



HAL
open science

Faute inexcusable de l'armateur en cas d'accident du travail maritime. Retour sur le fondement des normes sociales maritimes

Alexandre Charbonneau

► **To cite this version:**

Alexandre Charbonneau. Faute inexcusable de l'armateur en cas d'accident du travail maritime. Retour sur le fondement des normes sociales maritimes. *Neptunus*, 2011, 17 (3), pp.1-10. hal-03805496

HAL Id: hal-03805496

<https://hal.science/hal-03805496>

Submitted on 7 Oct 2022

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Faute inexcusable de l'armateur en cas d'accident du travail maritime. Retour sur le fondement des normes sociales maritimes

Alexandre CHARBONNEAU,

Maître de Conférences, Département Hygiène, Santé, Environnement de IUT de l'Université de Bordeaux 1, Laboratoire COMPTRASEC, UMR CNRS n° 5114, Université de Bordeaux IV.

Une récente décision du Conseil constitutionnel, en date du 6 mai 2011, a ouvert la possibilité d'un recours en faute inexcusable contre l'armateur en cas d'accident du travail maritime. Ce faisant, elle invite à une réflexion plus large sur les raisons qui justifient encore aujourd'hui le particularisme des normes sociales maritimes et qui tendent à les préserver des mutations profondes que connaît le droit commun du travail.

« *Ni vivants ni morts : marins !* »

Maurice Duval titrait ainsi son étude consacrée aux marins du commerce français, reprenant une citation présente dans plusieurs ouvrages traitant du droit maritime¹. Celle-ci paraît opportune pour introduire ces lignes consacrées à la récurrente question du particularisme des normes sociales maritimes. Elle signifierait que les marins seraient « en marge du monde », ni tout à fait vivants et pas encore morts pour reprendre l'interprétation donnée par Maurice Duval². A ces êtres, ni vivants ni morts, devrait correspondre un droit particulier, marqué par les conditions dans lesquelles ils exercent leur activité.

Cette citation, prêtée à PLATON, se trouve en réalité dans un dialogue qui lui serait postérieur, consacré à la consolation de l'homme affligé par la perspective de sa propre mort³ : « *Considérons le navigateur qui vogue à travers tant de dangers et, qui, suivant le mot de BIAS, ne se trouve ni parmi les morts ni parmi les vivants, car lui qui est fait pour vivre sur la terre s'est lancé sur la mer comme un amphibie, devenant tout entier la proie du sort.* » La référence à BIAS demeure incertaine et c'est sans doute du côté d'ANACHARSIS qu'il faut chercher l'origine de cette citation⁴ : « *Comme on lui demandait lesquels sont les plus nombreux, les vivants ou les morts, il dit : "Dans quelle catégorie ranges-tu ceux qui*

¹ DUVAL M., *Ni vivants, ni morts : marins ! Pour une ethnologie du huis clos*, Paris, PUF, 1998. L'auteur revient page 23 sur les origines de cette citation.

² DUVAL M., *ibid.*, p. 23.

³ PLATON, *Axiochos*, in BRISSON L. (dir.), *PLATON. Œuvres complètes*, Paris, Flammarion, p. 93 et s. (note et trad. L. BRISSON).

⁴ Voit notamment les lignes consacrées à BIAS et ANACHARSIS dans l'œuvre de DIOGENE LAËRCE, *Vies et doctrines des philosophes illustres*, Paris, Librairie Générale Française (La Pochothèque), 1999, p. 122 et s. et 139 et s.

naviguent ? »⁵. Dans la pensée philosophique, notamment dans la tradition platonicienne, s'exprime une distance prise avec la pensée mythique⁶, telle qu'elle résulte par exemple des écrits d'Homère. Nulle place pour une quelconque créature entre les vivants et les morts : les marins doivent être situés dans cette dichotomie. Et c'est cette lecture, nous semble-t-il plus juste, que la reformulation « *Ni vivants, ni morts : marins !* » écarte en donnant une portée emblématique à l'idée que les marins seraient des êtres à part, inscrivant le particularisme des normes maritimes dans une tradition qui remonterait à l'antiquité.

Qu'il s'agisse du droit des obligations⁷ ou du droit du travail⁸, le constat s'impose que des règles particulières encadrent les activités maritimes, nouant avec le droit commun des relations en aucun cas figées. La récente décision du Conseil constitutionnel⁹, répondant à une question prioritaire de constitutionnalité sur la reconnaissance de la faute inexcusable d'un armateur dans le cadre de l'exécution d'un contrat d'engagement maritime, permet de revenir sur les fondements de ce particularisme des normes sociales maritime et sur la signification qu'il prend de nos jours.

La loi du 9 avril 1898 sur la réparation des accidents du travail¹⁰ est à l'origine d'un compromis social, dispensant les salariés victimes d'un accident du travail ou d'une maladie professionnelle d'établir la causalité entre leur dommage et une faute de l'employeur. En contrepartie, l'indemnisation du préjudice est plafonnée forfaitairement et l'employeur bénéficie d'une immunité civile. Exception¹¹ à cette objectivation de la responsabilité en cas d'accident du travail ou de maladie professionnelle, la faute inexcusable prouvée de

⁵ DIOGENE LAËRCE, *op. cit.*, p. 139 et s.

