

**De l'évolution du droit social des gens de mer  
Les marins ne sont pas 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  
ERC Advanced Grant 2013 n° 340770 « Human Sea »

Les 20 années d'existence de la revue électronique Neptunus du Centre de Droit Maritime et Océanique de l'université de Nantes sont l'occasion, le prétexte d'une réflexion sur des évolutions d'ampleur concernant le droit social des gens de mer. Cette première revue électronique juridique francophone a été créée par deux docteurs de l'université de Nantes, Yvan Julia, avocat à la Cour Suprême de Panama et Jean-Michel Morinière, avocat à Abu Dhabi et Dubai ; c'est l'occasion de leur rendre hommage. Il n'est pas aisé de synthétiser une telle évolution qui concerne un secteur mondialisé, la marine marchande, comporte des particularités à la pêche, dispose de racines historiques profondes en France et fait l'objet d'une harmonisation régionale au sein de l'Union européenne. Aujourd'hui, il serait logique de commencer par la dimension internationale, encadré par les conventions de l'Organisation Maritime Internationale (OMI) et de l'Organisation Internationale du Travail (OIT) ; ces conventions sont reprises dans le cadre régional, « communautarisées » selon l'expression habituelle. Ce mouvement, lié à la libre immatriculation des navires, a mis en concurrence les législations sociales nationales, l'organisation de la profession de marins par les Etats. La construction d'un marché économique commun en Europe, fondé sur les libertés économiques et l'égalité de traitement, avait déjà ouvert le cadre professionnel national. Ces deux vagues ont conduit les Etats membres de l'Union européenne et de l'Espace Economique Européen à construire des registres bis, « économiques » dits internationaux ou inscrits outre-mer, afin de limiter les dépavillonnements : il s'agit d'adapter au droit national et européen les avantages sociaux de la libre immatriculation, notamment de réduire au minimum la protection sociale des gens de mer, ainsi que les rémunérations. Le droit social national se dédouble, autorise des différenciations de traitement, fondé sur le lieu de résidence familiale du marin, comme s'il était un travailleur à domicile. De telles justifications interrogent la nature juridique du navire battant pavillon d'un Etat, qui n'est pas une portion du territoire national, mais est un meuble immatriculé sous la juridiction de l'Etat du pavillon. Le droit social national des gens de mer concerne de moins en moins de marins, tend à se banaliser sous l'influence du droit social général, se modernise, incorpore les innovations des conventions internationales ratifiées, recherche les spécificités du travail en mer. Ce droit social maritime ne saurait disparaître. La réalité du travail en mer impose ses particularités et des normes d'adaptation ou de spécificités, ce qui est très évident dans l'approche internationale.

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.* »<sup>1</sup> Les marins sont-ils de salariés comme les autres ? Le droit social maritime est-il à part ? Si il l'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 ?

### **Autonomie.**

Le droit social des gens de mer s'est construit dans le cadre d'un droit national autonome à partir du XVII<sup>e</sup> 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, l'Etablissement National des Invalides de la Marine (ENIM)<sup>2</sup>. 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. Selon l'expression de l'historien Jean-Louis Lenhof, la marine royale prêtait ses marins à la pêche et au commerce, quand elle n'en avait pas besoin. 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 1965<sup>3</sup>. 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 médecins des gens de mer.

### **Parallélisme.**

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. En 1898, deux lois sont intervenues concernant l'indemnisation des 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

---

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

<sup>2</sup> 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 », *Droit Maritime Français*, DMF, 1992, 611.

<sup>3</sup> D. Danjon, *Traité de droit maritime*, t. I, 2<sup>e</sup> éd., Sirey, Paris, 1926 - G. Ripert, *Droit Maritime*, Dalloz, Paris, T. I, *Navigation - Navires - Personnel - Armateurs - Créanciers*, 4<sup>e</sup> éd., 1950, p. 391 et s. - M. Mollat (dir.), *Histoire des pêches maritimes*, Privat, Toulouse, 1987.

pénale maritime. Les conventions collectives de la marine marchande ont ensuite encadrées les procédures disciplinaires d'entreprise. 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.

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 fonctions<sup>4</sup>. 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 œuvre conventionnellement en 1948 et 1950, constitueront le point d'orgue de la réalisation du statut du marin professionnel<sup>5</sup>. Le contrat au voyage, l'expédition maritime, le lien du marin à un navire ne sont plus les références essentielles des relations de travail : le marin est plus lié à son entreprise d'armement.

### **Imbrications.**

Les rapports collectifs de travail ont fait l'objet d'une légalisation unique, insérée dans le code du travail : 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 entretenues<sup>6</sup>. La situation s'est aggravée du fait de l'insuffisance de la coordination interministérielle lors d'adoption de nouvelles législations.

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

---

<sup>4</sup> 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<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup>)*, Aubier, Paris, 1995.

<sup>5</sup> 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.

<sup>6</sup> 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. P. Chaumette « De l'évolution du droit social des gens de mer », *Annuaire de Droit Maritime et Océanique*, Université de Nantes, 2009, T. XXVII, pp. 471-499.

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 maritime<sup>7</sup>. 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 commerce<sup>8</sup>. 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 travail<sup>9</sup>.

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 ne semblait pas ouvert aux marins accidentés du travail ou victimes d'une maladie professionnelle, dans le cadre de leur régime de sécurité sociale. Dans le cadre de la nouvelle procédure de question prioritaire de constitutionnalité (QPC), le tribunal des affaires de sécurité sociale de Saint-Lô a saisi la Cour de cassation, qui a interrogé le Conseil constitutionnel<sup>10</sup>. Celui-ci a considéré que les dispositions concernant la Caisse générale de Prévoyance des marins, au sein de l'ENIM, ne sauraient faire obstacle à ce qu'un marin victime, au cours de l'exécution de son contrat d'engagement maritime, d'un accident du travail imputable à une faute inexcusable de son employeur puisse demander, devant les juridictions de la sécurité sociale, une indemnisation complémentaire dans les conditions prévues par le chapitre 2 du titre V du livre IV du code de la sécurité sociale<sup>11</sup>. Il convient donc de compléter les dispositions du code des Transports, par celles pertinentes du code de la sécurité sociale<sup>12</sup>.

### **Code du travail et code des Transports – Affaires Maritimes et Inspection du Travail.**

Une nouvelle compréhension des imbrications des textes français s'avère indispensable entre le nouveau Code du travail de 2008 et le nouveau Code des transports de 2010, dont la partie

---

<sup>7</sup> P. Chaumette, « La distinction de la rupture unilatérale et du licenciement maritime », note sous CA Rennes, 5<sup>e</sup> ch., 6 janv. 2004, *DMF* 2004, 360.

<sup>8</sup> M. Le Bihan-Guénolé, *Droit du travail maritime. Spécificité structurelle et relationnelle*, L'Harmattan, coll. « Logiques juridiques », Paris, 2001.

<sup>9</sup> 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, *Droit social, 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, *Dalloz, D* 2007, 217 ; *Dr. soc.* 2007, 243 (la mise à la retraite illégale est discriminatoire, donc nulle).

<sup>10</sup> Cass. civ. 2<sup>ème</sup>, 10 mars 2011, n° 10-40075 QPC, *DMF*, n° 725, pp. 411-426.

<sup>11</sup> CC 6 mai 2011, *Dr. soc.* 2012, n° 7-8, pp. 862-864, *DMF* 2011, n°727, pp. 623-628.

