

Des sources du droit social des gens de mer

Patrick CHAUMETTE

Professeur à l'université de Nantes

Les gens de mer travaillent dans un milieu particulièrement hostile. Le bâtiment de mer, ou navire, constitue un lieu de travail mobile, dans un environnement mobile. Non seulement, les marins sont soumis aux périls de la mer, mais encore ils sont isolés, éloignés des secours. Du fait des dangers encourus, la sécurité constitue une exigence permanente, source de discipline et de solidarité. Ce qui caractérise les marins, c'est leur capacité de travailler et de vivre en mer. L'expédition maritime, commerciale ou de pêche, a nécessité un cadre juridique spécifique, concernant notamment les gens de mer. Les coutumes internationales du Moyen Age déterminaient déjà la nourriture, l'accès aux soins en cas de maladie ou de blessures, le rapatriement, éventuellement le sort des marins en cas de capture par les pirates barbaresques et leur vente au marché aux esclaves¹.

Trois temps peuvent être distingués : l'autonomie du droit social français des gens de mer, le parallélisme avec la construction du droit social terrestre, l'imbrication des sources, le droit terrestre devant général et le droit social maritime particulier, car doté de spécificités. Cette imbrication fut organisée lors de la seconde codification en 1973 du Code du travail. Elle fait l'objet d'une nouvelle organisation avec le recodification de ce même code en 2007 et le projet de Code des transports.

Autonomie.

Le droit social des gens de mer s'est construit dans le cadre d'un droit national autonome à partir du XVII^e siècle. Pour des motifs autant militaires qu'économiques, les Etats ont imposé le privilège de nationalité des marins : seuls des marins français peuvent embarquer à bord de navires battant pavillon français. En contrepartie de leurs obligations militaires, les inscrits maritimes bénéficient de pension de demi-solde d'invalidité, puis d'assurances sociales et d'un régime de sécurité sociale géré et largement financé par l'Etat. Cette protection sociale spécifique perdue en France dans le cadre de l'Établissement national des invalides de la marine (ENIM), créé par le Ministre Colbert, sous le règne de Louis XIV². Les spécificités du droit du travail maritime se cristallisent autour de l'immatriculation administrative des marins, du contrat écrit d'engagement maritime, issu du statut professionnel des marins, de la rédaction du rôle d'équipage, de la revue d'armement et de la liquidation des parts, des loyers des marins par les services de l'administration maritime, l'inscription maritime jusqu'en 1965³. L'Etat, protecteur de ses intérêts et des gens de mer, assume une fonction tutélaire; il valide leur aptitude professionnelle par des brevets, ainsi que des visites médicales, effectuées auprès des médecins des

¹ Ph. J. Hesse, *Droits Maritimes*, J.P. Beurier (dir.), Dalloz Action, Paris, 2^e éd., 2008, n° 02, pp. 14-62.

² R. Jambu-Merlin, *Les gens de mer, Traité général de droit maritime*, R. Rodière (dir.), Dalloz, Paris, 1978, 317 p. - Fr. Kessler, « La diversité des systèmes nationaux de protection sociale des marins en Europe », *DMF* 1992, 611.

³ D. Danjon, *Traité de droit maritime*, t. I, 2^e éd., Sirey, Paris, 1926 – G. Ripert, *Droit Maritime*, Dalloz, Paris, T. I, *Navigation - Navires - Personnel - Armateurs - Créanciers*, 4^e éd., 1950, p. 391 et s. - M. Mollat (dir.), *Histoire des pêches maritimes*, Privat, Toulouse, 1987.

gens de mer. L'administration maritime, jusqu'en 2006, visait les contrats d'engagement lors de l'établissement des rôles d'équipage, assurait l'information préalable des marins sur la durée et le contenu des contrats, contrôlait leur légalité. L'administration organise une tentative de conciliation en cas de litige entre le marin et son armateur⁴.

Le droit social des gens de mer s'est construit bien avant le droit social terrestre, né de la prohibition des corporations et des coalitions, puis de l'interventionnisme de l'Etat lié au développement industriel et à la mécanisation. L'autonomie du droit social maritime s'est d'abord maintenue en dépit de son alignement sur le droit social terrestre, tant en matière de travail que d'assurances sociales. En 1898, deux lois sont intervenues concernant l'indemnisation des accidents du travail, l'une industrielle et commerciale du 9 avril, l'autre maritime du 21 avril. Leur architecture est proche : elles affirment la responsabilité de plein droit de l'employeur, ce qui conduit à une indemnisation forfaitaire de la victime ou de ses ayants droit : une indemnisation complémentaire en cas de faute inexcusable de l'employeur. Indemnisation et responsabilité pénale sont séparées en matière d'accident de travail. Compte tenu des obligations armatoriales en cas de blessure du marin au service du navire, la loi du 21 avril tient compte des particularités maritimes.

Parallélisme.

Cette évolution parallèle sera poursuivie par l'adoption en 1926 du code du travail maritime, en copie du code du travail de 1910. Toutefois, le contrat d'engagement au voyage reste la référence du code du travail maritime. Né en 1926, ses origines colbertiennes restent très lisibles. La profession maritime dispose d'une discipline professionnelle, réglementée par le code disciplinaire et pénal de la marine marchande (CDPMM), depuis 1852, régie par une juridiction spécifique mal dénommée, le tribunal maritime commercial, qui est une juridiction pénale maritime. Les conventions collectives de la marine marchande ont ensuite encadrées les procédures disciplinaires d'entreprise. La question s'est donc longtemps posée de l'application ou non du droit disciplinaire étatique, inséré au sein du code du travail, aux entreprises d'armement maritime. En 1936 encore, deux lois du même jour instaurent pour les activités terrestres et le secteur maritime, des délégués ouvriers, la semaine de 40 heures de travail, des congés payés annuels. A la marine marchande, les 40 heures sont prolongées par 8 heures supplémentaires obligatoires. La pêche artisanale reçoit un traitement familial ; il faudra attendre 1982 pour les congés payés. En dépit de la naissance des assurances sociales et de leur influence sur la profession maritime, l'Établissement national des invalides de la marine (ENIM) diversifie ses prestations, mais reste autonome. Il constituera un des rares régimes de sécurité sociale, géré par l'administration, et non les partenaires sociaux. Le décret-loi du 17 juin 1938 échappera à la naissance du code de la sécurité sociale.

