

PRESENTATION

Objet	La prise en charge armement (PECA)			
Finalité	Description du contexte, du contenu de la prise en charge et des cas d'exonérations			
Mots-Clés	Accident, maladie, soins, salaires, armateur, prise en charge, exonération			
Textes de référence	Code des transports, notamment ses articles L.5542-21, L.5542-26, D.5232-3 Code la sécurité sociale, notamment son article L.433-1 Décret du 17 juin 1938 relatif à la réorganisation et à l'unification du régime d'assurance des marins, notamment ses articles 3, 3-1, 10, 23 Arrêté du 11 août 2020 relatif aux genres de navigation			
Domaine / Branche	Affaires Juridiques			
Macro-processus				
Processus	Etudes Juridiques			
Sous-Processus	2021-2023			
Dernière modification	Date	19/04/2022	Version	Finale
	Nature de la mise à jour	<input checked="" type="checkbox"/> Création <input type="checkbox"/> modification		
	Rédacteur(s)	Marina LE GAL	Signé	19/04/2022
	Approbateur(s)	Véronique HERAULT	Signé	25/01/2023
	Valideur(s)	Laurent GALLET	Signé	
		Ronan LE SAOUT	Signé	03/01/2022
		Josselin NEYROLLES	Signé	
		Christine FREMONT	Signé	20/12/2022
Christian CANDALH	Signé	16/11/2022		
Documents liés				
Date entrée en vigueur	immédiate			
Dernière revue processus				
Textes abrogés	<i>Instruction n°10 du 01 septembre 2011 relative à l'exonération de la prise en charge des soins et salaires par l'armateur à la suite d'un accident du travail maritime ou d'une maladie en cours de navigation</i>			
Diffusion	Tous publics	Tous services	Restreint	
Chemin d'accès				
Date enregistrement				

* Porter la mention **Signé** lorsque le document a été approuvé par l'ensemble des acteurs. Elle atteste de sa version finale en vue de son intégration dans la base documentaire

SUIVI DES MODIFICATIONS


date	Version	Nature et description de la mise à jour (ajout, modification, suppression) instruction	Date d'effet
30/11/2021	Vo	Création	Immédiate

SOMMAIRE

PRÉAMBULE

I-	PRINCIPE DE LA PRISE EN CHARGE PAR L'ARMEMENT (employeur)	4
1.1	L'objet de la prise en charge par l'armement	4
1.1.1	le cadre de la prise en charge	
1.1.1.1	La maladie survenue en cours de navigation	
1.1.1.2	L'accident du travail maritime	
1.1.1.3	La maladie d'origine professionnelle	5
1.1.2	Nature des obligations de l'employeur	6
1.1.2.1	Le maintien du salaire	
1.1.2.2	La prise en charge des soins	
1.1.2.3	Les frais funéraires	
1.1.2.4	Les frais de rapatriement	7
1.2	Le point de départ de la prise en charge des soins et salaires par l'armement (employeur)	7
1.2.1	En cas de débarquement en France	
1.2.2	En cas de débarquement à l'étranger avec rapatriement	8
1.2.3	En cas d'accident survenu à terre	
1.3	La durée de la prise en charge des soins et des salaires par l'armement (employeur)	9
1.3.1	En cas de débarquement en France	
1.3.2	En cas de débarquement à l'étranger	
1.3.3	incidence de la fin du contrat de travail au cours du 1 ^{er} mois sur la prise en charge armement	11
1.3.4	Cas de l'arrêt de travail non simultané au débarquement (cas de la MCN)	12
1.4.	Le point de départ de la prise en charge des frais de santé et prestations en espèces par l'Enim	12
II-	LES EXONERATIONS DE LA PRISE EN CHARGE PAR L'ARMEMENT	13
2.1	Les conditions d'exonération totale de l'armement (article 3-1 I à IV du décret du 17 juin 1938)	13
2.1.1	Conditions imposées à l'employeur personne physique	
2.1.1.1	Conditions tenant au genre de navigation	
2.1.1.2	Condition tenant à l'embarquement et à la propriété ou la copropriété du navire	15
2.1.1.3	Condition tenant à la longueur ou à la jauge du ou des navires	16
2.1.2	Conditions imposées à l'employeur exerçant sous forme sociétaire	17
2.1.2.1	Définition, forme juridique, autonomie juridique	
2.1.2.2	Conditions cumulatives d'exonération pour l'employeur exerçant sous forme sociétaire	17
2.1.3	Les cas spécifiques de maintien de l'exonération de la prise en charge : article 3-1 IV du décret du 17 juin 1938	19

2.2. L'exonération partielle et les cas de prise en charge par l'Enim	20
2.2.1. Cas où les conditions d'embarquement ne sont pas remplies	
2.2.2. Cas particulier des accidents ou maladies n'entraînant pas le débarquement de la victime (article 3-1 VI du décret du 17 juin 1938)	
2.3. Le point de départ de la prise en charge par l'Enim en cas d'exonération de l'armateur	21
III- PROCEDURE	21
IV- LITIGES ET CONTESTATIONS	21
4.1 Recours administratif préalable obligatoire (RAPO)	
4.2 Recours contentieux	22

 Document Niveau 1	NOTE JURIDIQUE	Tous services
	La Prise en Charge Armement (PECA)	Référence : AJ2_D_NJ011 Vo

PRÉAMBULE

Le principe de la prise en charge par l'employeur des soins et des salaires dus à un marin en cas d'accident ou de maladie est posé par les articles L.5542-21 à L.5542-28 du Code des transports et par l'article 3 du décret du 17 juin 1938.

I- PRINCIPE DE LA PRISE EN CHARGE PAR L'ARMEMENT (EMPLOYEUR)

1.1 L'OBJET DE LA PRISE EN CHARGE PAR L'ARMEMENT

1.1.1 Le cadre de la prise en charge

En application de l'article L.5542-21 du Code des transports, le marin blessé ou tombé malade au service du navire, en cours d'embarquement, est pris en charge de son accident ou de sa maladie par l'employeur.

L'obligation de prise en charge incombe donc à l'employeur lorsque l'accident ou la maladie sont constatés dans trois cas de figure :

- En cas de maladie cours navigation
- En cas d'accident du travail maritime
- En cas de maladie d'origine professionnelle

1.1.1.1. La maladie survenue en cours de navigation

La maladie survenue en cours de navigation est celle dont les symptômes se sont manifestés à bord, c'est-à-dire en cours d'embarquement ou après que le navire a quitté le port (article L.5542-21 du Code des transports), quelle que soit son origine et qui a été constatée à bord par un rapport du capitaine ou du patron (article 3 du décret du 17 juin 1938).

Peut donc être qualifiée de maladie cours navigation celle qui se manifeste alors que le navire est encore à quai, alors même que l'article 3 alinéa 3 du décret du 17 juin 1938 en restreint la qualification à celle survenue en mer :

« Les soins et les salaires de maladie sont dus pour toute maladie constatée en cours d'embarquement après que le navire a quitté le port, quelle que soit l'origine de cette maladie ».

La maladie doit avoir été constatée par un rapport du capitaine ou du patron (article 22 du décret du 17 juin 1938).

1.1.1.2. L'accident du travail maritime

L'accident du travail maritime est défini à l'article 9 du décret du 17 juin 1938 comme étant un « évènement imprévisible et soudain, **survenu au cours ou à l'occasion du travail afférent au métier de marin** et entraînant pour la victime, soit une incapacité de travail temporaire définitive, soit la nécessité de soins médicaux. »

L'accident doit être immédiatement constaté par un rapport de l'employeur, du capitaine ou du patron, accompagné d'un certificat médical remis à l'autorité maritime du lieu de travail, du lieu de mouillage ou du premier port où aborde le navire (article 9 du décret du 17 juin 1938).

Aux termes de l'article 10 susvisé, le marin victime d'un accident professionnel est assisté par le régime de prévoyance de l'Enim à compter du jour où ont cessé, en application de l'article 3 du décret de 1938, les obligations de l'armateur à son égard.

