



HAL
open science

De l'évolution du droit social des gens de mer.

Patrick Chaumette

► **To cite this version:**

Patrick Chaumette. De l'évolution du droit social des gens de mer. . Annuaire de droit maritime et océanique, 2009, XXVII, pp.471-499. halshs-01481254

HAL Id: halshs-01481254

<https://shs.hal.science/halshs-01481254v1>

Submitted on 2 Mar 2017

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.

**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.**

Patrick CHAUMETTE

Professeur de droit à l'Université de Nantes
Centre de Droit Maritime et Océanique EA n° 1165

Résumé

L'historien Alain Cabantous a relevé le caractère étrange des gens de mer : « *En faisant de leur principal instrument de travail, le bateau, un lieu de labeur, un lieu d'existence, un intermédiaire matériel et symbolique entre eux et le reste des hommes, les gens de mer étaient les seuls à entretenir une relation particulière et indispensable avec un espace que les autres ignoraient ou voulaient ignorer.* »¹ Les marins sont-ils de salariés comme les autres ? Le droit social maritime est-il à part ? S'il est de moins en moins, comment les spécificités du travail maritime, du travail concert sont-elles prises en compte dans l'ensemble des règles de droit qui encadrent la relation de travail, abordée de manière abstraite ?

Le droit social des gens de mer s'est construit dans le cadre d'un droit national autonome à partir du XVII^e siècle. Pour des motifs autant militaires qu'économiques, les Etats ont imposé le privilège de nationalité des marins : seuls des marins français peuvent embarquer à bord de navires battant pavillon français. En contrepartie de leurs obligations militaires, les inscrits maritimes bénéficient de pension de demi-solde d'invalidité, puis d'assurances sociales et d'un régime de sécurité sociale géré et largement financé par l'Etat. Le droit social des gens de mer s'est construit bien avant le droit social terrestre, né de la prohibition des corporations et des coalitions, puis de l'interventionnisme de l'Etat lié au développement industriel et à la mécanisation. L'autonomie du droit social maritime s'est d'abord maintenue en dépit de son alignement sur le droit social terrestre, tant en matière de travail que d'assurances sociales. A partir de 1945, l'imbrication des règles maritimes spécifiques et des règles sociales générales est devenue telle, que la recherche des textes applicables aux marins est souvent délicate ; ce fut le cas entre le nouveau Code du travail de 1973 et le Code du travail maritime, né en 1926. Une nouvelle codification des textes français s'avère indispensable entre le nouveau Code du travail de 2007 et le futur Code des transports. Le cadre national s'est modifié en raison de la construction du marché commun européen, de l'affirmation de la liberté de circulation des travailleurs et de son corollaire le principe d'égalité de traitement des ressortissants

¹A. Cabantous, *Les citoyens du large - Les identités maritimes en France (XVII-XIX^e siècles)*, Aubier, coll. « Historique », Paris, 1995.

communautaires. Le droit social communautaire a participé à la disparition de l'autonomie des secteurs maritimes, notamment en matière de protection de la santé et de la sécurité au travail.

Dans la seconde moitié du XX^e siècle, l'extension de la libre immatriculation des navires, fruit inattendu de la fin du colonialisme, a engendré les États complaisants et les pavillons de complaisance, une concurrence internationale sans fin portant essentiellement sur le coût des équipages. Les cadres sociaux des pays européens n'y ont pas résisté ; le dépavillonnement massif a engendré une nouvelle division internationale du travail, une expatriation d'officiers européens de la marine marchande sous pavillons étrangers. Cette concurrence internationale a conduit ces États européens à la création de registres d'outre-mer ou internationaux, afin de permettre l'embarquement de marins non communautaires, non européens, à des conditions internationales. Il ne s'agit plus seulement pour l'État de régir le cadre social des marins français sous pavillon français, mais de créer un cadre adapté à la concurrence internationale et d'assurer un minimum de contrôles quand des navires sous pavillon étranger font escale dans les ports français ou passent au large de nos côtes. La dimension sociale du *port state control* prend de l'ampleur. L'Organisation Internationale du travail a adopté en 2006 et en 2007 deux nouvelles conventions de travail maritime, concernant la marine marchande et la pêche, qui vont constituer dans l'avenir proche un véritable droit international, dont les ratifications et incorporations au droit national sont en cours.

Il résulte notamment de ces transformations, un bouleversement et une diversité des sources du droit social des gens de mer.

Les marins sont-ils des salariés comme les autres ? Évolutions du droit social des gens de mer Évolution et imbrication des sources.

Patrick CHAUMETTE

Professeur de droit à l'Université de Nantes
Centre de Droit Maritime et Océanique EA n° 1165

Sommaire

De l'autonomie coutumière du droit du travail maritime.

Du particularisme du droit français.

Un droit social national autonome (1681-1898). Le parallélisme des droits sociaux terrestres et maritimes (1898-1945). L'imbrication des sources générales et maritimes : banalisation et spécificités (depuis 1945). Des nouvelles codifications : Code du Travail – Code des Transports.

Des législations sociales françaises : : l'adaptation à la concurrence internationale. Le marché français de l'immatriculation d'outre-mer. Le registre international français (RIF).

De la logique de l'État du pavillon à celle de l'État du port.

De la libre immatriculation des navires. Le contrôle technique de l'État du port. Le contrôle social de l'État du port. Le respect des conventions internationales OMI-OIT par les navires faisant escale dans les ports européens. De la ratification de la Convention du travail maritime 2006 et de son incorporation dans le code des transports.

Les marins sont-ils de salariés comme les autres ? Une réponse pourrait être apportée par un sociologue ou un anthropologue. Travailler en mer, à bord un navire, n'est pas un travail comme les autres. Comment les marins se perçoivent-ils ? N'étant que juriste, nous ne pouvons qu'apporter une réponse juridique. Le droit social maritime est-il à part ? S'il l'est de moins en moins, comment les spécificités du travail maritime, du travail concret, sont-elles prises en compte dans l'ensemble des règles de droit qui encadrent la relation de travail, abordée de manière abstraite ?

De l'autonomie coutumière du droit du travail maritime... Les gens de mer travaillent dans un milieu particulièrement hostile. Le bâtiment de mer, ou navire, constitue un lieu de travail mobile, dans un environnement mobile. Non seulement, les marins sont soumis aux périls de la mer, mais encore ils sont isolés, éloignés des secours. Du fait des dangers encourus, la sécurité constitue une exigence permanente, source de discipline et de solidarité. Ce qui caractérise les marins, c'est leur capacité de travailler et de vivre en mer. L'expédition maritime, commerciale ou de pêche, a nécessité un cadre juridique spécifique, concernant notamment les gens de mer. Les coutumes internationales du Moyen Age déterminaient déjà la nourriture, l'accès aux soins en cas de maladie ou de blessures, le rapatriement, éventuellement le sort des marins en cas de capture par les pirates barbaresques et leur vente au marché aux esclaves². L'historien Alain Cabantous a relevé le caractère étrange des gens de mer : « *En faisant de leur principal instrument de travail, le bateau, un lieu de labeur, un lieu d'existence, un intermédiaire matériel et symbolique entre eux et le reste des hommes, les gens de mer étaient les seuls à entretenir une relation particulière et indispensable avec un espace que les autres ignoraient ou voulaient ignorer* »³.

Au Moyen-Age, les usages et coutumes maritimes sont rédigés d'une part dans les *Rôles d'Oléron*, qui concernent l'Atlantique, la Manche et la mer du Nord, le Ponant, d'autre part le *Consulat de la mer*, pour la Méditerranée⁴. La protection du littoral et de la mer territoriale prit figure. A côté de l'emprise des Etats côtiers, les amirautés facilitent le commerce maritime en délivrant aux navires étrangers des lettres de sauvegarde ou de sauf-conduit. La bulle du pape Alexandre VI, notamment *Inter coetera* du 3 mai 1493, puis une seconde antidatée du 4 mai,

² Ph.J. Hesse, *Droits Maritimes*, J.P. Beurier (dir.), Dalloz Action, Paris, 2006, n° 02, pp. 14-62.

³ A. Cabantous, *Les citoyens du large - Les identités maritimes en France (XVII-XIX^e siècles)*, Aubier, coll. « Historique », Paris, 1995.

⁴ M.J. Pelaez, « Cónsules náuticos y cónsules de mar y de agua dulce. Instituciones del derecho comercial y marítimo histórico catalán, francés e italiano. Teoría general del consulado marítimo », *Derecho de la navegación en Europa*, Promociones Publicaciones Universitarias, Barcelona, VI, 1987, pp. 1727-1774 ; M. Ragab, *Le droit maritime musulman et sa place dans l'histoire du droit maritime*, thèse, droit, Aix-en-Provence, 1987.

partagent une part du nouveau monde et les mers entre Espagnols et Portugais, quand le *Navigation Act* de 1651 de Cromwell entendra aussi contrôler les espaces maritimes. Des travaux de la doctrine juridique des XVII^e et XVIII^e siècles, ressort l'idée qu'en dépit de l'éclatement des coutumes maritimes dû à l'adoption de législations nationales, la mer est un lien commun entre les nations et doit constituer le premier domaine de développement d'un droit international⁵. Il est tentant d'envisager là la première « mondialisation ».

Du particularisme du droit français.

Un droit social national autonome.

Il est tentant d'évoquer une « nationalisation » du droit social des gens de mer, qui se construit dans le cadre du droit national, étatique, à partir du XVII^e siècle. Pour des motifs autant militaires qu'économiques, les Etats ont organisé la profession de marin, imposé le privilège de nationalité des marins : seuls des marins français peuvent embarquer à bord de navires battant pavillon français. En contrepartie de leurs obligations militaires, les inscrits maritimes bénéficient de pension de demi-solde d'invalidité, puis d'assurances sociales et ultérieurement d'un régime de sécurité sociale géré et largement financé par l'Etat. Cette protection sociale spécifique perdue en France dans le cadre de l'Établissement national des invalides de la marine (ENIM), créé par le Ministre Colbert., sous le règne de Louis XIV⁶. Les spécificités du droit du travail maritime se cristallisent autour de l'immatriculation administrative des marins, du contrat écrit d'engagement maritime, issu du statut professionnel des marins, de la rédaction du rôle d'équipage, de la revue d'armement et de la liquidation des parts, des loyers des marins par les services de l'administration maritime, l'inscription maritime jusqu'en 1965⁷. L'Etat, protecteur de ses intérêts et des gens de mer, assume une fonction tutélaire; il valide leur aptitude professionnelle par des brevets, ainsi que des visites médicale, effectuées auprès des médecin des gens de mer. L'administration maritime, jusqu'en 2006, visait les contrats d'engagement lors de l'établissement des rôles d'équipage, assurait l'information préalable des marins sur la durée et le contenu des contrats, contrôlait leur légalité. L'administration organise une tentative de conciliation en cas de litige entre le marin et son armateur.

Le droit social des gens de mer s'est construit bien avant le droit social terrestre, né de la prohibition des corporations, de la liberté contractuelle, puis de l'interventionnisme de l'Etat lié au développement industriel, dans la seconde moitié du XIX^e siècle.

Le parallélisme des droits sociaux terrestres et maritimes.

L'autonomie du droit social maritime s'est d'abord maintenue en dépit de son alignement sur le droit social terrestre. En 1898, deux lois sont intervenues concernant l'indemnisation des

⁵ Ph. J. Hesse, « A la voile et à la rame », in *Droits Maritimes*, J.P. Beurier (dir.), Dalloz Action, Paris, 2006, pp. 26-49 ; 2^e éd., 2008.

