

## **Armateur à la pêche et société de manning : quelles responsabilités ?**

Un marin-pêcheur ukrainien, a embarqué pour une mission de pêche à bord du navire ALBIUS de la SA SAPMER, immatriculé aux Terres Australes et Antarctiques Françaises (TAAF). Il s'agit de son cinquième embarquement sur ce même navire. La Sté OCEAN FISHING, entreprise de travail maritime, a fait appel à la société INTERMARINE, société de recrutement et de placement des gens de mer aux fins qu'elle recrute Monsieur [S] pour son compte. Monsieur [S] a ensuite été embauché par la société OCEAN FISHING, le 24 août 2014, qui l'a mis à disposition de la société SAPMER. Le 9 septembre 2014, il a été victime d'un accident du travail, à la suite duquel il est devenu inapte au travail et a dû être évacué. Soutenant que la SA SAPMER lui demeurerait redevable de certaines sommes au titre de salaires et d'indemnités diverses et qu'elle devait accomplir certaines démarches dans le but de le voir indemnisé au titre de l'accident du travail et de mettre fin à la relation contractuelle, le marin a saisi le conciliateur. Le 15 septembre 2020, le tribunal d'instance de Saint Paul de la Réunion a déclaré irrecevables ses demandes dirigées à l'encontre de la SA SAPMER, Pour la cour d'appel de Saint-Denis de la Réunion, « Ce contrat de location d'équipage est parfaitement conforme aux dispositions de l'article L. 5621-4 du code des transports relatif aux contrats de mise à disposition de gens de mer ».

### **1 – Terres Australes et Antarctiques Françaises et Registre International Français**

Il est, d'abord, tout à fait étrange que la cour d'appel se réfère aux dispositions applicables à bord des navires immatriculés au registre international français (RIF), quand l'Albius est lui immatriculé aux Terres Australes et Antarctiques Françaises (TAAF). L'erreur d'aiguillage, pourrait-on dire, est commise au paragraphe 11 de l'arrêt : « Le Titre IX, livre septième, cinquième partie du code des transports dispose du droit en vigueur dans les Terres australes et antarctiques françaises, notamment en matière de droit du travail applicables aux marins. En application des dispositions de l'article L. 5621-1 de ce Code : « Les gens de mer employés à bord des navires immatriculés au registre international français sont engagés directement par l'armateur ou mis à sa disposition par une entreprise de travail maritime » ». L'article L. 5621-1 ne relève pas du Livre VII relatif à l'outre-mer, mais du Titre VI relatif au RIF. Ses dispositions ont été abrogées par l'Ordonnance n° 2021-77 du 27 janvier 2021 modifiant les dispositions du code des transports relatives aux services privés de recrutement et de placement des gens de mer (art. 6)<sup>1</sup>, ce qui n'est pas important dans la procédure.

Concernant les TAAF, l'article L. 5795-1 du code des Transports précise que sont applicables aux TAAF, sous réserve des dispositions d'adaptations prévues au présent chapitre, notamment les articles L. 5546-1-1 à L. 5546-1-5, L. 5546-1-7 à L. 5546-1-9, l'article L. 5546-3 du code des transports. Cet article a été modifié un peu par l'Ordonnance n° 2021-1330. L'article L. 5795-6-1 comporte des dispositions spécifiques aux TAAF, adaptant l'article L. 5546-1-1 : « I.- Les services privés de recrutement et de placement de gens de mer exercent notamment une ou plusieurs des activités suivantes : 1° Mise à disposition à but lucratif, par les entreprises de travail maritime, de gens de mer qu'elle embauche et rémunère à cet effet dans les cas régis par l'article L. 5546-1-6 ; 2° Activité de placement des gens de mer consistant à fournir, à titre habituel, des services visant à rapprocher les offres et les demandes d'emploi, sans que la personne assurant cette activité ne devienne partie aux relations de travail susceptibles d'en découler. L'article L. 5546-1-3-2° est ainsi rédigé : 2° De la communication, dans les conditions prévues au premier alinéa de l'article L. 5621-12, d'un contrat engagement maritime conforme aux dispositions de l'article L. 5795-3-2. L'article L. 5546-1-3-3° n'est pas applicable. L'article L. 5546-1-6 est ainsi rédigé : « Est entreprise de travail maritime toute personne, hors les entreprises de travail temporaire, dont l'activité est de mettre à disposition d'un armateur des gens de mer qu'elle embauche et rémunère à cet effet. Les entreprises de travail maritime établies en France sont soumises aux dispositions de la sous-section 2 du chapitre VI du titre IV du livre V de la présente partie.

