

4^{ÈME} JOURNÉE DU DROIT DU TRAVAIL MARITIME

Mardi 19 septembre 2017

Les actes



SOMMAIRE

Accueil des participants et discours introductifs

Catherine PERNETTE, cheffe du département du pilotage du système d'inspection du travail – Direction générale du travail

Page 4

Jean-Claude GAYSSOT, Ancien ministre des transports, Président du port de Sète-Frontignan

Page 6

Présentation de la journée

Par **Hélène SCHEFFER**, Association LES GENS DE MER, modératrice

Page 8

La législation sociale des gens de mer

Le droit social des gens de mer : entre particularisme international et imbrication nationale, par **Patrick CHAULMETTE**, professeur des facultés de droit (université de Nantes) et Président de l'Observatoire des droits des marins.

Page 9

Focus sur la pêche : de la convention collective nationale à la convention N° 188 de l'OIT, par Catherine RODOLPHE-MEROT, Cheffe du bureau du travail maritime, de la santé et de la sécurité au travail maritimes, DGITM (Ministère de la transition écologique et solidaire)

Page 31

La population maritime : Marins et gens de mer, retour sur le décret N°2015-454 du 21 avril 2015, Catherine RODOLPHE-MEROT, Cheffe du bureau du travail maritime, de la santé et de la sécurité au travail maritimes, DGITM (Ministère de la transition écologique et solidaire)

Page 21

Le dispositif « conditions sociales de l'État d'accueil », par

Catherine RODOLPHE-MEROT, Cheffe du bureau du travail maritime, de la santé et de la sécurité au travail maritimes, DGITM (Ministère de la transition écologique et solidaire)

Bruno LABATUT-COUAIRON, Inspecteur du travail maritime, DIRECCTE OCCITANIE

Page 33

Le contentieux national et international du contrat d'engagement maritime, par

Corinne ARCHAMBAUD, Inspectrice ITF (International Transport Federation),

Pascale BARBEDIENNE, Inspectrice du travail maritime (DIRECCTE BRETAGNE)

Aurélie VIRION, chargée de mission des relations individuelles de travail et de la codification au bureau du travail maritime et de la santé et de la sécurité au travail, DGITM (Ministère de la transition écologique et solidaire)

Page 22

La santé et les conditions de travail

Actualités de la réglementation hyperbare, Viviane LE SOURD-THEBAUD, Chargée d'études, bureau des risques chimiques, physiques et biologiques, Direction générale du travail, Ministère du travail

Page 39

La responsabilité en cas d'accident du travail maritime ou de maladie professionnelle, Bruno SIAU, Maître de conférences à la faculté de droit de Montpellier

Page 44

Intervention de SOS MEDITERRANEE, Grande cause nationale 2017,

par Erwan FOLEZOU, Membre du comité directeur

Page 55

La prévention du risque de chute à la mer, Françoise DOULIAZEL, directrice de l'IMP (Institut Maritime de Prévention)

Page 48



Introduction à la journée

Par **Catherine PERNETTE**,

Cheffe du bureau du pilotage du système
d'inspection du travail
Direction Générale du Travail (DGT)

Mesdames, Messieurs,

Je remercie, au nom de la Direction Générale du Travail, les DIRECCTEs PACA et Occitanie pour l'organisation de cette journée, et en particulier l'Unité départementale 34 et le site détaché d'inspection du travail de Sète.

Je remercie également les participants, qui représentent l'ensemble du secteur maritime, ainsi que la Direction des Affaires Maritimes, qui a fait le déplacement de Paris, avec qui nous entretenons des rapports très étroits et fructueux.

La délégation DGT est elle-même particulièrement étoffée pour cette édition, cela reflète la volonté de nos services d'investir ce secteur, au sortir d'une longue série de réformes internes qui ont pu laisser paraître une impression de désengagement.

PRÉSENTATION DES SERVICES

Depuis quasiment 10 ans se sont succédées des réformes qui ont profondément modifié l'organisation du système d'inspection du travail : fusion des inspections du travail (maritime, agriculture, terrestre, 2009), création des DIRECCTE (2010), plan « Ministère fort » avec la création des unités de contrôles et la transformation d'emploi des contrôleurs du travail en inspecteurs du travail (2012),



réforme territoriale « Grandes régions » (2015). Parallèlement, des réformes législatives et réglementaires continues ont adapté les textes applicables et renforcé les pouvoirs et moyens d'action des agents de contrôle : Lois Savary, Rebsamen, Macron, El-Khomri, les actuelles ordonnances... Ainsi, à ce jour le système d'inspection du travail est ainsi organisé notamment en ce qui concerne le secteur maritime :

- 40 agents (pas en équivalent temps plein) de contrôle, dont 11 en outre-mer
- 4 référents maritimes inter régionaux, avec une compétence géographique calquée sur les périmètres DIRM, qui animent et appuient l'action des services sur leurs façades maritimes respectives
- 1 référent national pour piloter l'ensemble et faire le lien avec la DAM

Les missions du système d'inspection du travail peuvent être ainsi résumées :

- veiller à l'application du droit et sanctionner les infractions constatées
- renseigner les usagers sur le droit applicable
- procéder aux enquêtes accidents du travail / maladies professionnelles,
- prévention des risques
- prise de décisions administratives (licenciements de salariés protégés, dérogations)
- conciliation pour prévenir conflits
- élaboration de statistiques

QUELQUES CHIFFRES :

Interventions du système d'inspection du travail (selon NAF : pêche mer, transport maritime passagers et fret) :

2014	2015	2016	(2017)
364	320	432	(300)

Lesquelles ont donné lieu à des suites, selon l'appréciation de l'agent : courrier d'observations, mise en demeure, demande de vérification, signalement au parquet, procès-verbal, sanction administrative, rapport...

ACTION DU SYSTEME D'INSPECTION DU TRAVAIL

Quelques priorités :

- Engagements de la France dans le cadre des conventions OIT :

- Convention du travail maritime 2006 : avec un plan visant à contrôler en urgence tous les navires jaugeant - de 500 UMS susceptibles de se rendre à l'étranger, env. 20 navires inspectés,
- Convention N° 188 sur le travail dans le secteur de la pêche, ratifiée par la France en octobre 2015 et qui entrera très prochainement en vigueur.

- **Lutte contre le travail illégal**, notamment dans le cadre de l'équivalent de la prestation de service internationale pour le secteur maritime : le dispositif « État d'accueil » avec le respect des conditions sociales minimales locales.

Une particularité française : deux administrations sont compétentes pour ce secteur, l'inspection du travail et les affaires maritimes (elles-mêmes bicéphales : DIRM et DDTM), d'où la nécessité de clarifier les rôles et surtout se coordonner (pour répondre la même chose et éviter le sur contrôle). Les échanges sont quotidiens entre les deux centrales sur les sujets communs : cosignature des décrets et des instructions, séminaires interministériels de l'ensemble de nos agents (à St Malo l'an dernier), participation aux diverses instances (conseil supérieur des gens de mer, commission nationale négo collective, commission centrale de sécurité des navires)

- Enfin, la Direction Générale du Travail a souhaité inscrire **une priorité d'action** dans le secteur maritime pour l'année prochaine dans le cadre des plans régionaux d'actions qui seront construits par chaque DIRECCTE concernées : les DIRECCTEs à façade maritime vont ainsi mener courant 2018 une action d'ampleur sur le secteur maritime sur des thèmes non encore fixés mais qui pourraient porter sur la lutte contre le risque chimique ou le risque de chute à la mer.

Comme vous le constatez, le ministère du travail et les services déconcentrés se mobilisent sur le secteur maritime.

Merci pour votre accueil, votre écoute et je vous souhaite une belle journée d'échange et de travail.



Introduction à la journée

Par **Jean-Claude GAYSSOT**,
Ancien Ministre des transports,
Président du Port de Sète-Frontignan

Mesdames, Messieurs,
Merci de votre présence pour cette 4^e édition des journées du droit du travail maritime. C'est un événement singulier parce qu'il s'adresse à la fois aux acteurs du monde du travail maritime, mais aussi aux chercheurs et aux experts qui travaillent à leurs côtés : avocats, enseignants... [Je rends ici hommage au Professeur Chaumette, de l'université de Nantes, qui nous fait l'amitié de participer à ces journées depuis leur création].

Les activités économiques liées à la mer sont diverses et souvent mal connues.

La France possède le deuxième domaine maritime mondial, après les États Unis et le premier domaine sous maritime; ce qui donne une idée des enjeux économiques, environnementaux et stratégiques pour notre pays du secteur de la mer.

En 2016, la France comptait 289 311 emplois directs dans le secteur maritime, y compris la construction navale (42 000 emplois).

La pêche, l'aquaculture, les produits de la mer et les biotechnologies représentantes 64 823 emplois pour une valeur de production de 10,7 milliards d'euros, suivie par le nautisme et la plaisance (40 166 emplois). (Marins et gens de mer sont donc le cœur et le poumon de ce système économique et social qui repose sur l'un des atouts majeurs pour l'avenir de notre pays : notre espace maritime).

Sur mer comme à terre, les enjeux relatifs aux conditions sociales ont des impacts directs sur les marchés et la répartition des richesses, tant au niveau du commerce, que dans la plaisance ou dans les cultures marines.

Dans l'Hérault, ces questions sont de première importance. Et quelle meilleure place dans notre département que Sète pour accueillir ces journées ? Port multimodal s'il en est, il conjugue et concilie le commerce par eau, le transport de passagers (ligne Sète Tanger), mais aussi la plaisance et les cultures



marines dans la lagune de Thau et bien sûr la pêche. Sète est désormais le premier port de la région Occitanie. Port en eaux profondes, la ville a été fondée en 1666 pour être le débouché du canal du midi dont le cours s'étire depuis Toulouse¹ et au-delà vers l'océan Atlantique.

Premier port de pêche de Méditerranée, Sète le doit à l'histoire de sa population. Dès 1850, des pêcheurs de Gaeta et Cetara (vers Naples) viennent à Sète et au Grau du Roi chercher une vie meilleure.

Aujourd'hui, le Grau-du-Roi est devenu le premier port en nombre de chalutiers et Port Camargue, « sorti des sables » en 1968², est devenu le premier port de plaisance d'Europe, avec ses 5 000 postes à quai. C'est dire si les questions liées au monde maritime s'illustrent abondamment sur ce littoral, compétence du quartier maritime de Sète (littoral de l'Hérault et du Gard³).

C'est dire aussi combien les sujets autour du monde maritime nous sont chers, tant aux services de l'État (affaires maritimes et inspection du travail maritime, douanes, police aux frontières), qu'aux employeurs, armateurs et syndicats⁴. Sans oublier le Conseil Régional qui a repris la gestion du port et son nouveau président, le ministre Gayssot qui a fait connaître sa volonté de poursuivre le développement en cours. A cet égard, je vous remercie, d'être venus nombreux pour partager nos savoirs, nos expériences et en tirer les éléments de progrès nécessaires à travers un dialogue social nourri et constructif.

Par ailleurs, le droit du travail maritime occupe une place particulière dans le droit du travail général qui mérite notre attention et les échanges que vous allez avoir.

Les travaux s'ouvrent dans le plus vieux village vacances familial de France qu'est le Lazaret, créé en 1865. Ce lieu exceptionnel bénéficie d'un accès privé à la plage de La corniche, située juste en contrebas, celle-là même que chantait Georges Brassens dans « Supplique pour être enterré sur la plage de Sète ».

Plage sur laquelle, vous l'imaginez, il ne fut pas enterré, puisqu'il repose au cimetière dit « de Py », à Sète mais du côté étang de Thau⁵.

Bienvenue, donc, dans cette Venise du Languedoc, cette « île singulière » comme aimait à l'appeler l'illustre Paul Valéry⁶.

Je me suis laissé dire que vous alliez également goûter les charmes de la gastronomie sétoise⁷, après cette matinée laborieuse.