⁶ CASSIRER E., *Le mythe de l'Etat*, Paris, Gallimard, 1993, publié originellement en 1949. Ernst CASSIRER répond, dans cet ouvrage, à la demande de ses collègues universitaires d'apporter une mise en perspective de l'apparition du nazisme. Il propose alors une réflexion montrant l'émergence de l'Etat, depuis la Grèce antique, au sein d'une tension récurrente entre une construction rationnelle et la pensée mythique. La République platonicienne traduirait alors la première étape d'une ambition humaine de sortir de l'emprise du mythe et de son obscurité au profit d'une approche rationnelle de la politique et du gouvernement des hommes. Il faut cependant souligner que l'appréhension du mythe dans la Grèce antique a évolué, remettant en cause une opposition frontale avec la raison mais plutôt dans le sens d'une dissociation des deux domaines : LAKS A., *Introduction à la « philosophie présocratique »*, Paris, PUF, 2006, en particulier les pages 55 et s.

⁷ DELEBECQUE Ph., « Droit maritime et régime général des obligations », *Le Droit Maritime Français*, 2005, p. 785 et s. ; MONTAS A., « Le rapport du Droit maritime et au Droit commun, entre simple particularisme et véritable autonomie », *Le Droit Maritime Français*, 2008, p. 307 et s. ; DE JUGLART M., « Droit commun et droit maritime », *Le Droit Maritime Français*, 1986, p. 259 et s., qui retrace les grandes « filiations » doctrinales autour de ce débat, entre Ripert (tenant d'une autonomie du droit maritime) et Bonnet (qui envisageait le droit maritime comme une branche du droit commercial), puis entre Chauveau (autonomie) et Rodière (particularisme).

⁸ CHAUMETTE P., « De l'évolution du droit social des gens de mer. Les marins sont-ils des salariés comme les autres ? Spécificités, banalisation et imbrication des sources », *ADMO*, 2009, p. 471 et s.

⁹ DC, 6 mai 2011, n°2011-127 QPC, note P. CHAUMETTE, « Du recours en faute inexcusable de l'armateur en cas d'accident du travail maritime », *Le Droit Maritime Français*, 2011, p. 623 et s. et *Droit social*, 2011, p. 863 et s., Civ 2, 10 mars 2011, n° 10-40075 (décision de renvoi).

¹⁰ Loi du 10 avril 1898 concernant les responsabilités des accidents dont les ouvriers sont victimes dans leur travail.

¹¹ Avec la faute intentionnelle. Certains risques, comme les maladies professionnelles découlant d'une exposition à l'amiante, connaissent un régime de réparation intégrale particulier par l'entremise d'un fonds d'indemnisation.

l'employeur ouvre droit à une réparation complémentaire¹² du préjudice subi, aujourd'hui quasi intégrale. Les employeurs ont été progressivement admis à s'assurer pour indemniser les salariés victimes de faute inexcusable¹³.

Le régime spécial¹⁴ d'indemnisation des marins affiliés à l'Etablissement National des Invalides de la Marine (ENIM) ne prévoyait pas¹⁵ la possibilité d'obtenir du juge une réparation au titre de la faute inexcusable de l'employeur, complémentaire à celle, mutualisée et forfaitaire, prévue dans le régime issu de la seconde loi fondatrice de 1898¹⁶.

Articulant le principe de responsabilité – ou de réparation –, tel qu'il découle de l'article 4 de la Déclaration des Droits de l'Homme et du Citoyen de 1789¹⁷ et le droit à la sécurité sociale¹⁸, à travers la protection dans l'accès à des moyens de subsistance déclarée à l'alinéa 11 du Préambule de 1946, le Conseil constitutionnel conclut que, s'il est loisible au législateur, « *pour un motif d'intérêt général* », d'aménager « *les conditions dans lesquelles la responsabilité peut être engagée ; qu'il peut ainsi, pour un tel motif, apporter à ce principe des exclusions ou des limitations* », ce sera « *à condition qu'il n'en résulte pas une atteinte disproportionnée ni aux droits des victimes d'actes fautifs ni au droit à un recours juridictionnel effectif* »¹⁹.

Cet équilibre va se traduire par la confirmation de la validité du régime spécial d'indemnisation des accidents du travail et des maladies professionnelles des marins sous une réserve notable : « *ces dispositions ne sauraient, sans porter une atteinte disproportionnée au droit des victimes d'actes fautifs, être interprétées comme faisant, par elles-mêmes, obstacle à ce qu'un marin victime, au cours de l'exécution de son contrat d'engagement maritime, d'un accident du travail imputable à une faute inexcusable de son employeur puisse demander,*

¹² Articles L. 452-1 et s. du Code de la sécurité sociale.

¹³ SAMARITO F. « Aux origines de la réparation des accidents du travail, la naissance de la loi du 9 avril 1898 », *Droit ouvrier*, 1998, p. 185 et s.