⁶ R. Jambu-Merlin, *Les gens de mer, Traité général de droit maritime*, R. Rodière (dir.), Dalloz, Paris, 1978, 317 p. - Fr. Kessler, « La diversité des systèmes nationaux de protection sociale des marins en Europe », *DMF* 1992, 611.

⁷ D. Danjon, *Traité de droit maritime*, t. I, 2^e éd., Sirey, Paris, 1926 – G. Ripert, *Droit Maritime*, Dalloz, Paris, T. I, *Navigation – Navires – Personnel – Armateurs – Créanciers*, 4^e éd., 1950, p. 391 et s. - M. Mollat (dir.), *Histoire des pêches maritimes*, Privat, Toulouse, 1987.

accidents du travail, l'une industrielle et commerciale du 9 avril, l'autre maritime du 21 avril. Leur architecture est proche : elles affirment la responsabilité de plein droit de l'employeur, ce qui conduit à une indemnisation forfaitaire de la victime ou de ses ayants droit : une indemnisation complémentaire en cas de faute inexcusable de l'employeur. Indemnisation et responsabilité pénale sont séparées en matière d'accident de travail. Compte tenu des obligations armatoriales en cas de blessure du marin au service du navire, la loi du 21 avril tient compte des particularités maritimes.

Cette évolution parallèle sera poursuivie par l'adoption en 1926 du code du travail maritime, en copie du code du travail de 1910. Toutefois, le contrat d'engagement au voyage reste la référence du code du travail maritime, né en 1926 ; les origines colbertiennes restent très lisibles. La profession maritime dispose d'une discipline professionnelle, réglementée par le code disciplinaire et pénal de la marine marchande (CDPMM), depuis 1852, régie par une juridiction spécifique mal dénommée, le tribunal maritime commercial, qui est une juridiction pénale maritime. Les conventions collectives de la marine marchande ont ensuite encadrées les procédures disciplinaires d'entreprise. La question s'est donc longtemps posée de l'application ou non du droit disciplinaire étatique, inséré au sein du code du travail, aux entreprises d'armement maritime.

En 1936 encore, deux lois du même jour instaurent pour les activités terrestres et le secteur maritime, des délégués ouvriers, la semaine de 40 heures de travail, des congés payés annuels. A la marine marchande, les 40 heures sont prolongées par 8 heures supplémentaires obligatoires. La pêche artisanale reçoit un traitement familial ; il faudra attendre 1982 pour les congés payés. En dépit de la naissance des assurances sociales et de leur influence sur la profession maritime, l'Établissement national des invalides de la marine (ENIM) diversifie ses prestations, mais reste autonome. Il constituera un des rares régimes de sécurité sociale, géré par l'administration, et non les partenaires sociaux. Le décret-loi du 17 juin 1938 échappera à la naissance du code de la sécurité sociale.

La marine marchande est une industrie lourde ; les investissements y croissent avec la taille des navires. L'Etat subventionne la formation, les armements⁸. L'autonomie de la formation professionnelle maritime, les spécificités de ses titres et brevets sont liées aux particularités du travail en mer, mais elles se justifiaient également par la volonté commune de l'Etat, des armateurs et des syndicats de marins de clore le marché du travail maritime. Une véritable carrière était ouverte aux marins qui, débutant comme mousses, pouvaient acquérir des brevets et gravir les échelons des fonctions⁹. Pour éviter la pénétration d'éléments extérieurs et la sortie précoce de l'activité maritime, les équivalences avec les qualifications terrestres étaient réduites. La stabilisation et la titularisation, mises en oeuvre conventionnellement en 1948 et 1950,

⁸ G. Ripert, *Droit maritime*, Dalloz, T.I, 1950 - R. Jambu-Merlin, *Les gens de mer, Traité général de droit maritime*, R. Rodière (dir.), Dalloz, Paris, 1978.

⁹ A. Cabantous, *La mer et les hommes. Pêcheurs et matelots dunkerquois de Louis XIV à la Révolution*, Westheck Ed., 1980; *Dix mille marins face à l'océan : les populations maritimes de Dunkerque au Havre (1660-1794)*, Publisud, 1991; *Les citoyens du large : les identités maritimes en France (XVII^e-XIX^e)*, Aubier, Paris, 1995.

constitueront le point d'orgue de la réalisation du statut du marin professionnel¹⁰. Le contrat au voyage, l'expédition maritime, le lien du marin à un navire ne sont plus les références essentielles des relations de travail.

L'imbrication des sources générales et maritimes : banalisation et spécificités.

Les rapports collectifs de travail ont fait l'objet d'une légalisation unique : liberté syndicale (1884), droit de la négociation collective (1919, 1936, 1950), représentation du personnel dans l'entreprise (1936, 1945), droit de grève (1946,1950). Les entreprises d'armement maritime sont de ce point de vue des entreprises comme les autres. Aucune disposition ne fut intégrée au code du travail maritime, qui ne concerne que le rapport contractuel de travail. Des mesures d'adaptation ont parfois été prises, ainsi pour les délégués de bord qui sont des délégués du personnel particuliers ; mais ces mesures particulières n'ont pas été codifiées et surtout n'ont pas été entretenues¹¹.

En 1950, il en sera de même du salaire minimum interprofessionnel garant, SMIG. De sorte qu'à partir du code du travail de 1973, il sera clair qu'il convient de commencer par la lecture de son Livre VII pour savoir quelles dispositions de ce code s'applique ou non aux entreprises d'armement maritime. Les articles L 742-1 et suivants fournissent un jeu de piste de plus en plus enrichi des imbrications. Le contrat d'engagement est devenu un contrat de travail particulier liant le marin à l'entreprise d'armement maritime, beaucoup plus qu'au navire ou à l'expédition maritime. Au-delà du voyage, le marin fut stabilisé dans l'entreprise. La loi n°77-507 du 18 mai 1977 étend et adapte aux marins le droit du licenciement ; elle retient une définition spécifique du licenciement maritime¹². Le législateur français n'a cependant pas choisi de distinguer clairement le lien d'entreprise du contrat d'embarquement, la relation de travail des conditions d'embarquement. Il en résulte une confusion des sources du droit du travail maritime, des difficultés d'interprétation des textes, aussi bien à la pêche qu'au commerce¹³. Le code du travail maritime lui-même va comporter de plus en plus de renvois au code du travail en matière de licenciement, avec la loi de 1977, puis de temps de travail, dès les réformes de 1982. Pour autant, dans ces deux domaines, les spécificités maritimes ne manquent pas. Le jeu de piste législatif est devenu une partie de ping-pong.

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

D'une part, le secteur maritime a souvent été mis à l'écart de réformes importantes. Il en fut ainsi des réformes prud'homales de 1978 et 1982. Dès lors, les contentieux du travail

¹⁰ C. Paradeise et Fr. Vourc'h, « Problèmes de régulation d'un marché du travail corporatiste : la marine marchande », *Rapp. au min. des Transports*, DGRST, 1982 - P. Chaumette, *Le contrat d'engagement maritime - Droit social des gens de mer*, CNRS Ed., Paris, 1993.

¹¹ CE, 20 novembre 1987, *Rec. CE* p. 432 : le décret du 17 mars 1978 est annulé pour insuffisances, dans la mesure où il ne comporte pas diverses mesures d'adaptation des dispositions légales ; le décret du 8 juin 1983 n'a pas transposé aux délégués de bord toutes les dispositions de la loi du 28 octobre 1982 et souffre des mêmes défauts.

¹² P. Chaumette, « La distinction de la rupture unilatérale et du licenciement maritime », note sous CA Rennes, 5^e ch., 6 janv. 2004, *DMF* 2004, 360.

¹³ M. Le Bihan-Guérolé, *Droit du travail maritime. Spécificité structurelle et relationnelle*, L'Harmattan, coll. « Logiques juridiques », Paris, 2001.

maritime relèvent du tribunal d'instance ou du tribunal de commerce, selon le décret du 20 novembre 1959. Les heures supplémentaires du capitaine de navire sont éventuellement décomptées par le tribunal de commerce. Des textes anciens n'ont pas été adaptés à l'évolution des relations professionnelles, ou à l'évolution du cadre juridique général. La frontière entre les compétences et règles maritimes et terrestres dépend de l'interprétation de l'article 4 du code du travail maritime, dont l'emblème est le contrat au voyage depuis 1926, quand l'essentiel des relations de travail maritimes, relèvent de contrats d'engagement ne comportant pas que des périodes d'embarquement, mais des périodes liées au travail nautique, pendant lesquelles le marin n'est plus à bord (congés, formations, maladie)¹⁴. Il en fut de même en matière de délai de prescription contractuelle¹⁵. Les spécificités maritimes deviennent parfois des originalités, mais aussi des archaïsmes, voire des incohérences. Un lissage d'ensemble des textes serait nécessaire, mais ce lissage est en réalité un besoin permanent.

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

La jurisprudence s'est efforcée de construire une cohérence des textes, notamment quant au sort des marins accidentés du travail : dans le silence du législateur, la loi nouvelle s'applique aux marins, sauf dispositions spécifiques prévues notamment par le Code du travail maritime, ou adaptations précisées au Livre VII du Code du travail¹⁶. Cette tendance à la banalisation du droit du travail maritime n'est pas univoque. En matière de durée du travail, les règles générales du Code du travail s'appliquent aux entreprises d'armement maritime, tout en laissant place aux dispositions réglementaires spécifiques¹⁷. Ainsi la définition des temps de travail effectif ou de

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

¹⁵ P. Chaumette, « Les prescriptions des actions contractuelles sont-elles de la compétence exclusive du législateur ? », Cass. Soc. 28 février 2006, *M. X c/ Société Delmas*, *DMF* 2007, n° 678, pp. 141-145 ; « Les prescriptions des actions contractuelles sont de la compétence exclusives du législateur », CE 27 novembre 2006, *M. A. c/ Sté Delmas*, Cass. Soc. 7 mars 2007, *M. Bordey c/ Copropriété maritime Amanda Galante et a.*, *Dr. Soc.* 2007, n° 5, pp. 655-657, *DMF* 2007, n° 682, pp. 512-517.

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

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

repos sont particulières; il n'existe pas d'astreinte à bord¹⁸. Des décrets d'application, adaptant les mesures légales aux particularités du travail maritime, sont le plus souvent nécessaires¹⁹. Cependant, le travail maritime soumis au droit français s'insère notamment dans le cadre de la loi n° 2008-789, 20 août 2008, portant rénovation de la démocratie sociale et réforme du temps de travail, qui modifie fortement les règles de la représentativité syndicale, de la désignation du délégué syndical dans les entreprises de plus de 50 salariés, des conditions de la négociation et de la conclusion des conventions collectives de travail, les enjeux des élections professionnelles dans l'entreprise, des délégués du personnel et des membres du comité d'entreprise, de l'autonomie de la négociation collective d'entreprise ou d'établissement sur le temps de travail²⁰. Il s'agit sans aucun doute d'une réforme d'importance, équivalente à celles intervenues en 1982.