Par application combinée des articles 9 du décret du 17 juin 1938 et L.5542-21 du Code des transports, l'accident du travail maritime ouvrant droit à la prise en charge du 1^{er} mois par l'employeur est celui qui survient :

- Au cours ou à l'occasion de l'activité professionnelle maritime ;
- Dans les conditions prévues à l'article 9 susvisé définissant l'accident du travail maritime assimilé,
- Lorsque le marin est au service du navire c'est-à-dire soit embarqué soit à terre à condition que le marin se trouve sous la subordination de son employeur

L'accident doit survenir lorsque le marin accomplit une mission qui s'inscrit dans le cadre des obligations qui lui sont fixées par son contrat d'engagement maritime, à condition d'être sous la subordination de son employeur.

Ainsi, la prise en charge du 1^{er} mois par l'armateur s'applique dès lors qu'auront été qualifiés d'accident du travail maritime les évènements suivants :

- L'accident survenu en mission lorsque le marin effectue pour le compte de l'armateur, un travail à terre ou à bord du navire
- L'accident de trajet entre le domicile et le lieu d'embarquement ou de travail (et inversement) lorsqu'il n'a pas été interrompu ou détourné pour un motif personnel, dans un temps et lieu où la présence du marin est justifiée par des considérations de service et où le marin est en mesure de recevoir des ordres de son capitaine (exemple de la reprise du service : Cour de Cassation. com 27 avril 1970) ;
- L'accident survenu en cours d'escale et à proximité immédiate du navire dans un temps et lieu où la présence du marin est justifiée par des considérations de service et où le marin est en mesure de recevoir des ordres de son capitaine (reprise du service, chargement, déchargement du navire)

Selon la jurisprudence de la Cour de cassation, cela exclut les situations où :

- le marin victime d'une agression alors qu'il est descendu à terre pour convenance personnelle dans un but qui ne s'inscrit pas dans le cadre des obligations prévues à son contrat d'engagement maritime et qu'il est à moment là sans lien de subordination, ne peut être reconnu victime d'accident du travail pris en charge par son employeur (Cass Soc 29 mai 1980 n° 79-12.193).

1.1.1.3 La maladie d'origine professionnelle

En application de l'alinéa 2 de l'article L.5542-21 du code des transports, le marin est soigné aux frais de l'employeur lorsque la maladie a été contractée au service du navire.

L'article 3 du décret du 17 juin 1938 dispose notamment que les soins et les salaires de maladie sont dus pour toutes maladie constatée en cours d'embarquement après que le navire a quitté le port, quelle que soit l'origine de cette maladie.

Il résulte de ces dispositions que la maladie, qu'elle soit professionnelle ou non, dont les symptômes se sont manifestés à bord donnera lieu à la prise en charge par l'employeur, des soins et des salaires durant le mois qui suit le débarquement du marin, et ce, quelle que soit la date de reconnaissance du caractère professionnel de la maladie (Cour de cassation, ch. soc, 10 avril 1962 JURITEXT000006959047).

Contrairement aux accidents professionnels, la prise en charge par l'armement ne peut être étendue aux maladies non constatées à bord.

La date de 1^{ère} constatation médicale ne saurait être assimilée à la date du débarquement (article 21-4 du décret de 1938), laquelle marque le point de départ des obligations de l'employeur.

L'article 21-4 du décret du 17 juin 1938 dispose que sont également considérées comme ayant leur origine dans un risque professionnel, l'invalidité ou le décès résultant d'une maladie qui n'a pas pu être traitée de façon appropriée à bord en raison des conditions de navigation.

Dès lors, cette même maladie dont les symptômes sont apparus à bord et constatée en cours d'embarquement sera qualifiée de maladie professionnelle entraînant la prise en charge des soins et des salaires durant le 1^{er} mois par l'armateur.

1.1.2 Nature des obligations de l'employeur

1.1.2.1. Le maintien du salaire

L'employeur doit prendre en charge le salaire du marin accidenté ou tombé malade en cours d'embarquement lorsque l'évènement a justifié la prescription d'un arrêt de travail.

Le salaire dû s'entend du salaire réel, c'est-à-dire fixé par le contrat d'engagement maritime ou le cas échéant, par la convention collective applicable.

L'employeur lui doit également le versement d'une indemnité de nourriture dont le montant est fixé par le contrat de travail ou à défaut par les usages du port de débarquement (art L 5542-24 du code des transports).

A noter que lorsque l'accident ou la maladie résulte d'une faute intentionnelle du marin, seuls les soins sont dus par l'employeur, le marin perd le maintien de son salaire à compter du jour où il cesse le travail (article L.5542-28 du Code des transports et article 3 du décret du 17 juin 1938).

1.1.2.2. La prise en charge des soins

Le marin blessé ou tombé malade à bord du navire bénéficie de la prise en charge de ses frais de santé par l'employeur (article L.5542-21 du Code des transports).

Le remboursement des soins par l'armateur doit s'effectuer conformément aux tarifs et conditions appliqués par l'Enim, de l'assurance « Accidents du travail », c'est-à-dire sur la base de 100% du tarif de responsabilité de la caisse (article L.5542-24 du Code des transports).

1.1.2.3. Les frais funéraires

En cas de décès d'un marin des suites d'un accident ou d'une maladie à bord, et si ce décès survient pendant la période de prise en charge d'un mois par l'armateur, ce dernier est tenu de verser l'indemnité pour frais funéraires dans les mêmes conditions que le régime de prévoyance de l'Enim (article 24 du décret du 17 juin 1938).

1.1.2.4. Les frais de rapatriement

Si le marin a été débarqué malade ou blessé hors de France, les frais de rapatriement sont à la charge de l'armateur (article L.5542-29 4° du Code des transports).

Même lorsque l'employeur est exonéré de la prise en charge des soins et des salaires du marin (C.f. Partie II), il est toujours redevable des frais de rapatriement en cas de débarquement du marin hors de France (article 3 et 3-1 du décret du 17 juin 1938).

1.2 LE POINT DE DEPART DE LA PRISE EN CHARGE DES SOINS ET SALAIRES PAR L'ARMEMENT

1.2.1. En cas de débarquement en France

Ce débarquement s'entend de celui qui s'effectue sur tout le territoire métropolitain et également en Outre-mer.

L'article 3 du décret du 17 juin 1938 dispose que : *"Les soins comme les salaires cessent d'être dus au plus tard à l'expiration d'un délai d'un mois à compter du jour où le marin a été laissé à terre. (...)"*

L'article L.433-1 du Code de la sécurité sociale dispose que la journée de travail au cours de laquelle l'accident s'est produit est intégralement à la charge de l'employeur.

L'article L.5542-21 du Code des transports dispose :

« Lorsque le marin est blessé au service du navire ou tombe malade pendant le cours de son embarquement ou après que le navire a quitté le port où le marin a embarqué, il est soigné aux frais de l'employeur.

Le premier alinéa est applicable lorsqu'il est établi que la maladie a été contractée au service du navire.

Le marin blessé est tenu, sauf cas de force majeure, d'en faire la déclaration au capitaine au plus tard lorsqu'il quitte le service au cours duquel il a été blessé. (...)"

Il découle de ces dispositions un point de départ distinct des soins et des salaires.

Les soins sont dus par l'armateur dès la survenance de l'accident ou la déclaration de la maladie en cours de navigation, dès que le marin est soigné à terre (et même avant le débarquement si nécessaire). Les prestations en espèces, elles, sont prises en charge à compter du lendemain du débarquement.