¹⁴ Issu du décret-loi du 17 juin 1938, relatif à la réorganisation et à l'unification du régime d'assurance des marins.

¹⁵ Se reporter à la note de P. CHAUMETTE, *op. cit.* (*Le Droit Maritime Français*), qui rappelle que l'exclusion est, en réalité, l'œuvre de la Cour de cassation, interprétant un cadre juridique manquant de cohérence. Voir, notamment, Soc. 16 mai 1979, *M. Autret et autres*, n°78-13223, 78-14060 et 77-12855, Bull. n°721 et ACHARD R., « De la faute lourde à la faute inexcusable de l'armateur français en matière d'accident du travail maritime », *Le Droit Maritime Français*, 1977, p. 631 et s. et p. 695 et s. Il faut préciser que l'article L. 412-8 du Code de la sécurité sociale dispose que les marins relèvent du droit commun dès lors que l'accident ou la maladie est survenue « *en dehors de l'exécution du contrat d'engagement maritime* ».

¹⁶ Loi du 21 avril 1898 portant création d'une Caisse de prévoyance entre les marins français contre les risques et accidents de leur profession, qui procède de la même veine que la loi du 9 avril 1898.

¹⁷ « *La liberté consiste à pouvoir faire tout ce qui ne nuit pas à autrui* ». Le principe de responsabilité a été affirmé par le Conseil constitutionnel dans sa décision DC, 22 octobre 1982, n°82-144, Loi relative au développement des institutions représentatives du personnel, dans des termes très proches de l'article 1382 du Code civil : « *Nul n'ayant le droit de nuire à autrui, en principe tout fait quelconque de l'homme, qui cause à autrui un dommage, oblige celui par la faute duquel il est arrivé, à le réparer.* » Voir le commentaire de cette décision dans le rapport de synthèse d'EWALD F., « L'équité dans la réparation du préjudice », in Cour de cassation et al. (sous l'égide de), *Les limites de la réparation du préjudice*, Paris, Dalloz, 2009, p. 13 et s.

¹⁸ CHAUCHARD J.-P., *Droit de la sécurité sociale*, Paris, LGDJ, 2010, p. 102.

¹⁹ Considérant 7 de la décision.

devant les juridictions de la Sécurité sociale, une indemnisation complémentaire dans les conditions prévues par le chapitre 2 du titre V du livre IV du Code la sécurité sociale... »²⁰.

La recherche d'un compromis entre principe de responsabilité et protection des personnes privées de moyens de subsistance à divers titres, cette dernière pouvant justifier un aménagement des conditions d'indemnisation, aboutit donc à reconnaître la nécessaire introduction du mécanisme de la faute inexcusable de l'employeur dans le cadre de la relation de travail maritime. Dans cette décision, la percée du droit terrestre ne remet pas en cause frontalement le particularisme maritime, mais procède d'un encadrement général des conditions dans lesquelles le législateur peut prévoir des règles particulières aménageant le principe de responsabilité.

I- Une décision centrée sur la mise en œuvre du principe de responsabilité

La question prioritaire de constitutionnalité²¹ invitait pourtant le Conseil constitutionnel à réagir sur deux terrains : celui du principe de responsabilité et celui du principe d'égalité devant la loi et devant les charges publiques. Seulement, le Conseil constitutionnel va situer son examen de la conformité du régime de réparation des accidents du travail et des maladies professionnelles des marins essentiellement sous l'angle de la responsabilité.

Concernant le principe d'égalité, la jurisprudence constitutionnelle pose le problème des conditions dans lesquelles le législateur peut régler « *de façon différente des situations différentes* » et dans lesquelles il peut « *déroger à l'égalité pour des raisons d'intérêt général* »²². La différence de traitement entre les gens de mer et les autres travailleurs est ici retenue en raison d'une différence de situation fondée sur les risques inhérents au travail en mer. Ainsi, « *eu égard aux conditions particulières dans lesquelles les marins exercent leurs fonctions et aux risques auxquels ils sont exposés, il était loisible au législateur de prévoir que l'indemnisation des marins victimes d'accidents du travail ou de maladies professionnelles serait soumise à des dispositions particulières dérogeant aux dispositions de droit commun* »²³.

Concernant le principe de responsabilité, il s'agit d'apprécier le motif d'intérêt général qui justifie un aménagement de l'obligation réparer le dommage causé dans le cadre du régime d'indemnisation des accidents du travail et des maladies professionnelles. Se situant dans le cadre posé lors de sa précédente décision *Epoux L.*, du 18 juin 2010²⁴, le Conseil constitutionnel reconnaît la légitimité du mécanisme de mutualisation des risques qu'organise

²⁰ Considérant 9 de la décision.

²¹ Civ. 2, 10 mars 2011, n°10-40075.

²² Considérant 6 : « *que le principe d'égalité ne s'oppose ni à ce que le législateur règle de façon différente des situations différentes, ni à ce qu'il déroge à l'égalité pour des raisons d'intérêt général, pourvu que, dans l'un et l'autre cas, la différence de traitement qui en résulte soit en rapport direct avec l'objet de la loi qui l'établit* ».