La marine marchande est une industrie lourde ; les investissements y croissent avec la taille des navires. L'Etat subventionne la formation, les armements⁵. L'autonomie de la formation professionnelle maritime, les spécificités de ses titres et brevets sont liées aux particularités du travail en mer, mais elles se justifiaient également par la volonté commune de l'Etat, des armateurs et des syndicats de marins de clore le marché du travail maritime. Une véritable

⁴ P. Chaumette, *Droits Maritimes*, J.P. Beurier (dir.), Dalloz Action, 2è éd., 2008, n° 411.10 et s.

⁵ G. Ripert, *Droit maritime*, Dalloz, T.I, 1950 - R. Jambu-Merlin, *Les gens de mer, Traité général de droit maritime*, R. Rodière (dir.), Dalloz, Paris, 1978.

carrière était ouverte aux marins qui, débutant comme mousses, pouvaient acquérir des brevets et gravir les échelons des fonctions⁶. Pour éviter la pénétration d'éléments extérieurs et la sortie précoce de l'activité maritime, les équivalences avec les qualifications terrestres étaient réduites. La stabilisation et la titularisation, mises en oeuvre conventionnellement en 1948 et 1950, constitueront le point d'orgue de la réalisation du statut du marin professionnel⁷. Le contrat au voyage, l'expédition maritime, le lien du marin à un navire ne sont plus les références essentielles de la pratique des relations de travail.

Imbrication – première étape.

A partir de 1945, l'imbrication des règles maritimes spécifiques et des règles sociales générales est devenue telle, que la recherche des textes applicables aux marins est souvent délicate. Les rapports collectifs de travail ont fait l'objet d'une légalisation unique : liberté syndicale (1884), droit de la négociation collective (1919, 1936, 1950), représentation du personnel dans l'entreprise (1936, 1945), droit de grève (1946,1950). Les entreprises d'armement maritime sont de ce point de vue des entreprises comme les autres. Aucune disposition ne fut intégrée au code du travail maritime, qui ne concerne que le rapport contractuel de travail, individuel. Des mesures d'adaptation ont parfois été prises, ainsi pour les délégués de bord qui sont des délégués du personnel particuliers ; mais ces mesures particulières n'ont pas été codifiées et surtout n'ont pas été entretenues⁸. En 1950, il en sera de même du salaire minimum interprofessionnel garanti, SMIG, même s'il faudra attendre 1982 pour qu'il devienne clairement applicable à la pêche artisanale, même dans le cadre de la rémunération à la part de pêche.

A partir de la seconde codification du code du travail, en 1973, il sera clair qu'il convient de commencer par la lecture par son Livre VII, pour savoir quelles dispositions de ce code s'appliquent ou non aux entreprises d'armement maritime⁹. Les articles L 742-1 et suivants fournissent un jeu de piste, de plus en plus enrichi des imbrications. Le contrat d'engagement est devenu un contrat de travail particulier liant le marin à l'entreprise d'armement maritime, beaucoup plus qu'au navire ou à l'expédition maritime. Le contrat d'engagement maritime est particulier puis que les conditions de travail à bord relèvent de la loi n° 83-581 du 5 juillet 1983 relative à la sauvegarde de la vie humaine en mer (SVHM), et son décret n° 84-810 du 30 août 1984 régulièrement révisé, et que le contrat lui-même est régi par le code du travail (art. L 741-2 C. Tr.) Le premier article du code du travail est un article d'exclusion, quand les autres sont des articles d'insertion (conventions et accords collectifs de travail, institutions représentatives du personnel, cessibilité et saisissabilité des salaires, privilège des salaires). Ces renvois seront

⁶ A. Cabantous, *La mer et les hommes. Pêcheurs et matelots dunkerquois de Louis XIV à la Révolution*, Westheck Ed., 1980; *Dix mille marins face à l'océan : les populations maritimes de Dunkerque au Havre (1660-1794)*, Publisud, 1991; *Les citoyens du large : les identités maritimes en France (XVII^e-XIX^e)*, Aubier, Paris, 1995.

⁷ C. Paradeise et Fr. Vourc'h, « Problèmes de régulation d'un marché du travail corporatiste : la marine marchande », *Rapp. au min. des Transports*, DGRST, 1982 - P. Chaumette, *Le contrat d'engagement maritime - Droit social des gens de mer*, CNRS Ed., Paris, 1993.

⁸ CE, 20 novembre 1987, *Rec. CE* p. 432 : le décret du 17 mars 1978 est annulé pour insuffisances, dans la mesure où il ne comporte pas diverses mesures d'adaptation des dispositions légales ; le décret du 8 juin 1983 n'a pas transposé aux délégués de bord toutes les dispositions de la loi du 28 octobre 1982 et souffre des mêmes défauts.

⁹ R. Jambu-Merlin, *Les gens de mer, Traité général de droit maritime*, R. Rodière (dir.), Dalloz, Paris, 1978.

enrichis au fil du temps, concernant la lutte contre le harcèlement sexuel, en 1992, puis le harcèlement moral en 2002, le sort du contrat d'engagement d'un marin victime d'un accident du travail en 1997, puis d'une maladie professionnelle en 1999, les groupements d'employeurs, le statut du conjoint participant à l'entreprise, en 1997, les services de santé au travail en 2006. La loi n° 97-1051 du 18 novembre 1997 d'orientation sur la pêche et les cultures marines ne fut pas un tournant, mais rendit applicable aux entreprises d'armement maritime les dispositions de la directive 89/391/CE du 12 juin 1989 relative à la protection de santé et de la sécurité au travail, pour l'essentiel transposée au sein du code du travail dès décembre 1991. Quand l'article L. 742-1 du code du travail renvoie les conditions de travail à bord des navires vers des lois particulières, l'article L. 742-5 le contredit fortement, par une liste importante de dispositions étendues au secteur maritime. La difficulté devient dès lors, d'identifier les dispositions santé et sécurité du code du travail non applicables aux activités maritimes, les exclusions implicites, contenus des limites des extensions explicites.

