Un capitaine d'armement, qui poursuit des commandements à bord, est un marin.

Patrick CHAUMETTE
Professeur émérite de l'université de Nantes

Un capitaine d'armement, directeur d'exploitation, qui travaille à terre, mais poursuit régulièrement des rotations à bord de navires en tant que capitaine, reste un marin. Il exerce une activité directement liée à l'exploitation du navire et son aptitude relève de la compétence du médecin des gens de mer.

Placé en arrêt maladie à compter du 23 avril 2019, il a été déclaré apte le 8 septembre 2020 par le médecin du travail des gens de mer, mais n'a pas repris son poste. Pour autant, l'avis d'aptitude n'a pas été contesté auprès du au président du collège médical maritime. la capitaine d'armement a été licencié le 4 février 2021. Après une saisine infructueuse du directeur départemental des territoires et de la mer (DDTM) d'une tentative de conciliation quant à la reconnaissance de son inaptitude médicale, il a saisi le tribunal judiciaire de demandes en contestation de son licenciement. La cour d'appel de Fort-de-France, 19 novembre 2024, a rejeté ses demandes.
Le pourvoi en cassation reproche à la cour d'appel d'avoir retenu la qualification de marin, pour un directeur d'exploitation, capitaine d'armement, qui gère le personnel, supervise et coordonne l'activité de l'entreprise la sécurité des navires et des opérations, le bon déroulement de la production du service transport, la démarche qualité, la responsabilité de l'approvisionnement et de l'entretien technique des navires, le respect des normes d'hygiène, de sécurité, de sûreté et des horaires de rotation ; ses présences de commandement à bord n'excèdent pas 45 jours d'embarquement continus ou non sur une période de de six mois consécutifs (art. R. 5511-7 C. transp.).
S'il travaillait le plus souvent à terre, disposant d'une voiture de fonction, le pourvoi oublie qu'il embarquait afin de commander les navires, nullement pour seulement en observer le fonctionnement.
La Cour de cassation, chambre sociale a rendu son arrêt et a rejeté le pourvoi, le 14 octobre 2026 : *Le salarié, engagé en qualité de directeur d'exploitation, assurait régulièrement, pour l'exercice de ses fonctions, des rotations à bord de navires en tant que capitaine ; il n'exerçait donc pas ses attributions uniquement à terre. Le salarié exerçait une activité directement liée à l'exploitation du navire et avait conservé le statut de marin*.
Si un capitaine d'armement qui travaille à terre et n'embarque que pour observer les navigations est un travailleur terrestre, même s'il reste affilié à l'ENIM, un commandant de bord, qui navigue assez régulièrement est un marin, même s'il exerce aussi à terre les fonctions de directeur d'exploitation de capitaine d'armement. La Cour de cassation n'envisage nullement un cumul de statut ou une hybridité.

Le médecin des gens de mer est compétent pour statuer sur l'aptitude à la navigation, mais il fait aussi fonction de médecin du travail vis-à-vis de marins exerçant des activités à terre ; il est chargé de la prévention des risques professionnels (art. R. 5545-6 et R. 5545-6-12 C. transp.). « Toute décision, préconisation ou avis du médecin des gens de mer peut faire l'objet d'un recours par le marin ou son employeur, au président du collège médical maritime, dans un délai de deux mois, par tout moyen, permettant de conférer date certaine de la saisine. Le recours est motivé et accompagné de la décision contestée » (art. R 5521-14, R. 5546-6-20 et R. 5545-6-38 C. transp.).
Ce n'est donc pas le directeur départemental des territoires et de la mer (DDTM) qu'il convient de saisir, concernant un avis médical d'aptitude ou d'inaptitude. L'abandon de poste conduit à un licenciement, doté d'une cause réelle et sérieuse ; la Compagnie ne pouvait invoquer, en 2021, la présomption de démission, créée seulement par la loi n° 2022-1598 du 21 décembre 2022 (art. L 1237-1-1 C. trav. ; CA Rouen, ch. soc. 9 avril 2026, n° 25/02290, *DMF* 2026, à paraître, nos obs. « De la présomption de démission, née en 2022 »).