---

<sup>1</sup> P. CHAUMETTE, « Encadrement des sociétés de manning - La France poursuit la mise en œuvre des conventions maritimes de l'OIT de 2006 et de 2007 », Neptunus, e.revue, Université de Nantes, Vol. 27, 2021/2 [www.cdmo.univ-nantes.fr](http://www.cdmo.univ-nantes.fr)

Elles ne sont autorisées à mettre à disposition des gens de mer qu'à bord des navires immatriculés aux Terres australes et antarctiques françaises, au registre international français ou de navires battant pavillon autre que français. »

## **2 – Le contrat de mise à disposition de marins : contrat de location d'équipage**

L'article L. 5621-4, maintenant abrogé, décrivait le contrat de mise à disposition de gens de mer entre l'entreprise de travail maritime et l'armateur : il doit mentionner les conditions générales d'engagement, d'emploi, de travail et de vie à bord du navire ; les bases de calcul des rémunérations des navigants dans leurs différentes composantes ; les conditions de la protection sociale pour les gens de mer issus d'un Etat membre de l'Union européenne, d'un Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen ou d'un Etat lié à la France par une convention bilatérale de sécurité sociale, et pour ceux relevant des minima prévus par les conventions de l'OIT (art. L. 5631-2 à L. 5631-4 C. Transports). Une copie du contrat de mise à disposition se trouve à bord du navire, à l'exclusion des dispositions qui intéressent la relation commerciale entre l'entreprise de travail maritime et l'armateur.

La cour d'appel de Saint-Denis de la Réunion constate que la Sté SAPMER a conclu un contrat de location d'équipage avec la Sté Ocean Fishing Co Ltd aux fins d'un recrutement et d'une mise à disposition d'un équipage ukrainien. « L'agent » sélectionne, forme des marins-pêcheurs qualifiés, les emploie et les engage en respectant les règles administratives, fiscales et sociales correspondantes au statut des marins, en vigueur, dans le pays de l'agent et/ou d'origine des marins. Les obligations de la firme, l'armateur, portent sur l'obtention des visas d'entrée et de transit des marins, la prise en charge des billets d'avion, le coût de leur logement, de leur nourriture et de leur prime d'assurance. Ce contrat de location d'équipage est conforme aux dispositions relatives au contrat de mise à disposition de gens de mer (art. L. 5621-4).

Il convient de noter que, depuis l'Ordonnance n° 2021-77 du 27 janvier 2021 modifiant les dispositions du code des transports relatives aux services privés de recrutement et de placement des gens de mer, aucune disposition du code des Transports ne décrit plus le contrat de mise à disposition de gens de mer et d'éventuelles mentions obligatoires. Il est seulement mentionné par l'article L. 1251-1 du code du Travail : « Chaque mission donne lieu à la conclusion : 1° D'un contrat de mise à disposition entre l'entreprise de travail temporaire et le client utilisateur, dit " entreprise utilisatrice " ». L'article L. 1251-27 précise que la rupture du contrat de mise à disposition ne constitue pas un cas de force majeure pour les contrats de mission conclus. Il en est de même à l'article L. 5546-1-6-II du code des Transports, issu de l'Ordonnance n° 2021-77 du 27 janvier 2021 : « La mise à disposition de gens de mer par une entreprise de travail maritime fait l'objet des contrats suivants : 1° Un ou plusieurs contrats de mise à disposition conclus entre l'entreprise de travail maritime et l'entreprise utilisatrice dont les mentions obligatoires sont définies par arrêté du ministre chargé de la mer ; 2° Un contrat d'engagement maritime conclu entre le gens de mer et l'entreprise de travail maritime ».