²³ Considérant 8 de la décision.

²⁴ DC, 18 juin 2010, n°2010-8 QPC, *Epoux L.*, note BADEL M., « Accidents du travail, maladies professionnelles : l'indemnisation soumise à la question », *Droit ouvrier*, 2010, p. 639 et s., qui ouvre droit à une réparation élargie du dommage consécutif à une faute inexcusable de l'employeur, au-delà des chefs de préjudices indemnisables au regard de la liste limitative de l'article L. 452-3 du Code de la sécurité sociale. Sur la récente proposition de loi relative à l'amélioration de l'indemnisation des victimes d'accidents du travail et de maladies professionnelles (22 juin 2002), voir la présentation du texte dans la revue *Préventive Sécurité*, n°118, Juillet-Août 2011, p. 6-7.

le système français de protection sociale. « *En l'absence de faute inexcusable de l'employeur, la réparation forfaitaire de la perte de salaire ou de l'incapacité, l'exclusion de certains préjudices et l'impossibilité, pour la victime ou ses ayants droit, d'agir contre l'employeur, n'instituent pas des restrictions disproportionnées par rapport aux objectifs d'intérêt général poursuivis* »²⁵.

Cette affirmation, qui conclut le considérant 16 de la décision *Epoux L.*²⁶, semble découler de l'analyse qui la précède du système français d'indemnisation des accidents du travail et des maladies professionnelles pour les salariés titulaires d'un contrat de travail, en application du titre II du livre IV du Code de la sécurité sociale. Si une réserve est déjà exprimée concernant la faute inexcusable, une lecture en bloc de ce considérant pouvait réduire sa portée aux seuls travailleurs assujettis au régime de sécurité sociale concerné, à l'exclusion des marins. En ce sens, la décision du Conseil constitutionnel du 6 mai 2011 traduit une généralisation de la nécessité de prévoir un mécanisme correcteur de recours en faute inexcusable contre l'employeur dans le cadre d'un régime de réparation exclusif et forfaitaire des accidents du travail et des maladies professionnelles, tel qu'instauré en 1898, afin que celui-ci constitue pas une restriction excessive au principe de responsabilité.

II- Le fondement discutable du particularisme du droit social maritime

Il nous semble pourtant que le cœur de cette affaire ne se situe pas tant dans la mise en œuvre du principe de responsabilité que dans celle du principe d'égalité, à savoir la justification ou non du maintien de règles différentes dans l'indemnisation des accidents du travail et des maladies professionnelles. En effet, les marins étaient privés du recours à la faute inexcusable, à la différence des terriens, alors que leurs régimes propres d'indemnisation des accidents du travail et des maladies professionnels aménagent le principe de responsabilité sur des bases similaires. Patrick CHAUMETTE souligne, en ce sens, dans son commentaire d'une décision antérieure de la Cour de cassation²⁷, qui concluait au maintien de cette exclusion du recours pour faute inexcusable au profit des marins accidentés du travail ou victimes d'une maladie professionnelle, « *que rien ne peut distinguer le contrat de travail du contrat d'engagement d'un marin, qui cerne le travail effectué à bord d'un navire. Ce contrat d'engagement, de travail maritime, est de moins en moins soumis à des règles spécifiques et relève de plus en plus du Code du travail. L'article L. 230-2 du Code du travail transpose en droit français l'obligation générale de prévention imposée à l'employeur par la directive communautaire 89/391 du 12 juin 1989. Depuis la loi n°97-1051 du 18 novembre 1997, ce texte est applicable aux entreprises d'armement maritime (C. Trav, art. L. 742-5)* »²⁸. Du point de vue de l'obligation de sécurité qui pèse sur l'employeur, la question relève donc moins d'un aménagement des règles d'indemnisation que d'une différence de traitement dont le fondement cesserait d'être pertinent.

²⁵ DC, 18 juin 2010, n°2010-8 QPC, *Epoux L.*, considérant 16.

²⁶ DC, 18 juin 2010, n°2010-8 QPC, *Epoux L.*, même considérant.

²⁷ CHAUMETTE P., « L'affirmation de l'immunité civile de l'armateur vis-à-vis des marins », note sous Civ. 2, 23 mars 2004, n°02-14.142, *Revue Neptunus*, n°11-1, 2005.

²⁸ L'article L. 230-2 de l'ancien Code du travail est devenu les articles L. 4121-1 et s. dans la nouvelle numérotation. Le nouveau Code des transports rend applicable le Code du travail aux entreprises d'armement maritime (L. 5541-1) sous réserve des dispositions particulières prévues, en l'espèce, aux articles L. 5545-1 et s.