Marin. Capitaine d'armement. Directeur d'exploitations. Rotations à bord des navires. Commandements. Compétence du médecin des gens de mer. Aptitude à la navigation. Abandon de poste. Licenciement.
La cour d'appel a relevé que le salarié, engagé en qualité de directeur d'exploitation, assurait régulièrement, pour l'exercice de ses fonctions, des rotations à bord de navires en tant que capitaine et

qu'il n'exerçait donc pas ses attributions uniquement à terre. Elle en a exactement déduit que le salarié exerçait une activité directement liée à l'exploitation du navire et avait conservé le statut de marin.

M. N. c/ CIE MARTINIQUAISE DE NAVIGATION, SAS

Cour de Cassation, Ch. sociale - 14 octobre 2026, nº 25-12.343

« LA COUR, […]

MOTIFS DE LA DÉCISION […]

Faits et procédure

1. Selon l'arrêt attaqué (Fort-de-France, 19 novembre 2024), M. [N] a été engagé en qualité de capitaine d'armement par la société SAGTM. Son contrat de travail a été transféré à la société Caraib ferry rent, puis à la société Compagnie martiniquaise de navigation.

2. Le salarié exerçait en dernier lieu les fonctions de directeur d'exploitation.

3. Placé en arrêt maladie à compter du 23 avril 2019, il a été déclaré apte le 8 septembre 2020 par le médecin du travail des gens de mer.

4. N'ayant pas repris son poste, il a été licencié le 4 février 2021.

5. Après une saisine infructueuse du directeur départemental des territoires et de la mer d'une tentative de conciliation sur le litige relatif à la reconnaissance de son inaptitude médicale, le salarié a, le 17 septembre 2021, saisi un tribunal judiciaire de demandes en contestation de son licenciement et en paiement de diverses sommes au titre de l'exécution et de la rupture de son contrat.

Examen du moyen

Enoncé du moyen

6. Le salarié fait grief à l'arrêt de rejeter ses demandes tendant à l'absence de cause réelle et sérieuse de son licenciement et en paiement d'une indemnité de préavis, outre congés payés afférents, d'indemnités de licenciement et pour licenciement sans cause réelle et sérieuse, de rappels de salaires, outre congés payés afférents, et de dommages et intérêts pour harcèlement moral, alors :

« 1º/ qu'aux termes de l'article L. 5511-1 du code des transports, dans sa version applicable au litige, "est considéré comme : () 3º "Marins" : les gens de mer salariés ou non salariés exerçant une activité directement liée à l'exploitation du navire ; Les marins comprennent notamment les marins au commerce et les marins à la pêche, ainsi définis : a) "Marins au commerce" : gens de mer exerçant une activité directement liée à l'exploitation de navires affectés à une activité commerciale, qu'ils soient visés ou non par la convention du travail maritime de l'Organisation internationale du travail, adoptée à Genève, le 7 février 2006, à l'exception des navires affectés à la pêche ou à une activité analogue ; () ; 4º "Gens de mer" : toutes personnes salariées ou non salariées exerçant à bord d'un navire une activité professionnelle à quelque titre que ce soit" ; que selon l'article R. 5511-1 du code des transports, "l'exploitation à bord comporte, pour l'application du 3º de l'article L. 5511-1, les activités professionnelles relatives à la marche, à la conduite ou à l'entretien ainsi que celles qui sont nécessaires pour assurer l'ensemble des fonctionnalités du navire" ; qu'il en résulte que les marins doivent exercer une activité à bord directement liée à la marche, à la conduite ou à l'entretien du navire ou une activité nécessaire pour assurer l'ensemble de ses fonctionnalités ; qu'en retenant que la qualité de marin de M. [N] se déduisait des tâches qu'il faisait relatives à la gestion du personnel, à la supervision et coordination de l'activité de l'entreprise, à la sécurité du navire et des opérations, au bon déroulement de la production du service transport, à la démarche qualité, à la responsabilité de l'approvisionnement et de l'entretien technique des navires, au respect des normes d'hygiène, de sécurité, de sûreté et au respect des horaires de rotation, sans constater qu'elles étaient exercées à bord et directement liées à la marche, la conduite, ou l'entretien du navire ou encore nécessaires pour assurer l'ensemble de ses fonctionnalités, la cour d'appel a violé les articles L. 5511-1 et R. 5511-1 du code des transports ;

