

**établissement
national des
invalides de
la marine**

**SECURITE SOCIALE
DES MARINS**

*Sous-direction de la sécurité sociale des marins
Bureau de la caisse générale de prévoyance (SSM2)*

INSTRUCTION ENIM N° 10 25 JUIL. 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

- Références :** Code des transports (CT), notamment ses articles L. 5542-21 et suivants ;
Code des pensions de retraites des marins (partie réglementaire) ;
Décret-loi du 17 juin 1938 modifié relatif à la réorganisation et à l'unification du régime d'assurance des marins, notamment ses articles 3, 3-1 et 6 ;
Convention MEDDM / ENIM du 21 octobre 2010, articles 2 et 3 ;
- Mots clés :** prise en charge armement – exonération – ATM - MCN
- Diffusion :** Site intranet NAIADE et site Internet de l'ENIM

Les services de l'ENIM rencontrent régulièrement des difficultés d'interprétation concernant l'article 3-1 du décret du 17 juin 1938 modifié, relatif au dispositif d'exonération des obligations de l'armateur prévu par l'article 3-1 du décret susvisé, en référence aux articles L. 5542-21 et suivants du code des transports.

La présente instruction fait le point sur ces dispositions. Elle reprend également des questions fréquemment posées en proposant une réponse pour chacune d'entre elles.

SOMMAIRE

1 – Rappels	page 3
<u>1.1 - Le principe</u>	
<u>1.2 - L'exception</u>	
2 – Les règles applicables	
<u>2.1 – Exonération totale : article 3-1 I, II, III et IV du décret du 17 juin 1938</u>	
2.1.1 - <i>Les personnes physiques</i>	
a) <i>Article 3-1 I : marin embarqué propriétaire de la totalité d'un seul navire</i>	
b) <i>Article 3-1 II alinéa 1er : marins embarqués copropriétaires d'un seul navire</i>	
c) <i>Article 3-1 II alinéa 2ème : marins propriétaires ou copropriétaires de plusieurs navires</i>	
d) <i>Article 3-1 II alinéa 3ème : marin embarqué dans le cadre d'une accession progressive à la propriété</i>	page 4
e) <i>Article 3-1 IV : le bénéfice de l'exonération du I, II est maintenu dans le cas de l'article 6 point II et III</i>	
2.1.2 <i>Les personnes morales (sociétés) : article 3-1 III du décret du 17 juin 1938</i>	
a) <i>Définition de la société (articles 1832 et suivants du code civil)</i>	
b) <i>Autonomie juridique de chaque société</i>	
c) <i>Conditions cumulatives à réunir</i>	page 5
<u>2.2 – Exonération partielle : article 3-1 V du décret du 17 juin 1938</u>	
<u>2.3 - Blessure ou maladie sans débarquement du marin : article 3-1 VI du décret du 17 juin 1938</u>	
3 – Réponses à des questions fréquemment posées	page 6
<u>3.1 - La forme de la société</u>	
<u>3.2 - Le nombre de navires détenus par la société</u>	
<u>3.3 - La société d'exploitation du navire</u>	
<u>3.4 - La position «gestion d'entreprise» est-elle assimilable à un embarquement dans le cadre de l'article 3-1 III et V du décret du 17 juin 1938 modifié?</u>	
<u>3.5 - Les sociétés de lamanage</u>	
<u>3.6 - Marin embarqué sur un navire en copropriété avec un armement coopératif ou une société visée à l'article 238 bis du CGI : article 3-1 II alinéa 3ème</u>	
<u>3.7 - Le groupement d'intérêt économique (GIE)</u>	
<u>3.8 - L'affrètement coque nue</u>	page 7
<u>3.9 - Cas du pilotage</u>	
<u>3.10 - Armement à la plaisance professionnelle</u>	
<u>3.11 - L'embarquement du ou des propriétaires</u>	
<u>3.12 - Hypothèse de plusieurs copropriétaires détenant plusieurs navires (en nombre supérieur ou égal au nombre de copropriétaires) et conséquences en cas d'accident survenant à bord d'un navire sur lequel un des copropriétaires n'est pas embarqué.</u>	
4 - Procédure	
5 – Litiges et contestations	page 8
<u>5.1 – Réclamations</u>	
<u>5.2 – Recours contentieux</u>	
6 – Entrée en vigueur - Caducité	
Annexe – Positions administratives du marin	page 9

1 - Rappels

1.1 - Le principe : la prise en charge des soins et des salaires des marins blessés au service du navire ou tombés malade pendant le cours de l'embarquement après que le navire a quitté le port, pendant le 1^{er} mois d'arrêt de travail du marin, constitue une des obligations de l'armateur (article 3 du décret du 17 juin 1938).