Sur ce point précis, la décision du Conseil constitutionnel se limite à faire un renvoi habituel aux risques inhérents à l'activité humaine en mer (« *eu égard aux conditions particulières dans lesquelles les marins exercent leurs fonctions et aux risques auxquels ils sont exposés* »). L'étymologie du terme risque, dont l'authenticité est discutée, renverrait dans l'Europe du sud à la désignation « *d'un écueil pointu susceptible de fracasser les navires* »²⁹. Juridiquement, la notion de risque désigne « un événement dommageable dont la survenance est incertaine, quant à sa réalisation ; se dit aussi bien de l'éventualité d'un tel événement en général, que de l'événement spécifié dont la survenance est envisagée. »³⁰

En tant que source de dommage, le risque va progressivement s'imposer comme un fait générateur de responsabilité, articulant des logiques de prévention et de réparation et marquant une évolution dans l'imputation de la charge des dommages, d'une causalité fondée sur la faute à « *l'appréhension statistique et collective de la réalité des dommages* »³¹. Cette consécration du risque s'est manifestée de manière privilégiée en matière de réparation des accidents du travail et maladies professionnelles³². A l'origine du système de protection sociale français, le risque « accident du travail maladie professionnelle » se verra adjoindre d'autres risques sociaux³³, dont l'énoncé le plus symbolique demeure la Convention n°102 de l'Organisation internationale du travail, de 1952³⁴, donnant sa substance au concept de sécurité sociale³⁵.

Les risques maritimes sont eux-mêmes envisagés dans une optique essentiellement « assurantielle »³⁶. Philippe Boisson a ainsi montré combien ces risques font l'objet d'analyses, tant quantitatives sous la forme de statistiques relatives aux accidents entraînant la perte de navires, de vies en mer, d'avaries communes, que qualitatives sous la forme d'une recherche de causalité³⁷. Il souligne surtout l'influence des grandes catastrophes maritimes dans l'élaboration d'une réglementation relative à la sécurité maritime, leur rôle moteur³⁸. Cette façon d'aborder les risques maritimes contribue largement à accentuer les particularités d'un milieu qui, de manière constante, a été perçu à travers son hostilité pour la vie et les activités humaines.

²⁹ HESSE Ph.-J., « Autour de la notion de risque », in van LANGENDONCK J., *The New Social Risks*, EISS Yearbook, The Hague, Kluwer Law International, 1997, p. 5 et s.

³⁰ CORNU G. (dir.), *Vocabulaire juridique*, Paris, P.U.F., 1992.

³¹ EWALD F., « La faute civile, droit et philosophie », *Droits*, n°5, 1987, p. 45 et s.

³² EWALD F., *L'Etat providence*, Paris, Grasset, 1986; HATZFELD H., *Du paupérisme à la Sécurité sociale. Essai sur les origines de la sécurité sociale en France, 1850-1945*, Nancy, Presses universitaires de Nancy, 1989 ; HESSE Ph.-J., « Le nouveau tarif des corps laborieux : la loi du 8 avril 1898 concernant les responsabilités des accidents dont les ouvriers sont victimes dans leur travail », in LE CROM J.-P. (dir.), *Deux siècles de droit du travail. L'histoire par les lois*, Paris, les Editions de l'Atelier / Editions ouvrières, 1998, p. 89 et s.

³³ Sur la notion : CHAUCHARD J.-P., « De la définition du risque social », *T.P.S.*, juin 2000, p. 4 et s.

³⁴ Les risques envisagés par cette Convention sont les suivants : maladie (soins médicaux, indemnités), chômage, vieillesse, accidents du travail et maladies professionnelles, prestations aux familles, maternité, invalidité, décès.

³⁵ CHAUCHARD J.-P., *Droit de la sécurité sociale*, Paris, LGDJ, 2010, p. 21 et s.

³⁶ Voir la définition donnée par Le Bayon A. *Dictionnaire de droit maritime*, Rennes, PUR, 2004, p. 228.

³⁷ BOISSON Ph., *Politiques et droit de la sécurité maritime*, Paris, Edition Bureau Veritas, 1998, p. 12 et s.

³⁸ BOISSON Ph., *op. cit.*, p. 205 et s.

Un élément d'appréciation de la décision du 6 mai 2011 émerge du dossier documentaire élaboré par les Services du Conseil constitutionnel. Il comporte une réponse à une question parlementaire écrite qui précise un peu plus la manière discutable dont on construit cette justification du particularisme³⁹.

« Cette particularité s'explique par l'existence dans le secteur maritime de risques résultant du milieu même où se développent les activités maritimes et de la difficulté d'isoler le risque industriel en considération duquel a été bâti le régime d'assurance accident du travail défini par le code de la sécurité sociale ». (...) « Cette conception [le droit commun] n'a pas été jugée adaptée au secteur maritime compte tenu de l'imbrication signalée plus haut du risque purement industriel et du risque inhérent au milieu physique où se déploient les activités maritimes ».