La jurisprudence a réaffirmé l'autonomie du régime de sécurité sociale des gens de mer, l'ENIM, notamment en matière d'indemnisation des accidents du travail : le décret-loi du 17 juin 1938 ne saurait être complété par les dispositions du Code de la sécurité sociale, même quant au recours en reconnaissance de la faute inexcusable de l'employeur²¹. En dépit de la directive 89/391 du 12 juin 1989 en matière de santé et de sécurité au travail, qui aborde de la même manière le travail privé et le travail public, le travail terrestre et maritime, qui a imposé l'extension de l'obligation générale de prévention, transposée dans le code du travail aux entreprises d'armement maritime (art. L 742-5 ancien C. tr.), le recours en reconnaissance de la faute inexcusable de l'armateur n'est pas ouvert aux marins accidentés du travail ou victimes d'une maladie professionnelle, dans le cadre de leur régime de sécurité sociale. Dès lors, les recours de droit commun en responsabilité civile leur sont ouverts, soit devant un juge civil, soit devant un juge pénal²².

Les décrets 2008-1503 et 2008-1510 du 30 décembre 2008 fusionnent les services de l'inspection du travail²³. Ils regroupent au sein du Ministère chargé du travail, de la direction générale du travail, les anciens services d'inspection du travail des transports, d'inspection du travail des lois sociales en agriculture et d'inspection du travail maritime. Un arrêté ministériel fixe le nombre de sections d'inspection, ainsi que leur localisation et leur délimitation dans le cas où leur champ de compétence excède la région ; le directeur régional du travail, de l'emploi et de la formation professionnelle décide de la localisation et de la délimitation des sections d'inspection. Dans chaque département, une section est chargée du contrôle des professions agricoles²⁴. Le décret n° 2008-1503 du 30 décembre 2008 confie à la direction générale du travail la charge du respect de la convention 178 de l'OIT du 22 octobre 1996 sur l'inspection des conditions de travail et de

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

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

²⁰ *JORF* 21-8-2008.

²¹ Cass. 2^e civ., 23 mars 2004, ENIM c/ M. Beusnard et a., chalutier Petit Rémy, *Dr. soc.* 2004, 676; *DMF* 2004, p. 716-722.

²² CA Rennes (3^e ch. corr.), 25 janvier 2005, chalutier Vierge de l'Océan, « Non-assistance à matelot en danger. Faute intentionnelle », *DMF* 2006 pp. 488-498 ; Cass. Civ. 2^e, 20 mars 2008, n° 07-10279, FGVAT, *DMF* 2008, n° 697, pp. 918-923.

²³ *JORF* 31-12-2009.

²⁴ Art. R. 8122-9 nouveau C. Tr.

vie des gens de mer²⁵. Il conviendra de définir sur le littoral les sections d'inspection du travail, dotées de compétences maritimes, de former ces inspecteurs aux conditions de travail à bord des navires, à travers l'Unité de formation à la sécurité maritime (UFSM), sise à l'Ecole nationale de la Marine Marchande de Nantes. Alors que depuis 1893, l'inspection du travail « terrestre » est en France généraliste, alliant les aspects techniques et juridiques, l'administration des affaires maritimes a séparé le contrôle des navires, les contrôles techniques, des contrôles juridiques. Les centres de sécurité des navires sont chargés de veiller au respect des conventions de l'Organisation maritime internationale, notamment la Convention SOLAS, incorporée dans la loi n° 83-581 du 5 juillet 1983, relatif à la sauvegarde de la vie humaine en mer et à l'habitabilité à bord des navires (SVHM) et le décret n° 84-810 du 30 août 1984 régulièrement révisé. Les inspecteurs de sécurité des navires sont cependant chargés de la prévention des risques professionnels, tout comme les inspecteurs du travail, alors même qu'ils hésitent très fortement à s'aventurer dans les aspects organisationnels et sociaux de cette prévention, tels les repos ou temps de travail. Les inspecteurs du travail, chargés de veiller aux activités maritimes, devront aussi être formés à la dimension internationale de la marine marchande, au *port state control*, c'est-à-dire au respect des normes internationales par les navires faisant escale dans les ports français, quel que soit le pavillon du navire²⁶. Quant aux activités terrestres, ce sont essentiellement les questions de détachement provisoire de salariés dans le cadre d'une prestation de services qui constituent une dimension internationale équivalente²⁷.

Dans le cadre de la loi n° 2007-130 du 31 janvier 2007 de modernisation du dialogue social, qui incorpore en droit français les mécanismes de la « loi négociée », introduits en droit social communautaire par la Traité de Maastricht de 1992²⁸, l'Accord national Interprofessionnel (ANI) du 11 janvier 2008 sur la modernisation du marché du travail a été conclu²⁹. La loi n° 2008-596 du 25 juin 2008, portant modernisation du marché du travail, le transpose et prévoit une ordonnance maritime d'adaptation³⁰. La loi nouvelle concerne la durée de la période d'essai, la rupture conventionnelle homologuée, le CDD à objet défini, le portage salarial. Le Gouvernement est autorisé, au plus tard le 30 juin 2009, à prévoir par ordonnance, dans le code du travail maritime, les mesures d'adaptation et les dispositions de cohérence nécessaires à l'application de la présente loi aux personnes exerçant la profession de marin. Le projet de loi de ratification de

²⁵ Art. R. 8121-13 nouveau C. Tr.

²⁶ M. Guillou, « De l'Inspection du travail maritime en France : une compétence limitée, mais internationale », *Dr. soc.* 2003, 169-176 ; A. Charbonneau, *Marché international du travail maritime : un cadre juridique en formation*, Thèse Droit, Nantes, 2008, PUAM, coll. de Droit international, à paraître 2009.

²⁷ Directive 96/71/CE, 16 décembre 1996 concernant le détachement de travailleurs effectué dans le cadre d'une prestation de services, JOCE. L. 18 du 21 janvier 1997, p. 1 ; N. Moizard, « La directive 96/71 concernant le détachement des travailleurs dans le cadre d'une prestation de services : un noyau « dur » protecteur ? », *Dr. Soc.* 2008, pp. 866-872 ; L. Casaux-Labrunée, « La confrontation des libertés dans l'entreprise », *Dr. Soc.* 2008, n° 11, pp. 1032-1041.

²⁸ Art. L. 2211-1 à L. 2211-3 nouveau C. Tr. ; J.Ph. Lhernould, « La négociation collective communautaire », *Dr. Soc.* 2008, pp. 34-51 ; J. Pélissier, A. Supiot et A. Jeammaud, *Droit du travail*, Précis Dalloz, 24^{ème} éd., 2008, n° 52, p. 74.

²⁹ « L'accord interprofessionnel sur la modernisation du marché du travail », n° sp. *Dr. Soc.* 2008, n° 3 pp. 267-346.

³⁰ Loi n° 2008-596, 25 juin 2008, art. 11, *JORF* 26-6-2008.

cette ordonnance est déposée devant le Parlement, au plus tard le dernier jour du deuxième mois suivant sa publication. La consultation des partenaires sociaux a commencé fin 2008 ; elle est en cours en février-mars 2009. Il est envisageable de banaliser le contrat d'engagement maritime, qui n'est qu'un contrat de travail particulier, concernant un salarié, marin, travaillant à bord d'un navire. Si les conditions de travail sont spécifiques, en mer et à bord d'un navire, le contrat qui lie le salarié à son employeur n'est pas spécifique. Il s'agit d'un contrat de travail qui peut être à durée déterminée ou à durée indéterminée. Le contrat d'engagement maritime s'est construit autour de l'expédition maritime, c'est-à-dire du contrat au voyage. Le code du travail maritime de 1926 n'a pas pris en compte le développement des lignes régulières notamment transatlantiques, le lien du marin avec l'armement, plus qu'avec le navire ou l'expédition maritime³¹. Est intervenue la stabilisation des marins et la titularisation des officiers par les conventions collectives nationales étendues de 1947, 1948 et 1950. Les contrats à durée indéterminée sont devenus le principe, ceux à durée déterminée l'exception³². La loi du 18 mai 1977 a appliqué au secteur maritime les règles terrestres du licenciement, qui se superposent aux dispositions conventionnelles. Le législateur impose une « stabilisation » légale, qui limite le recours aux contrats à durée limitée et étend l'application des règles du licenciement³³. La résiliation unilatérale du CDI est encore envisageable, le licenciement nécessitant une période d'ancienneté, sauf en cas de rupture par l'employeur pour motif économique ou en raison d'un accident du travail ou d'une maladie professionnelle³⁴. Aucun capitaine n'ose recourir au congédiement du marin que lui ouvre l'article 98 du code du travail maritime, dans la mesure où il ignore s'il ne peut agir que pour un motif disciplinaire ou personnel au marin, s'il agit au nom de l'armateur ou s'il engage sa responsabilité personnelle. Il convient sans aucun doute de clarifier les mesures disciplinaires, pouvant aller jusqu'à la mise à pied, le débarquement provisoire du marin, à titre conservatoire ou non, et la notion de licenciement. Le droit social des gens de mer risque de perdre une part de ses spécificités historiques, mais de gagner en clarté et compréhension.

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

L'imbrication des règles maritimes spécifiques et des règles sociales générales est devenue telle, que la recherche des textes applicables aux marins est souvent délicate, qu'une nouvelle codification des textes français s'avère indispensable entre le Code du travail et un futur Code des transports. Il se trouve qu'un nouveau code du travail a été entrepris, remettant sur le métier la codification de 1973³⁵, qu'il a exclu de son champ d'application les spécificités des professions

³¹ *Rapp. de la commission chargée de la préparation d'un Code du travail maritime*, JORF 16 mai 1914, 697 - Circ. min. 10 janvier 1927, BOMM 1927, 27 ; P. Chaumette, « Le contrat d'engagement à la recherche de son identité », *Dr. Soc.* 1991, 656.

³² P. Chaumette, *Droits Maritimes*, J.P. Beurrier (dir.), Dalloz Action, 2^{ème} éd., 2008 n° 412.40 et s.

³³ Art. 10-6 et 102-1 CTM.

³⁴ P. Chaumette, *Droits Maritimes*, J.P. Beurrier (dir.), Dalloz Action, 2^{ème} éd., 2008 n° 412.44 et s.

³⁵ Art. 84, loi n° 2004-1343, 9 décembre 2004 ; Ordonnance n° 2007-329, 12 mars 2007, JORF 13-3-2007 ; loi n° 2008-67, 21 janvier 2008, ratifiant l'Ordonnance du 12 mars 2007, JORF 22-1-2008 ; Cons. Constitutionnel 17 janvier 2008, n° 2007-561 DC ; entrée en vigueur au 1^{er} mai 2008 ; Chr. Radé, « Recodifier le code du travail », *Dr. soc.* 2006-483, « Le nouveau code du travail et la doctrine : l'art et la manière », *Dr. soc.* 2007- 513 ; A. Fabre et M. Grévy, « Réflexions sur la recodification du droit du travail », *Rev Dr. Trav.*, Dalloz, 2006-362 ; J.D. Combrexelle et H. Lanouzière, « Les enjeux de la recodification du code du travail », *Dr. soc.* 2007-517.

de l'ancien Livre VII : mines et carrières, industries électriques et gazières, travailleurs à domicile, bâtiment et travaux publics, marins, dockers, VRP, journalistes, artistes et mannequins, concierges, employés de maison, assistantes maternelles, assistants familiaux. Le nouveau code du travail comporte des dispositions relatives à l'outre-mer, concernant les départements d'outre-mer et Saint Pierre et Miquelon, ainsi qu'une partie VII qui concerne certaines professions et activités : les journalistes, professions du spectacle, de la publicité et de la mode, les concierges, employés de maison et de services à la personne, les VRP, les travailleurs à domicile. « *Le code du travail a été recentré sur son objet principal tout en permettant aux codes spécifiques d'accueillir les dispositions en matière de droit du travail qui en relèvent* », selon l'exposé des motifs. Le code de l'action sociale et des familles accueille les assistantes maternelles, les assistants familiaux ; il en va de même du code minier pour les salariés des mines et carrières. Le code rural contenait déjà un livre VII consacré aux dispositions sociales. Les dispositions ayant vocation à figurer dans les futurs codes de l'énergie, de la fonction publique et des transports ne sont pas reprises dans le code du travail et sont maintenues temporairement dans un ancien code du travail. Dès lors, l'ancien code du travail est maintenu en vigueur dans l'attente de l'adoption notamment du nouveau code des transports³⁶. Il est nécessaire de bien suivre avec attention cette reconstruction.

