

La loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation sur les mobilités, paru au JORF n° 299 du 26 décembre 2019, comporte un chapitre II intitulé *Améliorer la compétitivité du transport maritime et fluvial*, qui comprend les articles 131 à 149.

### **Conditions d'accès et d'exercice de la profession de marin. Capitaine et officier suppléant.**

« A bord d'un navire battant pavillon français, l'accès aux fonctions de capitaine et d'officier chargé de sa suppléance est subordonné à : la possession de qualifications professionnelles, la vérification d'un niveau de connaissance de la langue française, la vérification d'un niveau de connaissance des matières juridiques permettant la tenue de documents de bord et l'exercice des prérogatives de puissance publique dont le capitaine est investi » (art. L. 5521-3 C. Transports).

Si la fonction de capitaine conduit d'abord à assurer la sécurité de la navigation, des passagers, des marchandises, des membres de l'équipage, ce qui impose la possession de qualifications professionnelles, le capitaine, ou l'officier suppléant quand il est exigé (art. 1<sup>er</sup> et 2, Décret n° 2015-598, 2 juin 2015 pris pour l'application de certaines dispositions du code des transports relatives aux gens de mer), constitue aussi l'autorité du bord, chargé de veiller au bon ordre et à la discipline, dans le cadre du droit de l'Etat du pavillon, le droit français, alors même que ce capitaine peut être un ressortissant de l'un des Etats membres de l'Union européenne, d'un Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen ou de la Confédération suisse ou d'un Etat partie à tout accord international ayant la même portée en matière de droit au séjour et au travail (art. L. 5522-1 C. Transports). Cette fonction exige un niveau de connaissance de la langue française et un niveau de connaissance des matières juridiques permettant la tenue des documents de bord et l'exercice des prérogatives de puissance publique dont le capitaine est investi, en relation avec les consuls de France dans les ports étrangers et les procureurs de la République dans les ports français (Décret n° 2015-598 du 2 juin 2015 pris pour l'application de certaines dispositions du code des transports relatives aux gens de mer).

Le second capitaine est un officier de pont. L'article 133 de la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 apporte deux ajouts : « Les conditions de connaissance mentionnées aux 2° et 3° peuvent être satisfaites, à défaut du suppléant sur un navire de commerce, par le chef mécanicien » (pour le registre International Français, RIF, art. L. 5612-3 C. transports).

« Pour chaque navire francisé augmentant la flotte exploitée sous pavillon français par un armateur, un navire exploité par cet armateur sous ce pavillon peut n'avoir à bord qu'une personne répondant aux conditions fixées aux mêmes 2° et 3°, soit le capitaine, soit son suppléant, soit, à défaut du suppléant sur un navire de commerce, le chef mécanicien, pendant une période de deux ans suivant la francisation du navire ouvrant ce droit. Cette faculté est retirée si la flotte bénéficiaire baisse durant la période de deux ans. La condition d'augmentation de la flotte s'apprécie sur les dix-huit mois précédant la francisation. » (pour le registre International Français, RIF, art. L. 5612-3 C. transports).

Il s'agit de faciliter le passage sous pavillon français de navires quittant un pavillon étranger, par exemple le pavillon britannique de l'île de Man, en raison de la mise en œuvre du *Brexit*, la sortie du Royaume-Uni de l'Union européenne, qui interviendra le 31 janvier 2020. Seule est prise en compte, l'augmentation de la flotte sous pavillon français et cet assouplissement est prévu pour une durée de deux années seulement. La CMA-CGM a annoncé que quatre Guyanamax passeraient sous pavillon français, registre RIF, quand une cinquantaine de navires a rejoint le pavillon de Malte. En 2019, le Red Insign britannique a perdu 30 % de ses effectifs (de 16,1 millions de tjb à seulement 10,6 millions de tjb, soit 956 navires).

### **Contentieux du travail maritime.**

Le contentieux du travail maritime est modifié par l'extension de la conciliation préalable auprès du Directeur départemental des Territoires et de la Mer, avant la saisine du tribunal, aux litiges opposants le capitaine à son employeur, (art. L. 5542-48 C. Transports, modifié par l'article 145 de la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019).

L'article 135 de cette même loi introduit un article L. 5542-49 au code des Transports renvoyant aux dispositions du code du Travail, les articles L. 1333-1 à L. 1333-3, en cas de litige entre un marin et son employeur portant sur une sanction disciplinaire.