Cet article dispose que «*les obligations de l'armateur en cas d'accident ou de maladie du marin demeurent fixées conformément aux articles 79 à 86 du code du travail maritime (devenus articles L. 5542-21 et suivants du CT)*».

1.2 - L'exception : la prise en charge des soins et salaires du marin par l'ENIM

- dès le jour du débarquement pour les soins ;
- le lendemain du débarquement pour les salaires.

Ces dispositions dérogatoires sont précisées aux articles 3-1 I et II (personnes physiques), III (sociétés), IV (cas particuliers) et V (exonération partielle) et VI (blessures et maladie sans débarquement).

2 – les règles applicables

La situation est examinée au moment du **débarquement administratif** d'un marin suite à un accident du travail maritime (ATM) ou une maladie en cours de navigation (MCN) - Article 3-1 I.

2.1 – Exonération totale : article 3-1 I, II, III et IV du décret du 17 juin 1938

2.1.1 - Les personnes physiques

Les propriétaires embarqués doivent réunir **cumulativement** l'ensemble des conditions définies à chaque point indiqué ci-après.

a) Article 3-1 I : marin embarqué propriétaire de la totalité d'un seul navire

- propriétaire de la totalité du navire.
- taille du navire : longueur hors tout du navire inférieure ou égale à 25 mètres ou critère de jauge inférieure à 50 tonneaux (certificat de jauge antérieur au 1er janvier 1986 / voir sur acte de francisation).
- genre de navigation : PP, PC, PL, CM et NC, PIL.
- embarquement du marin propriétaire sur ce même navire.

b) Article 3-1 II alinéa 1er : marins embarqués copropriétaires d'un seul navire

- Marins copropriétaires de la totalité du navire.
- taille du navire : longueur hors tout du navire inférieure ou égale à 25 mètres ou critère de jauge inférieure à 50 Tx (certificat de jauge antérieur au 1er janvier 1986, voir sur l'acte de francisation) ;
- genre de navigation : PP, PC, PL, CM et NC, PIL.
- embarquement de tous les marins copropriétaires sur ce même navire.

c) Article 3-1 II alinéa 2ème : marins propriétaires ou copropriétaires de plusieurs navires

- outre les conditions prévues au I de l'article 3-1, les marins propriétaires ou copropriétaires de plusieurs navires doivent :

- être tous embarqués sur l'un ou l'autre des navires de la copropriété.

Pour autant, il n'est pas indispensable que l'un des marins copropriétaires soit présent sur le navire sur lequel l'événement est survenu. Il suffira de s'assurer que tous les marins de la copropriété étaient embarqués, c'est-à-dire physiquement présents, sur un des navires de ladite copropriété (sous réserve des dispenses prévues à l'article 6 du décret de 1938) pour que l'armateur soit totalement exonéré de la prise en charge du premier mois.

- le calcul des longueurs des navires de la copropriété doit être conforme aux dispositions de l'article R. 25 du code des pensions de retraite des marins (CPRM) ou pour la jauge, le total du tonnage cumulé de toutes les unités qui ne doit pas dépasser 50 Tx.

d) Article 3-1 II alinéa 3ème : marin copropriétaire embarqué dans le cadre d'une accession progressive à la propriété

- 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.

- Le marin pêcheur doit être membre d'une coopérative maritime d'armement constituée dans le cadre des articles L.931-5 et suivants du code rural et de la pêche maritime et placée sous le contrôle de l'Etat en application des décrets du 04 avril 1985 et du 1^{er} juin 1987 modifiés.

- 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 candidat à l'accession à la propriété devra être embarqué sur le navire ou dans une des positions assimilées à l'embarquement prévues à l'article 6 du décret du 17 juin 1938 modifié.

- 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 CLP une copie de la convention passée avec la coopérative. Le service de l'Etat chargé de la mer prend en compte ces éléments et établit la proposition de qualification du risque correspondante qu'il envoie au CLP. En cas de problème d'interprétation, le bureau SSM2 est interrogé pour permettre au CLP compétent de décider de l'exonération ou non des obligations de l'armateur au titre de l'article 3-1 du décret du 17 juin 1938.

e) Article 3-1 IV : le bénéfice de l'exonération du I, II est maintenu dans le cas de l'article 6 point II et III

- 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 de l'ex 10° de l'article L.12 du CPRM, devenu le b du 9° de l'article L.5552-16 du CT),

- Contrainte d'abandonner la navigation par suite d'une inaptitude définitive ou temporaire due à une maladie ou un accident et donnant droit aux prestations de la caisse générale de prévoyance :

- 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 est bien accompagnée d'une prestation sur la caisse générale de prévoyance (question d'option ancienneté plus avantageuse)
- pensionné navigant : uniquement si le marin est en arrêt de travail indemnisé par l'ENIM.