Le chantier est d'autant plus complexe que le droit du travail est soumis à de grands chantiers, nés des dernières élections présidentielles et législatives, concernant la modernisation du marché du travail³⁷, la représentativité des syndicats et leur financement³⁸, la protection de la santé et de la sécurité des salariés. L'évolution des rapports de la loi et de la négociation nationale³⁹ va-t-elle ignorer les marins, ou permettre une négociation collective maritime d'adaptation de l'accord national, avant que la loi n'inscrive l'accord national dans le marbre, en lui donnant son caractère normatif ?

Il existe un bon exemple d'adaptation explicite. L'article 10 de la loi n° 2008-596 du 25 juin 2008 portant modernisation du marché du travail a prévu des mesures d'adaptation et les dispositions de cohérence nécessaires à l'application maritime, concernant notamment la période d'essai et la rupture mutuelle et transactionnelle du contrat de travail, qui seront prises par voie d'ordonnance, après consultation des partenaires sociaux maritimes⁴⁰. Cette ordonnance doit intervenir avant le 30 juin 2009. Le projet de loi de ratification devra être déposé dans les deux mois de la publication de cette ordonnance.

³⁶ Art. 13-18°, Ordonnance n° 2007-329, 12 mars 2007 ; loi n° 2007-1787, 20 décembre 2007 relative à la simplification du droit, art. 28 habilitant le Gouvernement à adopté par Ordonnance un code des transports avant le 31 décembre 2008, *JORF* 21 décembre 2007.

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

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

³⁹ Loi n° 2007-130 du 31 janvier 2007 de modernisation du dialogue social ; art. L. 2211-1 à L. 2211-3 nouveau C. Trav.

⁴⁰ Loi n° 2008-596, 25 juin 2008, art. 10, *JORF* 26-6-2008.

Le code du travail maritime (CTM), ainsi que le code disciplinaire et pénal de la marine marchande (CDPMM) doivent disparaître et se fondre « à droit constant » au sein du nouveau code des transports. S'il est aisé de reprendre « à droit constant » le jeu de piste, ou labyrinthe, des articles L 742-1 et suivants du code du travail, il est moins aisé de prendre en compte la jurisprudence Vendier : « dans le silence du législateur, la loi nouvelle s'applique aux entreprises d'armement maritime. Cette jurisprudence semble s'appliquer « à défaut de dispositions maritimes spécifiques ». Tel fut le cas concernant la limite d'âge de 55 ans : les dispositions conventionnelles et contractuelles n'étaient fondées que sur le fait qu'à partir de 55 ans, les marins peuvent faire valoir leur droit à pension d'ancienneté, dans la limite de 37,5 années de cotisations⁴¹. Quand les salariés ou les marins d'une entreprise publique relèvent d'un statut réglementaire, la prohibition légale des limites d'âge ne s'applique pas⁴². Concernant les marins accidentés du travail, l'Assemblée plénière de la Cour de cassation a étendu la période de suspension du contrat, l'obligation de reclassement, la notion de licenciement, c'est-à-dire les dispositions de la loi n° 81-3 du 7 janvier 1981, alors même que l'article 93 du code du travail maritime précisait que « le contrat d'engagement prend fin par la mise à terre du marin blessé ». Le juge a rendu transparent une disposition légale maritime ancienne, pour construire une nouvelle cohérence des textes, mieux adaptée selon lui⁴³. La loi du 18 novembre 1997 a légalisé cette jurisprudence en abrogeant cet alinéa de l'article 93 CTM⁴⁴. Cette approche était fortement constructiviste et ne se contentait pas de combler une lacune des textes, un silence du législateur. Cet arrêt était évidemment un appel à l'intervention du législateur⁴⁵, de sorte que sa portée ne doit pas être exagérée. La Cour de cassation se fonde sur les conclusions de l'avocat général Yves Chauvy, qui estime que « les marins ne sont pas des salariés à part ». Si le principe de faveur ne peut être trop sollicité dans la cohérence des principes généraux et des règles maritimes spécifiques, dans la mesure où le principe de spécialité conduit au contraire à déroger à la règle générale, ce travail d'articulation relève plus des pouvoirs législatifs et réglementaires que du pouvoir judiciaire⁴⁶. Ceci montre l'intérêt de la nouvelle codification, mais surtout ensuite de l'entretien de cette codification, ce qui a été trop peu fait entre 1973 et 1997.

⁴¹ Cass. soc., 28 octobre 1997, Rouxel et Le Douarin, *Dr. soc.* 1998, 181 ; Cass. soc., 21 décembre 2006, Sté BAI, *D.* 2007, 217 n. J. Cortot, *Dr. soc.* 2007, 243 n. P. Chaumette, *RDT*, Dalloz 2007, n° 4, 238, n. I. Desbarrats.

⁴² CE 22 février 1989, Roussel et SNCF ; CA Paris, 28 mars 1991, SNCF, *Dr. Ouvr.* 1991-220 ; CE, 17 mars 1995, EDF-GDF, *Bull. V*, n° 204 et 205, *RJS* 5/1995, n° 583 ; Cass. soc. 16 juillet 1997, Opéra de Paris, *RJS* 10/97, n° 1173 ; Cass. soc., 22 février 2000, Air France, *Bull. civ. V*, n° 72, *Dr. soc.* 2000, 658, note C. Garbar ; Cass. soc., 19 septembre 2007, Sté SNCM c/ M. Baldocchi, « La mise à la retraite du personnel de la SNCM », *DMF* 2007, n° 687, pp. 993-997.

⁴³ Cass. Ass. Plénière 7 mars 1997, Port autonome de Bordeaux c/ Vendier, *DMF* 1997, 377, concl. Y. Chauvy ; *JCP G* 1997, II, 22863, note M. Pierchon, *Dr. soc.* 1997-424 n. P. Chaumette.

⁴⁴ P. Chaumette, « De la modernisation des entreprises de pêche et des relations sociales, commentaire de la loi n° 97-1051 du 18 novembre 1997 d'orientation sur la pêche maritime et les cultures marines », *Annuaire de Droit Maritime et Océanique*, Université de Nantes, T. XVI, 1998, pp. 293-310.

⁴⁵ P. Chaumette, « Autonomie du droit du travail maritime et principes généraux du droit », *Annuaire de Droit Maritime*, Université de Nantes, T. XIII, 1995, pp. 133-146.

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

Le 31 décembre 2008, le gouvernement a perdu son habilitation législative à codifier par voie d'Ordonnance le code des transports. Une prolongation législative de cette habilitation devra être votée pour que le chantier aille jusqu'à son achèvement. Dans le projet de code des transports, la partie 5 concerne navigation et transports maritimes et son Livre V porte sur les gens de mer. Il comporte les définitions indispensables, armateur, marin, entreprise d'armement maritime, navire, capitaine, officier, passager, les conditions d'accès à la profession (aptitude physique et casier judiciaire, conditions de nationalité, brevets maritimes), la fixation des effectifs. La collectivité du bord est régie par la police intérieure et la discipline, ce qui reprend de nombreuses dispositions du code disciplinaire et pénal de la marine marchande (CDPMM). Les aspects de droit du travail (titre IV) sont constitués des relations individuelles de travail, naissance, vie et rupture du contrat d'engagement maritime, puis des relations collectives de travail, puis la durée du travail, les repos, congés et salaires, la protection de la santé et de sécurité au travail, l'emploi, la formation professionnelle tout au long de la vie, le contrôle de l'application de la législation du travail, les personnels non marins embarqués. Les notions de contrat d'engagement maritime et de contrat de travail sont synonymes (v. art. L. 5541-1 et L. 5541-3).

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

Le titre V traite de la protection sociale des marins, l'Etablissement national des Invalides de la Marine (ENIM), reprenant le code des pensions de retraite des marins, le décret-loi du 17 juin 1938, qui organise la caisse générale de prévoyance (art. L. 5551-1 à L. 5555-7. Ces dispositions auraient pu être intégrées au sein du code de la sécurité sociale, tel n'est pas le choix retenu. Dès lors, l'affirmation des spécificités du régime de sécurité sociale de gens mer est fortement affirmée. Il s'agit d'un des deux régimes de sécurité sociale, géré par l'administration, l'autre étant celui des militaires, ce rapprochement n'étant pas historiquement surprenant⁴⁷. Les pensions de retraite des gens de mer, en raison de la pénibilité du métier et des particularités du régime, ont échappé tant à la réforme générale de 1993, qu'à celle des régimes spéciaux de sécurité sociale de 2003. A quand une modernisation de l'ENIM ?⁴⁸ Il est envisageable de passer d'un régime professionnel pour navigants vers un régime de protection sociale des actifs maritimes, de passer des cotisations sur des salaires forfaitaires fixés par l'administration à des cotisations sur les salaires réels. Pourquoi conserver l'absence de cotisation exclusivement patronale en matière de risques professionnels ? Pourquoi conserver l'absence de recours (art. L. 5553-73) en reconnaissance de la faute inexcusable de l'employeur (art. L. 452-1 CSS), quand la mise en cause de la faute inexcusable du marin peut exister (art. 86 CTM, devenant art. L. 5541-25), comme celle du salarié dans le code de la sécurité sociale (art. L. 453-1 CSS) ?⁴⁹ Il est vrai d'une codification à droit constant ne permet pas une refonte du système de sécurité sociale des gens de mer, qui reste à entreprendre.

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

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

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

**Des législations sociales françaises : l'adaptation à la concurrence internationale.
Le marché français de l'immatriculation d'outre-mer. Le registre international français (RIF).**

Cette histoire française doit être compliquée, sans même développer le rôle croissant du droit communautaire. La Communauté européenne, mettant en avant la concurrence entre les opérateurs économiques, n'a pas reconstruit le rôle tutélaire de l'Etat. Il apparaît particulièrement difficile de délimiter un marché communautaire des activités maritimes, alors que ces activités s'internationalisent. Les Etats membres de la Communauté n'ont pu coordonner des politiques nationales ou une politique communautaire, susceptibles de sauvegarder des emplois de marins pour les ressortissants communautaires. Tout au plus, comme la sécurité maritime a permis l'adoption de règles et de contrôles communautaires en vue d'un minimum de concurrence loyale, l'approche communautaire de la protection de la santé et de la sécurité au travail a bouleversé l'approche nationale, technique et réglementaire, de la prévention des risques professionnels. La Directive 89/391 du 12 juin 1989 n'a eu qu'une portée limitée dans le secteur maritime, en raison des spécificités du régime de sécurité sociale des gens de mer, l'ENIM, comme nous l'avons vu plus haut.