L'opacité du voile de brume qui recouvre le navire rendrait indiscernable une éventuelle faute de l'employeur dans la survenance d'un accident du travail ou d'une maladie professionnelle en lien avec le travail à bord. La responsabilité des armateurs en cas de faute, même qualifiée, de leur part s'en trouverait donc écartée dans la mesure où l'exercice d'une activité professionnelle en mer, à leur profit, comporterait des risques inhérents dont ils seraient dispensés, en définitive, de prévenir les effets. *« A l'impossible nul n'est tenu »*⁴⁰ et la responsabilité pour faute inexcusable cèderait sous le poids de la fatalité. Cette explication tiendrait si l'on écartait tous les progrès faits dans la connaissance de l'accidentologie maritime⁴¹, qui ont permis de dissocier clairement la part humaine (facteur humain) et technique de la part liée à l'environnement marin, soulageant ainsi la recherche de la causalité de telle ou telle tragédie maritime des nombreuses superstitions et du folklore qui sont associés à la mer⁴².

Finalement, au terme de la réponse à la question parlementaire, une autre justification est avancée, celle plus significative aujourd'hui du coût : *« Là comme ailleurs, la question posée est celle de l'équilibre à trouver entre le souci d'équité et celui de contenir dans des limites supportables les charges des entreprises d'un secteur exposé à la concurrence internationale. »*

A travers la référence à l'équité dans la réparation des préjudices et dégageant les causes de l'iniquité, François Ewald souligne ainsi qu'il *« est difficile de trouver des justifications générales à cette hétérogénéité dans l'indemnisation des victimes. En réalité, on peut observer que la faveur faite à une certaine catégorie de victimes répond dans chaque cas à des données particulières telles, par exemple, que le nombre des victimes et l'enjeu financier qu'elles représentent, la possibilité qu'elles ont de faire entendre leur cause, les carences*

³⁹ Question parlementaire écrite de M. André DELATTRE au Ministre délégué auprès du Ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer, chargé de la mer, rapportée dans le « dossier documentaire » élaboré par les Services du Conseil constitutionnel pour la décision DC n°2011-127 QPC. Question publiée au JORF le 02/07/1990, p. 3111 et réponse publiée au JORF le 14/01/1991, p. 143.

⁴⁰ ROLAND H. et BOYER L., *Adages du droit français*, Paris, Editions Litec, 1992, p. 24 et s.

⁴¹ BOISSON Ph., *op. cit.*, 1998, p. 17 et s. Plus précisément, Philippe Boisson décrit l'évolution des théories et techniques d'explication des accidents maritimes, montrant le passage de conceptions fatalistes, la fortune de mer, à des conceptions de plus en plus systémiques et globales.

⁴² CABANTOUS A., *Le ciel dans la mer. Christianisme et civilisation maritime (XVe-XIXe siècle)*, Paris, Librairie Arthème Fayard, 1990 ; CORBIN A., *Territoire du vide. L'Occident et le désir du rivage (1750-1840)*, Paris, Aubier, 1988 ; CABANTOUS A., LESPAGNOL A. et PERON F. (dir.), *Les français la terre et la mer XIIIe-XXe siècle*, Paris, Librairie Arthème Fayard, 2005.

*fautives de l'Etat, le souci de répondre à un « trou d'indemnisation », de satisfaire l'opinion publique »*⁴³. Il en va de même pour la défaveur dans le traitement de certaines victimes, comme les marins pour notre propos. Celle-ci repose moins sur une quelconque approche globale des risques maritimes – d'ailleurs en constant renouvellement en fonction de l'évolution des techniques de navigation, des normes et pratiques de sécurité en mer – mais semble être la conséquence particulière de la fréquence et de la gravité des accidents et de leur incidence sur l'équilibre financier du régime social destiné à les réparer, dans un contexte de pression sur le coût du travail. En accord avec le point de vue développé par François Ewald, ces justifications particulières nous apparaissent peu convaincantes⁴⁴.

Le particularisme du droit maritime est une idée tenace qui, sur le plan social, mérite d'être raisonnée et fondée autrement que sur la référence aux risques maritimes. Concernant les normes et institutions sociales maritimes, il émane avant tout du constat de l'existence d'une catégorie sociale cohérente et autonome « gens de mer » ou « marins » pouvant faire l'objet d'un traitement juridique spécifique⁴⁵. Des initiatives publiques jouent un rôle important dans la formation de cette catégorie sociale avec, en premier lieu, la création de l'Etablissement des Invalides de la Marine (ENIM) en France, qui marqua une étape importante dans le développement d'un mécanisme de protection sociale innovant et propre aux marins. Il en va de même pour le droit du travail maritime, progressivement, élaboré puis codifié dans le très emblématique Code du travail maritime (intégré dans le récent Code des transports). Elle résulte aussi de l'identification d'intérêts communs à une profession, propres à construire une identité sociale démarquée⁴⁶. Les études consacrées au marché corporatiste du travail dans la marine marchande accréditent cette idée d'identité sociale propre aux gens de mer⁴⁷, avec des comportements et institutions particuliers, à l'origine sans doute de la méfiance que les marins expriment à se laisser trop aisément approcher⁴⁸.