Avant de céder la parole à Hélène SCHEFFER la modératrice de cette journée, je tiens à souligner l'implication des services de l'État en particulier des deux DIRECCTE Occitanie et PACA qui ont conçu et financé (au titre de l'État) ces 4^e journées dont la réalisation et l'animation ont été confiées à l'association Sétoise « les gens de la Mer ».

Je cède donc la parole à Hélène SCHEFFER, modératrice de cette journée, qui représente LES GENS DE MER, association de médiation maritime, journaliste au journal LE MARIN et Présidente du SEAMEN'S CLUB de Sète, cet organisme dont la vocation est d'accueillir les marins internationaux en escale dans le port de Sète.

Bon travail et excellents échanges.



1 Le port fut fondé 10 ans avant la ville. Lors de la pose de la première pierre, le 29 juillet 1666, on érigea des façades en trompe l'œil, sans rien derrière. Ce 29 juillet fut également consacré au premier tournoi de joutes

2 Port Camargue n'est pas né de la mission Racine mais du fait, de l'ensablement et de la volonté de la mairie et de la CCI. Port Camargue se déploie sur 140 hectares.

3 Le Gard n'a de commune littorale que Le Grau du Roi

4 La pêche reste le secteur d'activité le plus dangereux avec un taux de mortalité 21 fois supérieur à celui de l'ensemble des activités et 7 fois supérieur à celui du BTP en 2015. (2.98 pour 10 000 marins dans l'ensemble de la profession, 6.28 pour 10 000 marins à la pêche et 0.88 pour 10 000 dans le BTP).

5 Pour nos amis qui viennent de loin et qui ne connaissent pas Sète, l'Espace Georges Brassens,

situé en face du cimetière, est incontournable : c'est une déambulation dans la vie de Brassens, commentée par lui-même (casque audio)

6 Paul Valéry qui repose au cimetière marin, côté mer, à côté du théâtre dit « de la mer », dont le vrai nom est en réalité théâtre Jean Vilar, autre illustre natif de Sète.

7 Tielles sétoises par un artisan de Sète, seiches à la rouille, chausson aux moules, tapenades, huîtres, Picpoul et muscat sec

Le Projet GENS DE MER

Porteur de la 4^e journée du droit du travail maritime

Par **Hélène SCHEFFER**

PROJET GENS DE MER

Le Projet Gens de mer, porté par l'Association la Bande curieuse, est un laboratoire d'idées, d'échanges, un projet de diffusion des connaissances autour des pratiques maritimes en Méditerranée et ailleurs. Pratiques professionnelles, mais aussi prospectives, connaissances académiques, sciences sociales, exactes ou sciences du vivant, numérique, arts vivants, le Projet Gens de mer souhaite diffuser les savoirs tout en interrogeant le monde maritime vivant.

Le Projet Gens de mer intervient lors de congrès spécialisés (ex : Journées de l'Observatoire des droits des marins de l'Université de Nantes, juin 2018) ou invite artistes et scientifiques à présenter leurs visions du monde maritime (comme l'invitation du romancier Bertrand Visage, le 22 janvier 2018, au Seamen's club de Sète).

Le Projet Gens de mer anime aussi des Journées spécialisées, comme cette 4^e Journée du droit du travail maritime, en partenariat avec la Direccte Occitanie, à Sète le 19 septembre 2017, et prépare la 5^{ème} Journée du droit du travail maritime.

POURQUOI LA MÉDITERRANÉE ? UN MONDE MARITIME EXCEPTIONNEL

La Méditerranée couvre 2,5 millions de km², près de 20 000 kms de côtes. Mais à la faveur du développement puis du succès des vacances populaires, le littoral méditerranéen n'est souvent plus perçu que comme une zone ludique, une immense plage estivale. Parallèlement, la filière des métiers de la mer, morcelée, affaiblie, a disparu derrière une typicité de carte postale. Pourtant, la Méditerranée reste un terrain de travail et parfois d'aventures pour les marins professionnels de la pêche, de la marine marchande, du yachting ou des expéditions scientifiques.



UNE ZONE D'ÉCHANGES ET D'ÉVOLUTIONS

Communautés de marins, filières professionnelles en mouvement... la Méditerranée est le berceau des civilisations européennes, de leur diffusion, ainsi que le vivier de technologies émergentes. Les côtes régionales ont accompagné les évolutions politiques et économiques, de l'Antiquité à nos jours, des voyages des Phéniciens aux migrations nord-sud actuelles en pleine explosion, en passant par l'ouverture de nouvelles voies de navigation, au 18 et 19^e siècles vers le Nouveau Monde à l'ouest, mais aussi vers l'Orient, via la Canal de Suez.

Les pratiques des marins continuent à accompagner ou à faire face à ces évolutions : évolutions technologiques du bord, mais aussi évolutions des logiques sociales, face à la mondialisation des équipages ou des normes réglementaires et sociales.

La législation sociale des gens de mer

Le droit social des gens de mer : entre particularisme international et imbrication nationale

Par **Patrick CHAUMETTE**
Professeur des facultés de droit
(Université de Nantes)

Les 20 années d'existence, en 2015, 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 mer¹. 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.

Il était classique de partir du système des classes et de l'œuvre de COLBERT, secrétaire d'État à la Marine en 1669². 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 Les marins sont-ils de salariés comme les autres ? 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 ? Dans le cadre national, le droit social des gens de mer semble devenir sectoriel :

influencé par l'évolution du droit social général, il a perdu son autonomie depuis 1898 environ, il perd lentement et régulièrement ses spécificités.

Aujourd'hui, il serait logique de commencer l'étude du droit social des gens de mer par la dimension internationale, encadrée 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



¹ Les notes des page 9 à 18 sont à retrouver en pages 19 et 20

navires, a mis en concurrence les législations sociales nationales, l'organisation de la profession de marins par les États. 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 États 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, dont le registre international français (RIF) : 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 État, qui n'est pas une portion du territoire national, mais est un meuble immatriculé sous la juridiction de l'État 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.

UNE PROFESSION PARTICULIÈRE, ORGANISÉE PAR L'ÉTAT, RÉGLÉE ET ADMINISTRÉE

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, l'État a imposé le système des classes (1668), l'identification, l'immatriculation des marins, leurs obligations militaires, leur gestion professionnelle par l'administration. En contrepartie de leurs obligations militaires, les inscrits maritimes bénéficient de pension de demi-solde d'invalidité (1673), puis d'assurances sociales et d'un régime de sécurité

sociale géré et largement financé par l'État, l'Établissement National des Invalides de la Marine (ENIM)⁴. En 1795, est créée l'inscription maritime, avec son administration, ancêtre des affaires maritimes. 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 1965⁵. L'État, 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 médicales, effectuées auprès des médecins des gens de mer.

Les États maritimes ont imposé le privilège de nationalité des marins : seuls des marins français peuvent embarquer à bord de navires battant pavillon français. Il s'agit d'une profession réglementée, où l'État assure la formation professionnelle et contrôle les compétences, pour des enjeux de sécurité : la navire doit avoir un équipage en quantité et en qualité suffisante.

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'État lié au développement industriel et à la mécanisation.

UNE PROFESSION INSÉRÉE DE PLUS EN PLUS DANS L'ÉVOLUTION GÉNÉRALE

Les deux lois du 9 et 21 avril 1989, l'une industrielle, l'autre maritime, relative à la réparation des accidents du travail, constituent un point essentiel d'évolution : le modèle du droit industriel l'emporte, même si la législation relative aux gens de mer est séparée afin de tenir compte des particularités du contrat d'engagement maritime qui comporte des obligations armatoriales, que le contrat de travail terrestre ne connaît pas encore. Il faudra la procédure de question prioritaire de constitutionnalité (QPC, pour que le Conseil constitutionnel rétablisse en 2011

les effets de la faute inexcusable de l'employeur en cas d'accident du travail maritime, qui avaient été enlevées de la loi maritime du 21 avril 1898⁶. Le code du travail maritime de 1926 est séparé du code du travail de 1910 ; le code disciplinaire et pénal de la marine marchande, dont l'origine remonte à 1852, n'a pas d'équivalent dans le secteur privé. 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 au navire qu'à son entreprise d'armement. 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, puis deviendra un établissement public administratif, mais dont la Caisse Générale de Prévoyance, assurance maladie, invalidité . . . , évolue sous l'influence de l'assurance-maladie, avec les mêmes prestations. L'ENIM constitue 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 et au développement du code de la sécurité sociale, pour finalement rejoindre le code des Transports en 2010. Les cotisations sur salaires forfaitaires, et non sur salaires réels, constituent une caractéristique importante de ce régime. En 1965, l'inscription maritime est supprimée au profit du service national commun ; son administration devient celle des affaires maritimes. Les femmes,

travaillant à bord des paquebots, agents du service général (ADSG), le plus souvent personnel hôtelier et au service des passagers, peuvent devenir marins et être affiliées à l'ENIM.

DE L'AUTONOMIE À L'IMBRICATION DES SOURCES

A partir de 1945, l'encadrement des relations collectives de travail va engendrer une imbrication du code du travail maritime et du code du travail, en matière de liberté syndicale, de droit de la négociation collective, d'institutions représentatives du personnel. L'évolution du droit « général » ou « terrestre » influe sur le droit social des gens de mer, qui ne sont pas des salariés à part. Le SMIG de 1950 concerne les marins, à l'exception de ceux de la pêche artisanale, rémunérés à la part de pêche, qui devront attendre 1992⁷. Si le contrat au voyage reste au cœur du code du travail maritime, les conventions collectives nationales développent la stabilisation des marins et la titularisation des officiers, à travers des contrats à durée indéterminée. Les gens de mer sont liés à l'armement, à l'entreprise, au-delà de leurs temps d'embarquement. Le code du travail maritime concerne essentiellement le contrat d'engagement maritime, avec des adaptations des dispositions terrestres, de plus en plus nombreuses. De sorte qu'à partir du code du travail de 1973, il est clair qu'il convient de commencer par la lecture de son Livre VII du code du travail, pour savoir quelles



dispositions de ce code s'appliquent 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. Mais la coordination interministérielle étant insuffisante, le silence du législateur quant à l'extension maritime de dispositions nouvelles du code du travail va devenir une question jurisprudentielle d'importance de 1985 à 1997⁸. La directive cadre 89/391 du 12 juin 1989 en matière de santé et de sécurité au travail fut transposée au sein du code du travail par la loi du 31 décembre 1991, mais ne fut étendue au secteur maritime que par la loi n° 97-1051 du 18 novembre 1997, le Ministère du Travail ignorant son champ d'application réel, le travail dans les secteurs privé et public, terrestre et maritime.

Les réformes du droit du travail général nécessitent des adaptations maritimes plus ou moins importantes, et la coordination interministérielle est parfois une réussite. 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 le Traité de Maastricht de 1992⁹, l'Accord national Interprofessionnel (ANI) du 11 janvier 2008 sur la modernisation du marché du travail a été conclu¹⁰. La loi n° 2008-596 du 25 juin 2008, portant modernisation du marché du travail, le transpose et prévoit une ordonnance maritime d'adaptation¹¹. 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 marins¹².

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 2010¹³. 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 maritime¹⁴. 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* ». L'influence du droit social général se poursuit : les entreprises d'armement maritime sont des « entreprises », le contrat d'engagement maritime est un « contrat de travail, CDD ou CDI. L'obligation de nourriture, imposée à l'armateur à bord, va conduire au décès du SMIC maritime, par anticipation sur l'entrée en vigueur de la Convention du Travail maritime adoptée par l'OIT en 2006¹⁵. Le nouveau code des Transports modernise aussi les relations de travail, à travers par exemple 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 français¹⁶, avant la promulgation du décret n° 2015-219 du 27 février 2015 relatif à la résolution des litiges individuels entre les marins et leurs employeurs. Nous avons là les deux facettes de l'évolution récente : incorporation des conventions internationales et modernisation interne.