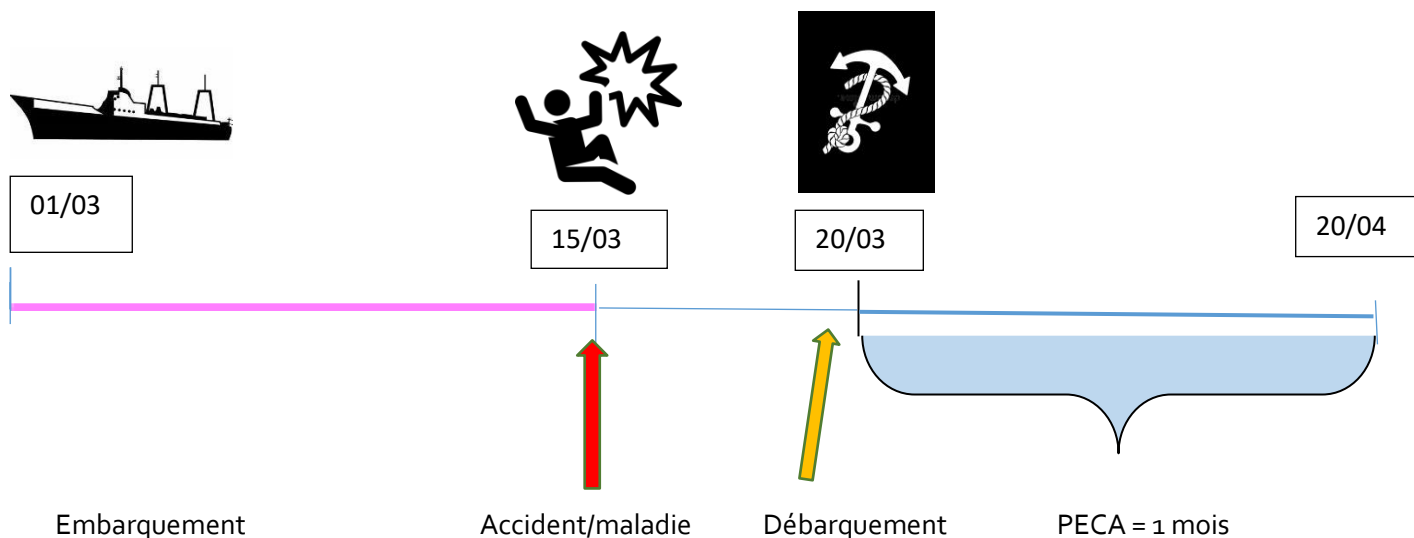
Exemples :

① Si l'accident a lieu avant le débarquement

Si le marin X a eu un accident le 15 mars et qu'il est débarqué le 20 mars, les soins seront immédiatement pris en charge par l'armateur.

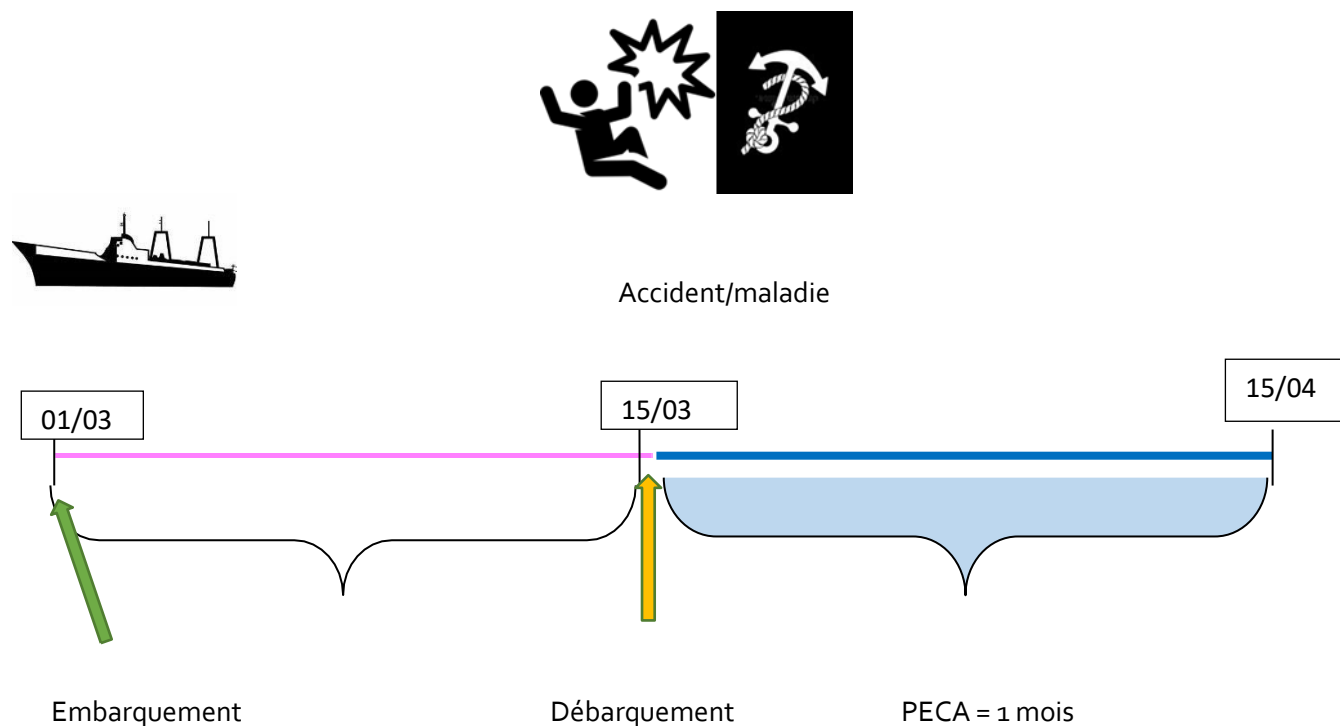
Le point de départ du mois de prise en charge des salaires est le 21 mars (jour du débarquement +1)

Le salaire est dû par l'employeur pendant un mois à compter du 21 mars.



② Si l'accident a lieu le jour du débarquement

Si le marin X a eu un accident le 15 mars et qu'il est débarqué le même jour, les soins sont dus par l'armateur à compter de ce jour pour une durée d'un mois, les salaires sont dus à compter du 16 mars pour une durée d'un mois.



1.2.2. En cas de débarquement à l'étranger avec rapatriement

L'article 3 du décret du 17 juin 1938 dispose que : "Les soins comme les salaires cessent d'être dus au plus tard à l'expiration d'un délai d'un mois à compter du jour où le marin a été laissé à terre. Toutefois, dans le cas où le marin a été débarqué hors de France, les soins sont dus, s'il y a lieu, au-delà du délai d'un mois prévu ci-dessus, et jusqu'au rapatriement."

Il ressort de cette disposition que le point de départ de la prise en charge des soins et salaires en cas de débarquement à l'étranger est le même qu'en cas de débarquement en France : c'est le jour où le marin est laissé à terre pour les soins et le lendemain de ce jour pour les salaires. C'est la durée de la prise en charge qui peut, dans ce cas, être supérieure à un mois.

Ce point de départ n'est pas glissant lorsqu'il y a rapatriement.

1.2.3 En cas d'accident survenu à terre

En cas d'accident survenu à terre dans les conditions prévues au point 1.1.1.2 de la présente instruction, le point de départ de la prise en charge des soins est le jour de l'accident, et celui du maintien du salaire par l'employeur est le lendemain de la date de l'accident (le jour de l'accident étant jour travaillé).

1.3. LA DUREE DE LA PRISE EN CHARGE DES SOINS ET DES SALAIRES

1.3.1. En cas de débarquement en France

En application de l'article 3 du décret du 17 juin 1938, la durée de la prise en charge par l'armement est de 1 mois à compter du jour du débarquement du marin.

En tout état de cause, tant que le marin n'est pas débarqué suite à l'évènement (accident ou maladie), ses soins et ses salaires sont à la charge de son employeur :

Article L.5542-21 du Code des transports :

« Lorsque le marin est blessé au service du navire ou tombe malade pendant le cours de son embarquement ou après que le navire a quitté le port où le marin a embarqué, il est soigné aux frais de l'employeur. (...) »

Le premier alinéa est applicable lorsqu'il est établi que la maladie a été contractée au service du navire. »

Article L.5542-26 :

« Le salaire du marin lui est maintenu pendant tout le temps où il a droit à la prise en charge de ses soins par l'employeur, au titre de la présente sous-section (...). »

Ce principe s'applique même en cas d'exonération de l'armateur (C.f. partie II).

Exemple :

Un marin est victime d'un ATM le 28 août et débarqué le même jour. Un arrêt de travail lui est prescrit du 29 août au 16 septembre : durant cette période, l'armateur doit maintenir le salaire du marin et lui payer ses soins. Le même marin reprend le travail le 17 septembre, sans avoir été consolidé, puis, se voit prescrire un nouvel arrêt de travail du 6 octobre au 5 novembre, toujours en rapport avec son ATM. Ce nouvel arrêt de travail sera indemnisé par la caisse, puisque se situant dans la période postérieure au 28 septembre, date limite de la prise en charge par l'armement.

