesures par l'Etat membre, qu'en matière de protection « complémentaire », pour les gens de mer résidant habituellement sur son territoire. Les requérant y voyaient sans doute un effet limitant du pouvoir réglementaire français soucieux d'étendre le régime obligatoire. On en déduira qu'il convient de rechercher dans les termes évasifs de la norme invoquée, et dans ses marges d'appréciation, l'absence d'effet direct. Mais l'on comprend bien, au regard de la solution retenue, que tous les éléments de la MLC n'ont pas vocation à créer des effets de droit immédiat conditionnant la conformité des normes internes.

– Enfin, à ce titre, de façon très pédagogique, la Haute juridiction considère que le principe directeur B4.5 (sécurité sociale) invite seulement les Etats à coopérer, en cas de conflit d'affiliations[(7)]. Selon la méthode retenue par l'OIT elle-même, il

(6) Le texte impose ses exigences en matière de protection sociale, à « tout membre » afin que soient appliquée les dispositions législatives utiles « à bord des navires qui battent son pavillon ».

(7) Spéc. § 3 : « Lorsque les gens de mer relèvent de plus d'une législation nationale en matière de sécurité sociale, les Membres concernés devraient coopérer en vue de déterminer par accord mutuel celle

02_NAVIRE_DOC_DMF808.indd 1037 03/12/2018 16:25:24

est rappelé que seules les dispositions de la partie A sont obligatoires, et non celles de la partie B. Le Conseil d'Etat se réfère scrupuleusement aux indications du chapitre introductif de la convention. Son article VI stipule que *« les règles et les dispositions de la partie A du code ont force obligatoire. Les dispositions de la partie B du code n'ont pas force obligatoire ».* Dans ce dernier cas, les Etats Membres (ayant ratifié la convention) s'engagent conformément au droit international, à réaliser loyalement les objectifs fixés. Faut-il y voir une incohérence au regard du point précédemment traité concernant la norme A4.5 (cf. *supra*) pour laquelle, il a été considéré, qu'elle n'avait pas d'effet direct ? Sans remettre en cause son caractère obligatoire pour l'Etat Membre, qui peut être amené à répondre de ses manquements à ses obligations devant l'OIT, on peut en déduire que le Conseil d'Etat nuance le caractère obligatoire des parties A selon qu'elles sont plus ou moins précises, imposent clairement des obligations voire fixent des objectifs à atteindre dans les ordres internes. La CMT est une œuvre monumentale qui nécessite, en effet, dans le respect de son esprit et de sa lettre, une approche nuancée selon les dispositifs mis en œuvre(8). L'apport du Conseil d'Etat est, sur ces points, remarquable.

Reste que, finalement, le décret est pleinement confirmé au risque, on l'aura compris, d'un conflit d'affiliations emportant celui de double cotisation. D'aucuns pourront voir dans ce dispositif une mesure protectionniste de restriction au marché national des employeurs maritimes étrangers par le biais d'une exigence de protection sociale lourde. On rappellera cependant, que les gens de mers concernés(9) sont ceux qui résident sur le territoire français de manière stable et durable(10). Du reste, récemment, la loi n° 2017-1836 du 30 décembre 2017 (art. 26) à modifié les conditions du 2° de l'article L. 5551-1. Parmi celles-ci figure, désormais, celle pour les travailleurs concernés de ne pas être couverts par une protection sociale au moins équivalente à celle prévue à l'article L 111-1 du code de la sécurité sociale français. C'est donc à une analyse comparative et globale de tous les risques du régime obligatoire qu'il faudra se livrer pour savoir si, dans ce cas, la couverture est conforme à la règle d'équivalence. Autant le dire, peu de protections étrangères échappant aux règlements européens ou aux accords internationaux de sécurité sociale conclus avec la France soutiendront la comparaison. Mais c'est une façon d'affronter le dumping social, et les exigences d'une protection sociale décente, tout en apportant une solution au conflit d'affiliations.

---

des législations qui s'appliquera, en tenant compte de facteur comme le type et le niveau de protection plus favorable aux gens de mer intéressés, ainsi que la préférence de ceux-ci ».

(8) Sur ces questions, v. not. : La mise en œuvre de la convention du travail maritime de l'OIT : espoirs et défis, Revue Comptrasec n° 2013-2, avant propos A. Charbonneau et spéc., P. Chaumette, La ratification et la transposition française de la convention du travail maritime (CTM 2016), p. 30. Adde, Dr. soc. 2013 n° 11, p. 915.

(9) Ici les gens de mers marins (selon le décret du 9 mars 2017), ou dit autrement, les gens de mer embarqués exerçant une activité directement liée à l'exploitation du navire (C. transp. art. L. 5551-1). Les gens de mer non marins de relèvent pas de ces dispositions.

(10) Sur cette notion v. Instruction ENIM du 2 mai 2018 et le commentaire de P. Chaumette : Quelle protection sociale pour les marins résidant en France, embarqués sous pavillon étanger, Saison 2 et suite, www.obs.marins.fr, 14 mai 2018.

02_NAVIRE_DOC_DMF808.indd 1038 03/12/2018 16:25:24