Le tribunal apprécie la régularité de la procédure suivie et si les faits reprochés au salarié sont de nature à justifier une sanction. L'employeur fournit au tribunal les éléments retenus pour prendre la sanction. Au vu de ces éléments et de ceux qui sont fournis par le salarié à l'appui de ses allégations, le tribunal forme sa conviction après avoir ordonné, en cas de besoin, toutes les mesures d'instruction qu'il estime utiles. Si un doute subsiste, il profite au salarié.

Le tribunal peut annuler une sanction irrégulière en la forme ou injustifiée ou disproportionnée à la faute commise.

Lorsque la sanction contestée est un licenciement ces dispositions ne sont pas applicables. Dans ce cas, le tribunal applique les dispositions relatives à la contestation des irrégularités de licenciement prévues par le chapitre V du titre III du livre II du code du travail.

Le contentieux du travail maritime est beaucoup plus modifié par la réforme de la justice, due à l'entrée en vigueur, le 1<sup>er</sup> janvier 2020, de la loi n° 2019-222 du 23 mars 2019 de programmation 2018-2022 et de réforme pour la justice, qui a entraîné la fusion des tribunaux de grande instance (TGI) et des tribunaux d'instance (TI), au sein des *tribunaux judiciaires* (TJ).

*voir Fiche pratique Contentieux du travail maritime*

### **Capitaine : attributions, obligations et responsabilités.**

L'article 144 de la loi « d'orientation sur les mobilités, simplifie l'article L. 5412-2 du code des Transports : « Le capitaine est désigné par le propriétaire du navire ou, en cas d'affrètement, par l'armateur selon la convention conclue entre le propriétaire et l'affréteur ». La question de sa responsabilité n'est plus évoquée, car elle dépend de son statut et notamment de sa position de salarié, travailleur subordonné. Il n'était plus cohérent de considérer que le capitaine répond de toute faute commise dans l'exercice de ses fonctions.

Le premier alinéa de l'article L. 5531-1 du code des Transports est complété : « L'armateur fournit au capitaine les moyens nécessaires à l'exercice de cette autorité et n'entrave pas les décisions qui en relèvent. » Il faut rappeler les autres dispositions de cet article : « Le capitaine a sur toutes les personnes, de quelque nationalité qu'elles soient, présentes à bord pour quelque cause que ce soit, l'autorité que justifient le maintien de l'ordre, la sûreté et la sécurité du navire et des personnes embarquées, la sécurité de la cargaison et la bonne exécution de l'expédition entreprise. Dépositaire de l'autorité publique, il peut employer à ces fins tout moyen de coercition nécessité par les circonstances et proportionné au but poursuivi. Il peut également requérir les personnes embarquées de lui prêter main-forte. »

Il y aurait place ici pour de nombreux commentaires. Sans qu'il soit seul maître à bord après Dieu, le capitaine ne saurait être un simple travailleur salarié, subordonné aux ordres, un exécutant, puisqu'il est responsable de la sécurité de la navigation, des passagers, des membres d'équipage, du navire et de ses marchandises. Son propre employeur doit respecter ses prérogatives, son autonomie, sans entraver cette autorité, avec ensuite les responsabilités en découlant.

L'article 135-IX-10° de la loi d'orientation sur les mobilités modifie le 1<sup>er</sup> paragraphe de l'article L. 5542-5-1 du code des Transports, qui prévoit que le capitaine détient une copie des contrats des marins employés à bord du navire. La nouvelle disposition précise que « A bord du navire, le capitaine conserve à la disposition des gens de mer une copie de leur contrat d'engagement maritime, ainsi que les textes légaux, accords et conventions collectives qui régissent le contrat d'engagement maritime. Ces documents peuvent être tenus à disposition sous forme numérique. »

En contrepartie en quelque sorte, l'article L. 5542-6 du même code est abrogé au 27 décembre 2019, puisque devenu inutile en précisant que « Le capitaine conserve à bord, à la disposition du marin, le texte des dispositions légales et conventionnelles qui régissent le contrat. » Il s'agit d'une modification rédactionnelle mineure.

Il faut rappeler que le paragraphe second du même article L. 5542-5-1 précise que « Le capitaine communique, sur demande, aux autorités administratives compétentes de l'Etat du pavillon ou de

l'Etat du port, tout contrat mentionné au I ainsi que toutes dispositions légales et conventionnelles qui régissent ce contrat. »

### **Obligations générales de l'employeur : obligation de nourriture.**

L'article 135-IX-12° de la loi d'orientation sur les mobilités modifie l'article L. 5542-18 du code des transports, qui concerne l'obligation de nourriture est ainsi modifié : « Tout marin a droit gratuitement à la nourriture ou à une indemnité pendant toute la durée du contrat d'engagement maritime. », et non plus de son inscription à l'état des services.