D'autres renvois ont été insérés par le législateur au sein du code du travail maritime, vers les dispositions du code du travail. Au-delà du voyage, le marin fut stabilisé dans l'entreprise par voie conventionnelle. La loi n°77-507 du 18 mai 1977 étend et adapte aux marins le droit du licenciement ; elle retient une définition spécifique du licenciement maritime¹⁰. Le législateur français n'a cependant pas choisi de distinguer clairement le lien d'entreprise du contrat d'embarquement, la relation de travail des conditions d'embarquement. Il en résulte une confusion des sources du droit du travail maritime, des difficultés d'interprétation des textes, aussi bien à la pêche qu'au commerce¹¹. Le code du travail maritime lui-même va comporter de plus en plus de renvois au code du travail en matière de licenciement, avec la loi de 1977, puis de temps de travail, dès les réformes de 1982. Pour autant, dans ces deux domaines, les spécificités maritimes ne manquaient pas. Le jeu de piste législatif est devenu une partie de ping-pong¹². La loi n° 97-1051 du 18 novembre 1997 d'orientation sur la pêche et les cultures marines étend au capitaine de navire le droit du licenciement.

La situation s'est aggravée du fait de l'insuffisance de la coordination interministérielle lors d'adoption de nouvelles législations.

D'une part, le secteur maritime a souvent été mis à l'écart de réformes importantes. Il en fut ainsi des réformes prud'homales de 1979 et 1982. La compétence prud'homale a été généralisée pour les litiges individuels de travail, liés à un contrat de travail de droit privé. Il ne semblait pas envisageable de créer des sections maritimes dans les conseils de Prud'hommes du littoral, et de ne pas en créer dans l'intérieur des terres. Dès lors, les contentieux du travail maritime relèvent du tribunal d'instance, après de tentative de conciliation devant l'administrateur des affaires maritimes, ou du tribunal de commerce pour le capitaine de navire, selon le décret du 20 novembre 1959. Les heures supplémentaires du capitaine de navire sont éventuellement décomptées par le tribunal de commerce, composé de juges consulaires, élus par

¹⁰ P. Chaumette, « La distinction de la rupture unilatérale et du licenciement maritime », note sous CA Rennes, 5^e ch., 6 janv. 2004, *DMF* 2004, 360.

¹¹ M. Le Bihan-Guénolé, *Droit du travail maritime. Spécificité structurelle et relationnelle*, L'Harmattan, coll. « Logiques juridiques », Paris, 2001.

¹² P. Chaumette, *Le contrat d'engagement maritime – Droit social des gens de mer*, CNRS Ed., Paris, 1993.

les commerçants et industriels. Le capitaine de navire n'est pas un commerçant, il est même rarement un mandataire commercial de l'armateur. Faut-il conserver des traditions maritimes anciennes, devenues inadaptées. Des textes anciens n'ont pas été adaptés à l'évolution des relations professionnelles, ou à l'évolution du cadre juridique général. La frontière entre les compétences et règles maritimes et terrestres dépend de l'interprétation de l'article 4 du code du travail maritime, dont l'emblème est le contrat au voyage depuis 1926, quand l'essentiel des relations de travail maritimes, relèvent de contrats d'engagement ne comportant pas que des périodes d'embarquement, mais des périodes liées au travail nautique, pendant lesquelles le marin n'est plus à bord (congé, formation, maladie)¹³. Il en fut de même en matière de délai de prescription contractuelle¹⁴. Les spécificités maritimes deviennent parfois des originalités, mais aussi des archaïsmes, voire des incohérences. Un lissage d'ensemble des textes serait nécessaire, mais ce lissage est en réalité un besoin permanent.

Les mêmes difficultés se rencontrent à l'échelon communautaire où les entreprises d'armement maritime ont fait l'objet de mesures spécifiques liées au navire, à son éloignement, par exemple en matière d'assistance médicale, où le postulat de relations de travail particulières les a parfois exclues des normes sociales générales, a parfois ouvert une option aux Etats membres. Ces entreprises ont aussi parfois été oubliées : dès lors, les directives sont-elles générales ou ces entreprises sont-elles à part ? Enfin, il n'est pas rare que les mesures nationales de transposition aient été entendues aux entreprises d'armement maritime, de sorte qu'il apparaisse logique d'en tirer des conséquences sur leur positionnement même au sein du droit social communautaire¹⁵. Les entreprises d'armement maritime sont des entreprises comme les autres ; le contrat d'engagement maritime est un contrat de travail. Seulement, travailler à bord d'un navire et travailler en mer relèvent de conditions de travail spécifiques qui nécessitent des réglementations particulières.

D'autre part, le législateur fut fréquemment silencieux sur les secteurs maritimes : ils n'étaient ni inclus, ni exclus du champ d'application des dispositions nouvelles, seulement ignorés. Dès lors, que faire du silence du législateur. Les juges devaient-ils privilégier l'autonomie du droit social des gens de mer ou considérés qu'ils n'étaient pas des salariés à part, même si travailler en mer à bord d'un navire induit nécessairement des spécificités ? Le code du travail maritime ne prévoit aucun principe de non-discrimination. En raison de ses origines militaires, il ignore la grossesse et la maternité, jusqu'à la loi n° 2006-10 du 5 janvier 2006

¹³ P. Chaumette, « Le contrat d'engagement maritime à la recherche de son identité », *Dr. soc.* 1991, 655 - *Cass. soc.*, 14 janv. 1987, *Bull. civ. V*, n° 24 - *Cass. soc.*, 13 oct. 1988, *Bull. civ. V*, n° 502 - *Cass. soc.*, 12 janv. 1993, *JCP G* 1993, II, 22185, note M. Pierchon; *Dr. soc.* 1993, 444, note P. Chaumette - *Cass. soc.*, 5 janv. 1995, *Bride c/ Sté armement R. Le Coz*, *DMF* 1995, p. 740 - *Cass. soc.* 3 novembre 2005, *Sté Thaeron fils*, *Dr. soc.* 2006, n° 2, pp. 218-221, *DMF* 2006 pp.595-600 n P. Chaumette - *Cass. soc.* 3 mai 2006, *SNCM c/ M. Vialis*, *JCP-S* 2006, 1523 note B. Boubli, *Dr. soc.* 2006, 805 n. P. Chaumette - *Trib. Conflits* 22 mai 2006, *Bull. civ.*, n° 12, 5 mai 2008, n° 08-03.636 à 08-03.639, M. X. et a. c/ Préfet des Pyrénées Atlantiques.

