



## **IMMATRICULATION AU REGISTRE INTERNATIONAL FRANÇAIS**

### **SITUATION DES MARINS FRANÇAIS ET ETRANGERS**

**Armateurs de France** s'est engagé à appliquer aux marins français embarqués sur les navires sous immatriculation RIF la totalité des dispositions du **Code du Travail Maritime**, des **Conventions collectives des Officiers et des Personnels d'exécution**, ainsi que l'ensemble des accords qui les complètent.

Par ailleurs, la proposition de loi RIF construit un ensemble juridique maritime cohérent, qui n'existe pas au registre TAAF dit « Kerguelen ». Elle vise à mieux encadrer et protéger l'emploi des personnels étrangers. Elle pose des bases qui, pour ces personnels, constituent autant de garanties, le plus souvent issues des Conventions maritimes de l'OIT ratifiées par la France.

Il reste que de nombreuses questions sont aujourd'hui posées par les équipages et il semble important d'apporter les précisions nécessaires quant aux futures conditions d'emploi sur les navires qui seront immatriculés au Registre International Français.

- **CONTRATS DE TRAVAIL**

Le passage d'un navire à l'immatriculation RIF n'annulera pas les contrats en cours. Ceux ci continueront à produire leurs effets dans les mêmes conditions qu'auparavant.

Le lien entre le marin et l'entreprise restera garanti par le contrat dans le cas d'un CDD ou d'un contrat au voyage, par la titularisation ou la stabilisation dans les autres cas, qui ne sont pas remises en cause par le RIF.

- **SALAIRES**

les rémunérations sont garanties d'une part par les barèmes minima de branche, issus de l'accord du 2 juillet 2003, qui incluent le calcul des heures supplémentaires, et d'autre part par les accords et barèmes des entreprises, qui resteront en vigueur.

- **DEFISCALISATION**

Les salaires perçus pour la navigation effectuée sur des navires immatriculés au RIF, ainsi que pour les congés/repos s'y rapportant, seront totalement exemptés de l'impôt sur le revenu.

- **DUREE DES EMBARQUEMENTS**

Les durées des embarquements, telles que pratiquées par les entreprises, en continu ou par cycles, ne seront pas modifiées. Dans la plupart des cas, ces durées sont d'ailleurs d'ores et déjà très inférieures à celles prévues par le dernier accord sur ce point, qui date de 1973.

Les durées maximales prévues par la proposition de loi - durées maximales d'ailleurs inexistantes aujourd'hui dans le Code du Travail maritime - visent à protéger les marins étrangers de tous abus que ce soit en matière de durée d'embarquement.



- **DUREE DU TRAVAIL**

La proposition de loi ne modifie rien à la situation actuelle. Le travail reste normalement organisé sur la base de 8 heures par jour et 48 heures par semaine. Si le repos hebdomadaire n'est pas pris à bord, il sera donné à terre à l'issue de l'embarquement, la semaine sera donc décomptée sur une base de six jours comme actuellement. D'autres organisations du travail, par cycle par exemple, seront bien entendu possibles.

- **CONGES/REPOS**

Les taux de congés sont garantis par l'accord du 20 mars 2000, qui traduisait l'abaissement de la durée légale du travail en France. Ces durées ont été le plus souvent améliorées dans les entreprises.

Les trois jours de congés payés figurant dans la proposition de loi ne sont que la reprise de la durée figurant à l'article 92-1 du Code du Travail maritime. Il s'agit du seul congé « légal », fixé en France depuis 1982 à 2,5 jours pour les salariés à terre et 3 jours pour les marins.

- **FORMATION**

Les armateurs ne se désengageront pas à travers le RIF de leurs obligations en matière de formation. Les plans de formation des entreprises et les droits des personnels navigants à l'accès à la formation seront préservés et renforcés par la discussion que les partenaires sociaux devront ouvrir après l'adoption de la loi transposant l'Accord National Interprofessionnel du 20 septembre 2003 sur la formation tout au long de la vie professionnelle.

Par ailleurs des engagements ont été pris pour l'embarquement des élèves et des lieutenants entre la troisième et la cinquième année lors du Comité exécutif du 12 novembre 2003.

- **PROTECTION SOCIALE – REGIME DES RETRAITES**

Pour les Français, l'ENIM sera de plein droit applicable au RIF. Il s'agira du régime de sécurité sociale obligatoire avec une clause de dérogation pour les navigants ayant été inscrits avant le 31 mars 1999 dans un autre régime. S'appliqueront donc intégralement le Code des pensions et la protection de la Caisse Générale de Prévoyance.

Les dispositions sur la retraite contenues dans la proposition de loi visent à garantir un régime minimum aux marins étrangers non-européens ou non couverts par une Convention de sécurité sociale avec la France. Ces dispositions sont issues directement de la Convention de l'OIT n°71 sur les pensions des gens de mer et ne remettent nullement en cause l'actuel régime des pensions de l'ENIM.

De même sera conservé le bénéfice des accords sur l'assurance décès-invalidité, les garanties complémentaires du régime de prévoyance (CRI) et de frais de santé.

- **DROIT SYNDICAL**

L'organisation du dialogue social au niveau de la branche et dans les entreprises ne sera pas affectée par le RIF, ce qui n'aurait d'ailleurs aucun sens, puisque cette immatriculation ne concernera qu'une partie de l'ensemble des navigants français. Les institutions représentatives du personnel navigant resteront donc en place dans les entreprises, dans les conditions actuelles.

\*\*\*