Il convient d'envisager deux évolutions institutionnelles majeures :

En décembre 2008 : l'inspection du travail maritime, née en 1999, est transférée à l'inspection du travail du Ministère du Travail.

Les décrets 2008-1503 et 2008-1510 du 30 décembre 2008 fusionnent les services de l'inspection du travail. 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 mer¹⁷.

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, sociaux sur les relations de travail. 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. En janvier 2016, la Caisse Maritime d'Allocations Familiales (CMAF), née de la fusion de la caisse marine marchande et de la caisse pêche, disparaît. Les familles des marins sont rattachées à la caisse d'allocations familiales (CAF) départementale de leur domicile, qui participe du régime général de sécurité sociale des travailleurs salariés. Seul le service social maritime est maintenu.

CETTE PROFESSION RÉGLEMENTÉE EST IMPACTÉE PAR LE MARCHÉ EUROPÉEN, MAIS SURTOUT PAR LA MONDIALISATION DE L'ÉCONOMIE ET DES TRANSPORTS MARITIMES

L'impact du marché européen est important¹⁸, prolonge les évolutions nationales, mais n'est pas essentiel. 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'État. Il apparaît particulièrement difficile de délimiter un marché communautaire des activités maritimes, alors que ces activités s'internationalisent. Les États 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. 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 intra-européens reste à construire¹⁹. 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 communautaires²⁰. Cette ouverture a donné lieu à la coordination européenne des régimes nationaux de sécurité sociale²¹, ainsi qu'à la reconnaissance mutuelle des brevets²².

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'organisation de la prévention dans l'entreprise. Il existe des directives spécifiquement maritimes concernant la sécurité de la navigation et la santé et la sécurité du travail à bord²³.

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 européen intervient, mais permet les adaptations maritimes nécessaires²⁴. 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 États membres ont transposé ces directives, ils les ont souvent étendues au secteur maritime. Il en est résulté une situation paradoxale, que la Commission a souhaité simplifier par la Directive (UE) 2015/1794 du Parlement européen et du Conseil du 6 octobre 2015²⁵. S'il existe des particularités maritimes, les entreprises d'armement maritime sont des entreprises comme les autres.

Le droit international privé européen constituerait une autre illustration de ce phénomène. 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'État 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. 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, des cyclistes professionnels, des chauffeurs routiers²⁶, des navigants aériens²⁷, puis des marins²⁸. 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 lois²⁹. Il convient de rechercher le lien substantiel qui rattache l'exploitation du navire et le travail du marin aux États, dont les législations sociales impératives ne sauraient être contournées³⁰.

L'INTERNATIONALISATION DU TRAVAIL MARITIME

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 », les pavillons des États complaisants, une concurrence internationale sans fin portant essentiellement sur le coût des équipages³¹. 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 méditerranéenne³². Le vieillissement de la flotte a engendré une dégradation des conditions de travail des marins, des naufrages et une grande série de naufrages, dont des pollutions par hydrocarbures, dont l'impact médiatique a eu des effets (Torrey Canyon, 1967, Amoco Cadiz, 1978, Erika, 1999, Prestige, 2002). 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'État de l'empire soviétique, puis des excès de single ship companies et d'exploitants commerciaux sans scrupules³³. Près de 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, mais la flotte internationale chinoise, sous pavillon de Panama autrefois, prend de l'ampleur³⁴. 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 529 000 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 inadapté³⁵.

De la libre immatriculation à une droit international maritime

La construction du droit maritime international est en chantier depuis le naufrage du Titanic en 1912, la première convention SOLAS datant de 1914. Elle est l'œuvre de l'Organisation Maritime Internationale (OMI), depuis 1948, 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 SOLAS³⁶. Il s'agit de produire un droit international de la sécurité de la navigation, de la sécurité du navire et de la protection de l'environnement marin. L'Organisation Internationale du Travail (OIT) a adopté depuis 1919 diverses conventions internationales concernant tant la marine marchande que la pêche.

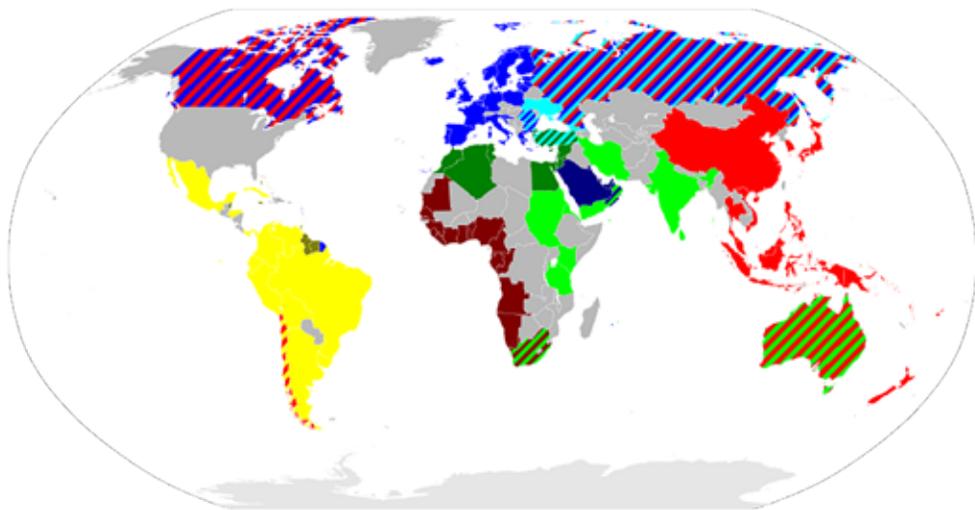
La Convention 147 de l'OIT de 1976 relative aux standards minima dans la marine marchande a adopté

le principe du « traitement pas plus favorable » et fondé le contrôle des navires par l'État du port, en sus de la logique classique du contrôle par l'État du pavillon. Ce port state control n'est plus lié à une clause de réciprocité : les États qui ratifient les conventions internationales entendent en imposer le respect aux navires étrangers fréquentant leurs ports, même si l'État de leur pavillon ne les a pas ratifiées. Cette logique est reprise par les conventions MARPOL et SOLAS de l'OMI. Il s'agit de mettre fin *au cercle vicieux* de la libre immatriculation, grâce au contrôle effectif du respect des normes internationales minimales. L'efficacité de ce port state control provient des organisations régionales de coopération les *Mémorandums of Understanding*, tel le MOU de Paris, né en 1982. Le globe est contrôlé par la diversité des MOU (Paris, 1982, Tokyo, Caraïbes, Méditerranée, Vina del Mar, Océan Indien, Mer noire, Rhiyad, Abuja), ainsi que leur coopération, notamment des MOU de Paris et de Tokyo, ainsi que leur coopération avec les US Coast Guards. Il s'agit de développer un *cercle vertueux* de la sécurité des transports maritimes. 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'État du port. Il s'agit de régionaliser l'effectivité des conventions internationales et d'obtenir leur renforcement, sans pour autant prendre des mesures unilatérales³⁷. Dans ce chantier, les normes et les contrôles ne peuvent rester techniques, concernant les navires, la navigation, les compétences et brevets des équipages. Les conditions d'emploi, de travail et de vie à bord des équipages, doivent être décentes. Deux conventions sont adoptées par l'OIT, en 2006, la Convention du travail maritime (MLC), qui concerne la marine marchande, et en 2007, la Convention 188 sur le travail à la pêche. La Convention du travail maritime (MLC), 2006, est entrée en vigueur en août 2013 ; ses ratifications concernent 91 % de la flotte mondiale et le contrôle des navires par l'État du port lui donne un caractère universel³⁸. La Convention 188 sur le travail à la pêche de 2007, est entrée en vigueur avec 10 ratifications, le 16 novembre 2017. Par delà le tripartisme de l'OIT, les partenaires sociaux interviennent en matière de rémunération des gens

de mer, en s'efforçant de développer une convention collective internationale concernant la marine marchande. 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'OIT³⁹.

Memorandums of Understanding on Port State Control



- MOU de Paris
- MOU de Tokyo
- MOU de l'Océan Indien
- MOU de la Méditerranée
- MOU de l'Amérique latine
- MOU des Caraïbes
- MOU d'Abidjan
- MOU de la Mer Noire
- MOU de Riyad

A diagram of the world with nations participating in MoU of Port State Control. Signatories of the Paris MOU are in blue, while signatories of the Tokyo MOU are in red. Both Canada and Russia are signatories to both: Canada's Atlantic ports and Russia's Baltic ports comply with the Paris MOU, while both Canada's and Russia's Pacific ports comply with the Tokyo MOU.
16 Novembre 2009

RATIFICATION, INCORPORATION NATIONALE ET MODERNISATION DU DROIT NATIONAL

Ces conventions de l'OIT rénovent le particularisme maritime dans le cadre national et sont accompagnées d'une modernisation des règles du travail maritime. Ce constat est fait dans tous les États concernés, avec une coordination indispensable entre divers ministères, ceux chargés du Travail, ceux chargés de la marine marchande ou de la pêche, parfois ceux chargés de la santé et de la sécurité sociale⁴⁰.

En France, la loi n° 2013-619 du 16 juillet 2013 : incorporation de la MLC et modernisation du

droit national, puis la loi n° 2016-816 du 20 juin 2016 pour l'économie bleue a complété ce mouvement.

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 par les réglementations internationales et européennes⁴¹. La loi introduit notamment les procédures de certification des sociales des navires imposées aux États 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 2006⁴² ; cette certification laisse place aux inspections a posteriori, tant de l'inspection du travail que du port state control.

Il s'agit enfin de lister les thématiques majeures, qui découlent de ce double mouvement, certaines sont reprises dans les interventions à venir :

Gens de mer et marins, décret n° 2015-454 du 21 avril 2015

Conditions d'aptitude à la profession de marin :

aptitude médicale, brevets, nationalité, moralité, Décret n° 2015-1575 du 3 décembre 2015 relatif à la Santé et à l'aptitude médicale à la navigation Ordonnance n° 2016-1686 du 8 décembre 2016 relative à l'aptitude médicale à la navigation des gens de mer et à la lutte contre l'alcoolisme en mer.

Décision d'effectifs :

Tout navire doit avoir à bord un équipage suffisant, en nombre et en qualité, afin d'assurer la sécurité.

Décret n° 2015-406 du 10 avril 2015 relatif aux caractéristiques et aux modalités de tenue de la liste d'équipage

Décret n° 2017-942 du 10 mai 2017 relatif au permis d'armement

Certification sociale des navires

Décret n° 2014-1428 du 1er décembre 2014 portant modification du décret n° 84-810 du 30 août 1984 relatif à la sauvegarde de la vie humaine, à l'habitabilité à bord des navires et à la prévention de la pollution et arrêté du 1er décembre 2014 relatif à la sécurité des navires.

Procédure de plainte à bord et à terre :

Décret n° 2014-1428 du 1er décembre 2014

Sociétés de manning

La Norme A1.4 de la Convention du travail maritime, 2006, prévoit que les États ayant ratifié cette convention encadrent l'activité des services privés de recrutement et de placement des gens de mer, sur leur territoire.

Le **registre national des services de recrutement et de placement privés de gens de mer**, installés en France, est destiné à informer les gens de mer et les armateurs et à faciliter la coopération entre États du pavillon et États du port (art. L. 5546-1-1 à L. 55546-1-9 C. Transports - décret n° 2017-1119 du 29 juin 2017).

Cela concerne à la fois

- Le placement de gens de mer, au sens de l'article L. 5321-1 du code du travail ;
- La mise à disposition de gens de mer. Dans ce cas, l'entreprise qui met à disposition le gens de mer reste son employeur. Il s'agit des entreprises de travail temporaire au sens du code du travail et des entreprises de travail maritime au sens du code des transports.