¹⁴ P. Chaumette, « Les prescriptions des actions contractuelles sont-elles de la compétence exclusive du législateur ? », *Cass. Soc.* 28 février 2006, M. X c/ Société Delmas, *DMF* 2007, n° 678, pp. 141-145 ; « Les prescriptions des actions contractuelles sont de la compétence exclusive du législateur », *CE* 27 novembre 2006, M. A. c/ Sté Delmas, *Cass. Soc.* 7 mars 2007, M. Bordey c/ Copropriété maritime Amanda Galante et a., *Dr. Soc.* 2007, n° 5, pp. 655-657, *DMF* 2007, n° 682, pp. 512-517.

¹⁵ Communication Commission, « Réexamen de la réglementation sociale dans la perspective d'emplois plus nombreux et de meilleure qualité dans les professions maritimes dans l'Union européenne », *COM* (2007) 591, 14p.

relative à la sécurité et au développement des transports. Il semblait possible de recourir aux principes généraux du droit pour étendre ces dispositifs aux secteurs maritimes.

La construction jurisprudentielle.

La jurisprudence s'est efforcée de construire une cohérence des textes, notamment quant au sort des marins accidentés du travail : « *dans le silence du législateur, la loi nouvelle s'applique aux marins, sauf dispositions spécifiques prévues notamment par le Code du travail maritime, ou adaptations précisées au Livre VII du Code du travail* »¹⁶. Cette tendance à la banalisation du droit du travail maritime n'est pas univoque. En matière de durée du travail, les règles générales du Code du travail s'appliquent aux entreprises d'armement maritime, depuis les réformes de 1998, tout en laissant place aux dispositions réglementaires spécifiques¹⁷. Ainsi les définitions des temps de travail effectif ou de repos sont particulières; il n'existe pas d'astreinte à bord¹⁸. Des décrets d'application, adaptant les mesures légales aux particularités du travail maritime, sont le plus souvent nécessaires¹⁹. Il a fallu attendre mars 2005 pour qu'un décret spécifique remplace les décrets maritimes spécifiques de 1983, quand les réformes ont été engagées en 1998²⁰. Cependant, le travail maritime soumis au droit français s'insère notamment dans le cadre de la loi n° 2008-789 du 20 août 2008, portant rénovation de la démocratie sociale et réforme du temps de travail, qui modifie fortement les règles de la représentativité syndicale, de la désignation du délégué syndical dans les entreprises de plus de 50 salariés, des conditions de la négociation et de la conclusion des conventions collectives de travail, les enjeux des élections professionnelles dans l'entreprise, des délégués du personnel et des membres du comité d'entreprise, de l'autonomie de la négociation collective d'entreprise ou d'établissement sur le temps de travail²¹. Il s'agit sans aucun doute d'une réforme d'importance, équivalente à celles intervenues en 1982.

La jurisprudence a réaffirmé l'autonomie du régime de sécurité sociale des gens de mer, l'ENIM, notamment en matière d'indemnisation des accidents du travail : le décret-loi du 17 juin 1938 ne saurait être complété par les dispositions du Code de la sécurité sociale, même quant au recours en reconnaissance de la faute inexcusable de l'employeur²². En dépit de la directive 89/391 du 12 juin 1989 en matière de santé et de sécurité au travail, qui aborde de la même manière le travail privé et le travail public, le travail terrestre et maritime, qui a imposé l'extension de l'obligation générale de prévention, transposée dans le code du travail aux entreprises d'armement maritime (art. L 742-5 ancien C. tr.), le recours en reconnaissance de la faute inexcusable de l'armateur n'est pas ouvert aux marins accidentés du travail ou victimes d'une maladie professionnelle, dans

¹⁶ Cass. ass. plén., 7 mars 1997, Port autonome de Bordeaux c/ Vendier, *DMF* 1997, 377, concl. Y. Chauvy ; *JCP G* 1997, II, 22863, note M. Pierchon, *Dr. soc.* 1997, 424, obs. P. Chaumette (marin accidenté du travail) - Cass. soc., 28 octobre 1997, Rouxel et le Douarin, *Dr. soc.* 1998 pp. 181-184 (limite d'âge de 55 ans illégale) ; Cass. soc., 21 décembre 2006, Sté BAI, *D* 2007, 217 ; *Dr. soc.* 2007, 243 (la mise à la retraite illégale est discriminatoire, donc nulle).

¹⁷ P. Chaumette, « L'organisation et la durée du travail à bord des navires », *DMF* 2003, p. 3-30.

¹⁸ Cass. soc., 15 octobre 2002, *Dr. soc.* 2002, 1147, *DMF* 2003, p. 68-77.

¹⁹ CA Paris, 1re ch., 28 janvier 2004, Union maritime CFDT, *DMF* 2004 p. 512 - Cass. soc., 11 juillet 2007, n° 06-40.380, *Dr. soc.* 2007, n° 11, pp. 1185-1187, réaffirmant sur le fondement de l'article L 742-1 du code du travail, l'autonomie des dispositions relatives à la durée du travail.

²⁰ G. Barron, « L'aménagement du temps de travail à la pêche », *DMF* 2007, n° 678, pp. 159-185.

²¹ *JORF* 21-8-2008.

²² Cass. 2° civ., 23 mars 2004, ENIM c/ M. Beusnard et a., chalutier Petit Rémy, *Dr. soc.* 2004, 676; *DMF* 2004, p. 716-722.

le cadre de leur régime de sécurité sociale. Dès lors, les recours de droit commun en responsabilité civile leur sont ouverts, soit devant un juge civil, soit devant un juge pénal²³.