Le code des Transports, depuis l'Ordonnance n° 2021-77 du 27 janvier 2021, précise les obligations de l'agent, du service privé de recrutement et de placement, effectuant la mise à disposition d'un gens de mer : il doit s'assurer de la validité des qualifications professionnelles et de l'aptitude médicale ; de la communication d'un contrat d'engagement maritime conforme aux exigences, du respect par l'armateur de ses obligations de garantie en matière d'abandon des gens de mer (art. L. 5546-1-3). Pour les navires immatriculés au RIF, l'article L. 5621-1-II ne modifie qu'un renvoi textuel vers l'article L. 5621-12 concernant la communication du contrat d'engagement maritime. « En cas de défaillance de l'entreprise de travail maritime, l'armateur est substitué à celle-ci pour le rapatriement et le paiement des sommes qui sont ou restent dues aux organismes d'assurance sociale et aux gens de mer résidant hors de France. L'armateur est tenu de contracter une assurance ou de justifier de toute autre forme de garantie financière de nature à couvrir ce risque de défaillance. Il doit en justifier auprès des autorités compétentes, dans des conditions fixées par décret » (art. L. 5621-17 C. Transports).

### 3 – Les obligations de l’armateur à la pêche

Depuis l’Ordonnance n° 2021-77 du 27 janvier 2021, l’article L. 5533-3-2 précise : « Pendant la mise à disposition des gens de mer, l’armateur est responsable des conditions de travail et de vie à bord. » Cela correspond, par exemple à l’article 8 de la Convention 188 de 2007 de l’OIT sur le travail à la pêche<sup>2</sup>. En l’espèce, en dépit de l’accident du travail subi, le litige semblait porter sur des salaires et indemnités, liés à la rupture du contrat d’engagement, et non sur la responsabilité de l’entreprise utilisatrice du marin, suite à l’accident du travail. Il ne s’agit pas de rendre l’entreprise responsable, mais d’obtenir qu’elle soit employeur.

Pour autant, l’armateur à la pêche n’a-t-il aucune responsabilité lors de la rupture du contrat d’engagement. Depuis la loi n° 2013-619 du 16 juillet 2013 (art. 24), l’article L. 5533-1 relatif à la collectivité du bord et aux responsabilités de l’armateur précise : « I. - L’armateur est responsable, à l’égard de l’ensemble des gens de mer travaillant à bord, du respect des règles définies par le présent livre, indépendamment de la responsabilité de chacun de leurs employeurs. II. - Toute clause prévue dans les contrats conclus entre un armateur et le ou les employeurs de gens de mer à bord d’un navire exploité par cet armateur, qui a pour effet de faire échec aux dispositions d’ordre public du présent article, est nulle. III. - En cas de défaillance du ou des employeurs mentionnés au II, l’armateur assure les conséquences financières : 1° D’une maladie, d’un accident ou du décès d’un marin survenant en relation avec son embarquement ; 2° Du paiement des arriérés de salaires et de cotisations sociales liés aux périodes d’embarquement ; 3° Du rapatriement du marin ». Les dispositions de l’article L. 5612-6 concernant les navires immatriculés au registre international français (RIF) sont identiques. Ainsi, il est déjà possible de considérer que la lecture de la cour d’appel de Saint-Denis de la Réunion est restrictive. Afin d’engager la responsabilité de l’armateur, les marins doivent apporter la preuve des fautes de la société de manning, l’agent, l’entreprise de travail maritime, sa défaillance ou son insuffisance<sup>3</sup> ; cette question n’est pas en l’espèce détaillée. Mais la cour d’appel a totalement ignoré la responsabilité de l’armateur à la pêche, indépendamment de la responsabilité de l’employeur.