1.3.2. En cas de débarquement à l'étranger

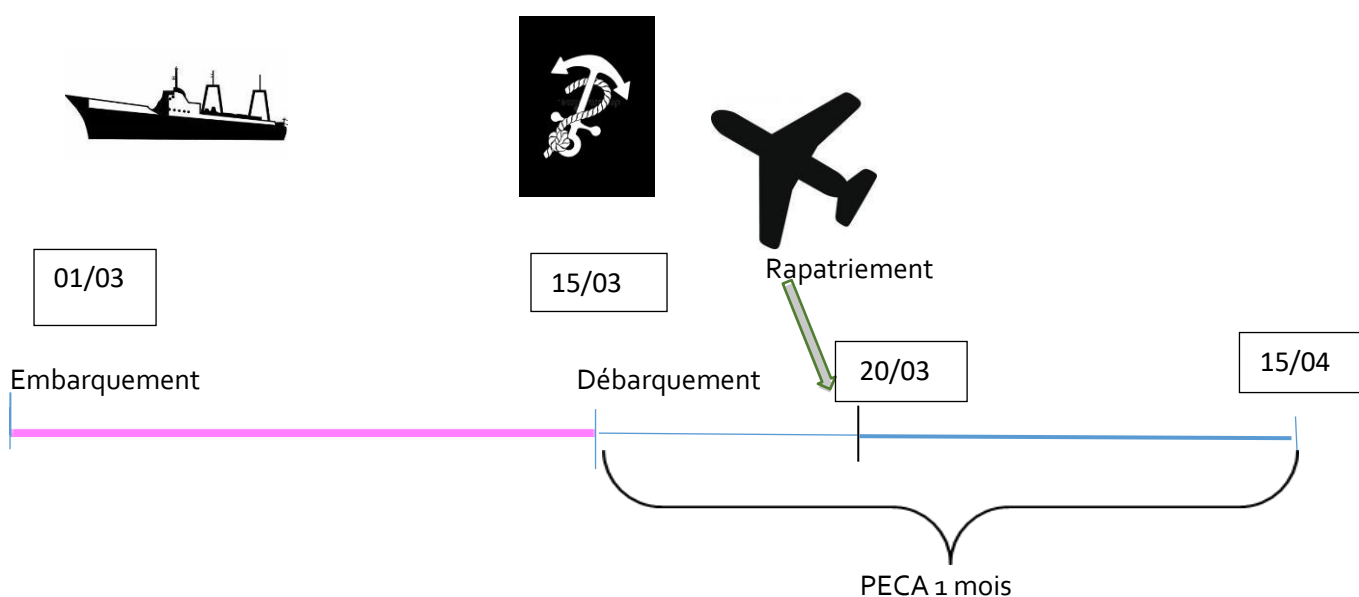
En cas de débarquement à l'étranger, l'article 3 du décret du 17 juin 1938 précise que « dans le cas où le marin a été débarqué hors de France, les soins sont dus, s'il y a lieu, au-delà du délai d'un mois prévu ci-dessus, et jusqu'au rapatriement (...) »

En ce qui concerne les salaires, l'article L.5542-26 du Code des transports dispose que « *Le marin débarqué hors de la métropole et rapatrié guéri, en état de consolidation ou dans un état de maladie ayant pris un caractère chronique a droit au maintien de son salaire jusqu'au jour de son retour en métropole.*

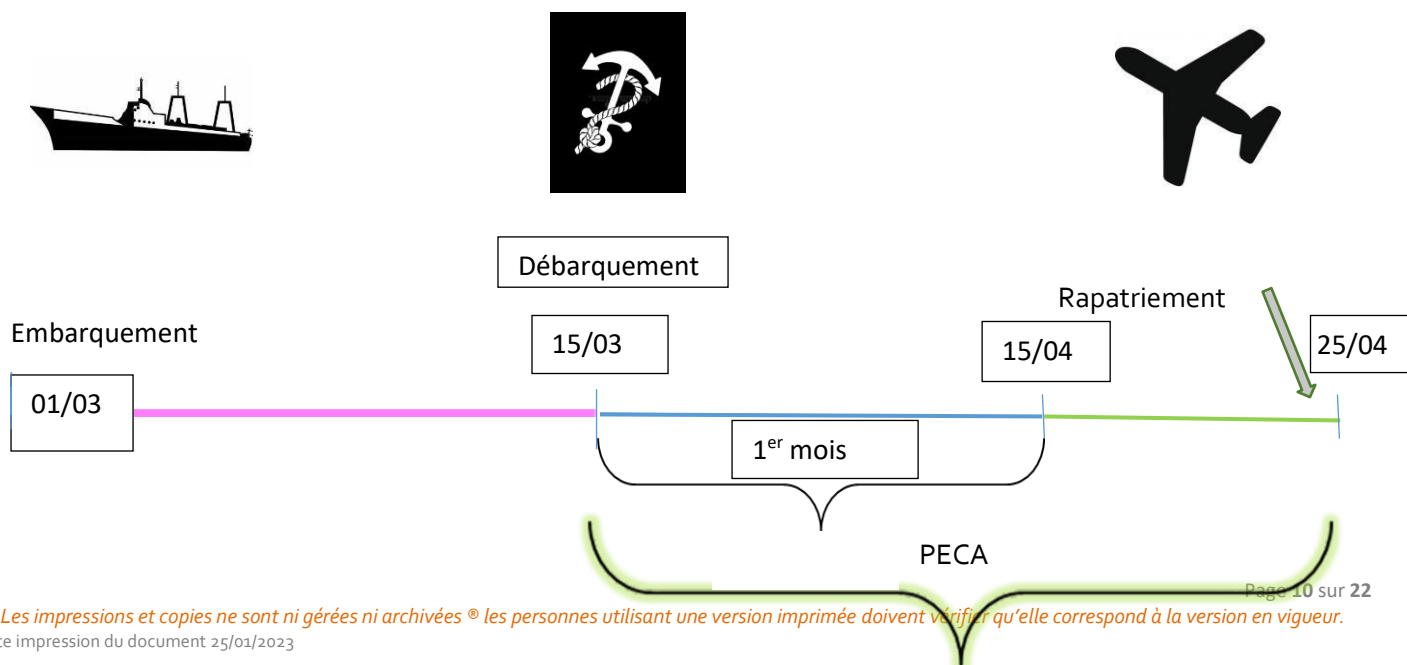
La période durant laquelle son salaire lui est maintenu ne peut dépasser quatre mois à compter du jour où il a été laissé à terre. »

Deux cas de figure se présentent en cas de débarquement du marin malade ou blessé à l'étranger :

- Si le marin est rapatrié en France avant la fin du 1^{er} mois suivant la date du débarquement, la prise en charge par l'armement s'effectue pendant 1 mois dans les mêmes conditions qu'en cas de débarquement en France.



- Si le marin est rapatrié en France après l'expiration du 1^{er} mois : la prise en charge des soins et des salaires par l'armement s'effectue au-delà du 1^{er} mois et au plus jusqu'au rapatriement en France, sans que la prise en charge des salaires ne puisse excéder 4 mois à compter du débarquement.



1.3.3 Incidence de la fin du contrat de travail au cours du 1^{er} mois sur la prise en charge armement

En application des dispositions combinées de l'article L.5542-26 du code des transports et de l'article 3 du décret du 17 juin 1938, les salaires du marin victime d'une maladie survenant durant le cours de son embarquement (maladie cours navigation) doivent être pris en charge par son employeur durant le 1er mois qui suit le jour où il est laissé à terre.

La question se pose de l'incidence de la survenance de la fin d'un contrat de travail maritime (CDD) pendant le mois de prise en charge par l'armement, en d'autres termes, il convient de déterminer si l'employeur est toujours tenu de verser les salaires d'un marin en arrêt de travail, après la fin de son contrat.

En effet, en application de l'article L.1243-5 du code du travail, le CDD cesse de plein droit à l'échéance du terme.