Les réorganisations administratives.

Les décrets 2008-1503 et 2008-1510 du 30 décembre 2008 fusionnent les services de l'inspection du travail²⁴. Ils regroupent au sein du Ministère chargé du travail, de la direction générale du travail, les anciens services d'inspection du travail des transports, d'inspection du travail des lois sociales en agriculture et d'inspection du travail maritime. Un arrêté ministériel fixe le nombre de sections d'inspection, ainsi que leur localisation et leur délimitation dans le cas où leur champ de compétence excéderait la région ; le directeur régional du travail, de l'emploi et de la formation professionnelle décide de la localisation et de la délimitation des sections d'inspection. Dans chaque département, une section est chargée du contrôle des professions agricoles²⁵. Le décret n° 2008-1503 du 30 décembre 2008 confie à la direction générale du travail la charge du respect de la convention 178 de l'OIT du 22 octobre 1996 sur l'inspection des conditions de travail et de vie des gens de mer²⁶. Il conviendra de définir sur le littoral les sections d'inspection du travail, dotées de compétences maritimes, de former ces inspecteurs aux conditions de travail à bord des navires, à travers l'Unité de formation à la sécurité maritime (UFSM), sise à l'Ecole nationale de la Marine Marchande de Nantes. Alors que depuis 1893, l'inspection du travail « terrestre » est en France généraliste, alliant les aspects techniques et juridiques, l'administration des affaires maritimes a séparé le contrôle des navires, les contrôles techniques, des contrôles juridiques. Les centres de sécurité des navires sont chargés de veiller au respect des conventions de l'Organisation maritime internationale, notamment la Convention SOLAS, incorporée dans la loi n° 83-581 du 5 juillet 1983, relatif à la sauvegarde de la vie humaine en mer et à l'habitabilité à bord des navires (SVHM) et le décret n° 84-810 du 30 août 1984 régulièrement révisé. Les inspecteurs de sécurité des navires sont cependant chargés de la prévention des risques professionnels, tout comme les inspecteurs du travail, alors même qu'ils hésitent très fortement à s'aventurer dans les aspects organisationnels et sociaux de cette prévention, tels les repos ou temps de travail. Les inspecteurs du travail, chargés de veiller aux activités maritimes, devront aussi être formés à la dimension internationale de la marine marchande, au *port state control*, c'est-à-dire au respect des normes internationales par les navires faisant escale dans les ports français, quel que soit le pavillon du navire²⁷. Quant aux activités terrestres, ce sont essentiellement les questions de détachement provisoire de salariés dans le cadre d'une prestation de services qui constituent une dimension internationale équivalente²⁸.

²³ CA Rennes (3^e ch. corr.), 25 janvier 2005, chalutier Vierge de l'Océan, « Non-assistance à matelot en danger. Faute intentionnelle », DMF 2006 pp. 488-498 ; Cass. Civ. 2^e, 20 mars 2008, n° 07-10279, FGVAT, DMF 2008, n° 697, pp. 918-923.

²⁴ JORF 31-12-2008.

²⁵ Art. R. 8122-9 nouveau C. Tr.

²⁶ Art. R. 8121-13 nouveau C. Tr.

²⁷ M. Guillou, « De l'Inspection du travail maritime en France : une compétence limitée, mais internationale », *Dr. soc.* 2003, 169-176 ; A. Charbonneau, *Marché international du travail maritime : un cadre juridique en formation*, Thèse Droit, Nantes, 2008, PUAM, coll. de Droit international, 2009.

²⁸ Directive 96/71/CE, 16 décembre 1996 concernant le détachement de travailleurs effectué dans le cadre d'une prestation de services, JOCE. L. 18 du 21 janvier 1997, p. 1 ; N. Moizard, « La directive 96/71 concernant le détachement des travailleurs dans le cadre d'une prestation de services : un noyau « dur » protecteur ? », *Dr. Soc.* 2008, pp. 866-872 ; L. Casaux-Labrunée, « La confrontation des libertés dans l'entreprise », *Dr. Soc.* 2008, n° 11, pp. 1032-1041.

Imbrication -2^{ème} étape.

Des nouvelles codifications : Code du Travail – Code des Transports.

L'imbrication des règles maritimes spécifiques et des règles sociales générales est devenue telle, que la recherche des textes applicables aux marins est souvent délicate, qu'une nouvelle codification des textes français s'avère indispensable entre le Code du travail et un futur Code des transports. Il se trouve qu'un nouveau code du travail a été entrepris, remettant sur le métier la codification de 1973²⁹, qu'il a exclu de son champ d'application les spécificités des professions de l'ancien Livre VII : mines et carrières, industries électriques et gazières, travailleurs à domicile, bâtiment et travaux publics, marins, dockers, VRP, journalistes, artistes et mannequins, concierges, employés de maison, assistantes maternelles, assistants familiaux. Le nouveau code du travail comporte des dispositions relatives à l'outre-mer, concernant les départements d'outre-mer et Saint-Pierre et Miquelon, ainsi qu'une partie VII qui concerne certaines professions et activités : les journalistes, professions du spectacle, de la publicité et de la mode, les concierges, employés de maison et de services à la personne, les VRP, les travailleurs à domicile. « *Le code du travail a été recentré sur son objet principal tout en permettant aux codes spécifiques d'accueillir les dispositions en matière de droit du travail qui en relèvent* », selon l'exposé des motifs. Le code de l'action sociale et des familles accueille les assistantes maternelles, les assistants familiaux ; il en va de même du code minier pour les salariés des mines et carrières. Le code rural contenait déjà un livre VII consacré aux dispositions sociales. Les dispositions ayant vocation à figurer dans les futurs codes de l'énergie, de la fonction publique et des transports ne sont pas reprises dans le code du travail et sont maintenues temporairement dans un ancien code du travail.