Durée du travail et repos

Décret n° 2005-305 du 31 mars 2005 relatif à la durée du travail des gens de mer : notion spécifique

de temps de travail effectif, et donc de repos ; pas d'astreinte à bord.

Conditions de travail à bord

Décret n° 2015-1674 du 15 décembre 2015 relatif au délégué de bord sur les navires

Décret n° 2016-303 du 15 mars 2016 relatif aux modalités d'exercice du droit d'alerte et de retrait des gens de mer à bord des navires

Protection sociale des gens de mer résidant en France

Décret n° 2017-307 du 9 mars 2017 relatif à l'affiliation des gens de mer marins, résidant en France et embarqués sur un navire battant pavillon d'un État étranger, mentionnés à l'article L. 5551-1 du code des transports, aux régimes gérés par l'Établissement National des Invalides de la Marine

Contentieux du travail maritime : Dispersion et particularisme

- conflits individuels : tribunal d'instance - décret n° 2015-219 du 27 février 2015 relatif à la résolution des litiges individuels entre les marins et leurs employeurs

- conflits collectifs : tribunal de grande instance
- contentieux du travail international : conseil des prud'hommes

Vers le pôle social du TGI et les juges départiteurs ?

Ce volet est spécifiquement français, sans lien avec l'incorporation des conventions internationales, mais lié à la volonté de moderniser le droit social des gens de mer.

REGISTRES INTERNATIONAUX NATIONAUX ET IMMATRICULATIONS D'OUTRE-MER

Dans cette présentation, nous avons laissé de côté la différenciation du droit français des gens de mer, liée soit à des immatriculations d'outre mer (Terres Australes et Antarctiques Françaises, TAAF, Wallis et Futuna pour les paquebots), soit aux registres internationaux nationaux, tel le Registre International Français (RIF) des navires⁴³, mais aussi le registre italien danois, allemand, norvégien. L'Espagne recourt au registre REBECCA, aux îles

Canaries, le Portugal à Madère, le Royaume-Uni à Guernesey pour les yachts, à l'île de Man pour les navires marchands, aux Bermudes. Il s'agit dans tous les cas de conserver des navires sous pavillon national, en s'adaptant à la concurrence internationale de la libre immatriculation, à travers une différenciation de traitement social à bord⁴⁴. 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. Le navire n'étant pas une portion du territoire national, ce qui est interdit à terre, la discrimination, est éventuellement possible en mer, la différenciation de traitement selon la résidence du marin, même en matière salariale.

Conclusion. Une nouvelle confluence

Aujourd'hui, le **particularisme** se situe au niveau international, avec une activité de transports maritimes très réglementée et contrôlée, mais seulement des règles sociales minimales.

Partie faible : - la concurrence internationale et européenne au-delà des minima internationaux.

- la protection sociale, notamment les pensions de retraite. Là se situe un différentiel de compétitivité considérable, ce que montre clairement l'approche de la protection sociale des marins par leur lieu de résidence (Décret n° 2017-307 du 9 mars 2017 relatif à l'affiliation des gens de mer marins, résidant en France et embarqués sur un navire battant pavillon d'un État étranger).

Dans le cadre national, l'idée d'**imbrication** tente d'expliquer que le particularisme n'a pas disparu, mais doit s'articuler au sein de l'évolution du droit social général.

Il ne s'agit pas d'une banalisation, car les conditions de travail concrètes nécessitent des règles particulières, dont la sécurité des navires et celle du travail à bord. Ce particularisme sectoriel a des sources institutionnelles plus ou moins solides, nécessite une coordination interministérielle, à la source et dans les contrôles⁴⁵.

L'imbrication fonde aussi l'idée d'une évolution générale du droit social national et/ou européen, dans le respect des particularismes internationaux maritimes (OMI-OIT).

- 1** P. Chaumette, « 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 », *Neptunus*, e.revue, Centre de Droit Maritime et Océanique, Université de Nantes, 2015 - Numéro spécial - 20 ans, www.cdmo.univ-nantes.fr
- 2** M.L. Goebbels, *Histoire du droit social des gens de mer – Origines et fondement de la protection sociale à travers celle du marin et de sa famille*, Presses Académiques Francophones, Saarbrücken, 2014.
- 3** A. Cabantous, *Les citoyens du large - Les identités maritimes en France (xvii-xixe siècles)*, Aubier, coll. « Historique », Paris, 1995.
- 4** 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 - « Le régime de retraite des marins », *Revue de Droit Sanitaire et Social*, juillet-août 2015, n°4, pp 597-611.
- 5** D. Danjon, *Traité de droit maritime*, t. I, 2e éd., Sirey, Paris, 1926 - G. Ripert, *Droit Maritime*, Dalloz, Paris, T. I, Navigation – Navires – Personnel – Armateurs – Créanciers, 4e éd., 1950, p. 391 et s. - M. Mollat (dir.), *Histoire des pêches maritimes*, Privat, Toulouse, 1997.
- 6** Cass. civ. 2ème, 10 mars 2011, n° 10-40075 QPC, DMF, n° 725, pp. 411-426 - CC 6 mai 2011, Dr. soc. 2012, n° 7-8, pp. 862-864, DMF 2011, n°727, pp. 623-628 - 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. 2e*, 30 juin 2011, n° 10-19475, *Lloret c/ Sté d'aménagement touristique de L'Alpe d'Huez* – *Cass. civ. 2ème*, 22 septembre 2011, n° 09-15756, DMF 2012, n° 732, pp. 35-41, marin exposé aux poussières d'amiante.
- 7** Cass. soc. 1er avril 1992, n° 89-20475, Dr. soc. 1992-665 n. C. Eoche-Duval, *Droit Maritime Français*, DMF 1993-31 n. P. Chaumette. De même, les congés payés, nés en 1936, ne s'appliqueront à la pêche artisanale rémunérée à la part de pêche qu'à partir de l'Ordonnance du 25 mars 1982, étant susceptibles d'être imputés sur les frais communs du navire.
- 8** Cass. Ass. Plén., 7 mars 1997, *Port autonome de Bordeaux c/ Vendeur*, 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 BAL, *Dalloz*, D 2007, 217 ; Dr. soc. 2007, 243 (la mise à la retraite illégale est discriminatoire, donc nulle).
- 9** Art. L. 1 à L. 3 nouveau C. Tr. ; J.Ph. Lhernould, « La négociation collective communautaire », *Dr. Soc.* 2008, pp. 34-51.
- 10** « L'accord interprofessionnel sur la modernisation du marché du travail », n° sp. *Dr. Soc.* 2008, n° 3 pp. 267-346.
- 11** Loi n° 2008-596, 25 juin 2008, art. 11, *JORF* 26-6-2008.
- 12** 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.
- 13** 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, Aix-en-Provence, 2011.
- 14** 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.
- 15** 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.
- 16** 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^e ch.) 12 décembre 2013, *navire S/Y Tatouey*, n° 12.06767, et *CA Aix-en-Provence* (17^e ch.) 26 juin 2014, *navire Grayzone*, n° 13.22838, *DMF* 2014, n° 763, pp. 869-877.
- 17** Art. R. 8121-13 nouveau C. Tr.
- 18** P. Chaumette, « L'impact du droit européen sur le droit social des gens de mer », *Neptunus*, e.revue, Centre de Droit Maritime et Océanique, Université de Nantes, vol. 21, 2015/1, www.cdmo.univ-nantes.fr
- 19** 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.
- 20** 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.
- 21** 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, 5ème 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 ? ».
- 22** 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.
- 23** O. Fotinopoulou-Basurko (dir.), *La seguridad marítima y los derechos laborales de la gente de mar*, Gomylex Ed., Bilbao, 2014. Directive 92/29/CEE du Conseil du 31 mars 1992 concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé pour promouvoir une meilleure assistance médicale à bord des navires - Directive 2003/88/CE du Parlement européen et du Conseil du 4 novembre 2003, concernant certains aspects de l'aménagement du temps de travail, qui renvoie à des dispositions spécifiques concernant la marine marchande et la pêche (art. 21).
- 24** P. Chaumette, « Accord collectif européen et CDD des gens de mer », *CJUE*, 3ème 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 - « Institution de garantie des créances salariales : champ d'application de la directive et insuffisance de la loi grecque concernant les marins », *CJUE*, 4^e ch., 25 février 2016, aff. C-292/14, *Stroumpoulis et a.*, *Droit Maritime Français*, DMF 2016, n° 780, pp. 387-404 - O. Fotinopoulou-Basurko, « European Social Law of Seafarers: between common market and substantive law », in *Seafarers: an international market in perspective – Gens de mer : un marché international du travail*, P. Chaumette (dir.), Gomylex, Bilbao, 2016, pp. 393-413.
- 25** COM(2007) 591 final – Directive (UE) 2015/1794 du Parlement européen et du Conseil du 6 octobre 2015, modifiant les directives 2008/94/CE, 2009/38/CE et 2002/14/CE du Parlement européen et du Conseil et les directives 98/59/CE et 2001/23/CE du Conseil, en ce qui concerne les gens de mer.
- 26** CJUE, gr. ch., 15 mars 2011, Koelzsch c/ Luxembourg, aff. C-29/10, D 2011, 941 - *RC DIP* 2011, n° 2, pp. 438-461 obs. F. Jault-Seseke - E. Grass, « Routier polonais et principe de faveur en droit communautaire : l'important arêr Koelzsch » *Dr. soc.* 2011, p. 849.
- 27** 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. Rittling, 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.

- 28** CJUE, 4^e ch., 15 décembre 2011, Voogsgaerd 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.
- 29** 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.
- 30** 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^{ème} ch.) 12 décembre 2013, navire S/Y Tatouey, n° 12.06767, et CA Aix-en-Provence (17^{ème} ch.) 26 juin 2014, navire Grayzone, n° 13.22838, DMF n° 763, pp. 869-877 - CA Aix-en-Provence, 9^{ème} ch., 8 janvier 2016, n° 15-12278, DMF 2017, n° 787, pp. 29-35 « Le travail maritime international entre port et domicile ? » - Cass. soc. 1^{er} février 2017, n° 15-23723, Sté Songey Ltd, DMF 2017, n° 789, pp. 211-217 n. F. Thomas - S. Drapier, « Bataille des lois applicables au contrat d'engagement maritime international », Neptunus e-revue, université de Nantes, vol. 23, 2017/3, www.cdmio.univ-nantes.fr
- 31** 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.
- 32** 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.
- 33** 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.
- 34** P. Zhang, Seafarers' Rights in China - Restructuring in Legislation and Practice Under the Maritime Labour Convention 2006, Springer, 2016 - P. Chaumette, « Droit des gens de mer en Chine » note de lecture, <http://humansea.hypotheses.org/714>
- 35** P. Chaumette, « Recrutements, formations et carrières dans la marine marchande en Europe », Annuaire de Droit Maritime et Océanique, ADMO, université de Nantes, t. XXX, 2012, pp. 287-318 - P. Chaumette (dir.), Seafarers: an international market in perspective - Gens de mer : un marché international du travail, Gomylex, Bilbao, 2016.
- 36** 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 - H. Chalais-Lefebvre, La stratégie normative de l'Organisation Maritime Internationale (OMI), Préface Jean-Pierre Beurier, PUAM, Aix-en-Provence, 2012.
- 37** G. Pamporides, « The shipping policy of the European Union », International Journal of Shipping Law, September 1998, p. 217 - M. Ndende et B. Vendé, « La transposition par les États de la directive portant communautarisation du Mémorandum de Paris », DMF 2000, pp. 307-314 - 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.
- 38** A. Charbonneau, Gw. Proutière-Maulion et P. 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.
- 39** 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 - « Bilan et devenir d'une négociation collective internationale. L'action d'ITF dans le transport maritime », in Seafarers: an international market in perspective - Gens de mer : un marché international du travail, P. Chaumette (dir.), Gomylex, Bilbao, 2016, pp. 259-284.
- 40** 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, COMPTRESEC, 2013/2 - P. Zhang, Seafarers' Rights in China - Restructuring in Legislation and Practice Under the Maritime Labour Convention 2006, Springer, 2016 - P. Chaumette, « Droit des gens de mer en Chine » note de lecture, <http://humansea.hypotheses.org/714>
- 41** P. Chaumette, « La ratification et la transposition de la convention du travail maritime », Droit social, 2013, p. 915-924.
- 42** 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 États du pavillon et du port », Annuaire de droit maritime et océanique, 2010, p. 355 et s. - E. Cornée et A. Sam-Lefebvre, « La certification sociale à bord des navires de commerce, une garantie pour les droits des marins », in Seafarers: an international market in perspective - Gens de mer : un marché international du travail, P. Chaumette (dir.), Gomylex, Bilbao, 2016, pp. 203-216.
- 43** 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 à », DMF 2008, n° 688, pp. 3-14 - « Normes sociales à bord des navires sous pavillon bis européen : vers le retour des États côtiers ? », in Seafarers: an international market in perspective - Gens de mer : un marché international du travail, P. Chaumette (dir.), Gomylex, Bilbao, 2016, pp. 335-353.
- 44** P. Chaumette, Droits Maritimes, J.P. Beurier (dir.), Dalloz Action, 2014, 3^e éd., n° 212.21.
- 45** P. Chaumette, « 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 », Neptunus, e-revue, Centre de Droit Maritime et Océanique, Université de Nantes, 2015 - Numéro spécial - 20 ans, www.cdmio.univ-nantes.fr