<sup>12</sup> S. Porchy-Simon, « L'indemnisation des préjudices des victimes de faute inexcusable à la suite de la décision du Conseil constitutionnel du 18 juin 2010 : réelle avancée ou espoir déçu ? », *Rec. D.* 2011, n° 7 - Cass. civ. 2<sup>e</sup>, 30 juin 2011, n° 10-19475, Lloret c/ Sté d'aménagement touristique de L'Alpe d'Huez - Cass. Civ. 2<sup>ème</sup>, 22 septembre 2011, n° 09-15756, *DMF* 2012, n° 732, pp. 35-41, marin exposé aux poussières d'amiante.

réglementaire est attendue en 2015<sup>13</sup>. Le code du travail maritime (CTM), ainsi que le code disciplinaire et pénal de la marine marchande (CDPMM) disparaissent et se fondent « à droit constant » au sein du nouveau code des transports<sup>14</sup>. L'ancien code disciplinaire et pénal de la marine marchande a été transformé par l'Ordonnance n° 2012-1218 du 2 novembre 2012 portant réforme pénale en matière maritime<sup>15</sup>. L'articulation du code des transports et du code du travail est organisée par l'article L. 5541-1 du code des transports : « *Le code du travail est applicable aux marins salariés des entreprises d'armement maritime et des entreprises de cultures marines ainsi qu'à leurs employeurs, sous réserve des dispositions particulières prévues par le présent titre. Ces dispositions s'appliquent également aux autres gens de mer* ». La codification a droit constant a supprimé le SMIC maritime, en sortant l'obligation armatoriale de nourriture, anticipant la ratification de la Convention du travail maritime de l'OIT de 2006<sup>16</sup>. Elle aussi conduit à la disparition de la compétence commerciale pour les contentieux opposant le capitaine à son armateur ; la Cour de cassation a confirmé la compétence du tribunal d'instance pour le contentieux du travail maritime sous pavillon français<sup>17</sup>.

Pour autant, les réformes du droit du travail général ne s'arrêtent pas, nécessitant des adaptations maritimes plus ou moins importantes. 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 1992<sup>18</sup>, l'Accord national Interprofessionnel (ANI) du 11 janvier 2008 sur la modernisation du marché du travail a été conclu<sup>19</sup>. La loi n° 2008-596 du 25 juin 2008, portant modernisation du marché du travail, le transpose et prévoit une ordonnance maritime d'adaptation<sup>20</sup>. La loi nouvelle concerne la durée de la période d'essai, la rupture conventionnelle homologuée, le CDD à objet défini, le portage salarial. L'Ordonnance n° 2009-717 du 18 juin 2009, partie maritime de la modernisation du marché du travail, a simplifié le droit de la rupture du contrat d'engagement maritime et étendu le droit des licenciements aux marins<sup>21</sup>. La loi du 20 août 2008 transpose dans le Code du travail les règles sur la représentativité et la négociation collective, telles que définies par les partenaires sociaux dans leur Position commune du 9 avril 2008. Cette réforme s'articule autour de trois

---

<sup>13</sup> Ordonnance n° 2010-1307, 28 octobre 2010, *JORF* 3 nov. 2010, p. 19645 et s. - Code des Transports, partie législative - A.L. Garret, *Le statut des marins sous pavillon français*, PUAM, coll. Centre de Droit Maritime et des Transports, 2011.

<sup>14</sup> S. Miribel, « La codification du droit des transports dans le domaine maritime : les modifications introduites par la codification sont-elles opportunes ? », colloque AFDM, *DMF* 2012, n° 722, pp. 182-186.

<sup>15</sup> P. Chaumette, « Modernisation du droit pénal professionnel maritime - Ordonnance n° 2012-1218 du 2 novembre 2012 portant réforme pénale en matière maritime », *Droit social*, 2013, n° 1, pp. 33-36.

<sup>16</sup> P. Chaumette, « Codification à droit constant, décès du SMIC maritime », *Cass. Soc.*, 14 novembre 2012, n° 11-20776 et 11-20984, *Droit Social*, 2013, n° 2, pp. 189-191, *DMF* 2013, n° 744, pp. 130-136.

<sup>17</sup> P. Chaumette, « Contentieux du travail maritime : Tribunal d'instance ou prud'hommes ? », *Cass. soc.*, 12 février 2014, n° 13-10.643, *Droit social* 2014, n° 4, pp. 389-391, *DMF* 2014, n° 756, pp. 210-213. Sur le contentieux du travail maritime international, P. Chaumette, « Le yachting international et ses rattachements », *CA Aix-en-Provence* (17<sup>ème</sup> ch.) 12 décembre 2013, navire S/Y Tatouey, n° 12.06767, et *CA Aix-en-Provence* (17<sup>ème</sup> ch.) 26 juin 2014, navire Grayzone, n° 13.22838, *DMF* 2014, n° 763, pp. 869-877.

<sup>18</sup> Art. L. 2211-1 à L. 2211-3 nouveau C. Tr. ; J.Ph. Lhernould, « La négociation collective communautaire », *Dr. Soc.* 2008, pp. 34-51.

<sup>19</sup> « L'accord interprofessionnel sur la modernisation du marché du travail », n° sp. *Dr. Soc.* 2008, n° 3 pp. 267-346.

<sup>20</sup> Loi n° 2008-596, 25 juin 2008, art. 11, *JORF* 26-6-2008.

<sup>21</sup> P. Chaumette, « « De la modernisation du marché du travail à la simplification du licenciement maritime. Ordonnance n° 2009-717 du 18 juin 2009 relative à l'adaptation aux personnes exerçant la profession de marin de la loi n° 2008-596 du 25 juin 2008 », *AFCAN Informations*, Partie I, n° 85, février 2010, pp. 9-13, Partie II, n° 86, mai 2010, pp. 8-13.

points clés. Elle conforte davantage la légitimité des syndicats de salariés, par la prise en compte dans la détermination de leur représentativité de leur audience aux élections professionnelles. Elle donne une possibilité nouvelle aux syndicats n'ayant pas encore fait la preuve de leur représentativité mais remplissant certains critères de s'implanter dans les entreprises, avec un libre accès au 1er tour des élections professionnelles et la désignation possible d'un représentant de la section syndicale. Elle confère une légitimité plus grande aux accords collectifs avec le renforcement du principe majoritaire. Les organisations syndicales de marins doivent se situer dans cette réforme générale, en défendant leur approche sectorielle<sup>22</sup>.

Les décrets 2008-1503 et 2008-1510 du 30 décembre 2008 fusionnent les services de l'inspection du travail<sup>23</sup>. 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. 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 vie des gens de mer<sup>24</sup>. Il convient 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'Ecole Nationale de la Sécurité et de l'Administration en Mer (ENSAM), sise à l'Ecole Nationale Supérieure Maritime, sur son site 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 navire<sup>25</sup>. La certification sociale du travail maritime, faite par l'Etat du pavillon ou un organisme habilité, contrôlée par les inspecteurs de l'Etat du port, introduite par la Convention OIT du travail maritime de 2006 constitue une innovation majeure<sup>26</sup>. Ce dispositif ouvre des compétences internationales à l'inspection du travail (art. L. 5243-2-3 C. Transports). Le Titre III de la loi n° 2014-288 du 5 mars 2014 relative à la formation

---

<sup>22</sup> P. Chaumette, « De la représentativité des syndicats de marins », note sous TI Marseille, 5 novembre 2009, Sté CMA-CGM c/ Syndicat CGT national du personnel sédentaire », M. X. et autres, n° 11-09-002504, *Droit Maritime Français*, 2010, n° 715, pp. 497-503.

<sup>23</sup> *JORF* 31-12-2009.

<sup>24</sup> Art. R. 8121-13 nouveau C. Tr.

<sup>25</sup> 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, 2009.

<sup>26</sup> Charbonneau A., *Marché international du travail maritime - Un cadre juridique en formation*, PUAM, Aix-en-Provence, coll. « Berthold Goldman », 2009 - Lefrançois A., *L'usage de la certification - Nouvelle approche de la sécurité dans les transports maritimes*, PUAM, Aix-en-Provence, coll. Centre de Droit Maritime et des Transports, 2011.

professionnelle, à l'emploi et à la démocratie sociale, entreprend une réforme des services de l'inspection du travail<sup>27</sup>.

### **Une banalisation du droit social des gens de mer ?**

Le mouvement de « banalisation » du droit social maritime est perceptible depuis que ce secteur d'activité ne dispose plus d'une ampleur, des moyens de produire un droit complet de manière autonome. Le droit de la profession des gens de mer ne suffit plus à encadrer des relations de travail complexe et le fonctionnement des entreprises. Le droit commun prime, mais les adaptations et spécificités demeurent.