Il convient surtout de prendre en considération le nouveau pluralisme juridique français important, essentiel dans le secteur maritime. La France est une et indivisible, mais nous n'avons évoqué jusqu'à présent que le travail maritime effectué à bord des navires immatriculés au registre classique français, devenu registre départemental⁵⁰. Les collectivités d'outre-mer sont caractérisées par le principe d'autonomie législative ; elles échappent au territoire communautaire, de sorte qu'il en résulte un dédoublement de la législation française en matière de francisation des navires⁵¹ ou de nationalité du capitaine de navire⁵², par exemple. Les marins travaillant à bord des navires français immatriculés dans les collectivités d'outre-mer ne relèvent pas de l'affiliation à l'ENIM⁵³, ni du code du travail maritime, ni même du code du travail⁵⁴. Il ne s'agit pas ici de retracer la saga de l'immatriculation des navires aux Terres Australes et Antarctiques Française (TAAF)⁵⁵, ni d'expliquer pourquoi les paquebots devaient s'immatriculer à Wallis et Futuna⁵⁶. Ces adaptations territoriales ont notamment pour but une adaptation à la

⁵⁰ Quant au travail dans les départements d'outre-mer et à Saint Pierre et Miquelon, art. L. 800-4, ancien C. trav., modifié par l'article 1-IV de l'ordonnance n°2005-57 du 26 janvier 2005 portant actualisation et adaptation du droit du travail, de l'emploi et de la formation professionnelle outre-mer, *JORF* 28-1-2005, p. 1510

⁵¹ P. Chaumette, *Droits Maritimes*, J.P. Beurier (dir.), Dalloz Action, 2008, 2^e éd., n° 212.21.

⁵² P. Chaumette, « Du capitaine responsable de la préservation du navire, de sa cargaison et de la sécurité des personnes se trouvant à bord », *Annuaire de Droit Maritime et Océanique*, Université de Nantes, T. XXVI, 2008, à paraître.

⁵³ P. Chaumette, *Droits Maritimes*, J.P. Beurier (dir.), Dalloz Action, 2008, 2^e éd., n° 414.17 à 414.19.

⁵⁴ P. Chaumette, *Droits Maritimes*, J.P. Beurier (dir.), Dalloz Action, 2008, 2^e éd., n° 411.31.

⁵⁵ CE, Ass., 27 octobre 1995, *DMF* 1995-893, concl. M. Denis-Linton ; P. Chaumette, « Loi du pavillon ou statut personnel ? - Du navire comme lieu habituel de travail », *Dr. soc.* 1995 pp. 997-1006, « Les transformations au sein de la marine marchande - Une relation de travail sans attaches ? », *Annuaire de Droit Maritime et Océanique*, Université de Nantes, T. XIX, 2001, pp. 53-93.

⁵⁶ Cass. Soc., 14 juin 2006, *Sté Services et Transports*, *D.* 2006, 2813 n. P. Morvan ; P. Chaumette, « Wallis et Futuna : à propos d'un décret attendu, impossible puis inutile », *DMF* 2007, n° 678, pp. 136-

concurrence internationale ; il en va de même de la création du registre international français (RIF)⁵⁷. A bord d'un navire immatriculé au RIF, la loi du pavillon ne disparaît pas, elle se différencie. Elle s'applique entièrement aux marins résidant en France, dans l'Union européenne ou dans l'Espace Économique européen ; seul son noyau dur - les droits collectifs de liberté syndicale, de droit de la négociation collective, de droit de grève, la protection de la santé et de la sécurité au travail, le droit disciplinaire -s'applique à l'ensemble de la communauté du bord. Pour les marins résidant hors « d'Europe », ce noyau dur est complété par les engagements internationaux et communautaires de la France, par le SMIMF, salaire minimum international maritime français, puis par le contrat d'engagement conclu avec l'armateur, l'entreprise de travail maritime ou la société de manning. Les inspecteurs et contrôleurs du travail, affectés aux activités maritimes, assurent l'inspection du travail sur les navires immatriculés au registre international français. Ils doivent maîtriser cette complexité juridique⁵⁸.

De la logique de l'Etat du pavillon à celle de l'Etat du port.

Il est intéressant d'analyser le champ de compétence de l'inspection du travail maritime, créée par la loi n° 96-151 du 26 février 1996 et le décret n° 99-489 du 7 juin 1999 ; il révèle la transformation du droit du travail maritime français. La rédaction actuelle découle de la loi n° 2006-10 du 5 janvier 2006 relative à la sécurité et au développement des transports. Comme cela fut évoqué ci-dessus ils se préoccupent du travail à bord des navires battant pavillon français, immatriculés au registre classique ou « départemental », ou au registre international français.

Ils sont aussi chargés du contrôle des conditions de vie et de travail de toute personne employée à quelque titre que ce soit à bord des navires et n'exerçant pas la profession de marins⁵⁹. Les décrets n° 2008-1503 et 2008-1510 du 30 décembre 2008 ont fusionné les services

140 ; art. 19 et 23, Ordonnance n° 2005-57 du 26 janvier 2005 portant actualisation et adaptation du droit du travail, de l'emploi et de la formation professionnelle outre-mer, *JORF* 28-1-2005, p. 1510 ; art. 242 à 248 C. Travail d'outre-mer.

⁵⁷ Loi n° 2005-412, 3 mai 2005, *JORF* 4-5-2005, p. 7697 - Cons. Const., 28 avril 2005, n° 2005-514 DC, *JORF* 4-5-2005 p. 7702, *DMF* 2005-514 obs. P. Bonassies - P. Chaumette, « Le registre international français (RIF) Le particularisme maritime régénéré ? », *DMF* 2005, n° 660, pp. 467-500, « Le marin entre le navire et sa résidence - Le registre international français des navires (RIF) », *Revue Critique de Droit International Privé, RCDIP*, Dalloz, 2006, n° 2, pp. 275-299 ; P. Angelelli, « Le registre international français (RIF) : les premiers mois à Marseille », *DMF* 2006, n° 674, pp. 755-774 ; S. Drapier, « Les pavillons de complaisance concurrencés : la promotion du pavillon bis français ! », *DMF* 2008, n° 688, pp. 3-14.

⁵⁸ Art. 27, loi n° 2005-412, 3 mai 2005, *JORF* 4-5-2005, p. 7697 ; décret n° 2006-142, 10 février 2006 ; art. L. 742-1-1 C. Tr. ancien ; art. R. 8111-7 nouveau C. Tr. ; Circul. Min. 9 juillet 2008, relative à l'immatriculation au registre international français (RIF) des navires de plaisance professionnelle.

⁵⁹ Art. L. 742-1-1-II ancien C. Tr. : ces dispositions sont maintenues en vigueur dans l'attente de l'adoption du nouveau code des transports (Ord. n° 2007-329, 12 mars 2007, art. 13, 18°, *JORF* 13 mars). Sur la notion de marin : Cass. soc., 28 nov. 2002, n° 00-12.365, voilier Le Goazen, *Bull. civ.* V, n° 360 ; *DMF* 2003, pp. 847-853, obs. P. Chaumette - Cass. Soc. 3 novembre 2005, Sté Thaeron fils, *Dr. Soc.* 2006, n° 2, pp. 218-221, *DMF* 2006 pp. 595-600 n. P. Chaumette, *JCP-social* 2006 n° 1184 n. A. Martinon - Cass. soc., 26 septembre 2007, Sté Saint-Tropez Gulf Holidays c./ Mme Doualle, *DMF* 2008, n° 688, pp. 15-21. Sur le temps de travail des personnels sédentaires embarqués à bord : Cass. soc., 18 octobre 2006, GIE Genavir, *Dr. soc.* 2007, p. 109-111 - D. n° 2006-1064 et 1065, 25 août 2006, relatifs à l'organisation du travail des personnels n'exerçant pas la profession de marin embarqués à bord des

de l'inspection du travail. L'inspection du travail maritime, née en 1999, a disparu en tant que partie de l'administration des affaires maritimes. Des inspecteurs du travail de la Direction générale du Travail, du Ministère chargé du Travail, se voient reconnaître des compétences sur les activités maritimes.

Les inspecteur et contrôleurs du travail, chargés des activités maritimes, les officiers et agents de police judiciaire, les officiers et inspecteurs des affaires maritimes, les agents assermentés des affaires maritimes sont habilités à constater les infractions aux dispositions des régimes du travail applicables aux personnels embarqués à bord des navires immatriculés à Mayotte, en Nouvelle-Calédonie, en Polynésie française, à Wallis-et-Futuna et dans les Terres australes et antarctiques françaises qui font escale dans un port d'un département français ou de Saint-Pierre-et-Miquelon⁶⁰.

Ils sont également chargés du contrôle de l'application des conditions sociales de l'Etat d'accueil dans les cas où celles-ci ont été rendues applicables aux équipages de navires battant pavillon étranger⁶¹.

Les inspecteurs et contrôleurs du travail, chargés des activités maritimes, participent, en outre, au contrôle de l'application des normes de l'Organisation Internationale du Travail relatives au régime du travail des marins embarqués à bord d'un navire battant pavillon étranger faisant escale dans un port français⁶².

De la libre immatriculation des navires.

Dans la seconde moitié du XX^e siècle, l'extension de la libre immatriculation des navires, fruit inattendu de la fin du colonialisme, a engendré les pavillons de complaisance, une concurrence internationale sans fin portant essentiellement sur le coût des équipages⁶³. Les cadres sociaux des pays européens n'y ont pas résisté ; la libre immatriculation a vu l'extension des flottes « contrôlées », sous pavillon étranger, la délocalisation des navires ; le dépavillonnement massif a

navires de recherche océanographique ou halieutique et des navires câbliers, *JORF* 26, p. 12651 et 12653.

⁶⁰ Art. L. 742-1-1-IV, al. 2, ancien C. Tr. : ces dispositions sont maintenues en vigueur, dans l'attente de l'adoption du code de transports (Ord. n° 2007-329, 12 mars 2007, art. 13, 18°, *JORF* 13 mars)

⁶¹ Art. L. 742-1-1-II ancien C. Tr. Sur cette question, Règlement 3577/92 du Conseil, 7 décembre 1992, concernant l'application du principe de la libre circulation des services au transport maritime à l'intérieur des Etats membres, *JOCE L* 364, 12-12-1992 – CJCE, Agip Petroli SpA c/ Capitaneria di porto di Siracusa, 6 avril 2006, aff. C-456/04, *Rec. I-3395*, *Il Diritto Marittimo* 2006, pp. 798-914, obs. M. Casanova, « Cabotaggio insulare occasionale e viaggi in zavorra: una postilla alla luce della sentenza della Corte di giustizia della Comunità Europea » - D. n°99-195, 16 mars 1999, *JORF* 17-3-1999, p. 3936 - O. Fotinopoulou-Basurko, « « La loi applicable au détachement des gens de mer dans le cadre d'une prestation de services liée au cabotage », *DMF* 2006, pp. 467-478 - P. Chaumette, *Droits Maritime*, J.P. Beurrier (dir.), Dalloz Action, 2006, n° 214.44 à 214.48, « Du portuaire et de la nouvelle bataille du Transmanche » », *DMF* 2006, pp. 99-110.