La suspension du contrat durant l'arrêt de travail ne fait pas obstacle à l'échéance du terme du contrat (articles L.1226-1-1 et L.1243-6 du code du travail). Il en va de même en cas de suspension du CDD à la suite d'un accident du travail ou d'une maladie professionnelle (article L.1226-19 du Code du travail).

Cela signifie que:

- Le salarié peut finir son CDD en étant en arrêt maladie;
- La prolongation de l'arrêt maladie n'empêche pas la fin du CDD.

Lorsque des dispositions du code des transports apportent des règles spécifiques au droit du travail pour le secteur maritime, elles l'emportent sur celles du code du travail.

C'est précisément le cas des articles L.5542-21 à L.5542-28 du code des transports qui s'appliquent donc avant les dispositions de l'article L.1226-19 du code du travail.

« Les soins à donner au marin (L.5542-22 code transports) et les salaires (L.5542-26 code transports) cessent d'être dus par l'employeur lorsque la blessure est consolidée ou lorsque l'état du malade, après la phase aiguë, a pris un caractère chronique. Les modalités d'application de cette mesure sont fixées par décret en Conseil d'Etat. »

Le décret du 17 juin 1938 modifié vient préciser la fin de cette obligation dans son article 3. Les soins et les salaires sont dus par l'armateur pendant un mois à compter du jour où le marin a été laissé à terre. L'ENIM prend le relais de l'armateur à compter du 1er jour du mois qui suit.


L'obligation pour l'armement de prendre en charge les soins et salaires du marin au cours du 1er mois en cas d'accident ou de maladie s'impose donc indépendamment de la fin du contrat de travail maritime.

La fin du CDD ne met pas un terme à la prise en charge par l'armement durant le 1er mois.

C'est le rapport contractuel au moment du fait générateur qui emporte l'obligation de prise en charge par l'employeur. Ainsi même si le marin rompt le contrat (ou si celui-ci prend fin à son terme), l'employeur doit assumer ses obligations jusqu'à la fin du mois qui suit l'accident.

Exemple :

Un marin est victime d'un ATM le 3 juillet. Il est en arrêt de travail à compter de cette date. Son contrat de travail prend fin le 5 juillet.

 Document Niveau 1	NOTE JURIDIQUE	Tous services
	La Prise en Charge Armement (PECA)	Référence : AJ2_D_NJ011 Vo

L'employeur est tout de même tenu de prendre en charge le salaire du marin du 3 juillet au 3 août et non jusqu'au 5 juillet.

L'Enim prend le relais en versant des indemnités journalières le cas échéant à compter du 4 août.

1.3.4. Cas de l'arrêt de travail non consécutif au débarquement (cas de la MCN)

Principe

En application de l'article 3 du décret du 17 juin 1938, les soins et les salaires sont dus par l'employeur pendant le mois suivant le jour où le marin a été laissé à terre. L'Enim prend ensuite le relais à compter du 1er jour du 2ème mois qui suit cette mise à terre. (Article 3 2ème alinéa du décret du 17 juin 1938).

Exception

Les conditions de prise en charge des soins et salaires **en cas d'arrêt de travail non consécutif au débarquement** du marin et lorsque l'arrêt fait suite à une position de congés nécessitent d'être précisées.

Lorsqu'un marin est débarqué pour une MCN et qu'un arrêt de travail en lien avec la même maladie n'est pas prescrit dès le débarquement mais au cours du 1er mois qui suit, ou au-delà de ce 1er mois, les obligations de prise en charge des soins et des salaires liés à cette MCN restent celles prévues par les articles L.5542-21 et suivants du code des transports et l'article 3 du décret de 1938, sous réserve des conditions suivantes :

Le lien entre l'arrêt de travail et la maladie initiale déclarée en MCN par l'armement doit être validé par le service du contrôle médical et reconnue par l'Enim qui notifie la décision au marin.

En effet, les salaires et les soins ne peuvent être pris en charge par l'armement au-delà du mois qui suit le débarquement, c'est l'Enim qui en a alors la charge.

A défaut de lien établi entre les soins, l'arrêt de travail et la MCN, la prise en charge doit se faire en MHN.

A noter qu'en tout état de cause, la prise en charge des soins et des salaires par l'employeur cesse avant l'expiration du délai d'un mois en cas de consolidation de la blessure ou de fin de l'état de maladie ou encore lorsque celle-ci a pris un caractère chronique.


Ainsi, l'article L5542-22 du code des transports dispose :

« *Les soins à donner au marin cessent d'être dus par l'employeur lorsque la blessure est consolidée ou lorsque l'état du malade, après la phase aiguë, a pris un caractère chronique. (...)* ».

1.4. LE POINT DE DEPART DE LA PRISE EN CHARGE DES FRAIS DE SANTE ET PRESTATIONS EN ESPECES PAR L'ENIM

En cas d'accident du travail maritime et en référence à l'article 10 du décret du 17 juin 1938, le régime de prévoyance des marins prend en charge les soins et verse les prestations en espèces en remplacement du salaire « *à compter du jour où ont cessé, en application de l'article 3, les obligations de l'armateur à son égard* ».

En cas de maladie survenue en cours de navigation et en référence à l'article 23 du décret du 17 juin 1938, les frais de santé et les prestations en espèces sont également pris en charge par le régime de prévoyance des marins « *à compter du jour où ont cessé, en application de l'article 3, les obligations de l'armateur à son égard* ».

 Document Niveau 1	NOTE JURIDIQUE	Tous services
	La Prise en Charge Armement (PECA)	Référence : AJ2_D_NJ011 Vo

La prise en charge se fait à l'expiration du délai d'un mois pendant lequel l'armateur les a pris en charge ; c'est-à-dire à compter du 1^{er} jour du 2^{ème} mois qui suit le débarquement.

Exemples :

❶ Si l'accident a lieu avant le débarquement

Si le marin X a eu un accident le 15 mars et qu'il est débarqué le 20 mars, l'armateur prend en charge les soins et les salaires jusqu'au 20 avril.

L'Enim prendra ensuite en charge les soins et les indemnités journalières à compter du 21 avril.

❷ Si l'accident a lieu le jour du débarquement

Si le marin X a eu un accident le 15 mars et qu'il est débarqué le même jour, les soins comme les salaires sont dus par l'armateur à compter de ce jour pour une durée d'un mois (à compter du lendemain pour les salaires), soit jusqu'au 15 avril.

L'Enim prendra ensuite en charge les soins et les indemnités journalières à compter du 16 avril.

Le point de départ de la prise en charge par l'Enim des frais de santé et des prestations en espèces du marin débarqué à l'étranger est conditionné à la durée de la prise en charge par l'armement.

II- LES EXONERATIONS DE LA PRISE EN CHARGE PAR L'ARMEMENT

L'exonération de la prise en charge des soins et des salaires par l'employeur peut être totale ou partielle.

Plusieurs conditions cumulatives doivent être remplies et examinées au moment où le marin est laissé à terre suite à un accident du travail maritime (ATM) ou une maladie en cours de navigation (MCN), au regard du rapport établi par l'employeur, le capitaine ou le patron (RPM 102) mentionné aux articles 9 et 22 du décret du 17 juin 1938.


2.1 LES CONDITIONS D'EXONERATION TOTALE DE L'EMPLOYEUR (ARTICLE 3-1 I A IV DU DECRET DU 17 JUIN 1938)

Pour être totalement exonérés de la prise en charge du 1^{er} mois de soins et de salaires du marin malade ou accidenté, l'employeur (personne physique ou morale) **doit réunir cumulativement l'ensemble des conditions définies à chaque point indiqué ci-7 après au moment où survient l'événement à l'origine du débarquement du marin :**

2.1.1 Conditions imposées à l'employeur personne physique

2.1.1.1 Condition tenant au genre de navigation

En application de l'article 3-1 I du décret du 17 juin 1938, le marin doit être embarqué sur un navire armé à la petite pêche, à la pêche côtière, à la pêche au large, et aux cultures marines, à la navigation côtière ou au pilotage.