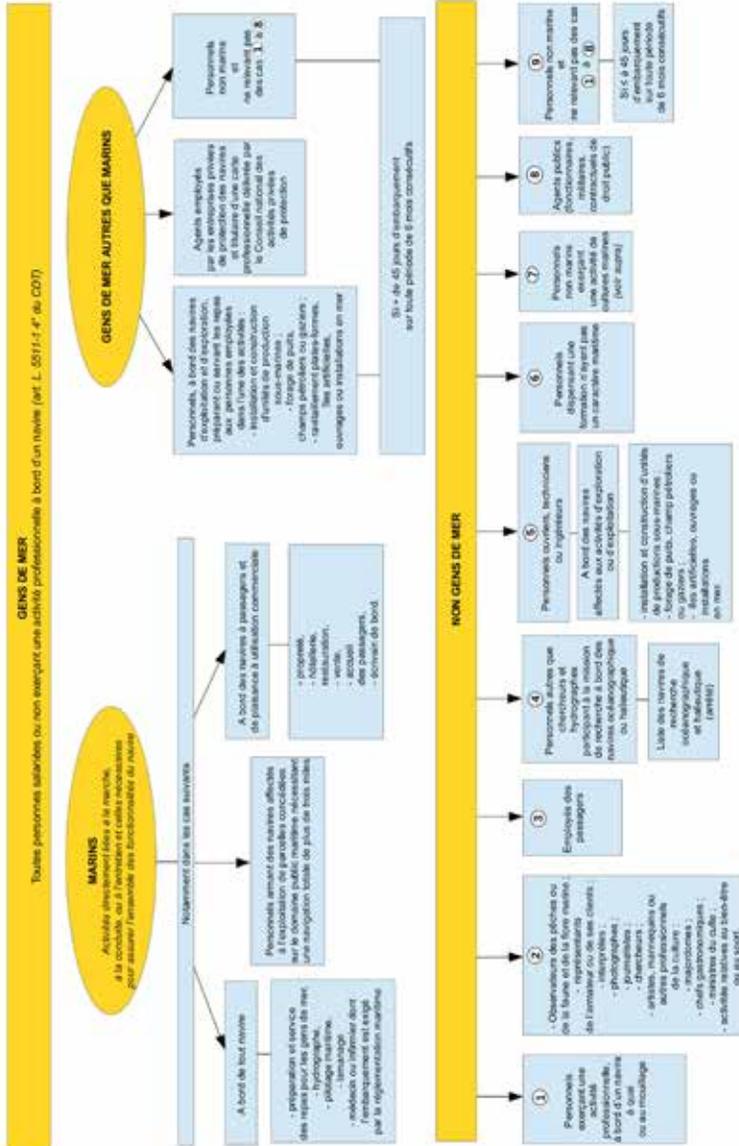
La législation sociale des gens de mer

La population maritime :

MARINS ET GENS DE MER, RETOUR SUR LE DÉCRET N°2015-454 DU 21 AVRIL 2015

Par Catherine RODOLPHE-MEROT
Cheffe du bureau du travail maritime, de la santé et de la sécurité au travail maritimes, DGITM (Ministère de la transition écologique et solidaire)

QUALIFICATION DE GENS DE MER



La législation sociale des gens de mer

Le contentieux national et international du contrat d'engagement maritime

Par **Corinne ARCHAMBAUD**

Inspectrice ITF (International Transport Federation)

Pascale BARBEDIENNE

Inspectrice du travail maritime (Côtes d'Armor)

Aurélié VIRION

Bureau du travail maritime (Dir° Gralle des Infrastructures, des Transports et de la Mer)

Le contrat d'engagement maritime est un contrat de travail¹. Il a pour objet d'accomplir une tâche professionnelle à bord d'un navire. Il est conclu entre un gens de mer et, soit un armateur, soit un autre employeur qui, quand il est français, peut être une entreprise de travail maritime ou une entreprise de travail temporaire mettant les gens de mer à disposition d'un armateur.

Dans le cadre de la relation de travail, des différends

peuvent apparaître entre les gens de mer et son employeur.

Il existe des particularités procédurales, en droit français, concernant le règlement des litiges individuels des marins dont nous verrons qu'elles ne s'appliquent pas, ou rarement, dans le cadre du règlement des litiges portant sur des contrats d'engagement internationaux.

Ainsi selon que le contrat d'engagement est international ou non, la juridiction compétente pour connaître du contentieux peut être différente, ainsi que le droit applicable au règlement du différend.

Les litiges sont, quant à eux, semblables. Ils portent essentiellement sur la contestation de la rupture du contrat de travail et le non-paiement des salaires. Des illustrations des cas de contentieux national et international vous seront présentées.

Le contentieux national du contrat d'engagement maritime

1. LES PARTICULARITÉS PROCÉDURALES DES LITIGES RELATIFS AU CONTRAT D'ENGAGEMENT MARITIME :

a) La compétence du tribunal d'instance :

Le tribunal d'instance -TI- est compétent pour connaître des contestations relatives à la formation, à l'exécution ou à la rupture du contrat de travail entre l'employeur et le marin².

Il s'agit du seul contentieux social qui demeure de la compétence du TI. Depuis 2005³, les TI ne sont plus compétents pour connaître des litiges entre les assistants maternels ou familiaux et leurs employeurs. Le faible nombre de contentieux, 277 en 2015⁴, le caractère disparate des activités professionnelles des marins et leur éparpillement géographique sur l'ensemble du littoral, expliquent les obstacles à la création de sections maritimes et justifie en fait la compétence du TI.

Il n'y a pas de lieu de distinguer le capitaine des autres marins en ce qui concerne la juridiction

compétente pour connaître des litiges relatifs à leur contrat d'engagement.

Depuis l'abrogation de l'article 12 du décret n° 59-1337 du 20 novembre 1959 par l'ordonnance codifiant la partie législative du code des transports⁵, le tribunal de commerce n'est plus compétent pour connaître des litiges entre les armateurs et les capitaines. Le capitaine entre dans le droit commun de la résolution judiciaire des litiges relatifs au contrat d'engagement.

Il est marin au sens du 3° des articles L. 5511-1 et R. 5511-1 du code des transports.

Dans ces conditions, il relève de la compétence du tribunal d'instance.

Enfin, le décret n° 2015-219 du 27 février 2015 a adapté aux particularités de la profession de marin les critères de compétence territoriale du TI, désormais clairement prévus à l'article R. 221-49 du code de l'organisation judiciaire qui dispose que : « (...) le tribunal d'instance compétent est celui dans le ressort duquel se situe :

1° Soit le domicile du marin ;



2° Soit le port d'embarquement ou de débarquement du marin.

Le marin peut également saisir le tribunal d'instance dans le ressort duquel est situé le port où l'employeur a son principal établissement ou une agence ou, à défaut, le port d'immatriculation du navire.(...) ».

b) La tentative de conciliation préalable :

La saisine du tribunal d'instance est subordonnée à une tentative de conciliation préalable devant le directeur départemental des territoires et de la mer (DDTM) ou un agent placé sous son autorité auquel il a délégué cette compétence.

Depuis la loi n° 2016-816 du 20 juin 2016 pour l'économie bleue, consacrant la jurisprudence de la Cour de cassation⁶, la demande de conciliation auprès du DDTM interrompt le délai de prescription⁷. Le taux moyen de conciliation maritime⁸ de 27 % atteste de son efficacité notamment par rapport au taux de conciliation de 5,5 %⁹ en 2013 des bureaux de conciliation d'orientation des conseils de prud'hommes.

Cette tentative de conciliation préalable devant l'autorité administrative ne s'applique pas au capitaine qui peut saisir directement le tribunal d'instance. En

revanche à défaut de diligence entreprise en vue de parvenir à la résolution du litige, le capitaine peut bénéficier devant le TI d'une conciliation judiciaire¹⁰. Par ailleurs indépendamment de la tentative de conciliation maritime, tous les marins, y compris le capitaine, ont la faculté de recourir à l'un des modes amiables conventionnels de règlement des litiges prévus par le livre V du code de procédure civile telles que la conciliation, la médiation et la procédure participative. Ces moyens de règlement alternatifs des conflits sont ouverts aux marins depuis l'abrogation, en 2015¹¹, de l'article 24 de la loi n° 95-125 du 8 février 1995 interdisant les modes conventionnels de règlement des litiges pour ceux portant sur des contrats de travail ayant un caractère non transfrontalier.

2. CAS DE CONTENTIEUX - ILLUSTRATIONS DE PRATIQUES :

Les agents de l'inspection du travail ont un rôle de contrôle mais aussi de conseil et d'information des salariés comme des employeurs, y compris maritimes ; et c'est à ce titre que nous avons à connaître du contentieux du contrat d'engagement maritime. Au-delà du conseil, nous recevons les plaintes au sens de l'article L5534-1 du code des transports :

« *Tout marin peut, directement ou par l'intermédiaire de ses représentants, à bord ou à terre, formuler des plaintes ou des réclamations relatives à toute question liée au respect des règles relatives à ses conditions d'emploi, de travail et de vie à bord, auprès soit de son supérieur ou du capitaine, soit de l'inspection du travail ou de toute autorité* ». Le marin utilise le registre des plaintes. A terre ou à bord, il contacte par tous moyens l'Inspection du Travail, dont les coordonnées sont affichées.

Un rappel : article R. 8124-24 du code du travail « *Les agents respectent l'obligation de confidentialité des plaintes dont ils sont saisis et s'abstiennent de révéler à toute personne l'identité d'un plaignant et de faire état de l'existence de plaintes signalant une infraction ou un manquement aux dispositions des articles L. 8112-1 et L. 8112-2, sauf lorsque le plaignant a informé par écrit son employeur qu'il sollicitait l'intervention des agents de contrôle pour faire cesser l'infraction signalée par sa plainte* ».

Interpellés par les uns ou les autres, nous expliquons le droit. Nous intervenons auprès des employeurs pour rappeler ce droit. Cela ne suffit pas toujours. Nous pouvons alors conseiller la démarche judiciaire civile, parfois parce que nous n'avons pas de sanction pénale possible, donc peu de moyens de contraindre l'employeur à respecter ses obligations. Nous pouvons aussi conseiller la saisine des tribunaux en parallèle de notre action pour que le marin puisse être indemnisé du préjudice subi.