« Par dérogation au premier alinéa, à la pêche maritime, un accord collectif de branche peut prévoir une période ouvrant droit à indemnité inférieure à la durée du contrat d'engagement maritime », et non plus d'inscription à l'état des services. « Cette période ne peut être inférieure à la durée de l'embarquement effectif. »

Gens de mer autres que marins : L'article L. 5549-5 est modifié en conséquence, concernant l'obligation de nourriture, avec une référence à la liste d'équipage (art. 135-IX-15° de la loi d'orientation sur les mobilités)

### **Délégué de bord – licenciement.**

L'article 138 de la loi d'orientation sur les mobilités précise les conditions de licenciement du délégué de bord : le nouvel article L. 5542-41-1 du code des transports précise : « I.- Le premier alinéa de l'article L. 1235-3-1 du code du travail est applicable au cas de nullité du licenciement, constaté par un juge, d'un délégué de bord en raison de l'exercice de son mandat. II.- Le dernier alinéa du même article L. 1235-3-1 est applicable aux délégués de bord qui bénéficient d'un statut protecteur, dans les conditions définies aux articles L. 5543-3 et L. 5543-3-1 du présent code. »

Le marin est licencié, en raison de l'exercice de son mandat de délégué de bord, son licenciement échappe donc au barème des indemnités, minima et maxima, fixé par l'article L. 1235-3 du code du travail. Les dommages et intérêts sont au minimum équivalent aux salaires des six derniers mois.

Les délégués de bord, prévus par l'article L. 5543-2 du code des Transports, ont des missions définies ainsi : présenter au capitaine les réclamations individuelles ou collectives des gens de mer relatives à l'application du présent livre et aux conditions de vie à bord ; assister les gens de mer dans leurs plaintes ou réclamations individuelles ; saisir l'inspection du travail ou l'autorité maritime de toutes plaintes et observations relatives à l'application des dispositions légales et conventionnelles dont ces autorités sont chargées d'assurer le contrôle (art. L. 5543-2-1 C. Transports)

Les délégués de bord ne sont plus assimilés juridiquement aux délégués du personnel, prévus par le code du travail ; mais ils sont des représentants du personnel et bénéficient d'une protection quant à la rupture de leur contrat de travail, afin de leur assurer une autonomie fonctionnelle.

Le code des Transports comportait déjà une Section 3 intitulée « Les salariés protégés », indiquant que : « Les conditions d'application aux entreprises d'armement maritime des dispositions du livre IV de la deuxième partie du code du travail sont fixées, compte tenu des adaptations nécessaires, par décret en Conseil d'Etat. » (art. L. 5543-3 – Décret n° 2015-1674, 15 décembre 2015, relatif au délégué de bord sur les navires, JO n° 292, 17 décembre 2015). Ce Livre IV de la Partie II porte sur la protection des salariés, représentants du personnel (art. L 2411-1 à L. 2439-1 C. Travail). Les délégués de bord était concerné par l'article L. 5543-3-1, indiquant que l'article L. 2421-3 du code du travail est applicable au délégué de bord.

« Le décret en Conseil d'Etat mentionné à l'article L. 5543-2-1 du présent code détermine les modalités d'application du présent article, notamment la procédure applicable en cas de fin de mise à disposition de gens de mer élus délégués de bord (art. L. 5543-3-1 C. Transports) ».

Il faut rappeler le contenu de l'article L. 2421-3 du code du Travail, modifié par l'ordonnance n° 2017-1718 du 20 décembre 2017 :

« Le licenciement envisagé par l'employeur d'un membre élu à la délégation du personnel au comité social et économique titulaire ou suppléant ou d'un représentant syndical au comité social et économique ou d'un

représentant de proximité est soumis au comité social et économique, qui donne un avis sur le projet de licenciement dans les conditions prévues à la section 3 du chapitre II du titre Ier du livre III.

L'avis est réputé acquis nonobstant l'acquisition d'un nouveau mandat postérieurement à cette consultation.

Lorsqu'il n'existe pas de comité social et économique dans l'établissement, l'inspecteur du travail est saisi directement.