⁶² Art. L. 742-1-1-III ancien C. Trav. - Dir. 95/21 du Conseil, 19 juin 1995, *JOCE L* 157, 7 juillet 1995 - Dir. 99/95 du Parlement européen et du Conseil, 13 décembre 1999, *JOCE L* 14, 20 janvier 2000, p. 29 – R. Salvarini, « The EC Directive on port state control : a policy statement », *International Journal of Marine and Coastal Law*, vol. 11, n°2, may 1996, p. 225 - Sur la compétence internationale de l'inspection du travail maritime, M. Guillou, « De l'inspection du travail maritime : une compétence limitée, mais internationale », *Dr. soc.* 2003, 169.

⁶³ A. Ademuni-Odeke, « Evolution and development of ship registration », *Il Diritto Marittimo*, 1997/3, pp. 631-668.

engendré une nouvelle division internationale du travail, une expatriation d'officiers européens de la marine marchande sous pavillons étrangers, pour des raisons d'économies sociales et fiscales, concerne tant la marine marchande que la plaisance professionnelle, notamment la grande plaisance méditerranéenne⁶⁴. La complaisance ultime a vu se développer les pratiques d'abandon de navires et de marins, à la suite de la privatisation ou de la faillite des compagnies maritimes d'Etat de l'empire soviétique, puis des excès de *single ship companies* et d'exploitants commerciaux sans scrupules⁶⁵.

La construction du droit maritime international est en chantier depuis le naufrage du Titanic. Elle est l'oeuvre de l'Organisation Maritime Internationale (OMI), à travers les conventions SOLAS, *Safety of Life at Sea*, MARPOL, *Maritime Pollution*, STCW, *Standards of Training, Certification & Watchkeeping Convention*, la convention sur les lignes de charge, les Codes ISM et ISPS, intégrés à la Convention SOLAS⁶⁶. Elle est également l'oeuvre de l'Organisation Internationale du Travail, dès 1920, à travers ses conventions et ses recommandations, soit 65 instruments internationaux⁶⁷. L'Organisation internationale du travail (OIT) a adopté une trentaine de conventions relatives aux gens de mer et autant de recommandations. Le principe de la souveraineté nationale permet aux pays, notamment complaisants, de ne pas ratifier ou de ne pas appliquer ces conventions. La nouvelle Convention maritime consolidée adoptée à Genève, le 23 février 2006, par 314 voix et 4 abstentions, ouvre une nouvelle page de l'histoire du travail maritime. Elle se démarque nettement des conventions maritimes traditionnelles, les procédures d'amendement étant plus rapides ; elle instaure un système de certification sociale, ainsi qu'une procédure de plainte et d'inspection. Elle doit devenir le 4^e pilier du droit international maritime avec les conventions de l'OMI, SOLAS pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, MARPOL pour la prévention de la pollution par les navires et STCW sur les normes de formation des gens de mer et la veille. Ces conventions internationales sont d'abord ratifiées dans la logique de l'Etat du pavillon : l'Etat ratificateur intégrant le contenu de la Convention dans son droit national à destination des navires battant son pavillon⁶⁸.

⁶⁴ T. Alderton, M. Bloor, E. Khavec, T. Lane, H. Sampson, M. Thomas, N. Winchester, B. Wu, M. Zhao, *The global seafarer : living and working conditions in a globalized industry*, BIT, Genève, 2004 - D. Fitzpatrick & M. Anderson, *Seafarer's Rights*, Oxford University Press, 2005.

⁶⁵ *There's no place like home : Repatriating the industry's seafarers*, Center for Seafarers' Rights, New York, 1998 ; *Abandoned Seafarers - An abdication of responsibility* A Report by the International Transport Workers' Federation, London, April 1999 - P. Chaumette, « De l'abandon de marins - Vers une garantie internationale de paiement des créances salariales ? », *Dr. Soc.* 1999, pp. 872-877, « Des Résolutions A930 (22) et A 931 (22) de 2001 de l'Assemblée de l'OMI aux réformes du droit français quant aux garanties de paiement des créances salariales », *Annuaire de Droit Maritime et Océanique*, Université de Nantes, T. XXII, 2004, pp. 239-263.

⁶⁶ Ph. Boisson, *Politiques et Droit de la sécurité maritime*, Bureau Veritas, Paris, 1998 - R. Cuisigniez, *La réglementation de sécurité à bord des navires marchands*, Infomer, Rennes, Bibliothèque de l'Institut français d'aide à la formation professionnelle maritime, 2004.

⁶⁷ J.M. Boivin, *L'Organisation Internationale du Travail - Étude sur une agence productrice de normes*, PUF, Paris, coll. Sociologies, 1988 - J.M. Servais, *Normes internationales du travail*, LGDJ, Paris, 2004, sp. n° 837-856.

⁶⁸ J.-M. Servais, *Normes internationales du travail*, LGDJ, Paris, 2004, spéc. n°s 854-856, p. 200 - BIT, Convention du travail maritime consolidée, Conférence technique préparatoire, PTMC/04/ 1 et 2, Genève, 13-24 sept. 2004.

Il ne suffit pas d'adopter des conventions internationales, d'espérer leurs ratifications par les Etats, puis leur application. En dépit du tribunal International du droit de la mer, qui siège à Hambourg, en raison des limites de ses compétences⁶⁹, le droit international maritime ne saurait se suffire à lui-même. Il est nécessaire d'articuler la régionalisation des conventions internationales, leur transposition au sein du droit national, même dans des systèmes monistes ou la convention internationale ratifiée à une valeur supra législative, d'englober l'application de ces conventions dans des processus d'évaluation et de contrôles régionaux et internationaux⁷⁰. Le 15 février 2006, la Commission européenne a adopté une communication sur « le renforcement des normes de travail maritime » afin d'encourager la ratification de la nouvelle convention du travail maritime OIT de 2006 et de favoriser son application au niveau communautaire⁷¹. Le 12 novembre 2007, les partenaires sociaux européens, la Fédération européenne des Transports (ETF) et l'Association des armateurs de la Communauté (ECSA) européenne, ont conclu des négociations menées depuis une année, afin d'intégrer en droit communautaire cette nouvelle convention de l'OIT. Les partenaires sociaux ont demandé à la Commission de proposer une décision du Conseil qui reprendrait le contenu de leur accord. L'inclusion de la convention dans « l'acquis communautaire » par une Directive imposerait aux Etats membres la ratification de la convention. Cet accord collectif européen entrera en vigueur lors de l'entrée en vigueur de la Convention du travail maritime de 2006.

Le contrôle technique de l'État du port. Le contrôle social de l'Etat du port⁷².

Il ne s'agit plus seulement pour l'Etat de régir le cadre social des marins français ou communautaires sous pavillon français, mais de créer un cadre adapté à la concurrence internationale et d'assurer un minimum de contrôle quand des navires sous pavillon étranger font escale dans les ports français ou passent au large de nos côtes. La loi du pavillon étant en déliquescence, en raison des pratiques complaisantes de nombreux Etats du pavillon, non respectueux de leurs obligations internationales, le *port state control*, le contrôle des navires par l'Etat du port ne peut que prendre de l'ampleur pour des motifs de protection de la sécurité

⁶⁹ T Treves, « Le Tribunal international du droit de la mer et la multiplication des juridictions internationales », in R. Ben Achour et S. Laghmann (Ed.), *Justice et juridictions internationales*, Pédone, Paris, 2000, pp. 101-123 – A. Belloyer-Roille, « L'arrêt du Tribunal international de la mer du 1^{er} juillet 1999, affaire du navire Saiga n° 2 », *Annuaire de Droit Maritime et Océanique*, Université de Nantes, T. XIX, 2001, pp. 111-157 – P.M. EisemannI, « L'environnement entre terre et mer. Observations sur l'instrumentalisation tactique du tribunal de Hambourg », in *La mer et son droit*, Mélanges L. Lucchini et JP. Quéneudec, Pédone, Paris, 2003, pp. 221-238 ; M.M. Marsit, « Cinquième anniversaire du Tribunal international du droit de la mer », in *La mer et son droit*, Mélanges L. Lucchini et JP. Quéneudec, Pédone, Paris, 2003, pp. 421-436.

⁷⁰ M. Delmas-Marty, *Les Forces imaginantes du droit – Le relatif et l'universel*, Le Seuil, Paris, coll. La couleur des idées, 2004.

⁷¹ COM(2006) 287 final, 15 février 2006, Communication de la Commission au titre de l'article 138 § 2 TCE sur le renforcement des normes de travail maritime ; COM(2005) 513 final, 28 mars 2006 : « Libérer tout le potentiel de l'Europe. Programme législatif et de travail de la Commission pour 2006.

⁷² P. Chaumette, « Le droit du travail des gens de mer en chantier – Déconstruction/Reconstruction », *Il Diritto Marittimo* 2004/IV, Genova, pp. 1223-1255, « Le droit du travail des gens de mer en chantier », in *Cuestiones Actuales de Derecho Marítimo Laboral*, Fotinopoulou-Basurko O. (dir.), Universidad del Pais Vasco, Departamento de Transportes y Obras Publicas, Gobierno Vasco, Servicio central de Publicaciones, Vitoria-Gasteiz, 2006, pp. 13-78.

maritime, de protection de l'environnement, de concurrence loyale et de respect des droits sociaux fondamentaux. Les gens de mer ont droit, même dans une activité internationale, à des conditions de travail décentes et à la protection des droits fondamentaux⁷³.

La Convention MARPOL de 1973, puis la Convention 147 de l'OIT de 1976 ont permis aux Etats ratificateurs d'imposer le respect de ses normes aux navires faisant escale dans ses ports, quel que soit leur pavillon, dans le cadre du traitement dit « pas plus favorable ». Le Mémoire de Paris de 1982 (Memorandum of understanding ou MOU) constitue un accord entre administrations étatiques afin d'imposer aux navires le respect des conventions de l'OMI ; elle fait référence à la convention 147 de l'OIT, mais les contrôles sont essentiellement techniques et non sociaux. Il s'agit de renforcer la sécurité maritime, de prévenir les pollutions, de moraliser le secteur des transports maritimes. Le renforcement des compétences et des rémunérations des équipages passe par le contrôle de l'application de la Convention STCW révisée par l'OMI en 1995, mais aussi des règles de travail, notamment de temps de travail⁷⁴. Un nouveau principe d'égalité de traitement apparaît, prohibant un traitement discriminatoire. Il s'agit de ne pas mieux⁷⁵ traiter les navires battant pavillon d'un Etat qui n'a pas ratifié ces conventions internationales. Dans les accords internationaux concernant la libre circulation des marchandises, il semble difficile d'insérer des clauses sociales, et encore plus délicat de les faire respecter. Le contrôle du navire par l'Etat du port tend à mettre en place une inspection internationale du navire et du travail maritime⁷⁶. Une coordination internationale est indispensable, permettant de suivre un navire sous ses pavillons et identités successifs. Une évaluation des pratiques nationales de contrôle s'impose pour éviter les contrôles de papier, strictement formels ou les contrôles trop laxistes. L'Agence européenne de sécurité maritime a notamment pour fonction l'évaluation des pratiques nationales de contrôle⁷⁷.

Le respect des conventions internationales OMI-OIT par les navires faisant escale dans les ports européens.