Mon expérience d'agent de terrain est dans le concret des litiges et concerne principalement la pêche artisanale.

La rupture du contrat de travail est très souvent au cœur du contentieux, en particulier quand aucun formalisme n'est respecté

C'est par exemple le marin qui ne se présente pas pour prendre son poste. Nous répétons sans relâche que la démission ne se présume pas. L'employeur ne peut que licencier pour absence injustifiée ou saisir le tribunal pour faire constater la rupture du contrat d'engagement par le salarié, et pourquoi pas demander à être indemnisé du préjudice causé par le préavis non effectué. La notion de préavis de

démission est davantage sensible dans le monde du travail maritime du fait de la décision d'effectif minimum.

C'est aussi l'employeur qui laisse à terre son marin. Ou qui le licencie verbalement. Nos conseils sont alors simples : se représenter au quai ou au siège l'armement avec un témoin, pour réembarquer ; puis écrire à l'employeur pour contester un licenciement verbal sans cause réelle ni sérieuse ; et si rien ne se passe il n'y a plus qu'un seul moyen d'action, saisir les tribunaux. Pour rappel : nous, agents de contrôle de l'Inspection du Travail, ne sommes pas compétents au-delà du renseignement et rappel du droit sur les modalités de rupture du contrat d'engagement.

Toujours dans le quotidien des situations rencontrées : l'employeur qui ne fournit pas les documents de rupture du contrat d'engagement maritime comme le relevé de services ou l'attestation pôle emploi. L'Inspection du travail peut intervenir auprès de l'employeur, voire le sanctionner, et le marin peut saisir le tribunal en référé.

Un aparté sur la PRA, la pension de retraite anticipée : les marins nous saisissent lorsqu'ils se rendent compte qu'il aurait été bien plus intéressant, financièrement parlant, de subir un licenciement pour inaptitude d'origine professionnelle avant de signer une demande de bénéfice de la PRA. Bien entendu nous sommes saisis... après... et donc là, il n'y a plus de contentieux possible, le contrat est déjà rompu.

Autres contentieux rencontrés : les manquements graves aux obligations liées au contrat d'engagement maritime

Quand les manquements sont du fait du salarié, le droit disciplinaire s'applique, avec sa procédure et ses sanctions, de l'avertissement au licenciement en passant par la mise à pied. Le marin peut contester classiquement devant les tribunaux. Par exemple, un capitaine licencié pour vol alors que lui soutient n'avoir pris que sa part de godaille (usage : le marin reçoit quelques poissons de la pêche du jour pour sa consommation familiale) . Le tribunal d'instance a confirmé le licenciement, au vu du poids de la dite « godaille », une centaine de kilos.



Les manquements sont également du fait de l'employeur, je pense au non-paiement du salaire, ou bien au travail dissimulé. En particulier cet aspect exclusivement maritime du travail dissimulé, que nous appelons le dérôlement abusif, pratique qui consiste à retirer quelques jours de rôle chaque mois, ou à conclure des contrats d'engagement prétendument à temps partiel pour ne pas payer 30 jours de cotisations sociales par mois.

Le marin peut bien entendu saisir l'Inspection du Travail ou les tribunaux. Mais il peut aussi prendre acte de la rupture de son contrat d'engagement maritime du fait de son employeur. La prise d'acte permet au salarié de rompre le contrat de travail aux torts de l'employeur en cas de manquement suffisamment grave qui empêche la poursuite du contrat de travail. C'est en quelque sorte le pendant du licenciement pour faute grave, versant salarié. Par courrier recommandé, il écrit à son employeur, liste les manquements graves, et conclut qu'il ne peut pas poursuivre le contrat dans ces conditions. La rupture est immédiate, sans préavis. Le salarié peut demander confirmation de sa prise d'acte par le tribunal. Le juge soit refusera, la prise d'acte produit alors les effets d'une démission. Soit acceptera, l'employeur devra les indemnités liées à un licenciement sans

motif réel et sérieux et le marin aura droit, si son employeur a cotisé, aux allocations assedics.

Concernant les capitaines :

Il est notable que parmi les procédures qui aboutissent à la saisine du tribunal, beaucoup sont initiées par les capitaines. Ce qui peut interroger sur l'absence de conciliation préalable obligatoire plus que sur la gravité des litiges.

Lorsque le capitaine est le patron salarié d'un petit navire de pêche, à effectif très réduit, n'est-il pas un salarié ordinaire sous la subordination entière de son employeur ? A-t-il les moyens de se faire conseiller au préalable ? On peut regretter une conciliation obligatoire qui lui aurait permis de se poser, qui l'aurait contraint à écouter des arguments contraires. Et sur le principe même, cette différence avec les autres salariés, tous régimes sociaux confondus, quel que soit leur niveau de responsabilité, nous interpelle. Enfin, si je peux me permettre une autre comparaison avec le régime général, et ses salariés qui ne sont ni marins ni gens de mer, voici ce que je vois comme principale différence entre les deux types de contentieux : les marins, en particulier les marins pêcheurs pêche artisanale, sont en conflit avec leurs employeurs sur des notions de base de

droit du travail, bien davantage que les salariés du régime général. Ils demandent à être déclarés, payés, à travailler ... C'est peut être l'une des explications

du nombre élevé de conciliations réussies : un rappel des règles élémentaires du droit du travail ramène souvent tout le monde au bon sens.

Le contentieux international

En matière de résolution judiciaire d'un litige portant sur un contrat de travail international, il convient de distinguer deux questions.

La première concerne la détermination de la juridiction l'État compétent pour connaître du litige et la seconde la détermination du droit applicable à la résolution du différend. Ces questions se résolvent par l'application de règles de conflits de juridiction et de loi.

Il convient de rappeler que la loi applicable au litige n'est pas forcément celle du juge saisi. Il existe un principe de dissociation entre la compétence juridictionnelle et la compétence législative.

LA DÉTERMINATION DE LA COMPÉTENCE JURIDICTIONNELLE ET LÉGISLATIVE :

a) Les règles de conflits de juridiction :

Pour déterminer la juridiction compétente en matière de contrat de travail, il est fait application du règlement n° 1215/2012 dit : « Bruxelles I bis ». Ce règlement remplace le règlement 44/2001 (règlement Bruxelles I), qui continue toutefois de s'appliquer aux actions judiciaires intentées avant le 10 janvier 2015. L'une des nouveautés introduite par le règlement « Bruxelles I bis » est de permettre d'agir contre un défendeur domicilié dans un État tiers à l'Union européenne -UE-. Le règlement s'internationalise. Ainsi, le salarié peut attirer en justice un employeur qui n'est pas domicilié sur le territoire d'un État membre devant les juridictions d'un État membre (art. 21§2 du règlement Bruxelles I bis).

Le critère de rattachement est le lieu habituel de travail. A défaut de pouvoir déterminer le lieu habituel de travail, le critère est le lieu de l'établissement qui a embauché le salarié.

Pour déterminer le lieu habituel de travail des marins, il est tenu compte du lieu de localisation ou de navigation du navire conjugué à un critère temporel. Le lieu habituel de travail est l'endroit où le travailleur

accomplit la majeure partie de son temps de travail apprécié sur l'intégralité de la période de travail. En cas de périodes de travail dans des lieux successifs différents, le dernier lieu d'activité dès lors qu'il est stable doit être retenu¹².

La juridiction française se déclare compétente lorsque le marin a travaillé exclusivement¹³ ou principalement dans les eaux territoriales¹⁴.

Cette nouveauté du règlement Bruxelles I bis met fin à l'extension dans l'ordre international des critères internes de compétence lorsque le défendeur est domicilié hors de l'UE. Cependant pour les litiges introduits avant le 10 janvier 2015, cette question subsiste.

La jurisprudence atteste, en matière de contrats d'engagement internationaux, de l'application des critères de compétence territoriale du code du travail¹⁵ pour désigner la juridiction française compétente¹⁶.

Cependant depuis l'abrogation de l'article 5 du code de travail maritime qui rendait inapplicable le code du travail maritime aux marins engagés pour servir sur un navire battant pavillon étranger et la modification des articles R. 221-13 et R. 221-49 du code de l'organisation judiciaire par le décret n° 2015-219 du 27 février 2015, il ne semble plus exister d'obstacle juridique à la transposition dans l'ordre international des critères de compétence territoriale propre au contentieux des litiges individuels des marins de l'article R. 221-49 du code de l'organisation judiciaire.

En outre, il appartient au droit commun de l'État dont les juridictions sont compétentes d'indiquer devant quelle juridiction particulière l'affaire est portée.

Ainsi lorsque la juridiction française est compétente par l'application des règles de conflits de juridiction, le plus souvent les juridictions appliquent les dispositions du code du travail qui donnent compétence au conseil des prud'hommes territorialement compétent¹⁷.

Or, il semble qu'il devrait être fait application des règles de compétence particulières aux litiges

individuels entre les marins et leurs employeurs attribuant cette compétence au tribunal d'instance territorialement compétent, ce que font parfois certaines juridictions¹⁸.

b) Les règles de conflits de loi :

La question de loi applicable au contrat de travail international est régie par la Convention de Rome du 19 juin 1980 et pour les contrats conclus après le 17 décembre 2009 par le Règlement n° 593/2008 « Rome 1 ».

En application de ces textes, il convient de distinguer 2 cas :

→ En l'absence de choix de la loi applicable par les parties :

La loi applicable est celle du lieu de travail habituel de travail. A défaut de lieu habituel de travail, le lieu de l'établissement qui a embauché le salarié. Sauf, s'il résulte que le contrat présente des liens plus étroits avec un autre État que celui du lieu habituel de travail ou de l'établissement d'embauche.

En effet si la juridiction estime que le contrat est lié de façon plus étroite avec un autre pays, il peut écarter l'application des rattachements objectifs que sont le lieu habituel de travail et d'embauche. La CJUE donne des éléments significatifs de rattachement tels que le pays où le salarié acquitte de ses impôts sur le revenu, le pays dans lequel il est affilié à un régime de protection sociale et toutes autres conditions de travail¹⁹.

Les juridictions françaises considèrent que la loi applicable à défaut de choix est la loi française lorsque le marin réside en France et que le navire est ancré dans un port français²⁰.

→ En cas de choix de la loi par les parties :

Le choix de la loi par les parties ne prive pas de l'application des dispositions impératives de la loi applicable à défaut de choix.

Les dispositions impératives de la loi française doivent être plus favorables que celles de la loi choisie par les parties²¹. Sur l'application de ces dispositions impératives, récemment la Cour de cassation a fait preuve de rigueur en cassant un arrêt de Cour

d'appel au motif qu'elle aurait dû comparer la loi choisie par la partie et les dispositions impératives de la loi française afin de déterminer si elles étaient plus favorables²². Le caractère plus favorable des dispositions de la loi française en matière de contrat à durée indéterminée et de licenciement par rapport à la loi, en l'espèce de Saint-Vincent et des Grenadines, ne saurait se présumer.

Les dispositions impératives (Convention de Rome) ou de dispositions auxquelles il ne peut être dérogé (Rome 1) sont notamment les règles relatives au licenciement telles que l'entretien préalable, l'existence d'une cause réelle et sérieuse licenciement²³ et la durée de préavis en cas de licenciement autre qu'une faute grave²⁴.

2. Cas de contentieux international - illustrations pratiques :

3 Types de contentieux :

› Navire commercial engagé à l'international, pavillon RIF/FIS avec usage d'une ETM/RPS dans un pays n'ayant pas ratifié la CTM/MLC et avec CEM/SEA couvert par un CBA

→ Cas Commerce International -> Accident de travail sur un navire pavillon RIF/FIS, compagne française :

En Juin 2016, un matelot Malgache se blesse avec l'aussière qu'il a lui-même passé.

L'aussière c'est coincé dans le bollard (sur le quai), ripe de la corne à bord, se tend et lui frappe le bras sur le touret. Le matelot a une fracture ouverte au poignet, il est hospitalisé et opéré à Riga, puis est rapatrié par l'armateur.