1) Le droit général de la relation de travail et de l'entreprise est abstrait, ni terrestre, ni industriel, ni rural, ni maritime : contrat de travail (subordination), employeur (personne physique ou morale) comité d'entreprise, droit syndical, convention collective. La conclusion, la durée (CDD, CDI), suspension de son exécution, la rupture du contrat de travail (démission, licenciement, rupture conventionnelle) sont juridiquement abstraites. Depuis 1945, il en est déduit qu'il est inutile de recopier les principes généraux, les dispositions légales du code du travail dans un code concernant les marins ; tout au plus un texte d'adaptation est nécessaire. Le mouvement n'a pas cessé de s'amplifier. Il suffit d'entretenir les adaptations, de préciser les exclusions, et dans ce cas de produire les textes nécessaires. Le droit social maritime est ainsi à la remorque de l'évolution générale, à l'instar du secteur agricole, du bâtiment et des travaux publics, de la métallurgie, des journalistes et autres professions particulières. Les mêmes documents administratifs peuvent être imposés aux entreprises et aux armements, de sorte que le rôle d'équipage doit être transformé, par exemple. Un marin doit-il toujours être enrôlé ?

2) Il existe des spécificités institutionnelles, historiques, mais aussi sans aucun doute justifiées demain. La Caisse maritime d'allocations familiales peut disparaître ; un service social maritime est nécessaire pour prendre en compte les situations familiales particulières. Pôle Emploi, trop généraliste et terrestre, ignore les emplois spécifiquement maritimes ; en ce domaine, le besoin est mal servi. Une inspection du travail, adaptée aux activités maritimes, en coopération avec les contrôles de la sécurité des navires est indispensable, qu'elle soit insérée dans les affaires maritimes comme en Allemagne, ou rattachée au Ministère du Travail comme en France actuellement. Des médecins du travail, adaptés aux conditions de la navigation sont nécessaires ; ils doivent être formés, ce sont les médecins des gens de mer, actuellement contractuels du Ministère de l'Ecologie, du développement Durable, au sein du service de santé des gens de mer. Il existe au sein de l'Etablissement National des Invalides de la marine (ENIM) des spécificités, telles les cotisations sur salaires forfaitaires selon les classements catégoriels, et non sur les salaires réels, susceptibles d'évolution. L'avenir de l'ENIM est sans doute beaucoup plus lié à son déséquilibre démographique entre actifs et retraités et à la régression du nombre d'affiliés. Ainsi, ces institutions professionnelles sont en elles-mêmes susceptibles d'évolutions, de transformations. Il semble vain de parier sur leur disparition, ce qui nécessite de négliger les spécificités du travail en mer. L'Ordonnance n° 2012-1218 du 2 novembre 2012 portant réforme pénale en matière maritime a modernisé les tribunaux maritimes, juridictions pénales particulières dotées d'assesseurs maritimes et compétentes sur les infractions maritimes<sup>28</sup>. Le décret n° 2015-219 du 27 février 2015 a modernisé la procédure devant le tribunal d'instance, dont la compétence en matière de litiges

---

<sup>27</sup> *JORF* n° 55, 6 mars 2014, p. 4848 et s.

<sup>28</sup> *JORF* n° 256, 3 novembre 2012, p. 17 202 – P. Chaumette, « Modernisation du droit pénal professionnel, maritime », *Dr. soc.* 2013, pp. 33-36 – A. Montas, « Le droit pénal maritime », in *Droits Maritimes*, J.P. BEURIER dir., Dalloz Action, 3<sup>ème</sup> éd., 2014, n° 38.10 et s.

individuels du travail maritime a été confirmée<sup>29</sup>. La coopération entre les institutions générales et maritimes doit être organisée, entretenue, huilée, ainsi que cela a été fait et doit être poursuivi entre la Direction des Affaires Maritimes et la Direction Générale du Travail. Quant à la production des normes, dans un ensemble assez cohérent, il convient de maintenir une coordination interministérielle constante : la fin du XXème siècle releva de l'ignorance, ce qui engendra la jurisprudence Vendier<sup>30</sup> ; le chantier de recodification a conduit à un jardin à la française, dont toutefois le secrétariat interministériel de la mer semble étrangement tout à fait absent.

3) La nature physique du travail maritime, source de spécificités substantielles. Notre hypothèse concerne les particularités du travail concret, en mer. Le travail n'est pas seulement une prestation abstraite de services, mais aussi la mise en œuvre de ses capacités mentales et physique par le travailleur, ce qui nécessite la prise en compte de sa personne, de son environnement, des conditions de travail. La protection de la santé et de la sécurité au travail est l'un des cœurs, incontournable du droit social, une des sources de sa nécessité. Le contrat de travail n'est pas un contrat ordinaire, en raison même de la prestation de travail. Cela conduit également à prendre en compte les périodes d'incapacité de travail, quelles qu'en soient les origines<sup>31</sup>. Sans remonter aux périls de la mer qui fondent la spécificités du droit maritime, le milieu marin, la mobilité de la navigation, l'isolement de l'équipage réduit, en dépit des télécommunications modernes, le fonctionnement continu du navire constituent des conditions d'emploi et de travail particulières. Le document unique de prévention (DUP) d'un armement pour les personnels sédentaire n'est pas original ; pour les navigants, les risques évalués ne sont pas ordinaires, car travailler en mer est spécifique. Notamment, le « droit du navire et de la navigation » impacte les gens de mer : « un effectif suffisant » est nécessaire. Cet effectif doit exister avant même de prendre la mer de quitter le port, de sorte que des contrôles a priori s'imposent, quand les activités terrestres font le plus souvent l'objet de contrôles a posteriori, sauf risques intensifs.

Chaque fois, qu'il s'agit de prendre en compte les conditions de travail, le travail concret, les spécificités maritimes apparaissent, de la formation professionnelles des brevets, aux repos, la discipline, l'aptitude à la navigation. Dès lors, il faudrait réfléchir à la question complexe des frontières entre règles abstraites juridiques et règles substantielles liées au travail concret. C'est de ce paysage fluctuant que sortira le droit social maritime futur, en plus dans l'articulation des niveaux internationaux, régionaux et nationaux

### **Le pluralisme juridique : Registres d'outre-mer et registres internationaux.**

Il convient également de prendre en considération le pluralisme juridique national, essentiel dans un secteur maritime internationalisé. Le droit social maritime national se dédouble pour le moins, se diversifie parfois plus encore. 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, ou premier, devenu registre « départemental ». 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 navires<sup>32</sup> ou de nationalité du capitaine de navire<sup>33</sup>, par

<sup>29</sup> *JORF* n° 50, 28 février 2015, p. 3834 – Cass. soc., 12 février 2014, Goulven, n° 13-10643, *Dr. soc.* 2014, pp. 389-391, *DMF* 2014, n° 756, pp. 210-213.

<sup>30</sup> Cass. Ass. Plénière, 7 mars 1997, n° 95-40.169, P.A. de Bordeaux c/ Vendier, *Dr. soc.* 1997 p. 85 et s., *DMF* 1997, p. 377 et s., concl. Y. CHAUVY : « dans le silence du législateur, la loi nouvelle s'applique aux entreprises d'armements maritimes ».

<sup>31</sup> A. Supiot, *Le droit du travail*, PUF, Paris, coll. Que sais-je ?, 5ème éd., 2011 – également *Critique du droit du travail*, coll. Quadrige, 2ème éd., 2007.