L'ordonnance n° 2007-329 du 12 mars 2007 publie un nouveau Code du travail, une recodification à droit constant³⁰. Cette partie législative ainsi que la partie réglementaire est entrée en vigueur le 1^{er} mai 2008. Mais, l'ancien code du travail est maintenu en vigueur dans l'attente de l'adoption notamment du nouveau code des transports³¹. L'article 13 de l'Ordonnance, 1^o, 2^o et 18^o, prévoit le maintien en application des dispositions du Code du travail « ancien » concernant les marins, dans l'attente de la rédaction, et de la publication d'un futur Code des transports : art. L 742-1, L. 742-1-1 II à IV, L. 742-2 à L. 743-2. Il n'est plus possible de s'en tenir aux dispositions de l'article L. 742-1 du Code du travail « ancien », qui renvoient vers des lois particulières le contrat d'engagement et les conditions de travail à bord des navires. Ce texte date de la dernière codification de 1973. L'articulation est devenue plus complexe entre le Code du travail et le Code du travail maritime, et doit être mieux précisée entre les nouveaux Codes du travail et des transports. Le Code du travail maritime et le Code disciplinaire et pénal

²⁹ Art. 84, loi n° 2004-1343, 9 décembre 2004 ; Ordonnance n° 2007-329, 12 mars 2007, *JORF* 13-3-2007 ; loi n° 2008-67, 21 janvier 2008, ratifiant l'Ordonnance du 12 mars 2007, *JORF* 22-1-2008 ; Cons. Constitutionnel 17 janvier 2008, n° 2007-561 DC ; entrée en vigueur au 1^{er} mai 2008 ; Chr. Radé, « Recodifier le code du travail », *Dr. soc.* 2006-483, « Le nouveau code du travail et la doctrine : l'art et la manière », *Dr. soc.* 2007- 513 ; A. Fabre et M. Grévy, « Réflexions sur la recodification du droit du travail », *Rev. Dr. Trav.*, Dalloz, 2006-362 ; J.D. Combrexelle et H. Lanouzière, « Les enjeux de la recodification du code du travail », *Dr. soc.* 2007-517.

³⁰ Loi d'habilitation n° 2004-1343, 9 décembre 2004. Ord. n°2007-329, 12 mars 2007, relative au Code du travail (partie législative), *JO* 13 mars, 4740 ; mod. par L. n° 2008-67, 21 janvier 2008 *JO* 22 janv. Décret n° 2008-244, 7 mars 2008 pour la partie réglementaire.

³¹ Art. 13-18^o, Ordonnance n° 2007-329, 12 mars 2007.

de la marine marchande sont vraisemblablement voués à la disparition, lors de l'adoption du nouveau code des transports prévus pour la fin de l'année 2010³². Un tribunal maritime, chargé de statuer sur les infractions aux règles de navigation, est susceptible de remplacer le tribunal maritime commercial, qui n'a rien de commercial³³.

Concernant le secteur des transports terrestres, notre collègue Stéphane Carré, a fait une analyse très éclairée et très imagée de la nouvelle codification, des rapports du droit générale du travail et des droits spéciaux. Le code du travail apparaît comme souverain, ne donnant lieu qu'à des mesures d'adaptation par voie réglementaire le plus souvent. Mais les conditions spécifiques du travail dans le secteur des transports, les singularités sociales, nécessitent des dispositions particulières ; alors le code du travail semble être le suzerain de la relative autonomie des droits spéciaux³⁴. Dans l'attente du code des transports, la recodification du code du travail a amplifié cette seconde figure. Concernant le personnel navigant de l'aviation civile, le livre IV du Code de l'aviation civile ne fait aucune référence, aucun renvoi vers le code du travail ; ces dispositions spécifiques doivent cependant être articulées avec le droit général du travail³⁵. Ce vaste chantier de recodification est fondé sur une logique d'utilisateurs, un objectif de simplification du droit, ou au minimum de meilleure lisibilité. Cependant, le code du travail ne se veut fonctionnel qu'en interne, dans sa nouvelle architecture, sa nouvelle table des matières, son nouveau découpage, sa nouvelle numérotation. Quant aux activités sectorielles, il devient le corpus des dispositions de droit commun, des normes générales. Il a une relation simple avec la constellation des autres règles, qui constitueront le droit des transports, codifié, en dépit de leur contenu social, lié à la relation de travail³⁶.

Le chantier est d'autant plus complexe que le droit du travail est soumis à de grands chantiers, nés des dernières élections présidentielles et législatives, concernant la modernisation du marché du travail³⁷, la représentativité des syndicats et leur financement³⁸, la protection de la santé et de la sécurité des salariés. La loi de modernisation du marché du travail comporte un volet maritime,

³² Loi n° 2007-1787, 20 décembre 2007 relative à la simplification du droit, art. 28 habilitant le Gouvernement à adopté par Ordonnance un code des transports, avant le 31 décembre 2008, *JORF* 21 décembre 2007. L'habilitation a déjà été prolongée deux fois.

³³ L. Grannec, « Tribunal maritime commercial et Code disciplinaire et pénal de la marine marchande : les perspectives d'une réforme », in *Le droit pénal et la mer*, A. Cudennec (dir.), PUR, Rennes, coll. L'univers des normes, 2006, pp. 89-99 ; H. Daoulas, « Le tribunal maritime commercial : une juridiction dite d'exception, caractérisée par un certain nombre d'incohérences et d'archaïsme », *ibidem*, pp. 101-107.

³⁴ S. Carré « Les dispositions sociales du secteur des transports et le code du travail », *Rev. Dr. Transports*, LexisNexis, 2009, n° 4, pp. 9-17.

³⁵ X. Vincent, *Droit du travail et particularisme aérien : Livre IV du code de l'aviation civile, quo vadis ?*, Thèse Droit, Nantes, 2006

³⁶ S. Carré, préc. Conclusion, p. 17.

³⁷ Accord national interprofessionnel, 11 janvier 2008 ; Loi n° 2008-596, 25 juin 2008, portant modernisation du marché du travail, *JORF* 26-6-2008.