 Document Niveau 1	NOTE JURIDIQUE	Tous services
	La Prise en Charge Armement (PECA)	Référence : AJ2_D_NJ011 Vo

Le cas de la navigation de plaisance

Avant l'entrée en application du décret n° 2020-1004 du 6 août 2020 relatif aux différentes catégories de permis d'armement, l'article D.5232-3 du Code des transports assimilait la plaisance à du commerce: "Le permis d'armement " commerce " correspondant à des genres de navigation tels que : commerce, pilotage, remorquage, plaisance professionnelle".

En outre, l'article 11 de l'arrêté du 24 avril 1942 relatif aux titres de navigation maritime définissait la plaisance ainsi: "La navigation de plaisance pratiquée à bord des navires ayant un équipage comprenant du personnel maritime professionnel salarié se subdivise, suivant la navigation pratiquée, en navigation de plaisance long cours, cabotage national ou navigation côtière". Il existait donc une navigation côtière pour la plaisance ».

Ainsi, la DSS considérait que la plaisance n'entraînait pas dans le champ d'application de l'exonération car elle ne figurait pas expressément dans la liste des genres de navigation énumérés à l'article 3-1 I du décret du 17 juin 1938.


Depuis 2020, l'article D. 5232-3 du code des transports modifié assimile toujours la plaisance à du commerce: "Le permis d'armement " commerce " correspondant à des genres de navigation tels que : commerce, pilotage, remorquage, plaisance professionnelle".

De plus, l'article 8 de l'arrêté du 11 août 2020 relatif aux genres de navigation assimile la plaisance à du commerce: "Les remorques, les navires de lamanage et les navires de plaisance professionnelle pratiquent des navigations assimilées à celles définies aux sections 1 et 2 du présent chapitre".

Or, cet article 8 est inséré dans le chapitre 1er: « *Genres de navigation attachés au permis d'armement "commerce", dont la section 2 relative aux « Autres genres de navigation au commerce »: inclut notamment la navigation côtière. Il existe toujours une navigation côtière pour la plaisance.*

Ainsi, la navigation dite "côtière" existe pour le commerce (article 6 "navigation côtière"), pour la plaisance (article 8 renvoyant à l'article 6) et pour la pêche (article 10 "pêche côtière").

Dans la mesure où l'article 3-1 I du décret du 17 juin 1938 prévoit l'exonération de prise en charge armement pour les bateaux d'une longueur inférieure ou égale à 25 mètres et armés à la "pêche côtière" et à la "navigation côtière" sans préciser le secteur, DGAMPA (courriel du 7 février 2022) considère que la plaisance entre dans le champ d'application de l'exonération de la prise en charge armement lorsqu'elle est de navigation côtière et lorsque le bateau est d'une longueur inférieure ou égale à 25 mètres.

 le régime social des marins	NOTE JURIDIQUE	Tous services
	La Prise en Charge Armement (PECA)	Référence : AJ2_D_NJ011 Vo
Document Niveau 1		

Le cas du pilotage

Le pilotage est une activité maritime du genre «Navigation côtière » (NC) et est assimilé au genre de navigation au commerce¹. Il peut donc, en ce qui concerne ce critère et en référence à l'article 3-1 du décret du 17 juin 1938, être éligible à l'exonération totale, les autres conditions de l'article 3-1 III devant par ailleurs être réunies.

Il n'est pas éligible à l'exonération partielle puisque le pilotage relève du genre de navigation NC (C.f. partie 2.2).

2.1.1.2. Condition tenant à l'embarquement et à la propriété ou copropriété du navire

L'employeur, personne physique, peut bénéficier de l'exonération lorsqu'il est :

- Propriétaire d'un seul navire pour sa totalité et embarqué sur ce navire avec le marin blessé ou malade (art 3.1 I) ;
- Copropriétaire d'un seul navire pour sa totalité et embarqué sur ce navire avec tous les co-proprétaires et le marin blessé ou malade (art 3.1 II 1^{er} alinéa) ;
- Propriétaire de plusieurs navires et embarqué sur l'un ou l'autre des navires sans qu'il soit nécessaire qu'il soit embarqué sur le navire où le marin est blessé ou malade (art 3.1 II alinéa 2)
- Copropriétaire de plusieurs navires, embarqué comme tous les autres copropriétaires sur l'un ou l'autre des navires sans que soit exigé qu'un des copropriétaires soit sur le navire ou le marin est blessé ou malade (art 3.1 II alinéa 2).

L'employeur, personne physique, peut également bénéficier de l'exonération, lorsqu'il est copropriétaire embarqué dans le cadre d'une accession progressive à la propriété (Article 3-1 II 3^{ème} alinéa)

- soit avec un armement coopératif ;
- soit avec une société visée à l'article 238 bis HP du code général des impôts (achat en copropriété d'un navire de pêche), agréée dans le cadre d'une accession progressive à la propriété (titulaires de l'agrément prévu à l'article 238 bis HO du code général des impôts, qui est accordé aux sociétés anonymes qui ont pour objet exclusif l'achat en copropriété de navires de pêche neufs).

- Le marin pêcheur doit être membre d'une coopérative maritime d'armement légalement constituée.
- Le délai d'accession à la propriété ne peut pas être supérieur à dix ans, la demande d'exonération du marin propriétaire embarqué ne peut être admise que pendant cette durée.

Le marin est réputé, pendant la durée du contrat d'accession à la propriété, détenir «l'entière propriété».

Il convient de vérifier la cohérence entre la demande du marin propriétaire embarqué et la durée du contrat d'accession à la propriété, les autres critères de l'article 3-1 I ou 3-1 II étant par ailleurs réunis.

- Le candidat à l'accession à la propriété devra être embarqué sur le navire.
- Le propriétaire désirant bénéficier des présentes dispositions doit joindre au dossier de qualification du risque accident du travail ou maladie en cours de navigation transmis au Département des Politiques de Santé (DPS), une copie de la convention passée avec la coopérative. L'Enim prend en compte ces éléments et prend la décision de qualification du risque correspondante.

¹ Article 7 de l'arrêté du 11 août 2020 relatif aux genres de navigation

2.1.1 3 Condition tenant à la longueur ou à la jauge du ou des navires

En référence à l'article 3-1 I du décret du 17 juin 1938, « Le marin propriétaire pour la totalité d'un bateau d'une longueur hors tout inférieure ou égale à vingt-cinq mètres, armé à la petite pêche, à la pêche côtière, à la pêche au large, aux cultures marines, à la navigation côtière ou au pilotage, est exonéré dès le jour du débarquement de toutes charges autres que le rapatriement à l'égard des marins blessés ou malades appartenant à l'équipage du bateau sur lequel il est lui-même embarqué (.....). ».

Pour être exonéré, le navire doit avoir une longueur hors tout inférieure ou égale à 25 mètres ou sa jauge doit être inférieure à 50 tonneaux (certificat de jauge antérieur au 1er janvier 1986 / voir sur acte de francisation). A ce titre, il convient de vérifier si l'acte de francisation est antérieur ou postérieur à cette date pour connaître l'unité de mesure à utiliser.

L'article 3-1 II du même décret indique qu'en cas de pluralité de bateaux, « les modalités de calcul de longueur fixées par l'article R.25 troisième alinéa, du code des pensions de retraite des marins reçoivent application (....). »

L'article R.25 du code des pensions de retraite des marins (CPRM) dispose :

« () En cas de propriété ou de copropriété de plusieurs bateaux armés simultanément, la jauge à prendre en considération est la somme des jauges brutes de l'ensemble des bateaux.

En cas de propriété ou de copropriété de plusieurs bateaux, la longueur à prendre en considération est calculée selon la formule suivante :

l_1 (puissance 3) + l_2 (puissance 3) + l_3 (puissance 3) ... = X Racine cubique de X = L dans laquelle l représente la longueur hors-tout de chacun des bateaux appartenant aux propriétaires ou aux copropriétaires, X la somme des cubes des longueurs l, et L la longueur à comparer aux limites de douze et vingt-cinq mètres. (....). »

En cas de propriété ou de copropriété de plusieurs navires, le calcul des longueurs des navires de la copropriété doit être conforme à ces dispositions ou le total du tonnage cumulé de toutes les unités ne doit pas dépasser 50 tonneaux.