Compte tenu de la ratification par la France des deux conventions maritimes de l’OIT, celle de 2006 concernant la marine marchande, la convention 188 de 2007 sur le travail à la pêche, il est nécessaire d’y revenir. Nous nous concentrons sur cette seconde concernant les armateurs à la pêche, entrée en vigueur le 16 novembre 2017, ratifiée par la France le 28 octobre 2015. Selon l’article 20 de cette convention 188, l’armateur à la pêche doit veiller à ce que chaque pêcheur soit en possession d’un accord d’engagement de pêcheur écrit, signé à la fois par le pêcheur et l’armateur à la pêche, ou par un représentant autorisé de celui-ci (ou, lorsque le pêcheur n’est pas employé ou engagé par l’armateur à la pêche, l’armateur à la pêche doit avoir une preuve d’un arrangement contractuel ou équivalent), prévoyant des conditions de vie et de travail décentes à bord du navire, conformément aux dispositions de la présente convention. L’article 22 concerne le recrutement et placement des pêcheurs, notamment les agences d’emploi privées. Elles peuvent intervenir si l’Etat a ratifié la convention 181 de 1997 de l’OIT sur les agences privées. Selon son paragraphe 4, « Les responsabilités respectives de ces agences d’emploi privées et des armateurs à la pêche, qui sont les "entreprises utilisatrices" au sens de ladite convention, sont déterminées et réparties conformément à l’article 12 », c’est-à-dire selon la législation nationale. Mais l’article 22 § 5 précise : « Nonobstant les dispositions du paragraphe 4, l’armateur à la pêche est responsable si l’agence d’emploi privée manque aux obligations qui lui incombent à l’égard du pêcheur pour lequel, dans le cadre de la convention (n° 181) sur les agences d’emploi privées, 1997, l’armateur à la pêche est l’"entreprise utilisatrice". Il existe bien une responsabilité globale de l’entreprise utilisatrice, concernant le respect par la société de manning de ses obligations vis-à-vis du gens de mer.

---

<sup>2</sup> Pour la convention du travail maritime de 2006 (marine marchande), v. Normes A4.2.1 – Responsabilités des armateurs – Norme A4.2.2 – Traitement des créances contractuelles : le terme « créance contractuelle » s’entend de toute créance liée au décès ou à une incapacité de longue durée des gens de mer résultant d’un accident de travail, d’une maladie professionnelle ou d’un risque professionnel, tel que prévu par la législation nationale, le contrat d’engagement maritime ou une convention collective.

<sup>3</sup> CA Versailles, 6<sup>ème</sup> ch., 27 janvier 2022, SAS FT Marine, *DMF* 2022, n° 844, pp. 237-248, « Quand des marins n’ont plus confiance dans leur société de manning ».

Concernant la convention du travail maritime de 2006, la Norme A2.1- Contrat d'engagement maritime prévoit, dans son paragraphe 1c) que l'armateur et le marin détiennent l'un et l'autre un original signé du contrat d'engagement maritime. Parmi les mentions que doit contenir le contrat d'engagement maritime écrit, il y a le nom et l'adresse de l'armateur (Norme A2.1.4.b). Il ne s'agit pas du nom et de l'adresse de l'employeur. Il est nécessaire d'interpréter cette disposition, ce qu'effectue d'une part l'ouvrage du BIT sur « Les questions fréquentes sur la MLC », et d'autre part, le Comité d'Experts pour l'Application des Conventions et Recommandations (CEARC) de l'OIT. Aux termes de la MLC, 2006, l'expression « armateur » désigne « le propriétaire du navire ou toute autre entité ou personne, telle que le gérant, l'agent ou l'affrètement coque nue, à laquelle le propriétaire a confié la responsabilité de l'exploitation du navire et qui, en assumant cette responsabilité, a accepté de se charger des tâches et obligations incombant aux armateurs aux termes de la convention, indépendamment du fait que d'autres entités ou personnes s'acquittent en son nom de certaines de ses tâches ou responsabilités » (art. II, § 1-j). Cette définition s'applique même si d'autres entités ou personnes s'acquittent de certaines des tâches ou responsabilités au nom de l'armateur. Cette définition large a pour but d'exprimer l'idée que, indépendamment des arrangements commerciaux ou autres arrangements particuliers qui peuvent avoir été décidés pour l'exploitation du navire, il ne doit y avoir qu'une seule entité responsable des conditions de travail et de vie des gens de mer : l'« armateur ».