³⁸ Position commune du 9 avril 2008 sur la représentativité syndicale et la négociation collective. Loi n° 2008-789, 20 août 2008, portant rénovation de la démocratie sociale et réforme du temps de travail, *JORF* 21-8-2008 ; B. Gauriau, « La rénovation de la démocratie sociale », *JCP-S* 2008-I-1448, pp. 13-22 ; M. Vericel, « La loi du 20 août 2008 relative au temps de travail : une loi de revanche ? », *Rev. Dr. du Travail*, Dalloz, *RDT*, 2008, 574-582.

pris par Ordonnance, après consultation des partenaires sociaux³⁹. Cette ordonnance devait intervenir avant le 30 juin 2009⁴⁰. L'évolution des rapports de la loi et de la négociation nationale⁴¹ va-t-elle ignorer les marins, ou permettre une négociation collective maritime d'adaptation de l'accord national, avant que la loi n'inscrive l'accord national dans le marbre, en lui donnant son caractère normatif ? L'exemple de l'ANI du 11 janvier 2008 sur la modernisation du marché du travail est intéressant : l'accord national interprofessionnel n'a pas eu de volet maritime d'adaptation, heureusement la loi n° 2008-596 du 25 juin 2008 en a prévu un, ouvrant la voie à une consultation sectorielle des partenaires sociaux, dans le cadre du conseil supérieur de la marine marchande, et à une ordonnance d'adaptation du code du travail maritime n° 2009-717 du 18 juin 2009. Est-ce le modèle à suivre, ou les partenaires sociaux devraient-ils anticiper l'intervention législative ?

Du futur Code des transports.

Le code du travail maritime (CTM), ainsi que le code disciplinaire et pénal de la marine marchande (CDPMM) doivent disparaître et se fondre « à droit constant » au sein du nouveau code des transports. Toutefois, un projet de loi prévoit la réorganisation du Tribunal maritime commercial en tribunal maritime, en nombre limité sur le littoral, laissant place éventuelle à un tribunal maritime compétent sur les infractions aux règles de navigation.

S'il est aisé de reprendre « à droit constant » le jeu de piste, ou labyrinthe, des articles L 742-1 et suivants du code du travail, il est moins aisé de prendre en compte la jurisprudence Vendier : « *dans le silence du législateur, la loi nouvelle s'applique aux entreprises d'armement maritime* ». Cette jurisprudence semble s'appliquer « *à défaut de dispositions maritimes spécifiques* ». Tel fut le cas concernant la limite d'âge de 55 ans : les dispositions conventionnelles et contractuelles n'étaient fondées que sur le fait qu'à partir de 55 ans, les marins peuvent faire valoir leur droit à pension d'ancienneté, dans la limite de 37,5 années de cotisations⁴². Quand les salariés ou les marins d'une entreprise publique relèvent d'un statut réglementaire, la prohibition légale des limites d'âge ne s'applique pas⁴³. Concernant les marins accidentés du travail, l'Assemblée plénière de la Cour de cassation a étendu la période de suspension du contrat, l'obligation de reclassement, la notion de licenciement, c'est-à-dire les dispositions de la loi n° 81-3 du 7 janvier 1981, alors même que l'article 93 du code du travail maritime précisait que « *le contrat d'engagement prend fin par la mise à terre du marin blessé* ». Le juge a rendu transparent une disposition légale maritime ancienne, pour construire une nouvelle cohérence des textes, mieux

³⁹ Ordonnance n° 2009-717 du 18 juin 2009 relative à l'adaptation aux personnes exerçant la profession de marin de la loi n° 2008-596 du 25 juin 2008 portant modernisation du marché du travail, *JORF* 19-6-2009.

⁴⁰ Article 10 de la loi n° 2008-596 du 25 juin 2008 portant modernisation du marché du travail.

⁴¹ Loi n° 2007-130 du 31 janvier 2007 de modernisation du dialogue social ; art. L. 2211-1 à L. 2211-3 nouveau C. Trav.

⁴² Cass. soc., 28 octobre 1997, Rouxel et Le Douarin, *Dr. soc.* 1998, 181 ; Cass. soc., 21 décembre 2006, Sté BAI, *D.* 2007, 217 n. J. Cortot, *Dr. soc.* 2007, 243 n. P. Chaumette, *RDT*, Dalloz 2007, n° 4, 238, n. I. Desbarrats.

⁴³ CE 22 février 1989, Roussel et SNCF ; CA Paris, 28 mars 1991, SNCF, *Dr. Ouvr.* 1991-220 ; CE, 17 mars 1995, EDF-GDF, *Bull. V*, n° 204 et 205, *RJS* 5/1995, n° 583 ; Cass. soc. 16 juillet 1997, Opéra de Paris, *RJS* 10/97, n° 1173 ; Cass. soc., 22 février 2000, Air France, *Bull. civ. V*, n° 72, *Dr. soc.* 2000, 658, note C. Garbar ; Cass. soc., 19 septembre 2007, Sté SNCM c/ M. Baldocchi, « La mise à la retraite du personnel de la SNCM », *DMF* 2007, n° 687, pp. 993-997.

adaptée selon lui⁴⁴. La loi du 18 novembre 1997 a légalisé cette jurisprudence en abrogeant cet alinéa de l'article 93 CTM⁴⁵. Cette approche était fortement constructiviste et ne se contentait pas de combler une lacune des textes, un silence du législateur.⁴⁶ Ceci montre l'intérêt de la nouvelle codification, mais surtout ensuite de l'entretien de cette codification, ce qui a été trop peu fait entre 1973 et 1997, ce qui nécessite une forte amélioration de la coordination interministérielle.