Il ne faut pas oublier que, dans une période récente, la défense du particularisme maritime, du point de vue du droit social, a été avancée comme argument pour s'opposer à la diffusion du droit du travail terrestre en matière maritime, ainsi qu'à la civilisation des institutions maritimes, issues d'une tradition militaire⁴⁹. A travers le particularisme, c'est de l'astreinte

⁴³ Se reporter au rapport de synthèse d'EWALD F., « L'équité dans la réparation du préjudice », in Cour de cassation et al. (sous l'égide de), *Les limites de la réparation du préjudice*, Paris, Dalloz, 2009, p. 33 et s.

⁴⁴ EWALD F., *ibid.*, p. 33.

⁴⁵ CHARBONNEAU A., *Marché international du travail maritime. Un encadrement juridique en formation*, Aix-Marseille, Préface de Patrick CHAUMETTE, Presse Universitaire d'Aix-Marseille, collection Berthold GOLDMAN, 2009, p. 64 et s.

⁴⁶ DUBAR C., *La socialisation. Construction des identités sociales et professionnelles*, Paris, Armand Colin, 2000, p. 109 et s. Voir aussi SAINSAULIEU R., *L'identité au travail*, Paris, Presses de la Fondation Nationale des Sciences Politiques, 1988, p. 333. et CABANTOUS A., *Les citoyens du large. Les identités maritimes en France (XVIIème-XIXème siècle)*, Paris, Aubier, 1995, p. 14 et s.

⁴⁷ PARADEISE C. et VOURC'H F., *Problèmes de régulation d'un marché du travail corporatiste : la marine marchande*, document dactylographié, 1982 ; SEGRESTIN D., *Le phénomène corporatiste. Essai sur l'avenir des systèmes professionnels fermés en France*, Paris, Librairie Arthème Fayard, 1985.

⁴⁸ DUFOULON S., SAGLIO J., TROMPETTE P., « Marins et sociologues à bord du Georges Leygues : interactions de recherche », *Sociologie du travail*, 1999, p. 5 et s. ; DUVAL M., *Ni morts, ni vivants : marins ! Pour une ethnologie du huis clos*, Paris, P.U.F., 2002.

⁴⁹ JAMBU-MERLIN R., « Réflexions sur le droit social maritime », *Le Droit Maritime Français*, 1961, p. 131 et s. ; CHAUMETTE P., *Le contrat d'engagement maritime*, Paris, C.N.R.S. Editions, 1993, p. 22 et s., LE BIHAN-GUENOLE M., *Droit du travail maritime, spécificité structurelle et relationnelle*, Paris,

des marins à un droit du travail daté dont il est question⁵⁰, difficilement perméable aux préoccupations qui interrogent aujourd'hui le travail terrestre (retraite⁵¹, réduction du temps de travail, articulation vie personnelle/professionnelle, certains aspects de la protection de la santé et de la sécurité⁵²...).

Ainsi, s'il paraît logique de prévoir des moyens adaptés, par exemple en matière d'accès aux soins à bord des navires, pour protéger la santé et la sécurité des gens de mer en raison des conditions particulières dans lesquelles ils exercent leur travail, les marins ne doivent pas rester isolés des impératifs de prévention des risques professionnels qui protègent les travailleurs terrestres, ni de l'accès à une réparation similaire en cas de dommage consécutif à un accident du travail ou à une maladie professionnelle. Si « du point de vue de la victime, réparer signifie "remettre en l'état" [et] du côté de l'auteur "expier une faute" »⁵³, la décision du Conseil constitutionnel nous semble devoir mettre un terme à une double iniquité. La première concerne la remise en état. La seconde concerne la prévention, qui ne peut se trouver que renforcée par la possibilité de caractériser une faute de l'employeur, même entendue de manière restrictive.

III- La définition de la faute inexcusable de l'employeur maritime

Indépendamment du financement de la réparation complémentaire versée au titre de la faute inexcusable, il demeurera une question, au terme de la décision commentée du Conseil constitutionnel. Il s'agit de la définition de la faute inexcusable de l'employeur-armateur. La faute inexcusable, introduite par le législateur de 1898, a pu être qualifiée de « monstre juridique »⁵⁴, celui-ci n'en précisant pas les contours et conduisant le juge à lui donner sens⁵⁵.

Les arrêts « amiante » du 28 février 2002 ont été le point de départ d'une redéfinition par la Cour de cassation de la faute inexcusable de l'employeur⁵⁶, qui sera alors établie à travers la preuve que ce dernier avait ou aurait dû avoir conscience du danger auquel était exposé le salarié, sans que des mesures de prévention nécessaires aient été adoptées pour l'en

L'Harmattan, 2001. Sur la référence à la « civilisation », marquant un glissement du droit pénal vers le droit civil pour le règlement de certaines affaires : BAUD J.-P., *L'affaire de la main volée. Une histoire juridique du corps*, Paris, Editions du Seuil, 1993, p.48 et s.