Cette idée est également reflétée par la prescription voulant que tous les contrats d'engagement maritime soient signés par l'armateur ou un représentant de celui-ci (Normes A2.1 § 1.a). La Commission d'Experts pour l'Application des Conventions et Recommandations (CEARC) a rappelé à diverses occasions l'importance du lien juridique fondamental que la convention établit entre le marin et la personne désignée comme « armateur », que l'armateur soit ou non considéré comme l'employeur du marin. Sauf dans le cas où la législation nationale applicable prévoit qu'une personne spécifique, telle que le capitaine du navire, est présumée être habilitée à agir au nom de l'armateur, tout signataire autre que l'armateur doit justifier d'une procuration signée ou de tout autre document attestant qu'il est habilité à représenter l'armateur<sup>4</sup>. L'intention des rédacteurs de la MLC, 2006, était qu'il ne puisse y avoir qu'une seule personne – à savoir « l'armateur » – qui assume, vis-à-vis du marin, toutes les obligations et responsabilités découlant de la convention pour l'armateur<sup>5</sup>. Si une autre personne qui fournit un embarquement à un marin a conclu un contrat d'emploi avec ce marin et est à ce titre responsable de l'exécution dudit contrat, par exemple du paiement de son salaire, ce n'en est pas moins à l'armateur qu'incombe la responsabilité globale vis-à-vis du marin. Par conséquent, un tel employeur ne peut signer le contrat d'engagement maritime qu'en tant que représentant de l'armateur (à supposer qu'il dispose, pour cela, d'une procuration signée par l'armateur) ou en sus de l'armateur. Le code des Transports semble ignorer cette responsabilité globale. Pourtant l'article L 5542-3 prévoit que le contrat d'engagement maritime doit mentionner obligatoirement : 3° Les nom et prénoms ou raison sociale et l'adresse de l'armateur et, le cas échéant, de l'employeur. Il ne s'agit pas d'une alternative l'armateur ou l'employeur. Conformément aux conventions de l'OIT, l'armateur prime : l'employeur peut être mentionné en sus. Il convient d'en tirer les conséquences.

La Commission tripartite spéciale a adopté le 13 mai 2022, une Résolution sur des voies de recours contractuelles pour les gens de mer : si d'autres entités ou personnes que l'armateur peuvent s'acquitter en son nom de certaines tâches ou responsabilités s'agissant des droits et prestations dont bénéficient les gens de mer (art. II, § 1-j), la responsabilité fondamentale, s'agissant de ces tâches et responsabilités incombent aux armateurs eu égard aux gens de mer qui travaillent à bord de leurs navires. La Commission d'experts (CEARC) a souligné à plusieurs reprises l'importance du lien juridique fondamental que la MLC, 2006, établit entre le marin et l'armateur, ainsi que le fait que tout contrat d'engagement maritime

---

<sup>4</sup> S. LIELBARDE, "The concept of "shipowner" under new maritime labor law (MLC, 2006): does the shipowner own the ship? (Comparative analysis of national law of Denmark, Finland, Germany, Norway, and the United Kingdom)", *WMU J Marit Affairs*, vol. 17, pp. 229–247 (2018). <https://doi.org/10.1007/s13437-018-0141-8>

<sup>5</sup> M. MC CONNELL, D. DEVLIN & C. DOUMBIA-HENRY, *The Maritime Labour Convention, 2006: A legal primer to an emerging international regime*, Martinus Nijhoff Publishers, Leiden Boston, 2011, p. 189.