<sup>32</sup> P. Chaumette, *Droits Maritimes*, J.P. Beurrier (dir.), Dalloz Action, 2014, 3è éd., n° 212.21.



exemple. Les marins travaillant à bord des navires français immatriculés dans les collectivités d'outre-mer ne relèvent pas de l'affiliation à l'ENIM<sup>34</sup>, ni du code du travail maritime, ni même du code du travail<sup>35</sup>. Il ne s'agit pas ici de retracer la saga de l'immatriculation des navires aux Terres Australes et Antarctiques Françaises (TAAF)<sup>36</sup>, ni d'expliquer pourquoi les paquebots devaient s'immatriculer à Wallis et Futuna<sup>37</sup>. Ces adaptations territoriales ont notamment pour but une adaptation à la concurrence internationale ; il en va de même de la création du registre international français (RIF)<sup>38</sup>. 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 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. Il en est résulté la création d'un SMIMF, salaire minimum international maritime français, de 620,05 USD, pour 208 heures de travail par mois ; à ce montant s'ajoute la rémunération des trois jours de congés par mois d'embarquement ; l'arrêté comporte en annexe une grille de coefficient<sup>39</sup>. 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 juridique. Le 28 avril 2005, le Conseil constitutionnel a validé la différenciation de traitement à bord par deux arguments : le navire n'est pas une portion du territoire national, ce qui laisse au législateur une grande marge d'adaptation ; le centre des intérêts matériels et moraux du marin se situe au lieu de sa résidence familiale, comme s'il était un travailleur à domicile. Ces deux fondements permettent un allègement des exigences de la loi du pavillon. Il en va de même des autres registres internationaux des Etats membres de l'Union européenne ou de la Norvège ou des registres espagnols et portugais, rattachés aux Canaries ou à Madère. En raison de la compétition internationale et de la libre immatriculation du navire, la défense du pavillon national passe par le développement d'une flexibilité sociale.

<sup>33</sup> 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.

<sup>34</sup> P. Chaumette, *Droits Maritimes*, J.P. Beurier (dir.), Dalloz Action, 2014, 3<sup>e</sup> éd., n° 414.17 à 414.19.

<sup>35</sup> P. Chaumette, *Droits Maritimes*, J.P. Beurier (dir.), Dalloz Action, 2014, 3<sup>e</sup> éd., n° 411.31.

<sup>36</sup> 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.

<sup>37</sup> 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. 136-140 ; 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.

<sup>38</sup> 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.

<sup>39</sup> Arr. Min. 21 décembre 2005, JORF 30 déc. 2005 p. 20484. Il peut paraître étonnant que ce salaire ne soit pas mentionné en euros et que l'arrêté prévoit seulement l'application du taux de change de la Banque centrale européenne, si ce salaire est libellé en euros.

## **La construction du marché européen : l'ouverture des cadres nationaux et nouvel ordre juridique régional.**

Le cadre national professionnel s'est aussi 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 communautaires. 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. Les libertés économiques d'établissement des entreprises, de libre circulation des travailleurs ont ouvert les cadres nationaux et mis les législations sociales nationales en concurrence. Si votre cadre national n'est pas attractif pour les investisseurs et les opérateurs, le Luxembourg, Malte, le registre portugais de Madère seront heureux d'immatriculer votre navire. L'accès aux quotas nationaux de pêche a permis de relier les navires de pêche à un établissement stable d'exploitation ; rien de tel n'existe dans le transport maritime. La distinction des trafics internationaux et des trafics intraeuropéens reste à construire<sup>40</sup>. L'organisation professionnelle construite sur le « privilège » de nationalité des gens de mer, sous pavillon français des marins français, n'a pas résisté au principe d'égalité de traitement et de non discrimination des ressortissants communautaires<sup>41</sup>. Cette ouverture a donné lieu à la coordination européenne des régimes nationaux de sécurité sociale<sup>42</sup>, ainsi qu'à la reconnaissance mutuelle des brevets<sup>43</sup>.

Le droit social communautaire substantiel participe partiellement à la disparition de l'autonomie des secteurs maritimes, notamment en matière de protection de la santé et de la sécurité au travail. La Directive 89/391 du 12 juin 1989 a complété l'approche réglementaire et préventive de l'Organisation Maritime Internationale, lorsqu'au-delà du navire, elle appréhende le travail des équipages. L'eupéanisation des conventions internationales SOLAS, MARPOL, STCW ne doit pas être négligé, dans la logique de l'Etat du pavillon, mais aussi en lien avec le Mémoire de Paris de 1982 mettant en œuvre le port state control. Mais il existe des directives spécifiquement maritimes concernant la sécurité de la navigation et la santé et la sécurité du travail à bord<sup>44</sup>. La Directive 92/29/CEE du Conseil du 31 mars 1992 concerne les prescriptions minimales de sécurité et de santé pour promouvoir une meilleure assistance médicale à bord des navires ; les navires doivent disposer de dotations médicales adéquates, maintenues en bon état et contrôlées à intervalles réguliers, afin que les travailleurs puissent obtenir l'assistance médicale en mer nécessaire ; en vue

---

<sup>40</sup> CJCE, gr. ch., 8 juillet 2014, aff. C-83/13, « L'armateur communautaire, bénéficiaire de la liberté de prestation de services », n. P. Chaumette, *DMF* 2014, n° 761, pp. 714-725.

<sup>41</sup> CJCE 11 mars 2008, n° C-89/07, Commission c/ France, *DMF* 2008, 509-519 note A. Cudennec – CJCE 11 septembre 2008, aff. C-447/07, Commission c/ Italie – CJCE 10 décembre 2009, aff. C-460/08, Commission c/ Grèce.

<sup>42</sup> CJCE 4 octobre 1991, C-196/90, De Paep, Rec. p. I-4815 - CJUE 7 juin 2012, C-106/11, Bakker, *DMF*, 2012, n° 739, obs. P. Chaumette, « Affiliation sociale d'un marin en droit européen », pp. 700-710 – CJUE, 5<sup>ème</sup> ch., 19 mars 2015, aff. C-266/13, Kik, *DMF* 2015, n° 749, pp. 401-416, obs. P. Chaumette, « De l'affiliation des gens de mer en droit européen : extension vers les marins ressortissants européens, expatriés sous pavillon tiers ? ».

<sup>43</sup> Directive 2008/106, du Parlement européen et du Conseil du 19 novembre 2008, concernant le niveau minimal de formation des gens de mer, *JOCE* L. 323, 3 déc. 2008, p. 33, modifiée par Directive 2012/35/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012, *JOUE* L 343, 14 déc. 2012, 78.

<sup>44</sup> O. Fotinopoulou-Basurko (dir.), *La seguridad marítima y los derechos laborales de la gente de mar*, Gomylex Ed., Bilbao, 2014.

d'assurer une assistance médicale en mer appropriée, il convient de promouvoir la formation et l'information des gens de mer en ce qui concerne la mise en œuvre de la dotation médicale ; l'utilisation des moyens de consultation médicale à distance constitue une méthode efficace pour contribuer à protéger la sécurité et la santé des travailleurs. Deux directives excluent expressément le secteur maritime : la Directive 89/654/CEE du Conseil du 30 novembre 1989 concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé pour les lieux de travail et la Directive 90/270/CE du Conseil du 29 mai 1990 concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé relatives au travail sur des équipements à écran de visualisation.

Cette intégration du droit social maritime dans le droit commun n'induit pas la disparition des spécificités maritimes, mais des imbrications comme dans le cadre national. Le droit commun intervient, mais permet les adaptations maritimes nécessaires<sup>45</sup>. L'Union européenne a parfois exclu le secteur maritime du champ d'application de certaines directives, mais parfois non. Même en cas d'exclusion, quand les Etats membres ont transposé ces directives, ils les ont souvent étendues au secteur maritime. Il en résulte une situation paradoxale, que la Commission souhaite simplifier<sup>46</sup>. Quatre situations se présentent en ce qui concerne l'application, aux gens de mer et/ou aux pêcheurs, de la législation de l'UE sur les conditions de travail et l'information et la consultation des travailleurs : 1) la non-exclusion, c'est-à-dire l'absence de dispositions spécifiques ou de dérogations. Il s'agit des directives concernant le travail à durée déterminée, le travail à temps partiel, la santé et la sécurité des travailleurs recrutés sur des contrats à durée déterminée ou intérimaires, l'information sur les conditions applicables au contrat ou à la relation de travail, ainsi que la participation des travailleurs dans les sociétés et les coopératives européennes. 2) Il existe une législation spécifique ou des instruments généraux comprenant des dispositions spécifiques. Il s'agit de la directive sur l'aménagement du temps de travail (si la directive principale<sup>47</sup> exclut les gens de mer de son champ d'application, elle prévoit néanmoins des règles spécifiques concernant les pêcheurs) ou de la directive sur la protection des jeunes au travail<sup>48</sup> (avec différentes possibilités spécifiques de dérogation concernant le secteur). 3) Parfois les États membres peuvent prévoir des exclusions dans leur législation nationale lors de la transposition des directives. Il s'agit de la directive sur le comitité d'entreprise européen, de la directive sur l'information et la consultation des travailleurs et de la directive sur la protection des travailleurs salariés en cas d'insolvabilité de l'employeur). 4) Le secteur maritime est parfois exclu du champ d'application des directives. Il s'agit de la directive sur les licenciements collectifs (Directive 98/59 du 20 juillet 1998, art. 1 § 2-c), le transfert d'entreprises (Directive 2001/23 du 21 mars 2001, art. 1-3) et le détachement des travailleurs (Directive 96/71 du 16 décembre 1996). 6 Etats membres ont étendu la directive sur les licenciements collectifs aux marins et 12 Etats membres ont étendu la directive transfert au cas de vente ou cession de navire. Une meilleure cohérence s'impose.