2.1.2 Les personnes morales (sociétés) : article 3-1 III du décret du 17 juin 1938

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

La société soumise aux obligations de l'article 3 du décret peut aussi être exonérée si les conditions décrites ci-dessous sont réunies :

a) Définition de la société (articles 1832 et suivants 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.»

b) Autonomie juridique de chaque société

A l'intérieur d'un groupe de sociétés, **chaque société doit être considérée comme une entité juridique distincte** : par exemple une société ne peut être condamnée à payer par compensation les dettes d'une

autre société d'un groupe de société car elle constitue une personne morale distincte de la société débitrice.

c) Conditions cumulatives à réunir

- 1° la **propriété** du navire : La société doit être propriétaire du navire où s'est produit l'événement en totalité ou en être copropriétaire majoritaire (acte de francisation),
- 2° le **capital social** de la société : L'(es) actionnaires (y compris les "sociétés de personnes" type GAEC, EARL, sociétés civiles, etc.) doivent être obligatoirement marins et détenir la totalité du capital social de la société (les parts détenues par les ascendants, descendants ou conjoints des marins sont assimilées à celles détenues par ces derniers),
- 3° la **direction de la 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,
- 4° l'**embarquement** : Au moins un de ces marins sociétaires doit être embarqué sur le navire de la société où s'est produit l'événement (il n'y a pas de condition d'embarquement de tous les sociétaires) ,
- 5° la **taille des navires** : longueur 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 3ème, ou selon les critères de jauge avant le 1er janvier 1986,
- 6° le **genre de navigation pratiqué** : le navire de la société où s'est produit l'ATM ou la MCN doit être armé à la petite pêche, pêche côtière, pêche au large, cultures marines, navigation côtière ou au pilotage.

Dès lors que l'une de ces conditions fait défaut, par exemple qu'un des actionnaires n'est pas marin, l'exonération ne peut pas être accordée à la société.

2.2 – Exonération partielle : article 3-1 V du décret du 17 juin 1938

L'armateur bénéficiaire de l'exonération (personne physique ou société), demeure redevable envers les blessés ou malades de la différence entre les prestations versées par la CGP et celles qui résultent des articles L. 5542-21 et suivants du CT.

Son champ d'application est limité aux navires armés à la petite pêche, pêche côtière, pêche au large et aux cultures marines.

Cette exonération 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.

2.3 - Blessure ou maladie sans débarquement du marin : 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. »

Il est nécessaire de transmettre ce type de dossier au médecin conseil de l'ENIM (imprimé GM11) pour obtenir son avis sur l'imputation des soins futurs à l'accident du travail ou la maladie en cours de navigation. Après proposition de qualification du risque par le service de l'Etat chargé de la mer, une décision de prise en charge des soins dès le débarquement du marin par l'ENIM est obligatoirement prise par le CLP compétent.

3 – Réponses à des questions fréquemment posées

3.1 - La forme de la société

L'article 3-1 III, IV et V a été introduit dans le décret du 17 juin 1938 modifié (voir aussi les articles L.5553-7 à 10 du CT), pour autoriser une société à bénéficier, en tant que personne morale, du dispositif d'exonération de la prise en charge du premier mois d'arrêt de travail, comme c'est le cas pour les personnes physiques.

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.

3.2 - Le nombre de navires détenus par la société

L'article 3-1 III ne précise pas le nombre de navires qui peut être détenu par la société. Le nombre de navires en tant que tel n'est pas un critère à retenir pour étudier le bénéfice du dispositif de l'exonération du premier mois d'arrêt de travail à la condition que les autres critères soient par ailleurs réunis.

3.3 - La société d'exploitation du navire

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 CT et de l'article 3 du décret susvisé. 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.

3.4 - La position «gestion d'entreprise» est-elle assimilable à un embarquement dans le cadre de l'article 3-1 III et V du décret du 17 juin 1938 modifié?

Dès lors que l'interruption de la navigation est liée à la gestion de l'entreprise dans les conditions fixées au b du 9° de l'article L.5552-16 du CT, cette position peut être admise au dispositif de l'exonération, les autres critères étant par ailleurs réunis.

3.5 - Les sociétés 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.