Le commandant a fait le rapport d'accident et a rempli le formulaire international pour la prise en charge des soins à terre qui sera complété par le médecin de l'hôpital à Riga.

De retour à Mada, la Carte d'accidenté du travail est remplie par le médecin de l'employeur ETM/RPS pour le suivi auprès de la Caisse Nationale de Prévoyance Sociale Malgache.

Le marin se fait suivre à l'hôpital à Madagascar,

il sera réopéré aux frais de l'armateur pour faire enlever les broches.

Il reçoit son bulletin de salaire pour son travail à bord jusqu'au jour de l'accident. Pendant son arrêt de travail, il est payé de son salaire de base jusqu'au 130ème jour de prolongation par l'armateur, conformément aux conditions du CBA mentionné dans le CEM, ce qui est supérieur à la MLC (120 jours). Il est ensuite déclaré consolidé avec une Incapacité Permanente Partielle de 22% avec mention de révision si complication

Le CBA signé entre le Syndicat Français et la compagnie maritime française prévoit une indemnité de 21 000 USD.

L'IPP est payée par l'armateur à l'ETM.

L'ETM au lieu de verser intégralement le montant de l'IPP au marin, va verser à celui-ci le montant en élément de salaire et va faire une déduction de 20% au motif de l'impôt sur le revenu prélevé à la source IRSA, pour 4 300 USD

Le marin est membre de son syndicat à Madagascar. Il saisit celui-ci pour réclamer que le bulletin de salaire soit rectifié, pour que l'IPP lui soit intégralement versé par l'ETM, sans déduction de l'impôt sur le revenu car il n'y est pas soumis, ce conformément au Code Général des Impôts de l'autorité Malgache. L'ETM ne bouge pas.

Madagascar n'a pas ratifié la MLC, mais le processus est en court. Le décret de définition et sanctions sur les ETM/RPS et leur certification n'est pas encore sorti au moment du fait générateur. Pour faire valoir ses droits à Madagascar le marin devrait faire une démarche en justice, avec le soutien de son syndicat, mais dans ce pays où la corruption est pléthore. C'est injuste.

Le syndicat Malgache va alors s'adresser à son homologue Français signataire du CBA pour lui demander de faire appliquer par la compagnie auprès de son ETM, correctement le paiement de l'IPP, ce conformément à la législation Malgache. En tant qu'inspectrice de l'ITF et signataire de l'accord, je reçois la plainte, la traite et avec le soutien de mon syndicat, je mets la compagnie maritime en France en demeure de faire rectifier la situation. La compagnie en France est responsable au titre du code des transports et du pavillon RIF, par le principe



qu'elle utilise une ETM dans un pays n'ayant pas ratifié la MLC, elle en est le garant et doit mettre en œuvre que soient respectés les conditions de travail pour lesquelles elle est engagée au travers du CBA. Bien sûr la compagnie n'a pas déclaré l'accident auprès de l'inspection du travail en France (DUP), s'agissant ici d'un travailleur ressortissant non européen.

La compagnie va faire l'intermédiaire et va faire rectifier la situation par effet immédiat, mais il aura fallu aussi que nous lui justifions la mise en évidence légale de la non-conformité d'appliquer une déduction d'impôt sur l'IPP. Nous supposons simplement ici, que l'ETM a fait cette retenue à ses intérêts personnels et qu'elle n'a pas réellement reversé aux impôts le montant déduit indument.

Si la compagnie n'avait pas fait rectifier la situation, nous serions allés porter plainte auprès de l'inspection du travail, auprès du pavillon puis aurions engagé une procédure au TI du lieu de siège de la compagnie. Puis, le marin est réembarqué après consolidation sur un autre poste, la compagnie se protège sur le principe que le marin ne remplit plus les normes d'aptitude médicale du pavillon Français, à cause du risque de mettre dans l'impossibilité le marin d'accomplir normalement sa tâche, d'aggraver la lésion et du risque que cela engendre pour les autres (cf décret 1575 du 3Dec2015).

Si la compagnie ne réembarque pas le marin et que l'ETM fait valoir qu'il n'est pas embarquable, le CBA prévoit une indemnité de 100 000 USD. La compagnie française le reclasse au poste de steward.

➤ **Navire-Yacht de statut commercial, pavillon dans un pays ayant ratifié la CTM/MLC, Cook Island, avec usage d'une ETM/RPS dans un pays ayant ratifié la CTM/MLC et avec CEM/SEA non associé à CBA**

➔ **Cas yachting -> Impayé de salaires et récidives sur un yacht commercial pavillon Cook Island**

En Juillet 2016, malgré leurs nombreuses demandes auprès du management qui est totalement amateur, auprès de l'armateur qui est un très riche malhonnête récidiviste, l'équipage n'est pas payé des salaires, des heures supplémentaires et est débarqué manu militari par l'armateur au prétexte qu'il ne convient plus.

L'équipage a déjà fait intervenir un avocat, ce sans succès, car les marins ne sont plus à bord pour faire appel au PSC/CSN sur le manquement au titre de la MLC pour les impayés et le navire n'a pas de point identifié d'amarrage et bouge tout le temps en Méditerranée, ce qui ne permet pas d'organiser non plus une saisie du navire.

Mon syndicat reçoit la plainte, en coordination avec l'avocat, nous formulons une plainte MLC auprès du pavillon qui répond mollement. Nous sommes obligés de réitérer la plainte avec menaces de saisir l'OIT et d'organiser que le navire soit éligible au PSC Paris MOU, pour d'autres éléments que nous avons identifiés non conformes à la MLC, pour qu'enfin, le pavillon force l'armateur à payer les salaires. Le pavillon Cook Island est évidemment complaisant avec les armateurs frauduleux mais devant l'évidence du manquement fait fléchir l'armateur.

Rebondissement en 2017, mon syndicat est à nouveau contacté par un nouvel équipage à bord, pour les mêmes motifs et avec les mêmes méthodes brutales et la même mauvaise foi de l'armateur.

Cette fois c'est le management amateur démissionnaire qui m'a contacté pour l'équipage impayé. L'armateur a utilisé les services d'un nouveau service ETM/RPS au Luxembourg. Celui-ci est clairement identifié, connu de nous et nous savons qu'il peut être complaisant avec l'armateur. Cette ETM ballade l'équipage impayé faisant toujours croire que les fonds allaient arriver.

Ayant l'habitude de collaborer avec le Commissariat des Affaires maritimes du Luxembourg, sous notre plume, le capitaine débarqué contacte le CAM, au nom de tout l'équipage, formule sa plainte à l'encontre de l'ETM/RPS résidente au Luxembourg, qui n'assume pas ses obligations avec le détail des impayés.

24h plus tard, comme par magie, tout l'équipage est payé. Il faut dire que le Luxembourg est réactif et que les ETM/RPS sont soumis à un système de licence pour exercer en conformité avec la MLC. La sanction en cas de manquement est l'annulation de la licence qui est très difficile à réobtenir.

➤ **Navire-Yacht de statut privé, sous pavillon européen, non soumis à la MLC, opérant dans les eaux européennes et à partir de la cote française, pas d'usage d'ETM/RPS mais embauche d'un ressortissant national et un ressortissant européen résident en France.**

➔ **Cas yachting Privé -> Litige et licenciement sur navire à usage privé sous pavillon maltais dans les eaux européennes**

Le navire reste en France pendant l'hiver en chantier, avec un équipage européen, un capitaine français résident en France et une stewardess Maltaise résidente à Malte.

Toujours la même sérénade, ici les armateurs ne sont même pas redevables de la MLC. C'est l'OUT-LAW OCEAN.

L'armateur Français pense qu'il est dans l'impunité, il est propriétaire pour son navire, d'un amarrage à Valeta/Malte et il licencie brutalement l'hôtesse alors en CDD pour la 2 -ème saison et le capitaine en CDI depuis plus de 2 ans au prétexte qu'ils sont fatigués et qu'il veut changer d'équipage.

Sauf qu'ici le navire est sous pavillon maltais, donc européen et qu'il y a donc des obligations au regard de ce pavillon et des possibilités de recours.

Non seulement Malte prévoit que les marins européens doivent être déclarés aux services de contributions sociales maltaises, résidents ou non, pour bénéficier de la sécurité sociale et des droits qu'ils

pourront faire valoir dans leur pays de résidence européenne, si accord bilatéral entre les 2 pays.

Le capitaine français, résident français doit se voir fournir par l'armateur, du certificat de service à la mer et du certificat social, les formulaires Européens U1 et S1.

L'administration française prendra en compte leur temps de travail du capitaine, sous ce pavillon à condition qu'il puisse fournir l'original de ces formulaires.

L'hôtesse Maltaise ne pourra faire valoir ses droits dans son pays que si elle est déclarée ce qui n'est pas le cas.

Bien sûr, ici et bien que l'armateur puisse prouver d'un amarrage théorique permanent à Malte, les démarches n'ont jamais été finalisées auprès des services de contributions sociales maltaises, L'armateur ne fournit pas de bulletin de salaire, ne déclare pas l'équipage, non plus en France où il a déclaré le siège social de la compagnie propriétaire du navire exploité en statut privé à son domicile.

Les virements mensuels sont initiés à partir de la France et d'un compte bancaire français à son nom. Le navire a passé quelques mois dans un chantier français.

C'est pleinement du travail dissimulé, tout permet y compris pour l'hôtesse de prouver d'une exploitation en France.

Ici nous ferons intervenir un avocat pour l'équipage, l'action syndicale se limitera à soutenir l'avocat dans la négociation pour l'équipage, contre l'armateur.

A l'amiable il sera conclu une indemnisation pour éviter le rattachement des contrats à la France avec une procédure devant le tribunal des prud'hommes à l'instar de la situation sous pavillon français qui se passe devant le TI, de fait ici dans l'application de la CJEU du 15 Dec 2011 à l'équivalent du droit

terrestre. Les CPH sont compétents, nous avons déjà développé une expérience jurisprudentielle jusqu'en cassation.

> Différents bras de leviers : MLC + ITF CBA + Pavillon + Législation Européenne

- La compagnie maritime **utilise** une **ETM/RPS** employeur du marin dans son lieu de résidence et qui est **un pays qui n'a pas ratifié la MLC** => **responsabilité de l'armateur** au travers de la **MLC**, de son **pavillon** (RIF = code des transport), la France **ayant ratifié la MLC** et prévu les dispositions.
- Le **CEM/SEA** fait mention d'un **ITF CBA** => Arrêt maladie = 130 jours au lieu de 120 jours pour MLC => Taux d'indemnisation plus élevé = **situation plus favorable pour le marin** et **engagement de l'armateur** utilisateur de main d'œuvre, sur **les conditions de travail de l'employeur ETM/RPS**
- La compagnie maritime **utilise** une **ETM/RPS** employeur du marin dans un autre pays que son lieu de résidence, mais dans **un pays qui a ratifié la MLC** et qui applique des **sanctions aux ETM/RPS** en cas de manquement **aux obligations de la CTM/MLC**
- Le statut du navire **n'est pas soumis à la MLC**, mais **le pavillon prévoit des dispositions** dans sa législation
- Le navire n'opère que dans les eaux européennes et principalement en France, **la CJEU du 15 Déc 2011** permet le **rattachement du contrat à l'équivalent du droit terrestre du lieu d'exploitation, donc au CPH au lieu du TI dans la procédure habituelle sous pavillon français.**

1 L. 5542-1 du code des transports.

2 R. 221-13 du code de l'organisation judiciaire.

3 Art. 18 de la loi du n° 2005-706 du 27 juin 2005.

4 Les chiffres-clés de la justice 2016.
540° de l'article 7 de l'ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010.