doit être signé par le marin et l'armateur ou son représentant (Norme A2.1, § 1-a). Elle aussi constaté que plusieurs législations nationales n'avaient pas mentionné explicitement de voie de recours contractuelle contre l'armateur. La Commission tripartite spéciale prie les Etats du pavillon de veiller à ce que les armateurs soient en conformité avec la norme A2.1 avant de délivrer un certificat de travail maritime à leurs navires, ainsi qu'à l'occasion de toute inspection intermédiaire. Elle prie aussi les Etats de garantir que tous les gens de mer disposent de voies de recours contractuelles adéquates contre l'armateur et que toutes mesures nécessaires pour garantir une bonne application à cet égard soient prises dès que possible, en tenant compte des commentaires formulés par la Commission d'experts pour l'application des conventions et recommandations sur ce point.

**Patrick CHAUMETTE**

Professeur émérite de l'Université de Nantes

14 octobre 2022

### **Bibliographie :**

MONZANI, "Crew managers et manning agencies", *Il Diritto Marittimo*, 2004/2, p. 669 et s.

M. Mc CONNEL, D. DEVLIN & Cl. DOUMBIA-HENRY, *The Maritime Labour Convention*, Martinus Nijhoff Publishers, Leiden Boston, 2011, Chap. 8, pp. 289-300

O. FOTINOPOULOU-BASURKO, *Aspectos generales del Convenio refundido sobre el trabajo marítimo*, Gobierno vasco, Departamento de Transportes y Obras publicas, Vitoria-Gasteiz, 2006, sp. pp. 75-82 ; "The role of manning agencies or the seafarer's recruitment in the maritime employment market", in P. CHAUMETTE (coord.), *Seafarers: an international labour market in perspective - Gens de mer : un marché international du travail*, Gomylex Ed., Bilbao, 2016, pp. 239-257 - en ligne : hal-01470405

S. MERCOLI, « Les fournisseurs de main-d'œuvre maritime et le droit de l'Union européenne », in P. CHAUMETTE (coord.), *Seafarers: an international labour market in perspective - Gens de mer : un marché international du travail*, Gomylex Ed, Bilbao, 2016, pp. 377-392 - en ligne : hal-01470462.

M. I. RIBES MORENO "Acuerdo de trabajo del Pescador", in *Estudio technico-juridico del Convenio 188, sobre el trabajo en la pesca (2007), de la Organización Internacional del Trabajo – Estan garantizadas unas condiciones de trabajo decentes?*, P. CHAUMETTE, O. FOTINOPOULOU-BASURKO (dir.), X.M. CARRIL VASQUEZ (coord.), Aranzadi, Cizur Menor, 2018, pp. 147-176.

A. CHARBONNEAU, "Contratacion y colocación", in *Estudio technico-juridico del Convenio 188, sobre el trabajo en la pesca (2007), de la Organización Internacional del Trabajo – Estan garantizadas unas condiciones de trabajo decentes?*, P. CHAUMETTE, O. FOTINOPOULOU-BASURKO (dir.), X.M. CARRIL VASQUEZ (coord.), Aranzadi, Cizur Menor, 2018, pp. 177-191.

S. LIELBARDE, "The concept of "shipowner" under new maritime labor law (MLC, 2006): does the shipowner own the ship? (Comparative analysis of national law of Denmark, Finland, Germany, Norway, and the United Kingdom)", *WMU J Marit Affairs*, vol. 17, pp. 229-247 (2018). <https://doi.org/10.1007/s13437-018-0141-8>

Z. ZHAO, "Recruiting and managing labour for the global shipping industry in China", in V. OYARO GEREKA & H. SAMPSON (Eds.), *The world of the seafarer – Qualitative accounts of working in the global shipping industry*, coll. WMU Series in Maritime Affaires, n° 9, Springer, 2021, pp. 23-35.