Il n'est pas éligible à l'exonération partielle puisque le lamanage relève du genre de navigation NC.

3.6 - Marin embarqué sur un navire en copropriété avec un armement coopératif ou une société visée à l'article 238 bis du CGI : article 3-1 II alinéa 3ème

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.

3.7 - Le groupement d'intérêt économique (GIE)

La définition du GIE est indiquée à l'article L. 251-1 du code de commerce qui dispose que :

«Deux ou plusieurs personnes morales peuvent constituer un groupement d'intérêt économique pour une durée déterminée.»

Le but du groupement est de faciliter ou de développer l'activité économique de ses membres, d'améliorer ou d'accroître les résultats de cette activité. Il n'est pas de réaliser des bénéfices pour lui-même. Son activité économique doit se rattacher à l'activité économique de ses membres et ne peut avoir qu'un caractère auxiliaire par rapport à celle-ci.»

Contrairement aux autres sociétés, un GIE peut être constitué sans capital social (article L.251-3 du code de commerce).

Le GIE n'est pas éligible au dispositif d'exonération totale ou partielle de l'article 3-1 du décret susvisé. En effet :

- L'article 3-1 III du décret du 17 juin 1938 modifié ne vaut que pour les sociétés.
- Or les sociétés sont des personnes morales définies à l'article 1832 du code civil, ce que ne sont pas les GIE.
- En outre, les membres marins embarqués sur le navire de la société bénéficiaire de l'exonération doivent être détenteurs de la totalité du capital social de cette même société.

3.8 - L'affréteur coque nue

L'affréteur coque nue ne peut en aucun cas être considéré comme le propriétaire du navire. Par conséquent, il n'est pas éligible au dispositif d'exonération de l'article 3-1.

3.9 - Cas du pilotage

Le pilotage est une activité maritime du genre « navigation côtière » (NC). 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.

Il n'est pas éligible à l'exonération partielle puisque le pilotage relève du genre de navigation NC.

3.10 - Armement à la plaisance professionnelle

L'exonération de la prise en charge des marins au titre de l'article L.5542-21 du CT pour la plaisance professionnelle n'est pas prévue par l'article 3-1 du décret du 17 juin 1938 modifié. Par conséquent, la plaisance professionnelle est soumise aux dispositions de l'article 3 du décret susvisé.

3.11 - L'embarquement du ou des propriétaires

Pour l'examen de la situation des propriétaires au moment de l'accident ou du déclenchement de la maladie en cours de navigation, c'est la présence physique sur le navire qui est demandée (ou éventuellement application de l'article 6 du décret pour les dispenses de présence).

3.12 - Hypothèse de plusieurs copropriétaires détenant plusieurs navires (en nombre supérieur ou égal au nombre de copropriétaires) et conséquences en cas d'accident survenant à bord d'un navire sur lequel un des copropriétaires n'est pas embarqué.

Il s'agit de la situation de copropriétaires non constitués en société (personnes physiques copropriétaires en leur nom propre au sens de l'article 3-1 II du décret du 17 juin 1938). Dès lors que les conditions sont réunies, et en particulier l'embarquement de tous les copropriétaires sur *l'un ou l'autre* des navires de la copropriété, l'exonération sera totale, quand bien même l'évènement a eu lieu sur un navire de la copropriété sur lequel les marins copropriétaires embarqués ne sont pas présents.

4 - Procédure

1) 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.

2) 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 comme par exemple, la liste des actionnaires et la liste des membres du conseil d'administration.

3) Dans la mesure où le demandeur ne transmet pas au service de l'Etat chargé de la mer 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.

4) Le rapport détaillé (CGP 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.

5 – Litiges et contestations

5.1 – Réclamations

Si la réclamation est portée en premier lieu par le marin ou l'armateur devant le service de l'Etat chargé de la mer, ce dernier recueille tous les éléments nécessaires et les transmet aussitôt au CLP qui a pris la décision de qualification.

Si la réclamation arrive en premier lieu devant le CLP qui a pris la décision, celui-ci recueille tous les éléments nécessaires, avec l'appui du service de l'Etat chargé de la mer si besoin, demande l'avis du médecin conseil de l'ENIM le cas échéant, puis maintient la décision d'exonération ou la modifie. Dans tous les cas, une réponse positive ou négative doit être notifiée à la partie contestant l'exonération ou la non exonération et, en tout état de cause, copie en est adressée au service de l'Etat chargé de la mer, à l'armateur, au marin, au bureau SSM2.

Si la réclamation s'avère complexe, le CLP peut saisir le bureau SSM2 pour analyse et décision finale.