2º/ que selon le dernier alinéa de l'article L. 5511-1 du code des transports, "un décret en Conseil d'Etat, pris après avis des organisations les plus représentatives d'armateurs et de gens de mer intéressées, détermine les catégories de personnels ne relevant pas, selon le cas, du 3º ou du 4º, en fonction du caractère occasionnel de leur activité à bord, de la nature ou de la durée de leur embarquement" ; que selon l'article R. 5511-7 dudit code, dans sa version applicable au litige, "ne relèvent pas du 4º de l'article L. 5511-1 les personnels non marins au sens de la section 1 du présent chapitre exerçant occasionnellement une activité professionnelle à bord dont la durée n'excède pas quarante-cinq jours d'embarquement continus ou non sur toute période de six mois consécutifs" ; qu'en se fondant sur les rotations régulières que M. [N] effectuaient en qualité de capitaine de navire et les formations à la

sécurité à bord qu'il réalisait, en sus de ses fonctions de directeur d'exploitation, pour lui conférer la qualité de marin, sans avoir constaté que la durée d'embarquement lors de ces missions dépassait le seuil fixé à l'article R. 5511-7 du code des transports, la cour d'appel a violé les articles L. 5511-1 et R. 5511-7 du code des transports ;
3°/ qu'aux termes de l'article L. 5511-1 du code des transports, dans sa version applicable au litige, "est considéré comme : () 3° "Marins" : les gens de mer salariés ou non salariés exerçant une activité directement liée à l'exploitation du navire ; Les marins comprennent notamment les marins au commerce et les marins à la pêche, ainsi définis : a) "Marins au commerce" : gens de mer exerçant une activité directement liée à l'exploitation de navires affectés à une activité commerciale, qu'ils soient visés ou non par la convention du travail maritime de l'Organisation internationale du travail, adoptée à Genève, le 7 février 2006, à l'exception des navires affectés à la pêche ou à une activité analogue ; () ; 4° "Gens de mer" : toutes personnes salariées ou non salariées exerçant à bord d'un navire une activité professionnelle à quelque titre que ce soit" ; qu'en conférant la qualification de marin à M. [N] au regard de ses brevets professionnels liés à l'activité de marin, de la référence au code du travail maritime et à la convention collective des navigants officiers dans son contrat de travail, de sa classification, de son matricule de marin et de sa soumission au régime de sécurité sociale des marins, de la saisine par l'intéressé des autorités administrative et judiciaire compétentes pour le contentieux du travail des marins, et de l'absence de contestation de sa qualité de marin durant la relation de travail, quand aucun de ces éléments ne figure dans la définition des critères fixés par l'article L. 5511-1 du code des transports, la cour d'appel a violé l'article L. 5511-1 du code des transports ;
4°/ que l'exposant faisait valoir que l'article 1er de son contrat de travail stipulait : "le salarié est informé qu'il exerce sa fonction dans les bureaux administratifs, à l'adresse suivante : [Adresse 3]" et que l'article 4 prévoyait la mise à disposition d'un véhicule de service afin de lui permettre d'exécuter ses missions, ce dont il s'inférait qu'il exécutait l'essentiel de ses fonctions à terre et ne remplissait donc pas les conditions pour bénéficier du statut de marin ; qu'en s'abstenant de répondre à ce moyen, la cour d'appel a privé sa décision de motifs en méconnaissance des exigences de l'article 455 du code de procédure civile ;
5°/ que, subsidiairement, selon l'article 1er , I, du décret n° 2015-1575 relatif à la santé et à l'aptitude médicale à la navigation, dans sa version applicable au litige, l'examen d'aptitude médicale à la navigation a pour objet de s'assurer que les gens de mer, en répondant aux normes d'aptitude médicale à la navigation mentionnées à l'article 2 : 1° sont médicalement aptes à accomplir leurs tâches courantes en mer et les fonctions qui leur incomberaient en cas d'urgence ; 2° ne présentent pas d'affection susceptible d'être aggravée par le service en mer, de les rendre inaptes à ce service ou encore de mettre en danger la santé et la sécurité d'autres personnes à bord ; que selon le paragraphe II de ce texte, l'examen médical mentionné au I conduit à la délivrance aux gens de mer d'un certificat d'aptitude médicale à la navigation pour une durée déterminée ; qu'en considérant que l'avis du médecin des gens de mer du 8 septembre selon lequel l'exposant remplissait "les conditions médicales requises pour toutes les fonctions à bord, y compris la passerelle" valait avis d'aptitude professionnelle à occuper le poste de directeur d'exploitation impliquant des fonctions ne s'effectuant pas à bord, quand le médecin des gens de mer s'était contenté de certifier l'aptitude du salarié à la navigation, la cour d'appel a violé l'article 1er du décret n° 2015-1575 relatif à la santé et à l'aptitude médicale à la navigation. »