Dans le projet de code des transports, la partie 5 concerne navigation et transports maritimes et son Livre V porte sur les gens de mer. Il comporte les définitions indispensables, armateur, marin, entreprise d'armement maritime, navire, capitaine, officier, passager, les conditions d'accès à la profession (aptitude physique et casier judiciaire, conditions de nationalité, brevets maritimes), la fixation des effectifs. Il s'agit de la reprise des dispositions du code du travail maritime. La collectivité du bord est régie par la police intérieure et la discipline (art. L. 5531-à L. 5532-1, ce qui reprend de nombreuses dispositions du code disciplinaire et pénal de la marine marchande (art. 1 à 75 CDPMM). Les aspects de droit du travail (titre IV) sont constitués des relations individuelles de travail, naissance, vie et rupture du contrat d'engagement maritime (art. L. 5541-1 à L. 5541-72). Les relations collectives de travail (art. L. 5542-1 à L. 5542-5), puis la durée du travail, les repos, congés et salaires (art. L. 5543-1 à L. 5543-72), la protection de la santé et de sécurité au travail (art. L. 5544-1 à L. 5544-17), l'emploi (art. L. 5545-1 à L. 5545-10) donnent lieu à une multiplication de renvoi vers des articles du nouveau code du travail, renvois qu'il faudra entretenir à chaque réforme législative. Enfin, sont abordés les thèmes de la formation professionnelle tout au long de la vie, (art. L. 5546-1 à L. 5546-2) le contrôle de l'application de la législation du travail (art. L. 5547-1 à L. 5547-4), les personnels non marins embarqués (art. L. 5548-1 à L. 5548-4). Les notions de contrat d'engagement maritime et de contrat de travail sont synonymes (v. art. L. 5541-1 et L. 5541-3).

L'articulation du code des transports et du code du travail est organisée par l'article L. 5540-1 du futur code des transports : « *Le code du travail est applicable aux marins salariés des entreprises d'armement maritime et des entreprises de cultures marine, ainsi qu'à leurs employeurs, sous réserve des dispositions particulières et des dispositions d'adaptation ou d'exclusion prévues par le présent titre* ».

Le titre V traite de la protection sociale des marins (art. L. 5551-1), l'Etablissement national des Invalides de la Marine (ENIM), reprenant le code des pensions de retraite des marins (art. L. 5551-2 à L. 5552-49), le décret-loi du 17 juin 1938, qui organise la caisse générale de prévoyance (art. L. 5553-1 à L. 5553-7), les accidents du travail et maladies professionnelles (art. L. 5553-8 à L. 5553-29), l'assurance des marins et de leur famille en cas de maladie ou accident non professionnel (art. L. 5553-30 à L. 5553-49), l'assurance maternité et le congé de paternité (art. L. 5553-50 à L. 5553-54), l'assurance invalidité (art. L. 5553-55 à L. 5553-61), les dispositions

⁴⁴ Cass. Ass. Plénière 7 mars 1997, Port autonome de Bordeaux c/ Vendier, *DMF* 1997, 377, concl. Y. Chauvy ; *JCP G* 1997, II, 22863, note M. Pierchon, *Dr. soc.* 1997-424 n. P. Chaumette.

⁴⁵ P. Chaumette, « De la modernisation des entreprises de pêche et des relations sociales, commentaire de la loi n° 97-1051 du 18 novembre 1997 d'orientation sur la pêche maritime et les cultures marines », *Annuaire de Droit Maritime et Océanique*, Université de Nantes, T. XVI, 1998, pp. 293-310.

⁴⁶ Cass. soc., 14 novembre 2007, M. Bertrand-Righi c/ Sté Les Abeilles du Havre, *DMF* 2008, n° 695, pp. 725-730 « Quels congés payés pour un marin accidenté du travail, déclaré inapte à la navigation ? » n. P. Chaumette.

communes et diverses, tels les recours contre les tiers, les délais de prescription (art. L. 5553-73 à L. 5553-85, les dispositions concernant le conjoint collaborateur du chef d'entreprise relevant du régime de sécurité sociale des marins (art. L. 5554-1 à L. 5554-12), des dispositions diverses, concernant es élèves des établissements de formation maritime, les marins détachés à l'étranger, les marins exposés à l'amiante (art. L. 5555-1 à L. 5555-7).

Ces dispositions auraient pu être intégrées au sein du code de la sécurité sociale, tel n'est pas le choix retenu. Dès lors, l'affirmation des spécificités du régime de sécurité sociale de gens mer est fortement affirmée. Il s'agit d'un des deux régimes de sécurité sociale, géré par l'administration, l'autre étant celui des militaires, ce rapprochement n'étant pas historiquement surprenant⁴⁷. Les pensions de retraite des gens de mer, en raison de la pénibilité du métier et des particularités du régime, ont échappé tant à la réforme générale de 1993, qu'à celle des régimes spéciaux de sécurité sociale de 2003. A quand une modernisation de l'ENIM ?⁴⁸ Il est envisageable de passer d'un régime professionnel pour navigants vers un régime de protection sociale des actifs maritimes, de passer des cotisations sur des salaires forfaitaires fixés par l'administration à des cotisations sur les salaires réels. Pourquoi conserver l'absence de cotisation exclusivement patronale en matière de risques professionnels ? Pourquoi conserver l'absence de recours (art. L. 5553-73) en reconnaissance de la faute inexcusable de l'employeur (art. L. 452-1 CSS), quand la mise en cause de la faute inexcusable du marin peut exister (art. 86 CTM, devenant art. L 5541-25), comme celle du salarié dans le code de la sécurité sociale (art. L. 453-1 CSS) ?⁴⁹ Il est vrai d'une codification à droit constant ne permet pas une refonte du système de sécurité sociale des gens de mer, qui reste à entreprendre.

De nombreux textes épars sont codifiés notamment les articles 2, 3 et 12 du décret n° 59-1337 du 20 novembre 1959 relatif aux litiges entre armateurs et marins, le décret n° 60-1193 du 7 novembre 1960 sur la discipline à bord des navires de la marine marchande, Le livre VI de la partie V du code des transports codifie la loi n° 2005-412 relative à la création d'un registre international français (art. L. 5611-1 à L. 5621-6).

⁴⁷P. Chaumette, *Droits Maritimes*, J.P. Beurier (dir.), Dalloz Action, 2008, 2è éd., n° 414.11 et s.

⁴⁸ Y. Trempat et D. Postel-Vinay, *Mission d'audit de modernisation - Rapport sur l'ENIM*, Ministère chargé de la modernisation de l'État, avril 2006.

⁴⁹ P. Chaumette, *Droits Maritimes*, J.P. Beurier (dir.), Dalloz Action, 2008, 2è éd., n° 414.39 et s.