⁵⁰ Se reporter à l'affaire Vendier c/ Port autonome de Bordeaux, AP 7 mars 1997, note P. CHAUMETTE, *Droit social*, 1997, p. 424 et s., Concl. CHAUVY, *D.M.F.*, 1997, p. 377 et s. et pour une vision plus large de cette question, incluant l'irruption du nouveau Code des transports, à CHAUMETTE P., « De l'évolution du droit social des gens de mer. Les marins sont-ils des salariés comme les autres ? Spécificités, banalisation et imbrication des sources », *ADMO*, 2009, p. 471 et s.

⁵¹ Soc. 28 octobre 1997 (2 arrêts), note P. CHAUMETTE, « retraite des marins : l'application du droit commun », *Droit social*, 1998, p. 181 et s.

⁵² Soc. 19 mai 2010, n°09-42115, note P. CHAUMETTE, *Le Droit Maritime Français*, 2010, p. 719 et s.

⁵³ EWALD F., « L'équité dans la réparation du préjudice », *in op. cit.*, p. 129 et s.

⁵⁴ Expression rapportée par HESSE Ph. J., « La genèse d'une loi : de la révolution industrielle à la révolution juridique », *Droit social*, 1998, p. 638 et s.

⁵⁵ Ch. réunies 15 juillet 1941, veuve Villa, JCP 1941, II, 1705, note J. MIHURA ; PRETOT X., *Les Grands arrêts du droit de la sécurité sociale*, Paris, Dalloz, 1998, p. 414 et s.

⁵⁶ LYON-CAEN A., « Une révolution dans le droit des accidents du travail », *Droit social*, 2002, p. 445 et s. ; MORVAN P., « Le "déflocage" de la faute inexcusable », *RJS*, 2002, p. 495 et s. ; VACHET G., « La faute inexcusable dans le cadre des accidents du travail et des maladies professionnelles », *in* « La faute inexcusable de l'employeur », *Semaine sociale Lamy*, supplément n°1452, 28 juin 2010, p. 10 et s.

préservé⁵⁷. Cette évolution, qui aboutit notamment à l'abandon du caractère de gravité exceptionnelle de la faute inexcusable et de l'exigence de son rôle déterminant dans la survenance de l'accident ou de la maladie⁵⁸, a été appuyée par l'affirmation concomitante d'une obligation de sécurité de résultat, de nature contractuelle, liant l'employeur à son salarié⁵⁹.

Ces décisions ont été largement soutenues par la doctrine, qui discutait déjà du maintien de l'indemnisation forfaitaire des victimes d'accidents du travail et de maladies professionnelles, qualifiée « *d'archaïsme* » par un auteur, notamment en ce qu'elle nuit au rôle moteur de la réparation dans la logique de prévention⁶⁰. Elles procèdent ainsi à un élargissement du domaine de la faute inexcusable et donc de la réparation quasi intégrale.

Faut-il s'attendre à ce que la deuxième Chambre civile de la Cour de cassation traduise dans le cadre de l'engagement maritime la faute inexcusable telle que redéfinie en 2002 ou bien une consistance particulière va-t-elle émerger, propre aux marins et justifiée par le contexte particulier du travail en mer ? Il est vraisemblable que la première hypothèse sera retenue, dans la mesure où l'on imagine mal la Cour de cassation se mettre à fragiliser l'unité de son approche de la faute inexcusable, en fonction de la dangerosité de l'environnement de travail⁶¹.

⁵⁷ Sur le régime actuel : MORVAN P., *Droit de la protection sociale*, Paris, LexisNexis SA, 2009, p. 121 et s.

⁵⁸ Issue de l'arrêt précité Ch. réunies 15 juillet 1941, veuve Villa : constitue une faute inexcusable de l'employeur ou de ceux qu'il s'est substitués dans la direction, la « *faute d'une gravité exceptionnelle, dérivant d'un acte ou d'une omission volontaire, de la conscience du danger que devait en avoir son auteur, de l'absence de toute cause justificative (...)* ».

⁵⁹ Prenant la mesure de cette obligation de sécurité de résultat et revenant sur certaines de ses manifestations : MORVAN P., « *Securitas omnia corrumpit* ou le principe selon lequel il incombe à l'employeur de protéger la sécurité et la santé des travailleurs », *Droit social*, 2007, p. 674 et s. ; BLATMAN M., « L'obligation de sécurité », *Droit social*, 2011, p. 743 et s.

⁶⁰ L'expression est de SAINT-JOURS Y., « L'enjeu de la rénovation de la législation des accidents du travail et des maladies professionnelles », *Droit ouvrier*, 1998, p. 215 et s. ; voir, aussi, BADEL M., « La genèse d'une loi : de la révolution industrielle à la révolution juridique », *Droit social*, 1998, p. 638 et s. et le Rapport de la Cour des comptes, *La Gestion du risque accidents du travail et maladies professionnelles*, de février 2002, p. 141 et s.

⁶¹ Cette décision renforce l'appel à un droit commun de la « réparation intégrale », ici des accidents du travail et des maladies professionnelles, et au dépassement des mécanismes multiples existants (risque, faute inexcusable, fonds d'indemnisation...) : cf. les conclusions du rapport présentées par EWALD F., « L'équité dans la réparation du préjudice », *in op. cit.*, p. 135 et s.