L'Union européenne a intégré cette démarche de sécurité maritime, depuis 1993, à travers notamment la directive 95/21 du Conseil du 19 juin 1995 portant sur les contrôles de l'Etat du port. Il s'agit de régionaliser l'effectivité des conventions internationales et d'obtenir leur

⁷³ R. Salvarini, « The EC Directive on port state control : a policy statement », *The International Journal of Marine and Coastal Law*, 1996, Vol. 11, n° 2, p. 225 ; P. Chaumette, « Le contrôle des navires par l'Etat du port - ou la déliquescence du pavillon ? », in *La norme, la ville et la mer*, Ecrits en l'honneur du Doyen Yves Prats, Editions de la MSH Paris, 2000, pp. 265-282 ; I. Christodoulou-Varotsi, « Port state control of labour and social conditions : measures which can be taken by port states in keeping with international law », *Annuaire de Droit Maritime et Océanique*, Université de Nantes, T. XXI, 2003, pp. 251-285.

⁷⁴ Ph. Boisson, *Politiques et Droit de la sécurité maritime*, Bureau Veritas, Paris, 1998, pp. 562-573 - A. Fall, « Le contrôle par l'Etat du port en matière de sécurité de la navigation et de protection de l'environnement marin », *DMF* 2000, 99.

⁷⁵ I. Christodoulou-Varotsi et D. A. Pentsov, « Labor Standards on Cypriot Ships : Myth and Reality », *Annuaire de Droit Maritime et Océanique*, Université de Nantes, 2004, t. XXII, pp. 151-238.

⁷⁶ M. Guillou, « De l'inspection du travail maritime en France : une compétence limitée, mais internationale », *Dr. Soc.* 2003 pp. 169-176.

⁷⁷ Ph. Boisson, « L'efficacité de la politique européenne en matière de sécurité maritime », in *L'Europe des transports*, Travaux de la Commission pour l'étude des Communautés européennes (CEDECE), colloque d'Agen, L. Grard (dir.), La Documentation Française, Paris, 2005, pp. 645-661.

renforcement, sans pour autant prendre des mesures unilatérales⁷⁸. Diverses directives concernent les inspections des navires, les sociétés de classification, l'obligation de signalement pour les navires transportant des marchandises dangereuses, l'interdiction progressive des pétroliers à simple coque⁷⁹. Suite au naufrage du pétrolier maltais Erika, en décembre 1999, la directive 2001/106 est relative au renforcement du contrôle par l'Etat du port et préconise le bannissement des navires sous-normes récidivistes⁸⁰. La directive 2002/59 du 27 juin 2002 prévoit la mise en place d'un système communautaire du suivi du trafic des navires et d'information⁸¹. Comme le Mémoire de Paris de 1982, la directive 95/21 a une dimension sociale, qui cependant reste fort limitée ; les deux textes font référence à la Convention 147 de l'OIT qui concerne la nourriture et le logement à bord, l'existence de contrats d'engagement écrits. Le contrôle du navire, comme l'ensemble de la prévention, est essentiellement technique. L'accent est mis sur la sécurité de la navigation, la stabilité du navire, la lutte contre l'incendie, les moyens de communication et de sauvetage, la prévention de la pollution, les conditions d'hygiène et de sécurité à bord. Sur le plan social, l'immobilisation est pertinente si l'effectif, la composition ou la certification de l'équipage ne correspond pas au document spécifiant les effectifs minima de sécurité (convention STCW). Il en est de même de l'absence de nourriture suffisante pour le voyage jusqu'au prochain port, de l'insuffisance d'eau potable, de l'absence de chauffage dans les logements si le navire opère dans des zones de basses températures, de la présence dans les couloirs ou logements de déchets, de matériel ou de cargaison (conventions de l'OIT). Le protocole de 1996 de la Convention 147, récemment ratifié par la France⁸², étend les contrôles sociaux à la Convention 133 de l'OIT sur le logement des équipages, la Convention 180 sur la durée du travail et les effectifs des navires, intégrées à la partie A de l'annexe, et le cas échéant aux Conventions 108 sur les pièces d'identité des gens de mer, 135 concernant les représentants des travailleurs, 164 sur la protection de la santé et les soins médicaux et 166 sur le rapatriement des marins, intégrées à la partie B de l'annexe.

Dès avant le naufrage de l'Erika en décembre 1999, le chantier d'une réglementation internationale de la durée du travail dans la marine marchande avait été ouvert, tant par l'Organisation Internationale du Travail, que par l'Union européenne. Le 18 novembre 1998, la Commission européenne a adressé une recommandation aux Etats membres leur demandant d'engager les procédures de ratification de la Convention 180 et du protocole de 1996 à la Convention 147. La directive 99/63 du 21 juin 1999 entérine l'accord collectif européen du 30 septembre 1998 sur l'organisation du temps de travail des marins de la marine marchande. Cet accord prévoit soit un repos minimal journalier de 10 h et une durée maximale de travail journalier de 14 h, sur une période de 24 h, soit un repos de 77 h et une durée maximale de travail de 72 h sur une période de 7 jours. Tout navire doit avoir à bord un équipage suffisant en nombre et en qualité pour garantir la sécurité. Cet accord concerne les marins travaillant sur des navires

⁷⁸ G. Pamporides, « The shipping policy of the European Union », *International Journal of Shipping Law*, septembre 1998, p. 217 – M. Ndende et V. Vendé, « La transposition par les Etats de la directive portant communautarisation du Mémoire de Paris », *DMF* 2000, pp. 307-314.

⁷⁹ A Bellayer-Roille, *Le transport maritime et les politiques de sécurité de l'Union européenne*, Ed. Apogée, Rennes, 2000.

⁸⁰ JOCE n° L 19, 22 janvier 2002.

⁸¹ JOCE 5 août 2002.

⁸² Loi n° 2004-146 du 16 février 2004, *JORF* 17-2-2004 p. 3167.

marchands battant pavillon d'un État membre de la Communauté ; il anticipe sur la ratification de la Convention 180 de 1996 de l'OIT. La directive 99/95 du 13 décembre 1999 du Parlement européen et du Conseil concerne l'application des dispositions relatives à la durée du travail des gens de mer à bord des navires faisant escale dans les ports de la Communauté. Cette directive a pour objectif d'appliquer la directive 1999/63 du 21 juin 1999 et la Convention 180 de l'OIT de 1996 à tout navire faisant escale dans un port de la Communauté, quel que soit son pavillon, afin d'identifier et de remédier à toute situation manifestement dangereuse pour la sécurité ou la santé des gens de mer. Il s'agit de préserver la sécurité et d'éviter des distorsions de concurrence, même vis-à-vis des navires dont l'État du pavillon n'a pas ratifié la Convention 180⁸³. En avril 2003, la 39^e rencontre du MOU de Paris, à Nantes, s'est préoccupée des nécessités de formation des inspecteurs du MOU, afin de mettre en oeuvre les contrôles sociaux de l'État du port.

Depuis 89 ans, c'est-à-dire 1920, la première session maritime à Gênes, l'OIT s'intéresse au travail maritime, en raison des spécificités des conditions de travail et de la mobilité internationale, tant à la marine marchande qu'à la pêche. Environ 60 conventions maritimes ont été adoptées par l'OIT, autant de recommandations ; ces conventions ont reçu assez peu de ratifications, surtout celles qui concernent la durée du travail et la protection sociale⁸⁴. Face au constat de la fragmentation de la réglementation sociale du secteur maritime, l'Organisation Internationale du Travail décida à la fin des années 1990 de revoir l'ensemble de son processus d'élaboration des normes et de son activité de contrôle et émit le vœu de produire une Convention cadre, « un instrument unique, avec un système de contrôle efficace, un mode de révision souple et un taux de ratification comparable aux instruments de l'OMI »⁸⁵. Le Bureau de l'Organisation International du Travail prit conscience de cette inadaptation de l'ensemble des normes maritimes et lança le chantier de rénovation et de refonte de la réglementation du travail maritime, le 26 janvier 2001, lors de la Commission paritaire maritime, avec l'adoption d'une résolution sur l'examen des normes du travail maritime, connue sous le nom de « l'Accord de Genève ». Le soutien des armateurs et d'ITF, la Fédération internationale des ouvriers des transports, imposa ce chantier aux représentants des Etats. En mars 2001, le Conseil d'Administration de l'OIT accepta la résolution de la Commission paritaire maritime et créa le Groupe de travail tripartite de haut niveau sur les normes du travail maritime, présidé par le français Jean-Marc Schindler.

⁸³ M. Guillou et N. Le Joliff, « La durée du travail dans la marine marchande : Convention n° 180 de l'OIT de 1996, Directives communautaires 1999/63 du 21 juin 1999 et 1999/95 du 13 décembre 1999 », *Annuaire de Droit Maritime et Océanique*, Université de Nantes, T. XX, 2002, pp. 161-177.

⁸⁴ D. Fitzpatrick & M. Anderson (dir.), *Seafarer's Rights*, Oxford University Press ; A. Charbonneau, *Marché international du travail maritime - Un cadre juridique en formation*, Thèse de doctorat en droit, Nantes, pp. 177-191.

⁸⁵ M. Guillou-Marin, « Vers la reconnaissance d'un statut juridique international des gens de mer : le projet préliminaire de convention du travail maritime consolidée », *Annuaire de Droit Maritime et Océanique*, Université de Nantes, 2003, t. XXI, p. 225-249 ; Cl. Doumbia-Henry, « The Consolidated Maritime Labour Convention : A marriage of the traditional and the new », *Les normes internationales du travail : un patrimoine pour l'avenir, Mélanges en l'honneur de Nicolas Valticos*, Genève, OIT, 2004, p. 319 et s. ; P. Bollé, « La nouvelle convention sur le travail maritime : un instrument novateur », *RIT*, 2006, Genève, p. 157 et s.

Si la Convention du travail maritime 2006 a pour objet de réunir dans un même texte l'essentiel des normes maritimes de l'OIT, antérieurement adoptées, ces normes ont fait l'objet d'une réécriture visant à en actualiser le contenu, à supprimer les éventuelles contradictions et à les articuler en quatre titres couvrant : les conditions minimales requises pour le travail des gens de mer (titre 1), les conditions d'emploi (titre 2), le logement, les loisirs, l'alimentation et le service de table (titre 3), la protection de la santé, soins médicaux, bien être et protection en matière de sécurité sociale (titre 4). Pourtant, la question de la protection sociale des gens de mer (risque vieillesse, notamment) est exclue de la Convention. L'article X donne la liste des 37 Conventions internationales du travail incluses et révisées.