La demande d'autorisation de licenciement est adressée à l'inspecteur du travail dont dépend l'établissement dans lequel le salarié est employé. Si la demande d'autorisation de licenciement repose sur un motif personnel, l'établissement s'entend comme le lieu de travail principal du salarié. Si la demande d'autorisation de licenciement repose sur un motif économique, l'établissement s'entend comme celui doté d'un comité social et économique disposant des attributions prévues à la section 3, du chapitre II, du titre I, du livre III.

En cas de faute grave, l'employeur peut prononcer la mise à pied immédiate de l'intéressé dans l'attente de la décision définitive.

Si le licenciement est refusé, la mise à pied est annulée et ses effets supprimés de plein droit. »

Comme le délégué de bord n'est plus un délégué du personnel particulier, le législateur ne peut plus fonctionner par assimilation et simple renvoi, il doit préciser toutes dispositions applicables à la rupture unilatérale du contrat d'engagement du délégué de bord, qu'il soit à durée déterminée ou à durée indéterminée.

### **Diversité.**

L'article 131 concerne les conventions de terminal, conclues par les grands ports maritimes, l'article 132 les autorisations d'occupation temporaire (AOT), l'article 134 la société Canal Seine-Nord-Europe, l'article 136 le code des douanes et l'article 137 les déclarations liées au transport de marchandises dangereuses par mer, l'article 146 la possibilité des gardes armés à bord des navires d'effectuer une inspection visuelle des bagages des passagers, un fouille avec le consentement des propriétaires, les articles 148 et 149 l'institution Voies Navigables de France.

Parmi les mesures diverses, l'article 165 concerne le recensement des dockers, professionnels, occasionnels ou intermittents. Les articles L. 5343-2 du Code des transports sont adaptés à la convention collective nationale des entreprises de manutention portuaire.

### **Décarboner la propulsion des navires sous pavillon français.**

L'article 147 de la loi d'orientation des mobilités annonce la stratégie française de lutte contre le changement climatique, de transition énergétique en matière d'activités maritimes : « décarboner la propulsion des navires sous pavillon français ».

« La France défend au niveau de l'Organisation Maritime Internationale (OMI) une stratégie ambitieuse de réduction des émissions de gaz à effet de serre et des polluants atmosphériques en navigation internationale, en cohérence avec ses engagements dans le cadre de l'accord de Paris sur le climat et de réduction des pollutions atmosphériques. En parallèle, l'Etat engage une concertation avec l'ensemble des parties prenantes pour définir une stratégie pour accélérer la transition vers une propulsion neutre en carbone à l'horizon 2050 pour l'ensemble des flottes de commerce, de transport de passagers, de pêche et de plaisance sous pavillon national. La stratégie porte sur les moyens d'accompagnement et leur conditionnalité et, pour les flottes n'effectuant pas des liaisons internationales, sur les objectifs intermédiaires et les leviers réglementaires à activer tant au niveau national qu'europpéen, en veillant à ne pas créer de distorsions injustifiées. L'Etat définit un programme permettant d'intégrer ces impératifs d'accélération de la transition écologique dans sa politique de renouvellement de la flotte côtière d'Etat. »

### **Programme législatif :**

L'article 135 de la loi d'orientation sur les mobilité compte une véritable programme législatif par voie d'ordonnances.

D'une part, l'ordonnance n° 2015-1736 du 24 décembre 2015 portant transposition de la directive 2012/33/ UE du 21 novembre 2012 modifiant la directive 1999/32/ CE en ce qui concerne la teneur en soufre des combustibles marins est ratifiée. L'ordonnance n° 2016-1687 du 8 décembre 2016 relative aux espaces maritimes relevant de la souveraineté ou de la juridiction de la République française est ratifiée. Elles acquièrent valeur législative, et plus seulement réglementaire.

D'autre part, sont prévues pour l'avenir :