Quant au temps de travail et aux repos, la Directive 2003/88/CE du Parlement européen et du Conseil du 4 novembre 2003, concernant certains aspects de l'aménagement du temps de travail, renvoie à des dispositions spécifiques concernant la marine marchande et la pêche.

---

<sup>45</sup> P. Chaumette, « Accord collectif européen et CDD des gens de mer », CJUE, 3<sup>ème</sup> ch., 3 juillet 2014, aff. C-362/13, C-363/13 et C-407/13, Fiamingo et a., *DMF* 2014, n° 761, pp. 706-713.

<sup>46</sup> COM(2007) 591 final.

<sup>47</sup> Directive 2003/88/CE du Parlement européen et du Conseil du 4 novembre 2003 concernant certains aspects de l'aménagement du temps de travail.

<sup>48</sup> Directive 94/33/CE du Conseil du 22 juin 1994 relative à la protection des jeunes au travail. Les Etats membres peuvent à certaines conditions autoriser le travail de nuit et déroger aux règles sur le repos journalier et hebdomadaire, en ce qui concerne les adolescents travaillant notamment dans le secteur des transports maritimes (art. 9 § 2 et art. 10 § 4).

L'accord européen relatif au temps de travail des gens de mer a été mis en œuvre à l'aide de la directive 1999/63/CE du Conseil du 21 juin 1999, concernant l'accord relatif à l'organisation du temps de travail des gens de mer, conclu par l'Association des armateurs de la Communauté européenne (ECSA) et la Fédération des syndicats des transporteurs dans l'Union européenne (FST), fondé sur l'article 139, § 2, du traité. La Directive 1999/63 du Conseil du 21 juin 1999 se réfère essentiellement aux dispositions de la Convention 180 de l'OIT, adoptée en 1996 et intervient dans la logique de l'Etat du pavillon ; elle concerne les navires marchands ou commerciaux immatriculés dans les Etats membres de l'Union européenne. Si les législations nationales sont plus strictes que les normes internationales minimales, ces navires peuvent aisément changé de pavillon. Il appartient à la négociation collective de branche ou d'entreprise d'aménager ces standards internationaux minima. La directive 2009/13/CE du Conseil du 16 février 2009 porte mise en œuvre de l'accord des partenaires sociaux conclu, le 19 mai 2008, entre l'Association des Armateurs de la Communauté Européenne (ECSA) et la Fédération Européenne des Travailleurs du Transport (ETF), concernant les quatre premiers titres de la convention OIT de 2006 et modifie la directive 99/63/CE du Conseil concernant l'accord collectif européen relatif à l'organisation du temps de travail des gens de mer<sup>49</sup>.

Dans le cas de ceux des "pêcheurs à la part" qui ont un statut d'employé, il appartient aux États membres de fixer, conformément à la directive, les conditions d'obtention et d'octroi du congé annuel, y compris les modalités de paiement. L'article 21 de la Directive 2003/88 concerne les travailleurs à bord des navires de pêche.

### **Le droit international privé européen : la recherche du centre des activités professionnelles des gens de mer, le lien substantiel.**

L'espace judiciaire européen a donné lieu à l'harmonisation des solutions de conflits de juridictions et de conflits de lois en matière d'obligations contractuelles notamment, par le biais des conventions de Bruxelles de 1968 et de Rome de 1980, puis les Règlements 44/2001 et 593/2008. Les marins sont rattachés à la loi de l'Etat du pavillon en matière de coordination communautaire des régimes nationaux de sécurité sociale, par le Règlement 883/2004. En matière de contrat de travail, la loi d'autonomie contractuelle, choisie par les contractants, imposée au travailleur, ne peut pas priver celui-ci de la protection des dispositions d'ordre public de la loi du lieu habituel de travail. Les travailleurs mobiles peuvent être rattachés à la loi du lieu de conclusion de leur contrat de travail.

Concernant le yachting, les jurisprudences nationales françaises, italiennes et grecques se sont efforcées de rattacher les marins au lieu réel d'exploitation du navire<sup>50</sup>. Cette approche rend le pavillon du navire transparent, ce qui se comprend dans la mesure où la libre immatriculation, même dans l'Union européenne, rend ce rattachement manipulable. Compte tenu de l'absence de lien substantiel entre l'immatriculation du navire et son exploitation, la loi de l'Etat du pavillon ne saurait être la seule loi commune du bord.

---

<sup>49</sup> JOUE L 124, 20 mai 2009, p. 30 et s.

<sup>50</sup> S.M. Carbone, *Conflits de lois en droit maritime*, Les Livres de Poche de l'Académie de Droit International de la Haye, ADI-Poche, La Haye, 2010 - Cass. soc., 31 mars 2009, n° 08-40367, navire Ontario, Dr. soc. 2009, pp. 733-735, RDT 200910, 55, chr. P. Rémy, A. Fauerborn, F. Jault-Seseke et. M. Rönnmar, Droit Maritime Français, 2009, n° 707, pp. 835-843 n. Gw. Proutière-Maulion - CA Aix, 17è ch., 6 septembre 2011, navire M/Y Cleopatra, DMF 2012, à paraître - M. Perakis, « Modern tendencies towards a disruption of the bond between the ship's flag and the applicable law », Annuaire de Droit Maritime et Océanique, université de Nantes, t. XXIX, 2011, pp. 341-357.

La jurisprudence de la Cour de Justice a développé une approche extensive de la notion de lieu de travail habituel du salarié, vis-à-vis des représentants internationaux de commerce<sup>51</sup>, des cyclistes professionnels, des chauffeurs routiers<sup>52</sup>, des navigants aériens<sup>53</sup>, puis des marins<sup>54</sup>. Cette acception large du lieu habituel de travail, à travers le centre effectif d'activités du salarié, le centre d'organisation du travail, a été construite dans le cadre des conflits de juridictions et étendue dans le cadre des conflits de lois<sup>55</sup>. Il convient de rechercher le lien substantiel qui rattache l'exploitation du navire et le travail du marin aux Etats, dont les législations sociales impératives ne sauraient être contournées<sup>56</sup>.

### **Les activités maritimes dans les eaux territoriales : cabotage et prestations de services.**

L'article 100 du Traité de Lisbonne prévoit une politique commune des transports et des mesures spécifiques éventuellement pour les transports maritimes et aériens, comme le faisait l'ancien article 80 du Traité de Rome. Les principes de liberté d'établissement des entreprises et de prestation de services et de non-discrimination ont conduit à l'ouverture européenne du cabotage autrefois réservé au pavillon national, au bénéfice des armateurs « communautaires ». Le règlement 3577/92 du Conseil du 7 décembre 1992 concerne l'application du principe de la libre circulation des services aux transports maritimes à l'intérieur des États membres (cabotage maritime). Deux communications interprétatives de la Commission COM(2003)595 et COM(2006)196 précisent la façon dont la Commission entend appliquer le règlement 3577/92<sup>57</sup>. A l'inverse des navires de pêche soumis à l'exigence d'un établissement stable d'exploitation, les Etats membres ne peuvent pas exiger des compagnies qu'elles aient un représentant sur leur territoire. Il en est résulté des dérives et des conflits sociaux<sup>58</sup>.