Réponse de la Cour
7. Selon l'article L. 5511-1, 3°, du code des transports, sont considérés comme marins les gens de mer salariés ou non salariés exerçant une activité directement liée à l'exploitation du navire.
8. Aux termes de l'article R. 5511-1 du même code, l'exploitation à bord comporte, pour l'application du 3° de l'article L. 5511-1, les activités professionnelles relatives à la marche, à la conduite ou à l'entretien ainsi que celles qui sont nécessaires pour assurer l'ensemble des fonctionnalités du navire.
9. Aux termes de l'article L. 5545-13 du même code, dans sa rédaction antérieure à celle issue de l'ordonnance n° 2021-77 du 27 janvier 2021, par dérogation aux dispositions de l'article L. 4622-2 du code du travail, les missions de service de santé au travail définies aux chapitres II et IV du titre II du livre VI de la quatrième partie de ce code sont assurées par le service de santé des gens de mer, dans des conditions et selon des modalités fixées par décret en Conseil d'Etat.
10. En application des articles 10, I, et 12 du décret n° 2015-1574 du 3 décembre 2015, alors en vigueur, le suivi de la santé au travail des marins est assuré par le service de santé des gens de mer. Le service de

santé des gens de mer exerce au profit des marins les missions de service de santé au travail définies par les 1º à 4º de l'article L. 4622-2 du code du travail et celles prévues par les 1º à 9º de l'article R. 4623-1 du même code.

11. La cour d'appel, répondant aux conclusions prétendument délaissées, a relevé que le salarié, engagé en qualité de directeur d'exploitation, assurait régulièrement, pour l'exercice de ses fonctions, des rotations à bord de navire en tant que capitaine et qu'il n'exerçait donc pas ses attributions uniquement à terre. Elle en a exactement déduit que le salarié exerçait une activité directement liée à l'exploitation du navire et avait conservé le statut de marin.

12. Après avoir exactement retenu que seul le médecin des gens de mer avait compétence pour délivrer un avis d'aptitude ou d'inaptitude, la cour d'appel a constaté, par motifs propres et adoptés, que, dans son avis du 8 septembre 2020, ce médecin avait déclaré le salarié médicalement apte à son poste de travail sans formuler de restrictions.

13. Le moyen, irrecevable en sa deuxième branche comme étant nouveau et mélangé de fait et de droit, ne peut être accueilli pour le surplus.

PAR CES MOTIFS, la Cour :

REJETTE le pourvoi ;

Condamne M. [N] aux dépens ;

En application de l'article 700 du code de procédure civile, rejette les demandes ;

Prés. : M. Florès ; Av. : SARL Thouvenin, Coudray et Grévy, SCP Spinosi