Copropriétés multiples ou « croisées »

Lorsqu'un marin possède des parts de copropriété d'un navire, et des parts de copropriétés d'un second navire avec des copropriétaires différents de la première copropriété, la condition de taille de navire doit être appréciée séparément pour chaque copropriété. En effet, une copropriété se définit par l'identité des copropriétaires : si ceux-ci sont différents, même partiellement, d'une copropriété à l'autre, il n'est pas possible de les considérer globalement au regard de la condition de taille.

Par exemple, lorsqu'un copropriétaire A d'un navire donné N₁, dont il partage la copropriété avec un copropriétaire B, est également copropriétaire d'un autre navire N₂ avec un marin C, la condition de taille s'apprécie séparément

 Document Niveau 1	NOTE JURIDIQUE	Tous services
	La Prise en Charge Armement (PECA)	Référence : AJ2_D_NJ011 Vo

pour les navires N1 et N2. En d'autres termes, les jauges des navires ne sont pas additionnées, ou il n'est pas procédé au calcul de la racine cubique de la somme des cubes des longueurs.

2.1.2 Conditions imposées à l'employeur exerçant sous forme sociétaire

L'article 3-1 III du décret du 17 juin 1938 dispose que « *Bénéficie du même avantage [exonération] la société qui est propriétaire du navire ou copropriétaire majoritaire du navire (...)* »

2.1.2.1 Définition, forme juridique, autonomie juridique

L'article 3-1 III du décret ne concerne que les personnes morales constituées en sociétés.

a) Définition de la société

On entend par société au sens de l'article 1832 du code civil :

« *La société est instituée par deux ou plusieurs personnes qui conviennent par un contrat d'affecter à une entreprise commune des biens ou leur industrie en vue de partager le bénéfice ou de profiter de l'économie qui pourra en résulter.*

Elle peut être instituée, dans les cas prévus par la loi, par l'acte de volonté d'une seule personne.

Les associés s'engagent à contribuer aux pertes. »

Tous les types de sociétés sont admis (SARL, SA etc.) au bénéfice de l'exonération, dès lors que les autres conditions sont par ailleurs réunies.

b) Autonomie juridique de chaque société

A l'intérieur d'un groupement de sociétés, la mesure d'exonération de la prise en charge par l'armement prévue par l'article 3-1 du décret du 17 juin 1938 s'appliquera à chaque société juridiquement distincte.

2.1.2.2 Conditions cumulatives d'exonération pour l'employeur exerçant sous forme sociétaire

➤ *La propriété du ou des navires*

La société doit être propriétaire ou copropriétaire du navire où s'est produit l'événement (acte de francisation).

L'article 3-1 III ne le précise pas mais la société peut être propriétaire ou copropriétaire de plusieurs navires.

➤ *Le capital social de la société*

Pour que la société bénéficie de l'exonération, les actionnaires ou les associés de ladite société doivent être obligatoirement marins et en détenir la totalité du capital social (les parts sociales détenues par les ascendants, descendants ou conjoints des marins sont assimilées à celles détenues par ces derniers).

Ainsi, une société dont le capital social est détenu par une autre société ne peut pas bénéficier d'exonération au titre de l'article 3-1.

➤ *La direction de la société*

La direction de la société qui demande l'exonération doit être assurée par le ou les marins titulaires en totalité du capital social de cette société.

Ce(s) marin(s) doivent assurer en droit la direction de la société. Si l'examen des statuts ne permet pas de déterminer qui détient le capital social et qui exerce la direction de la société, il convient de demander :

- * la liste des actionnaires afin de pouvoir vérifier qu'ils sont tous marins ou ascendants, descendants ou conjoints des marins actionnaires,
- * la liste des membres du conseil d'administration pour vérifier si tous les marins actionnaires assurent en droit la direction de la société.

➤ *L'appréciation de la condition d'embarquement*

Au moins un des marins associés ou actionnaires doit être embarqué sur le navire où s'est produit l'événement.

L'article 3-1 III n'exige pas que tous les marins associés ou actionnaires soient embarqués.

Certaines situations sont assimilées à des embarquements. Elles sont listées au paragraphe suivant 2.1.3.

➤ *La taille des navires*

La longueur du navire doit être inférieure à 25 mètres pour un seul navire ou s'il y a plusieurs navires, selon les modalités de calcul de longueur fixées par l'article R.25 du CPRM, alinéa 3^{ème}, ou selon les critères de jauge avant le 1^{er} janvier 1986.

➤ *Le genre de navigation pratiqué*

Le navire de la société où s'est produit l'évènement (ATM, MP ou MCN) doit être armé à la petite pêche, pêche côtière, pêche au large, cultures marines, navigation côtière ou au pilotage.

Cas de la société de lamanage :

Le lamanage est une activité maritime portuaire du genre « navigation côtière ». Il peut donc, en ce qui concerne ce critère, être éligible à l'exonération totale, les autres conditions de l'article 3-1 III devant par ailleurs être réunies.

Cas du pilotage

L'article D.5341-61 du code des transports dispose :

« Les pilotes sont, à titre collectif, propriétaires du matériel de la station. Les parts de propriété sont égales pour chaque pilote (...). »

Le syndicat professionnel de pilotes gère le matériel de pilotage, donc les bateaux pilotes (article L5341-7 du code des transports), dont chacun des pilotes de la station détient une part de propriété, sur le modèle d'une société au sens de l'article 3-1 III du décret du 17 juin 1938.

Dès lors que le pilotage est une mission de service public assurée 24h sur 24, on peut considérer que la condition d'embarquement d'au moins un pilote sur le navire sur lequel s'est produit l'accident ou la maladie en cours de navigation du marin de la station se trouve remplie (article 3-1 III du décret du 17 juin 1938).

Quant à la condition de jauge, le cumul des longueurs des navires de la station doit être inférieur à 25 mètres, en application de l'article R.25 3^{ème} alinéa du CPRM (Voir ci-dessus)

- Les sociétés exclues du dispositif d'exonération

- La société d'exploitation du navire : cas de l'affrètement

Pour être éligible au dispositif de l'exonération de l'article 3-1, la société d'exploitation doit, à la fois être soumise en tant qu'armateur aux obligations de l'article L.5542-21 du code des transports et de l'article 3 du décret du 17 juin 1938. Elle doit aussi répondre à l'ensemble des critères, définis à l'article 3-1 III du décret susvisé, indiqués plus haut. Si la société d'exploitation du navire a pour objet l'affrètement du navire mais n'est pas propriétaire ou copropriétaire majoritaire du navire, elle ne peut pas bénéficier du dispositif de l'article 3-1 III, IV ou V du décret du 17 juin 1938 modifié. Il convient donc de vérifier, en particulier, le nom de la société inscrit sur les actes de francisation.

2.1.3 Les cas spécifiques de maintien de l'exonération de la prise en charge : article 3-1 IV du décret du 17 juin 1938

L'article 3-1 IV du décret du 17 juin 1938 dispose que :

« *Le bénéfice de l'exonération prévue aux I, II et III du présent article est continué dans les cas visés aux II et III de l'article 6 ci-après.* ».

- *Cas de maintien de l'exonération des personnes physiques (article 3-1 I et II du décret du 17 juin 1938)*


Ainsi l'exonération est maintenue lorsqu'un marin ouvrant droit à celle-ci interrompt la navigation pour :

- Période de repos dans la limite d'une durée annuelle fixée par voie réglementaire,
 - Accomplissement du service national,
 - Stage de formation professionnelle maritime,
 - Besoins de la gestion de l'entreprise (au sens du b du 9° de l'article L.5552-16 du code des transports),
 - Inaptitude définitive ou temporaire à la navigation due à une maladie ou un accident et donnant droit aux prestations du régime de prévoyance des marins :
 - Inaptitude définitive : pensionnés d'invalidité et marins bénéficiaires de l'allocation pour cession anticipée d'activité pour les marins ayant été exposés à l'amiante (C3A) ;
 - Inaptitude temporaire : Indemnités journalières accident/maladie professionnelle, maladie et maternité/paternité.
- Pour les bénéficiaires de pension d'ancienneté :
- Pension de retraite anticipée : vérifier que la pension du pensionné propriétaire est bien accompagnée d'une prestation sur le régime de prévoyance (question d'option ancienneté plus avantageuse)
 - pensionné naviguant : uniquement si le marin propriétaire est en arrêt de travail indemnisé par l'ENIM.