Cette libéralisation comporte des dérogations concernant les règles d'équipage, le service public ou service économique d'intérêt général (SIEG). Le principe de continuité territoriale peut justifier des contrats de service public, en prenant en compte des obligations que

<sup>51</sup> CJCE 13 juillet 1993, Mulox, aff. C-125/92, Rec. p. I-4075, RCDIP 1994, 569. P. Lagarde, Dr. soc. 1994-309 n. E. Kerchove - CJCE 9 janvier 1997, Rutton c/ Cross Medical Ltd, aff. C-383/95, Rec. p. I-57, points 12 et 13, Rev. crit. DIP 1997-336 n. H. Gaudemet-Tallon - CJCE 28 septembre 1999, GIE Groupe Concorde e.a., C-440/97, Rec. p. I-6307, point 14, RCDIP 2000, 253 n. B. Ancel.

<sup>52</sup> CJUE, gr. ch., 15 mars 2011, Koelzsch c/ Luxembourg, aff. C-29/10, D 2011, 941 - RCDIP 2011, n° 2, pp. 438-461 obs. F. Jault-Seseke - E. Grass, « Routier polonais et principe de faveur en droit communautaire : l'important arrêt Koelzsch » Dr. soc. 2011, p. 849.

<sup>53</sup> CE 11 juillet 2007, Sté Ryanair Ltd et Easy Jet Airlines, n° 299787, Rev. Dr. Travail, RDT, 2007, p. 571, étude S. Guedes da Costa - RTD eur. 2008, 835 chron. D. Ritleng, A. Bouveresse et J.P. Kovar - P. Morvan, « Y a t il du droit français dans l'avion ? Réflexions sur les salariés low cost, de Air Afrique à Easyjet », Dr. soc. 2007, n° 2, pp. 191-196 - Cass. soc. 11 avril 2012, n° 11-17096 et 11-17097, Dr. soc. 2012, n° 6. L. Gamet, « Personnel des aéronefs et lois sociales françaises : les compagnies low cost dans les turbulences du droit social français », Dr. soc. 2012, n°5, pp. 502-509.

<sup>54</sup> CJUE, 4<sup>e</sup> ch., 15 décembre 2011, Voogsgeerd c/ Navimer SA, aff. C-384/10, Dr. soc. 2012, n° 3, pp. 315-317, DMF 2012, n° 734, pp. 219-233, RDT, Dalloz, 2012, n° 2, pp. 115-119 n. F. Jault-Seseke.

<sup>55</sup> Rev. crit. DIP 2011, n° 2, pp. 438-461 obs. F. Jault-Seseke - F. Jault-Seseke, « Loi applicable aux salariés mobiles : la CJUE poursuit son travail d'interprétation de l'article 6 de la Convention de Rome », RDT, Dalloz, 2012, n° 2, pp. 115-119.

<sup>56</sup> O. Fotinopoulou-Basurko, *El contrato de trabajo de la gente de mar*, Ed. Comares, Granada, 2008 - P. Chaumette, « Le yachting international et ses rattachements », CA Aix-en-Provence (17<sup>ème</sup> ch.) 12 décembre 2013, navire S/Y Tatouey, n° 12.06767, et CA Aix-en-Provence (17<sup>ème</sup> ch.) 26 juin 2014, navire Grayzone, n° 13.22838, DMF n° 763, pp. 869-877.

<sup>57</sup> 5<sup>ème</sup> rapport de la Commission au Conseil sur l'exécution du règlement (CEE) n° 3577/92 du Conseil concernant l'application du principe de la libre circulation des services au cabotage maritime (2001-2010) {SWD(2014) 143 final} COM(2014) 231 final.

<sup>58</sup> P. Chaumette, « Marine marchande, navigation et espaces juridiques », in *Les transports maritimes dans la mondialisation*, J. Guillaume (dir.), L'Harmattan, 2008, pp. 233-244.

l'armateur n'assumerait pas ou n'assumerait pas dans la même mesure, ni dans les mêmes conditions, s'il ne considérait que son propre intérêt commercial. Les obligations qui peuvent être imposées ne peuvent porter que sur les ports à desservir, la régularité, la continuité, la fréquence, la capacité à réaliser le service, les tarifs pratiqués et l'équipage du navire. Une législation nationale, qui permet la concession des services de transport maritime de passagers dans la ria de Vigo à un seul opérateur pour une période de 20 ans, alors qu'un des critères d'attribution de cette concession est l'expérience de transports acquise dans cette ria, qui permet de soumettre à des obligations de service public les services de transport saisonniers avec les îles ou les services de transport réguliers entre les ports continentaux, est contraire au règlement 3577/92<sup>59</sup>.

Le règlement permet des mesures spécifiques encadrant la liberté de prestation de services, dans une finalité de concurrence loyale en ce qui concerne les navires pratiquant le cabotage continental et les navires de croisière ; les navires jaugeant moins de 650 tonnes brutes peuvent se voir appliquer les conditions de l'État d'accueil. Il en est de même pour les navires pratiquant le cabotage avec les îles ; toutes les questions relatives à l'équipage relèvent de la responsabilité de l'État dans lequel le navire effectue un service de transport maritime (État d'accueil). Par contre, pour les navires de transport de marchandises jaugeant plus de 650 tonnes brutes et pratiquant le cabotage avec les îles, lorsque le voyage concerné suit ou précède un voyage à destination d'un autre État ou à partir d'un autre État, toutes les questions relatives à l'équipage relèvent, à partir du 1er janvier 1999, de la responsabilité de l'État dans lequel le navire est immatriculé (État du pavillon). La compétence de l'Etat d'accueil est limitée afin de sauvegarder le principe de la libre prestation de services auquel cette compétence déroge ; l'Etat d'accueil est compétent pour déterminer la proportion de ressortissants de l'UE à bord des navires, exiger que les marins à bord aient une couverture sociale dans l'UE, imposer le respect du salaire minimum en vigueur dans le pays, ce que l'on dénomme les conditions sociales de l'Etat d'accueil. Il s'agit d'un nouvel exemple de dissociation entre l'immatriculation du navire et les règles de l'emploi à bord, quand la loi de l'Etat du pavillon était perçue comme la loi commune du bord, mais a atteint une flexibilité inacceptable.

L'article 38 de la loi n° 2013-431 du 28 mai 2013 permet d'élargir le champ d'application des conditions de l'État d'accueil en l'appliquant à l'ensemble des personnes à bord. Par ailleurs, il permet aussi d'imposer aux navires, quelle que soit leur nationalité, un certain nombre de règles relatives à l'équipage et touchant à la nationalité des marins, à la composition de l'équipage, à la protection sociale, au contrat de travail et à la langue de travail à bord<sup>60</sup>. L'article L. 5561-1 du code des transports définit le champ d'application de ces conditions sociales de l'Etat d'accueil reprenant les dispositions du règlement européen : navires immatriculés dans un autre Etat membre qui ont accès au cabotage maritime national et assure un service de cabotage continental et de croisière d'une jauge brute de moins de 650 tonnes ; ceux ayant accès au cabotage maritime national et assurant un service de cabotage avec les îles, à l'exception des navires de transport de marchandises d'une jauge brute supérieure à 650 tonnes lorsque le voyage concerné suit ou précède un voyage à destination d'un autre Etat ou à partir d'un autre Etat. La loi prévoit une innovation puisqu'elle s'applique aussi aux

---

<sup>59</sup> CJCE 9 mars 2006, n° C-323/03, Commission c/ Espagne, *Rec. CJCE*, I-2161 - *DMF* 2006, 536, note R. Rézenthel - CJUE, 17 mars 2011, Naftiliaki Etairia Thasou AE, aff. C-128/10 et C-129/10, *DMF* 2012, n° 733, p. 152 n. R. Rézenthel.