5.2 – 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 des affaires de sécurité sociale 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.

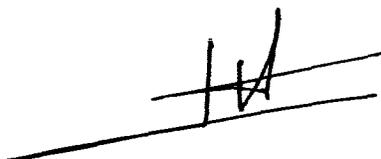
Lorsque la demande est portée devant une juridiction qui a son siège en France métropolitaine, les délais de recours sont augmentés d'un mois pour les résidents des départements, territoires et collectivités d'outre-mer et de deux mois pour ceux qui résident à l'étranger (article 643 du code de procédure civile – Cass. Civ. n° 10-14141 du 12 mai 2011).

6 – Entrée en vigueur – Caducité

La présente instruction entre en vigueur le 1^{er} septembre 2011. A cette date :

- La circulaire n° 16-1987 du 03 février 1987 doit être considérée comme caduque.
- La circulaire n° 14-1996 du 29 février 1996 doit être considérée comme caduque.
- L'instruction n° 17-1997 du 28 février 1997 doit être considérée comme caduque.
- La circulaire n° 17-00 du 26 mai 2000 (NOR DEVTT0900030C) doit être considérée comme caduque.

Le directeur de l'Établissement national des invalides de la marine

A handwritten signature in black ink, consisting of a stylized 'P' and 'I' followed by a horizontal line, all written over a set of three parallel horizontal lines.

Philippe ILLIONNET

ANNEXE

Positions administratives du marin

<u>Code</u>	<u>Libellé</u>
00	Embarquement sur navire français
05	Navigation comme subrécargue sur navire étranger
07	Mission embarquée sur navire français
11	Embarquement sur navire étranger
13	Salaire accident (à la charge de l'armement)
14	Salaire maladie (à la charge de l'armement)
15	Congé repos acquis
20	Gestion d'entreprise
22	Pré ou post armement
25	Position spéciale de guerre
38	Mandat parlementaire
40	Indemnités journalières C.G.P. accident du travail maritime
41	Indemnités journalières C.G.P. maladie en cours de navigation
42	Indemnités journalières C.G.P. maladie hors navigation
43	Indemnités de repos C.G.P. maternité ou congé adoption
47	Réouverture blessure de guerre
57	Congé - repos
59	Réduction du temps de travail
61	Demandeur d'emploi non indemnisé
68	Congé - Repos lié à la validation de services à terre
72	Arrêt de travail non validé
73	Travaux sous-marins
74	Autres congés (à la charge de l'armateur)
75	Ralliement
76	Position validée d'office
77	Formation professionnelle
78	Position à terre validée sur décision
79	Lissage temps partiel
89	Pré-retraite validation payante
90	Pré-retraite validation gratuite
91	Chômage avec armateur
92	Congé de conversion - Congé de reclassement
93	Indemnités de repos C.G.P. paternité
95	Formation professionnelle prise en charge par l'état
96	Validation à la durée sans catégorie
97	Cessation Anticipée d'Activité
98	Élèves des écoles non stagiaires de la formation professionnelle continue
99	Création d'entreprise maritime par terrien

Genres de navigation

<u>Code</u>	<u>Libellé</u>	<u>Domaine</u>
CI	CABOTAGE INTERNATIONAL	COMMERCE
CM	CONCHYLICULTURE PURE	COMMERCE
CN	CABOTAGE NATIONAL	COMMERCE
LC	LONG COURS	COMMERCE
LM	LAMANAGE	COMMERCE
LNC	LAMANAGE NAVIGATION COTIERE	COMMERCE
NC	NAVIGATION COTIERE	COMMERCE
PIL	PILOTAGE	COMMERCE
RCI	REMORQUAGE CABOTAGE INTERNATIONAL	COMMERCE
RCN	REMORQUAGE CABOTAGE NATIONAL	COMMERCE
RLC	REMORQUAGE LONG COURS	COMMERCE
RNC	REMORQUAGE NAVIGATION COTIERE	COMMERCE
CMP	CULTURE MARINE PETITE PECHE	PECHE
CPP	CONCHYLICULTURE PETITE PECHE	PECHE
GP	GRANDE PECHE	PECHE
PC	PECHE COTIERE	PECHE
PL	PECHE AU LARGE	PECHE
PP	PETITE PECHE	PECHE
YCI	PLAISANCE CABOTAGE INTERNATIONAL	PLAISANCE
YCN	PLAISANCE CABOTAGE NATIONAL	PLAISANCE
YLC	PLAISANCE LONG COURS	PLAISANCE
YNC	PLAISANCE NAVIGATION COTIERE	PLAISANCE