Cela signifie par exemple que lorsque le marin propriétaire n'est pas embarqué parce qu'il est lui-même en arrêt de travail (accident ou de maladie), il conserve le bénéfice de l'exonération, de même lorsqu'embarqué, il interrompt la navigation pour les raisons ci-dessus énoncées.

L'exonération totale s'applique également aux veuves et orphelins des marins propriétaires ou copropriétaires remplissant les conditions d'exonérations.

En cas de décès du marin, sa veuve ou ses orphelins bénéficient du maintien de l'exonération, tant que la veuve ne s'est pas remariée ou tant que les orphelins n'ont pas atteint 16 ans, 18 ans en cas d'apprentissage ou 21 ans en cas de poursuites d'études.

 le régime social des marins	NOTE JURIDIQUE	Tous services
	La Prise en Charge Armement (PECA)	Référence : AJ2_D_NJ011 Vo
Document Niveau 1		

- *Cas de maintien de l'exonération des personnes morales (Article 3-1 III du décret du 17 juin 1938)*

Le maintien de l'exonération vaut aussi pour les sociétés dont l'un des marins actionnaires se trouverait dans l'une des situations visées ci-dessus.

2.2. L'exonération partielle et les cas de prise en charge par l'Enim (Article 3-1 V et VI du décret du 17 juin 1938)

2.2.1 Cas où les conditions d'embarquement ne sont pas remplies (Article 3-1 V du décret du 17 juin 1938)

Cette exonération partielle concerne les personnes physiques et les sociétés lorsque la condition d'embarquement visée aux I, II et III de l'article 3-1 est absente, les autres conditions étant par ailleurs réunies.

Dans ce cas de figure, l'Enim prend en charge les soins des malades ou blessés dès leur débarquement.

L'armateur bénéficiaire de l'exonération (personne physique ou société), intervient également dès le jour du débarquement, pour compléter les indemnités journalières servies par l'Enim afin que celles-ci atteignent le niveau du salaire perçu par le marin avant son accident ou sa maladie.

Seuls sont éligibles à l'exonération partielle les navires armés à la petite pêche, à la pêche côtière, à la pêche au large et aux cultures marines. En sont donc exclus les navires affrétés au pilotage ou à la navigation côtière, dont fait partie la plaisance professionnelle.

Une société propriétaire ou copropriétaire majoritaire de plusieurs navires peut bénéficier de l'exonération partielle pour ceux de ses navires ne remplissant pas la condition d'embarquement.


2.2.2 Cas particulier des accidents ou maladies n'entraînant pas le débarquement de la victime (article 3-1 VI du décret du 17 juin 1938)

« Lorsque l'accident ou la maladie a donné lieu à l'établissement du rapport détaillé visé aux articles 9 et 22 du décret, sans entraîner un débarquement administratif du marin, les soins sont pris en charge par la caisse générale de prévoyance dans les conditions prévues aux articles 11, 24 et 30. »

Lorsque le marin est victime d'un accident ou d'une maladie à bord du navire mais qu'il est laissé à terre seulement au terme normal de son embarquement, sans nécessité d'arrêt de travail, ses soins sont pris en charge par l'Enim à compter de son débarquement, dès lors que l'armateur remplit les conditions d'exonération de la prise en charge du 1^{er} mois.

L'armateur, même exonéré, doit prendre en charge les soins tant que le marin se trouve à bord du navire. (article L.5542-21 du code des transports).

Les soins dus au marin débarqué physiquement mais encore embarqué administrativement (exemple : congés, mission à terre), sont pris en charge par l'Enim si l'armement remplit toutes les conditions d'exonération.

 le régime social des marins	NOTE JURIDIQUE	Tous services
	La Prise en Charge Armement (PECA)	Référence : AJ2_D_NJ011 Vo
Document Niveau 1		

Si, dans le mois qui suit la mise à terre, un arrêt de travail est prescrit, les soins et salaires sont pris en charge directement par l'Enim, les conditions d'exonération étant par ailleurs remplies (propriétaire embarqué, navire de moins de 25 mètres...).

2.3. Le point de départ de la prise en charge par l'Enim en cas d'exonération de l'armateur

L'Enim prend en charge les frais de santé à compter du jour du débarquement, et les prestations en espèces à compter du lendemain du débarquement pour tenir compte du fait que le jour de l'évènement accidentel, s'il coïncide avec le jour du débarquement, doit toujours être pris en charge par l'employeur, étant un jour travaillé (article L.433-1 du code de la sécurité sociale).

Tant que le marin n'est pas débarqué suite à l'évènement, l'employeur, même exonéré, doit prendre en charge les soins du marin se trouvant toujours à bord du navire. L'Enim ne peut intervenir qu'à compter du jour où il est laissé à terre (article L.5542-21 du code des transports).

III- PROCEDURE

La décision d'exonération totale ou partielle ou la décision de non exonération ne peuvent pas être permanentes car la situation juridique de l'armateur au regard des critères de l'article 3-1 du décret susvisé, peut évoluer dans le temps.

Dès lors que ni l'exonération totale ni l'exonération partielle ne peuvent être accordées, il y a lieu de notifier à la fois au marin et à l'employeur une décision de non exonération de prise en charge par l'armateur des soins et des salaires pendant le premier mois d'arrêt de travail.

Si le service instructeur n'est pas suffisamment éclairé par les pièces transmises par le demandeur (statuts, actes de francisation, etc...), il demande des pièces complémentaires.

Si le demandeur ne transmet pas à l'Enim les pièces nécessaires pour statuer sur cette demande d'exonération, une décision de prise en charge par l'armateur des soins et des salaires pendant le premier mois d'arrêt de travail est établie, mentionnant notamment l'absence de ces pièces justificatives.

Le rapport détaillé (RPM 102) est un document officiel. C'est la raison pour laquelle il doit être rédigé avec le plus grand soin. Une fois qu'il est établi il ne peut être supprimé ou remplacé par un autre au motif par exemple que, suite à l'avis du médecin conseil, la rédaction de ce rapport n'est plus en adéquation avec le rapport initial. Lorsqu'une erreur manifeste apparaît sur ce document (nom du navire, date de l'accident), les corrections éventuelles doivent apparaître clairement et être visées en tant que telles.

IV- LITIGES ET CONTESTATIONS

4.1 Recours administratif préalable obligatoire (RAPO)

La décision de l'Enim qui tend à refuser à l'employeur l'exonération de la prise en charge des soins et des salaires peut être contestée et doit faire l'objet d'un recours administratif préalable avant tout recours contentieux, en référence à l'article L.142-4 du code de la sécurité sociale.

4.2 Recours contentieux

Les décisions d'exonération de la prise en charge par l'armement du premier mois des soins et salaires du marin accidenté ou malade sont prises en application du décret du 17 juin 1938, article 3-1. A ce titre, les contestations à l'encontre de ces décisions relèvent du tribunal judiciaire du domicile du marin ou du siège de l'entreprise.

Les conflits du travail entre l'armement et son salarié, tels que le refus par l'armement de payer les soins et salaires du premier mois, comme l'y oblige l'article L. 5542-21 du code des transports, relèvent quant à eux du tribunal d'instance car ils sont gérés par une autre législation que celle de la sécurité sociale. Les conflits touchant les obligations restant à la charge de l'employeur en cas d'exonération partielle relèvent également du tribunal d'instance.

Lorsque la demande est portée devant une juridiction qui a son siège en France métropolitaine, les délais de comparution, d'appel, d'opposition, de recours en révision et de pourvoi en cassation sont augmentés d'un mois pour les personnes qui demeurent en Guadeloupe, en Guyane, à la Martinique, à La Réunion, à Mayotte, à Saint-Barthélemy, à Saint-Martin, à Saint-Pierre-et-Miquelon, en Polynésie française, dans les îles Wallis et Futuna, en Nouvelle-Calédonie et dans les Terres australes et antarctiques françaises, et de deux mois pour celles qui demeurent à l'étranger (article 643 du code de procédure civile).

Le Directeur adjoint de l'Etablissement national des invalides de
la marine
Et par délégation

SIGNE

Ronan LE SAOUT