<sup>60</sup> P. Chaumette, « La dimension sociale de la loi 2013-431 du 28 mai 2013 portant diverses dispositions en matière d'infrastructures et de services de transports », *DMF* 2013, n° 753, pp. 975-985, *Droit social*, 2013, n° 10, pp. 850-855.

navires utilisés pour fournir dans les eaux territoriales ou intérieures françaises des prestations de services. Il existait un texte concernant le remorquage portuaire, l'article L. 5342-3 du code des Transports, qui renvoyait avec un peu de maladresse à l'article L. 1262-4 du code du travail, transposition de la Directive 96/71 du 16 décembre 1976 non applicable aux équipages des navires de mer. Dorénavant les textes maritimes spécifiques du code des transports concerneront le remorquage portuaire, le pilotage maritime, le lamanage, le dragage, mais aussi la desserte des installations produisant des Energies marines renouvelables (EMR, c'est-à-dire, les hydroliennes et éoliennes), en voie d'installation dans les eaux territoriales françaises. Le législateur anticipe sur des difficultés à venir, car la maintenance de ces installations est envisageable à partir de navires stationnaires, immatriculés dans un Etat membre européen souple socialement, afin d'éviter un rattachement terrestre et portuaire considéré comme trop exigeant. Le développement des activités humaines en mer ne peut se faire dans le cadre de zones franches ; la territorialité de l'essentiel du droit français s'étend ainsi en mer.

Les articles L. 5561-2, L. 5562-1 et suivants détaillent les conditions sociales de l'Etat d'accueil : les dispositions relatives à la nationalité des équipages, aux effectifs à bord, les libertés individuelles et collectives dans la relation de travail, la prohibition des discriminations, le principe d'égalité professionnelle entre les femmes et les hommes ; la protection de la maternité, les congés de maternité, de paternité et d'accueil de l'enfant, les congés pour événements familiaux, les conditions de mise à disposition et garanties dues aux salariés par les entreprises exerçant une activité de travail temporaire, l'exercice du droit de grève, les dispositions relatives à la durée du travail, aux repos compensateurs, aux jours fériés, aux congés annuels payés, à la durée du travail et au travail de nuit des jeunes travailleurs, au salaire minimum et paiement du salaire, y compris les majorations pour les heures supplémentaires, les règles relatives à la santé et à la sécurité au travail, à l'âge d'admission au travail, à l'emploi des enfants, au travail illégal. Les dispositions conventionnelles étendues par arrêté ministériel s'imposent à la relation de travail. Ces gens de mer bénéficient du régime de protection sociale de l'un des Etats membres de l'UE ou d'un Etat partie à l'Espace économique européen, selon le règlement 883/2004/ 883 celui déterminé en principe par l'immatriculation du navire (art. L. 5563-1)<sup>61</sup>. L'armateur ou l'un de ses préposés déclare tout accident survenu à bord et dont le capitaine a eu connaissance au directeur départemental des territoires et de la mer du premier port français touché par le navire après sa survenue.

Le décret 2014-881 du 1<sup>er</sup> août 2014 précise les conditions de l'extension du champ d'application du noyau dur du droit social maritime français dans les eaux territoriales<sup>62</sup>. Il définit la procédure de déclaration d'activité préalable à laquelle doit se soumettre l'armateur ou son représentant auprès de la direction départementale des territoires et de la mer. Il fixe les règles applicables en matière de document obligatoire pour les effectifs minimaux de sécurité, impose le respect de certaines exigences aux contrats de travail conclus avec les gens de mer, rend applicables aux navires soumis à l'Etat d'accueil certaines mesures d'urgence prévues par le code du travail, précise les formalités à accomplir en cas d'accident ou de maladie professionnelle et énumère les documents devant être tenus dans la langue de travail du bord à la disposition des personnes employées sur le navire. Il définit également la liste des

---

<sup>61</sup> CJUE, 8<sup>e</sup> ch., 7 juin 2012, C-106/11, Bakker c/ Minister Van Financiën, *DMF* 2013, n° 739, pp. 700-710, n. P. Chaumette, « Affiliation sociale d'un marin en droit européen ».

<sup>62</sup> Décret n° 2014-881 du 1<sup>er</sup> août 2014 pris pour l'application des dispositions du titre VI du livre V de la cinquième partie du code des transports et relatif aux conditions sociales du pays d'accueil, *JORF* n°180, 6 août 2014.

documents devant être tenus à la disposition des agents de contrôle et impose la traduction en langue française d'un certain nombre d'entre eux.

### **Internationalisation.**

Dans la seconde moitié du XX<sup>e</sup> 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 équipages<sup>63</sup>. 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 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 méditerranéenne<sup>64</sup>. 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 scrupules<sup>65</sup>.

Près d'1,4 millions de marins naviguent dans le monde au commerce, selon les évaluations de l'International Chamber of Shipping (ICS) et du Baltic and Maritime International Council (BIMCO), même si le potentiel serait de 1,71 million. Sont envisagés 624 000 officiers et 747 000 personnels d'exécution. La Chine est devenue le premier fournisseur de main d'œuvre avec 142 000 marins, soit 11 % ; ils naviguent essentiellement sous pavillon national en vue des besoins domestiques. La Turquie fournit 87 800 marins environ, les Philippines 81 000, mais un peu plus de 57 000 officiers. Les officiers marine marchande chinois sont maintenant à peu près aussi nombreux. En 2011, le gouvernement philippin évoquait 529 00 marins, ce qui est énorme, même avec un taux d'inactivité de plus de 50 %. Les statistiques sont parfois fragiles. Les officiers issus de l'Europe de l'Ouest et de l'Est, du Japon, d'Amérique du Nord restent nombreux, environ 183 000. Les personnels d'exécution au transport international viennent des pays en voie de développement. La question des coûts sociaux est ici centrale. Les officiers naviguent pendant 7 à 15 ans, avant d'exercer leurs compétences dans des emplois à terre ; le terme de « reconversion » est le plus souvent tout à fait inadapté<sup>66</sup>.

### **Conventions internationales et port state control.**

La construction du droit maritime international est en chantier depuis le naufrage du Titanic. Elle est l'œuvre 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

---

<sup>63</sup> A. Ademuni-Odeke, « Evolution and development of ship registration », *Il Diritto Marittimo*, 1997/3, pp. 631-668 - *L'Atlas 2014 des enjeux maritimes*, Le Marin, Infomer, Rennes, octobre 2013 - Oxford Economics, *The economic value of the EU shipping industry*, A report for the European Community Shipowners' Associations ECSA, April 2014.

<sup>64</sup> T. Alderton, M. Bloor, E. Khavעי, 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.

<sup>65</sup> *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 - A Charbonneau et P. Chaumette, « Premiers amendements à la convention du travail maritime de l'OIT de 2006. Garanties financières en matière d'abandon des gens de mer et de responsabilité des armateurs en cas de décès ou de lésions corporelles », *Droit social* 2014, n° 10, pp. 802-810.

<sup>66</sup> P. Chaumette, « Recrutements, formations et carrières dans la marine marchande en Europe », *Annuaire de Droit Maritime et Océanique, ADMO*, université de Nantes, t. XXX, pp. 287-318 (2012).



ISM et ISPS, intégrés à la Convention SOLAS<sup>67</sup>. Elle est également l'œuvre de l'Organisation Internationale du Travail, dès 1920, à travers ses conventions et ses recommandations, soit 65 instruments internationaux<sup>68</sup>. 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 constituent depuis août 2013 un droit international minimal, dont les ratifications et incorporations au droit national et européen ont réalisées<sup>69</sup>. La convention sur le travail maritime de 2006 est fréquemment présentée comme le 4<sup>ème</sup> pilier du droit maritime international, complétant les 3 conventions essentielles de l'Organisation Maritime Internationale (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<sup>70</sup>. Elle consolide les conventions internationales maritimes antérieures, leur donne un caractère universel compte tenu de l'importance de ses ratifications, qui concernent plus de 80 % de la flotte mondiale ; elle comporte une procédure simplifiée d'amendement, utilisée pour la première fois en avril 2014 ; elle introduit la certification sociale des navires. Elle comporte des limites ou faiblesses, notamment en matière de protection sociale<sup>71</sup>. 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 pavillon<sup>72</sup>, mais le principe du traitement pas plus favorable, fonde le contrôle de l'Etat du port<sup>73</sup>. Depuis 2003, une négociation collective internationale salariale entre les partenaires sociaux, à travers les accords IBT, *International Bargaining Forum*, complète la production normative de l'OIT<sup>74</sup>.