La convention du travail maritime, adoptée le 23 février 2006, à Genève, par 314 voix pour et 4 abstentions, précise, dans son titre V intitulé « Conformité et mise en application des dispositions », les obligations de l'Etat du pavillon, de l'Etat du port et de l'Etat fournisseur de main d'œuvre, qu'elle s'efforce d'articuler⁸⁶. Elle instaure une certification sociale. Pour tout navire de plus de 500 tonneaux effectuant une navigation internationale, l'Etat du pavillon doit délivrer un certificat de travail maritime et une déclaration de conformité. L'Etat du pavillon peut habilitier des institutions publiques ou d'autres organismes, compétents et indépendants (Règle 5.1.1-3). Ces documents font autorité jusqu'à preuve du contraire. Il doit exister à bord une procédure de traitement d'une plainte permettant un règlement juste, efficace et rapide de toute plainte d'un marin (Règles 5.1.5). Une plainte peut être déposée en escale, au port, par un marin ; une enquête initiale doit être entreprise, donnant éventuellement lieu à une inspection plus détaillée ; l'Etat du pavillon doit être avisé, puis éventuellement le directeur du BIT (Règle 5.2.2, Norme A5.2.2). L'Etat du port peut effectuer une inspection approfondie en l'absence de ratification de la convention consolidée par l'Etat du pavillon, ou de situation particulière mettant en cause les documents du bord, en cas de plainte d'un membre de l'équipage, de documents mensongers, d'irrégularité visible, de mise en danger (Règle 5.2.1, Norme A5.2.1). Se retrouve ainsi le principe du traitement pas plus favorable, né dans la convention 147 de 1976⁸⁷. Le titre 5, relatif au respect et à la mise en application des dispositions, constitue en lui-même une réelle

⁸⁶ O. Fotinopoulou-Basurko, *Aspectos generales del convenio refundido sobre el Trabajo Marítimo 2006*, Departamento de Transportes y Obras Publicas, Gobierno Vasco, Vitoria Gasteiz, 2006 – Observatoire des Droits des Marins, *Les droits de l'homme appliqués aux marins*, Journées marseillaises, P. Chaumette (dir.), Maison des Sciences de l'Homme Ange Guépin, Nantes, 2006- I. Christodoulou-Varotsi & D. Pentsov, *Maritime Work Law Fundamentals : Responsible Shipowners, Reliable Seafarers*, Springer, Berlin, 2008 – Cl. Doumbia-Henry, « The consolidated Maritime Labour Convention : a marriage of the traditional and the new », Mélanges en l'honneur de Nicolas Valticos, *Les normes internationales de travail : un patrimoine pour l'avenir*, BIT, Genève, 2004, pp. 319-334 - M. Marin et A. Charbonneau, « La Convention du travail maritime 2006 : vers une codification du droit du travail maritime internationale ? », *DMF* 2007, n° 678, pp. 110-119, « La convention de travail maritime 2006 – Traitement à terre des plaintes déposées par les gens de mer », *Annuaire de Droit Maritime et Océanique*, Université de Nantes, T. XXV, 2007, pp. 173-208 – R. Goy, « La Convention du travail maritime », *Annuaire du Droit de la Mer*, T. X, 2005, Pédone, Paris, 2006, pp. 277-290 - I. Christodoulou-Varotsi, « Les défis du bien être des marins dans le nouveau contexte de la Convention du travail maritime consolidée de l'OIT », *Annuaire de Droit Maritime et Océanique*, Université de Nantes, T. XXV, 2007, pp. 141-156.

⁸⁷ Le lecteur est renvoyé à la lecture de la remarquable thèse de droit: A. Charbonneau, *Marché international du travail maritime - Un cadre juridique en formation*, Thèse Droit, Nantes, 2008, PUAM, coll. de Droit international, à paraître 2009.

avancée, qualifiée de troisième innovation de la convention consolidée. Selon Mme Cléopatra Doumbia-Henry, les deux autres innovations majeures sont la structure même de la Convention et la procédure d'amendement simplifiée⁸⁸.

Le projet de Convention concernant la pêche maritime n'avait pu être adopté à Genève en juin 2005, faute de quorum, les armateurs le trouvant trop contraignant. Le 14 juin 2007, la 96^e Conférence internationale du Travail a adopté une nouvelle convention n° 188 et une recommandation n° 199 sur le travail dans la pêche. Ces nouveaux instruments ont pour but de garantir des conditions de vie et de travail décentes à quelque 30 millions de travailleurs de l'industrie mondiale de la pêche⁸⁹.

De la ratification de la Convention du travail maritime 2006 et de son incorporation dans le code des transports.

Le Libéria a formellement ratifié la Convention du travail maritime 2006, le 7 juin 2006, Les îles Marshall le 25 septembre 2006, les Bahamas le 11 février 2008, Panama, le 6 février 2009, la Norvège le 10 février 2009. La ratification de la Convention du travail maritime de 2006 et de la Convention n° 188 sur la pêche maritime vont nécessiter leur incorporation au droit national, dans le cadre du chantier de l'adoption du nouveau code des transports. Le 7 juillet 2007, le Conseil a adopté une décision autorisant les Etats membres à ratifier, dans l'intérêt de la Communauté européenne, la convention du travail maritime, de préférence avant le 31 décembre 2010⁹⁰. Le 19 mai 2008, un accord collectif européen a été conclu entre l'Association des armateurs de la Communauté européenne, ECSA, et la Fédération européenne des travailleurs des transports, ETF, qui a pour objet la convention du travail maritime OIT de 2006. Une Directive du Conseil doit mettre en œuvre de l'accord conclu par l'Association des armateurs de la Communauté européenne (ECSA) et la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) concernant la convention du travail maritime, 2006, et modifiant la directive 1999/63/CE.

Dans un contexte aussi mouvant, cette codification ne saurait se faire à droit constant. Ces incorporations doivent s'effectuer dans la logique de l'Etat du pavillon, afin de pouvoir s'étendre dans la logique du contrôle de l'Etat du port. L'idée simple est que le droit français est plus développé que les conventions internationales qui ne constituent que des normes minimales. Cette idée simple facilite la ratification par la France de ces conventions internationales. Il arrive que cette idée simple soit fautive, ou que le contenu des conventions ratifiées soit découvert à l'occasion d'un projet de réforme du droit national, ou à la suite de la mise en œuvre d'une telle réforme législative⁹¹.

⁸⁸ Cl. Doumbia-Henry, « The Consolidated Maritime Labour Convention : A marriage of the traditional and the new », *Les normes internationales du travail : un patrimoine pour l'avenir, Mélanges en l'honneur de Nicolas Valticos*, Genève, OIT, 2004, p. 319 et s.

⁸⁹ Gw. Proutière-Maulion, « La convention n° 188 de l'OIT sur le travail de la pêche du 14 juin 2007 : vers un respect des droits fondamentaux au travail des pêcheurs ? », *Un Droit pour des hommes libres*, Mélanges Alain Fenet, LITEC, Paris, 2008, pp. 219-238

⁹⁰ JOUE L 161, 22 juin 2007.

⁹¹ Concernant la Convention 158 de l'OIT concernant la cessation de la relation de travail à l'initiative de l'employeur et le contrat dit « nouvelle embauche », Cass. soc., 29 mars 2006, n° 04-46.499, Sté Euromedia Télévision c/ Peter, *Bull. civ. V*, n° 131, *Dr. soc.* 2006-641, *RDT*, Dalloz 2006-276 n. P. Lokiec (sur l'applicabilité directe de certaines dispositions) – Cons. Const. 22 juillet 2005, n° 2005-521

Un inventaire comparé de ces conventions et du droit français actuel s'impose, une étude d'impact. La notion de gens de mer retenue par la convention est plus large que celle de marin ; il convient donc de préciser la situation des personnes, non marins, employées ou engagée à bord d'un navire, par l'exigence notamment d'une visite médicale d'aptitude, d'une formation à la sécurité. La loi n° 2006-10 du 5 janvier 2006 a réécrit les dispositions du code du travail maritime sur le rapatriement en les étendant aux non marins (art. 50)⁹². Les périodes d'embarquement effectif ne pourraient intervenir avant l'âge de 16 ans, ce qui impose la modification des articles 8 et 111 du code du travail maritime. Des délégués des gens de mer à la sécurité doivent être nommés ou élus et doivent participer aux réunions un comité de sécurité du navire, à partir du moment où se trouvent à bord 5 marins ou plus (Norme A4.3-2-d), alors que les délégués de bord ne sont élus que sur les navires français employant habituellement plus de 10 marins inscrits au rôle d'équipage⁹³. Les attributions des inspecteurs du travail maritime devront être étendues et complétées concernant l'immobilisation des navires par la voie d'une procédure de référés (Norme A5.1.-4-7)⁹⁴. La procédure de plainte à bord, prévue par la Règle 5.1.5, nécessite des mesures législatives et réglementaires, modifiant notamment le décret n° 78-389 du 17 mars 1978 relatif aux délégués de bord. Il semble indispensable de distinguer la visite faisant suite à une réclamation formelle de l'équipage, prévue dans le cadre de la visite de partance prévue par le décret n° 84-810 du 30 août 1984, et la visite consécutive à une plainte relative à l'application des prescriptions de la Convention. La procédure de traitement des plaintes à terre (Règle 5.2.2) nécessite un fondement législatif, puis des mesures réglementaires⁹⁵, permettant à un fonctionnaire autorisé du port d'escale d'entreprendre une enquête initiale, de manière confidentielle, afin d'en faciliter la solution à bord ou d'en suivre le traitement selon les déplacements du navire. Un décret d'application doit intervenir, issu de l'article 6 du code du travail maritime concernant les organismes privés de placement ; il découle de l'article 48 de la loi n° 2006-10 du 5 janvier 2006 relative à la sécurité et au développement des transports ; il assurera l'incorporation au droit national de la Convention n° 179 de l'OIT sur le recrutement et le placement des gens de mer, ratifiée par la France par la loi n° 2004-146 du 16 février 2004. La ratification de la Convention pêche de 2007 nécessitera un certain nombre de mesures limitées d'adaptation ; les mentions obligatoires du contrat écrit d'engagement maritime (art. 11 CTM)

DC - CE 19 octobre 2005, AJDA 2005-2163, JCP-S 2005-1317 n. R. Vatinet - CA Paris, 18^e ch., 20 octobre 2006, *Dr. soc.* 2006-1094 - P. Lyon-Caen, « Comment sauver le CNE ? » *Dr. soc.* 2006-1088 - T.C. 19 mars 2007, *Dr. soc.* 2007-750 concl. I. de Silva, *RDT* 2007-369 n. D. Guirimand - CA Paris, 6 juillet 2007, JCP-S-2007, n° 565, n. P. Morvan - E. Dockès, « Le juge et les politiques de l'emploi », *Dr. soc.* 2007-911 - BIT, 14 novembre 2007, adoption du rapport de la commission selon laquelle le CNE n'est pas conforme à la convention n° 158, *Liaisons sociales* 19-11-2007 - Cass. soc. 1^{er} juillet 2008, n° 07-44.124, Samzun c/ Linda de Wee et a. - Loi n° 2008-596, 25 juin 2008, art. 9, *JORF* 26-6-2008, abrogeant le CNE - sur le contrat dit « première embauche » concernant les salariés de moins de 26 ans, rapidement abrogé par le législateur, Cons. Const. 30 mars 2006, n° 2006-535 DC, *JORF* 2-4-2006.

⁹² Art. 87 à 90-1 CTM, modifiés par L. 2006-10, 5 janvier 2006, art. 50, *JORF* 6-1-2006 - extension prévue au dernier alinéa de l'art. 87 CTM.

⁹³ Art. 2, D. n° 78-389, 17 mars 1978.

⁹⁴ Art. L. 742-1-1 et L. 742-5 ancien C. Tr. maintenu en vigueur, dans l'attente de l'adoption du code des transports.

⁹⁵ M. Marin et A. Charbonneau, « La convention de travail maritime 2006 - Traitement à terre des plaintes déposées par les gens de mer », *Annuaire de Droit Maritime et Océanique*, Université de Nantes, T. XXV, 2007, pp. 173-208.

devront être complétées, concernant le navire d'embarquement, les prestations en matière de santé et de sécurité sociale, la convention collective applicable, les périodes minimales de repos, le droit au rapatriement.

A l'issue de ce vaste chantier de ratifications et de recodifications, un nouveau paysage se révélera, insérant les marins au sein du droit général, sans qu'ils soient des salariés à part, mais aussi rénovant les spécificités liées au travail en mer et à bord d'un navire puisque travailler en mer ne sera jamais un travail ordinaire.