- une ordonnance en vue d'engins flottants et de navires autonomes ou commandés à distance, pour définir les conditions de leur utilisation pour préserver la sécurité de la navigation maritime et l'environnement, pour préciser le régime de responsabilité et d'assurance correspondant ainsi que le droit du travail et le régime social applicables aux personnels concernés et pour définir les conditions dans lesquelles la méconnaissance de ces dispositions est recherchée, contrôlée et sanctionnée ;
- une ordonnance pour modifier les dispositions relatives au permis d'armement et à la carte de circulation définis au titre III du livre II de la cinquième partie du même code afin de réserver le permis d'armement aux navires, bateaux et engins utilisés à titre professionnel et la carte de circulation aux navires, bateaux et engins utilisés pour un usage personnel, sous réserve d'exceptions dans un objectif d'allègement des formalités administratives, et modifier la date d'entrée en vigueur de l'abrogation de l'article 3 de la loi n° 42-427 du 1er avril 1942 relative aux titres de navigation maritime.
- puis des mesures pour l'application de la convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves, adoptée le 18 mai 2007 ;
- + l'application du règlement (UE) 2015/757 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2015 concernant la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions de dioxyde de carbone du secteur du transport maritime et modifiant la directive 2009/16/ CE ;
- + l'application de la résolution MEPC. 265 (68) du 15 mai 2015 du Comité de protection du milieu marin de l'Organisation maritime internationale, relative aux amendements à l'annexe du protocole de 1978 relatif à la convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (Marpol) visant à rendre obligatoire l'application des dispositions du Recueil sur la navigation polaire relatives à l'environnement ;
- + la transposition de la directive (UE) 2017/159 du Conseil du 19 décembre 2016 portant mise en œuvre de l'accord relatif à la mise en œuvre de la convention sur le travail dans la pêche, 2007, de l'Organisation internationale du travail, conclu le 21 mai 2012 entre la Confédération générale des coopératives agricoles de l'Union européenne (Cogeca), la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) et l'Association des organisations nationales d'entreprises de pêche de l'Union européenne (Europêche) et de la directive (UE) 2018/131 du Conseil du 23 janvier 2018 portant mise en œuvre de l'accord conclu par les Associations des armateurs de la Communauté européenne (ECSA) et la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) en vue de modifier la directive 2009/13/ CE conformément aux amendements de 2014 à la convention du travail maritime, 2006, tels qu'approuvés par la Conférence internationale du travail le 11 juin 2014 ;
- + pour mettre en œuvre les dispositions relatives aux services privés de recrutement et de placement de gens de mer prévues par la convention n° 188 de l'Organisation internationale du travail relative au travail dans la pêche, adoptée à Genève le 14 juin 2007, ainsi que pour modifier et compléter les dispositions d'application de la convention du travail maritime de l'Organisation internationale du travail, adoptée à Genève le 7 février 2006, afin d'améliorer leur efficacité, notamment par la création d'un régime de sanctions, de les simplifier et d'assurer le respect de la hiérarchie des normes ;
- + pour modifier les dispositions d'application du règlement (CE) n° 725/2004 du Parlement européen et du Conseil du 31 mars 2004 relatif à l'amélioration de la sûreté des navires et des installations portuaires et de transposition de la directive 2005/65/ CE du Parlement européen et du Conseil du 26 octobre 2005 relative à l'amélioration de la sûreté des ports, afin de les préciser et d'améliorer leur cohérence ;

Il s'agit également de prévoir une dérogation à l'affiliation au régime spécial des marins, ENIM, des professionnels n'exerçant leur activité de marin qu'à titre accessoire ou dans des conditions particulières tenant à leur exercice exclusif dans les zones littorales et unifier le régime de protection sociale de ces professionnels et, d'autre part, pour ces professionnels, déterminer les règles du droit du travail applicables, préciser l'aptitude médicale et identifier le service de santé au travail compétent. Les conditions particulières prennent en compte la longueur du navire, sa puissance motrice, sa zone d'activité, le titre de formation professionnelle maritime exigé pour la conduite du navire et l'activité du navire.

Il est prévu de définir la notion de travail de nuit des jeunes travailleurs mentionnée à l'article L. 5544-27 du code des transports et déterminer la durée maximale journalière et hebdomadaire du travail des jeunes travailleurs mentionnée à l'article L. 5544-26 du même code ainsi que les conditions et les situations dans lesquelles des dérogations sont autorisées et, d'autre part, simplifier les modalités de mise en œuvre de la convention de stage pour les jeunes prévue à l'article L. 5545-6 dudit code et définir les modalités de réalisation de périodes de mise en situation en milieu professionnel à bord des navires afin de faciliter la découverte du milieu de marin ;

+ de clarifier, modifier et compléter les règles applicables aux établissements flottants, dans un objectif de préservation de la sécurité des personnes, de l'ordre public et de l'environnement et de bonne utilisation du domaine public maritime et fluvial, et en assurant leur cohérence quel que soit le lieu d'ancrage de ces établissements, sous réserve des adaptations nécessaires ;

+ de simplifier les conditions de délivrance des titres de navigation, des certificats d'immatriculation et de jaugeage ; de soumettre à agrément les organismes de contrôle privés intervenant dans le cadre de la délivrance des titres de navigation et de préciser les tâches qui leur sont confiées ;

Un vaste programme de travail.