Il ne s'agit plus seulement pour l'Etat de régir le cadre social des marins français sous pavillon français, d'organiser et de gérer la profession de marins, mais de créer un cadre

<sup>67</sup> 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.

<sup>68</sup> 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.

<sup>69</sup> Directive 2009/13/CE du Conseil du 16 février 2009 met en œuvre l'accord des partenaires sociaux européens du 19 mai 2008 - Riddervold M., « Making a common foreign policy EU coordination in the ILO », RECON Online Working Paper 2009/18 December 2009, Reconstituting Democracy in Europe, ISSN 1504-6907, URL: [www.reconproject.eu/projectweb/portalproject/RECONWorkingPapers.html](http://www.reconproject.eu/projectweb/portalproject/RECONWorkingPapers.html) - A. Charbonneau (dir.), « La mise en œuvre de la convention du travail maritime de l'OIT : espoirs et défis », *Revue de droit comparé du travail et de la sécurité sociale*, Bordeaux, COMPTRASEC, 2013/2.

<sup>70</sup> Charbonneau A., Proutière-Maulion Gw. et Chaumette P., « Les Conventions OIT sur le travail maritime de 2006 et 188 sur le travail à la pêche de 2007 », in « *Scritti in onore di Francesco Berlingieri* », *Il Diritto Marittimo*, Genoa, n° sp., 2010, pp. 337-360 – M.L. Mc Connel, D. Devlin & Cl. Doubia-Henry, *The Maritime Labour Convention, 2006*, Martinus Nijhoff Publishers, Leiden-Boston, 2011.

<sup>71</sup> X.M. Carril Vázquez, « La Seguridad social de la Gente de Mar en el Convenio sobre el Trabajo Marítimo de 2006 », *Revista General de Derecho del Trabajo y Seguridad Social* (RGDTSS), Madrid, 2014, n° 3.

<sup>72</sup> Directive 2013/54/UE du Parlement européen et du Conseil du 20 novembre 2013 relative à certaines responsabilités de l'État du pavillon en ce qui concerne le respect et la mise en application de la convention du travail maritime, 2006, *JOUE* L 329, 10 décembre 2013, p. 1–4.

<sup>73</sup> 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 - Directive 2013/38/UE du Parlement européen et du Conseil du 12 août 2013 portant modification de la directive 2009/16/CE relative au contrôle par l'État du port, *JOUE* L 218, 14 août 2013, pp.1-7.

<sup>74</sup> Charbonneau A., « L'action d'ITF dans le secteur du transport maritime : Bilan et devenir d'une négociation collective internationale », *Annuaire de Droit Maritime et Océanique* (ADMO), t. XXIX, 2011, Université de Nantes, pp. 361-383.

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. Le port state control s'est développé dans la convention 147 de l'OIT, dans les conventions MARPOL, SOLAS et STCW de l'OMI. Un nouveau principe d'égalité de traitement apparaît, prohibant un traitement discriminatoire. Il s'agit de ne pas mieux<sup>75</sup> traiter les navires battant pavillon d'un Etat qui n'a pas ratifié ces conventions internationales. La Convention du travail maritime de l'OIT de 2006 poursuit cette nouvelle police des navires. La mise en œuvre de ces contrôles des Etats du port provient des Mémorandums of Understanding régionaux (MOU), dont le MOU de Paris de 1982, accords internationaux entre des administrations nationales, qu'il est faut de présenter comme des accords de soft law, quand ils fondent les rétentions administratives des navires, voire leur bannissement des 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 renforcement, sans pour autant prendre des mesures unilatérales<sup>76</sup>.

En décembre 1999, le pétrolier maltais Erika faisait naufrage et pollueait 40 kms de côtes françaises ; dans le même temps, la France ne contrôlait plus 25 % des navires en escale dans nos ports, comme le prévoyait la directive 95/21 et le Mémorandum de Paris de 1982, mais seulement 9 %. La CJCE condamnera la France pour cela sur recours en manquement de la Commission. Le directeur des Affaires Maritimes avait profité de la diminution du nombre de navires sous pavillon français pour réorienter des postes d'inspecteurs de sécurité des navires, après des départs en retraite. Il faut cumuler contrôles de l'Etat du pavillon et de l'Etat du port<sup>77</sup>.

#### *Ratifications et incorporations nationales : modernisations.*

Le chapitre III du Titre II de la loi n° 2013-619 du 16 juillet 2013 transpose la directive 2009/13 du 16 février 2009 qui « communautarise » les quatre premiers titres de la Convention du travail maritime, 2006, de l'OIT, reprenant les règles et normes énoncées établissant des normes sociales relatives aux conditions d'emploi, de travail, de protection sociale et de santé des gens de mer, ainsi que de vie à bord. Elle incorpore également la partie du titre V relatif aux procédures de plainte à bord. Ce chapitre III modifie la partie législative du code des transports aux fins d'intégrer dans la législation française la directive 2009/13/CE notamment concernant les procédures de plainte à bord. Dans le dessein de consolider et de compléter les règles sociales dans le secteur maritime, et dans le droit fil de la codification du droit des gens de mer réalisée en 2010 au sein du code des transports, ce chapitre contient des mesures de cohérence, de simplification et d'adaptation du droit du travail maritime relatives aux conditions minimales requises pour le travail à bord des navires, à la responsabilité et aux obligations des armateurs, à la protection de la santé et au droit du travail applicable aux gens de mer, participant à l'harmonisation des conditions au niveau européen. Ces mesures d'adaptation demeurent indispensables à la mise en œuvre effective des prescriptions édictées

---

<sup>75</sup> 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.

<sup>76</sup> G. Pamporides, « The shipping policy of the European Union », *International Journal of Shipping Law*, september 1998, p. 217 – M. Ndende et V. Vendé, « La transposition par les Etats de la directive portant communautarisation du Mémorandum de Paris », *DMF* 2000, pp. 307-314.

<sup>77</sup> A. Charbonneau, *Marché international du travail maritime, un cadre juridique en formation*, Presses universitaires d'Aix-Marseille, 2009.

par les réglementations internationales et européennes<sup>78</sup>. La loi introduit notamment les procédures de certification des sociales des navires imposées aux Etats du pavillon. Ce système s'inscrit dans une logique de certification des conditions de travail maritimes, à travers l'établissement d'un certificat de travail maritime et d'une déclaration de conformité qui attestent a priori de la réalisation effective de l'inspection à bord et de la bonne conformité du navire à la MLC 2006<sup>79</sup> ; cette certification laisse place aux inspections a posteriori tant de l'inspection du travail, que du port state control. Le chantier de modernisation fut semblable en Allemagne ; il reste à entreprendre en Espagne<sup>80</sup>.

La modernisation des droits nationaux par le biais de la ratification et de l'incorporation d'une convention internationale est un paradoxe fort intéressant. Il résulte notamment de toutes ces transformations, un bouleversement et une diversité des sources du droit social des gens de mer ; cette modernisation est ambivalente, banalisant parfois le droit des gens de mer, mettant en lumière les particularités du travail en mer autrement.

---

<sup>78</sup> P. Chaumette, « La ratification et la transposition de la convention du travail maritime », *Droit social*, 2013, p. 915-924.

<sup>79</sup> A. Lefrançois, *L'usage de la certification, nouvelle approche de la sécurité dans les transports maritimes*, Aix-Marseille, PUAM, 2011 ; du même auteur, « La certification du travail maritime : un défi pour les Etats du pavillon et du port », *Annuaire de droit maritime et océanique*, 2010, p. 355 et s.

<sup>80</sup> A. Charbonneau (dir.), « La mise en œuvre de la convention du travail maritime de l'OIT : espoirs et défis », *Revue de droit comparé du travail et de la sécurité sociale*, Bordeaux, COMPTRASEC, 2013/2.