6 Cass. Soc., 23 février 2000, n° 97-45816.

7 L. 5542-48 du code des transports.

8 Taux moyen de 2010 à 2014.

9 Rapport de M. LACABARAT, juillet 2014.

10 Art. 127 et suivants du code de procédure civile.

11 III art. 258 de la loi n° 2015-990 du 6 août 2015.

12 Cass. Soc. 31 mars 2009, n° 08-40.387.

13 CA Aix-en-Provence, 26 juin 2014, n° 13/22838.

14 CA Aix-en-Provence, 23 juin 2008, n° 08/00876.

15 R. 1412-1 du code du travail.

16 Cass. Soc 29 avril 2003, n° 01-41.599.

17 CA Rennes 16 septembre 2015, n° 15-01696.

18 CA Aix-en-Provence, 14 octobre 2014.

19 CJUE, 12 septembre 2013, C64-12.

20 CA Rennes, 30 novembre 2004 / CA Aix-en-Provence, 8 février 2008.

21 Cass. Soc., 28 octobre 2014, n° 13-20025.

22 Cass. Soc., 1^{er} février 2017, n° 15-23723.

23 CA Rennes 15 janvier 2014, n° 12/03355.

24 L. 5542-43 du code des transports.

La législation sociale des gens de mer

La pêche : de la convention collective nationale à la convention N°188 de l'OIT

Par
Catherine RODOLPHE-MEROT
Dir° Grate des Infrastructures
des Transports et de la Mer



La France est, le sixième pays à ratifier, avec une liste actuelle de dix pays, dont par exemple la Norvège. La ratification de cette convention s'inscrit dans la tendance actuelle à l'amélioration des instruments juridiques pour garantir des droits aux pêcheurs avec la ratification prochaine de STCW

La convention C188 a déjà été largement anticipée en droit français lors de la ratification de la MLC et de la loi du 16 juillet 2013 qui a intégré de nombreuses dispositions aujourd'hui reprises par la C188 (par exemple la certification).

La convention C188 trouve son pendant en droit européen avec la récente publication de la directive 2017/159. Comme la MLC, qui a également fait l'objet d'une directive, ce nouveau texte vise à donner de l'ampleur à la convention internationale en obligeant chaque pays de l'UE à intégrer ses dispositions.

La directive reprend, dans l'ensemble, les dispositions de la convention C188, ; excepté celles relatives à l'application des textes (procédures de plaintes, certification...)

Lors de son adoption la France fait part de l'importance d'un texte européen pour harmoniser le régime des indépendants et la mise en place d'une directive contrôle, comme cela a été fait dans le commerce avec la directive 2013/38 (PSC MLC). Cette convention prévoit un certain nombre d'options que peuvent prendre les pays qui la mettent en œuvre. Par exemple, la France a choisi d'exclure les pêcheurs professionnels en lacs ou dans les cours d'eau intérieurs dans la mesure où les effectifs sont minimes, que la plupart des pêcheurs sont indépendants en ce domaine.

Pour la notion de longueur, la Convention propose deux définitions, c'est la définition de la longueur (L) qui est retenue, connue des affaires maritimes

parce que notamment la même que celle prévue au franc-bord.

La convention prévoit enfin que les navires plus petits peuvent ne pas être concernés par certaines dispositions de la convention (notamment en matière de certificat médical). La France avait déjà un droit pour ces navires au niveau de la convention C188 il n'a donc pas été retenu de les exclure.

Le droit national, s'il est globalement au niveau, suppose quelques ajustements.

Pour les contrats d'engagement, l'annexe prévoit que le numéro d'immatriculation du navire et que les heures de repos soient mentionnées, ce qui ne se trouve pas à l'article L.5542-3 du CdT.

En matière de plaintes, un décret est en cours de préparation.

Sur l'habitabilité, la mise en œuvre suppose quelques ajustements à la marge, qui seront pris par arrêté. La convention ayant vocation à s'appliquer aux pêcheurs indépendants, il faut prévoir lesquelles des dispositions devront leur être appliquées, ce qui sera fait dans un prochain décret.

Enfin, le dispositif majeur introduit par cette convention est la certification sociale des navires de pêche sur laquelle il convient de revenir plus en détail.

À côté du contrôle de l'inspection du travail, ou encore du volet contentieux de la relation de travail, la certification sociale vise à engager l'armement

dans une démarche de mise en conformité avec à la clé la délivrance d'un certificat qui en attestera à un instant t.

Par rapport à la MLC, il s'agit d'une procédure simplifiée, sans visite intermédiaire, avec une seule visite tous les cinq ans. Au niveau documentaire, là où la MLC nécessitait une DMLC II de la part de l'employeur c'est à dire une somme d'engagements et de description de processus, la convention 188 ne le prévoit pas. Comme pour la MLC, ce sont les CSN qui seront chargés du processus.

Avant tout, et compte tenu du profil des entreprises concernées, il y aura un accompagnement des armements, en amont et au moment de la visite, qui devra en principe avoir lieu concomitamment aux visites de sécurité.

En cas de contrôle à l'étranger, la détention d'un tel document sera un bon point, une base satisfaisante pour démontrer la conformité du bateau, toutefois,

le certificat ne protégera pas en cas de danger manifeste.

Pour résumer cette liste, on peut dire qu'il y a deux catégories d'obligations. Celles qui sont formalisées par un document (contrat, certificats médicaux...) et celles qui nécessitent un constat visuel (logement, santé et sécurité au travail...).

Rappelons que toutes ces obligations existent déjà en droit national, ce qui signifie que pour un armement déjà au niveau du droit en vigueur, ce nouveau dispositif sera une formalité.

Sur les 135 on retrouve principalement des navires de première catégorie.

L'audit effectué par les ISN sera bien entendu composé du contrôle documentaire, si possible amorcé en amont de la visite, et de constats visuels et d'éventuels entretiens.

Ce nouveau dispositif se mettra en place progressivement dès janvier 2018.



La législation sociale des gens de mer

Le dispositif « conditions sociales de l'État d'accueil »

Par

Catherine RODOLPHE-MEROT

Dir^o Grale des Infrastructures,
des Transports et de la Mer

Et **Bruno LABATUT-COUAIRON**

Inspecteur du travail maritime
Correspondant régional maritime
et fluvial Occitanie



L'objectif du dispositif est de faire converger et harmoniser les pratiques sociales entre opérateurs de transport et de services maritimes pour garantir un travail décent par l'application de conditions sociales minimum et réduire les déficits de compétitivité entre opérateurs

Références réglementaires :

Articles L.5561-1 à L.5566-2 du code des transports
Article L.311-3 du code de la sécurité sociale
Articles R.5561-1 à R.5566-7 du code des transports
Arrêté du 4 septembre 2014 relatif à la déclaration d'activité prévue à l'article R.5561-2 du code des transports (CERFA n°15223*01 et notice n°51912#01)

TROIS CHAMPS D'APPLICATION :

Quel que soit leur pavillon (dont pavillon français 1^{er} registre et RIF), tous les navires exploités dans les eaux territoriales et intérieures métropolitaines :

- d'une jauge brute inférieure à 650 assurant un service de cabotage maritime continental et de croisière
- assurant un cabotage avec les îles, à l'exception des navires de transport de marchandises d'une jauge brute supérieure à 650 lorsque le voyage concerné suit ou précède un voyage à destination d'un autre État ou à partir d'un autre État
- utilisés pour fournir une prestation de service réalisée à titre principal dans les eaux territoriales ou intérieures

Sont exclus les navires de construction traditionnelle participants à des manifestations nautiques (Définition de ces navires décret 84-810 : navire à voile historique conçu avant 1965 ou réplique individuelle d'un tel navire).

ZOOM SUR CERTAINES ACTIVITÉS

> *Le cabotage maritime national*

Navires de plaisance dont yachts exploités comme navires de croisière

Navires de croisière (prestation à bord avec prix d'entrée à bord)

Navires de transports de passagers et/ou de marchandises

> *Les prestations de service*

Navires utilisés pour une prestation de service effectuée à titre principal (s'analyse au regard de l'objet du contrat) dans les eaux territoriales (12 milles) ou intérieures (définition de la convention des Nations Unies sur le droit de la mer - ports, bassins portuaires...) en situation de concurrence internationale

Cas des navires exerçant une activité de cabotage et une prestation de service (yachting professionnel)

CONDITIONS SOCIALES DE L'ÉTAT D'ACCUEIL : QUATRE TYPES DE CONDITIONS

› Conditions de nationalité et d'effectif

Mêmes dispositions relatives à la nationalité et aux effectifs à bord des navires battant pavillon français immatriculés au registre national

› Conditions attachées au contrat de travail

Un contrat écrit pour chaque gens de mer avec mentions obligatoires

› Conditions attachées au droit des salariés embarqués

Les 9 matières pour lesquelles s'appliquent l'ensemble des dispositions légales et stipulations conventionnelles applicables aux salariés employés par des entreprises de la même branche d'activité en France :

- Libertés individuelles et collectives dans la relation de travail

- Discriminations et égalité professionnelle entre les femmes et les hommes
- Protection de la maternité, congés de maternité, de paternité et d'accueil de l'enfant, congés pour événements familiaux
- Conditions de mise à disposition et garanties dues aux salariés par les entreprises exerçant une activité de travail temporaire
- Exercice du droit de grève
- Durée du travail, repos compensateurs, jours fériés, congés annuels payés, durée du travail et travail de nuit des jeunes travailleurs
- Salaire minimum et paiement du salaire, y compris les majorations pour les heures supplémentaires
- Règles relatives à la santé et à la sécurité au travail, âge d'admission au travail, emploi des enfants
- Travail illégal

› Condition de bénéfice d'un régime de protection sociale

Les gens de mer bénéficient d'un régime de protection sociale de l'un des États membres de l'Union Européenne ou d'un État partie à l'accord sur l'Espace économique européen.



Pas de possibilité de régime hors UE ou EEE ni d'assurance privée

Exemple : câbliser sous pavillon Chypre

Si pas de couverture par un État membre, affiliation au régime général français (immatriculation obligatoire au régime général de sécurité sociale français, Caisse CNFE d'Alsace)

Les obligations de l'armateur :

LE RESPECT DES CONDITIONS SOCIALES DE L'ÉTAT D'ACCUEIL

- La déclaration d'activité
- L'enregistrement (avec des mentions minimales) par le capitaine de tout accident du travail, lésion ou maladie professionnelle survenu à bord
- La déclaration, en français, à la DDTM auprès de laquelle la déclaration d'activité a été effectuée, de tout accident survenu à bord (la déclaration peut être faite par la victime ou ses représentants jusqu'à l'expiration de la 2^{ème} année qui suit l'accident) - utilisation du CERFA n°11505*02
- La tenue à disposition des gens de mer et des salariés embarqués et l'affichage à bord de documents et d'informations
- La tenue à disposition de l'inspection du travail, des officiers et fonctionnaires affectés dans des services exerçant de missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes, de documents justifiant du respect de ses obligations
- A bord des navires entrant dans le dispositif État d'accueil pratiquant un service de cabotage à passagers, le personnel désigné pour aider les passagers en cas de situation d'urgence est aisément identifiable et possède sur le plan de la communication, des aptitudes suffisantes pour remplir cette mission (français et langue de la majorité des passagers habituels)

LA DÉCLARATION D'ACTIVITÉ :

Comment ? par transmission électronique
Formulaire CERFA n°15223*01 en langue française
Un formulaire unique pour tous les navires pratiquant la même activité

Quand ? au moins 72 heures avant le début de l'activité

A qui : DDTM du 1er port touché ou port tête de

ligne pour les navires de croisière

Pour les navires battant pavillon français : port de gestion du navire ou du plus grand nombre de navires pratiquant la même activité

POUR CHAQUE NAVIRE :

- Copie du document spécifiant les effectifs minimaux de sécurité (délivré en application de la convention SOLAS ou fiche minimale d'effectif)
- Copie de la liste de l'ensemble des personnes employées à bord au 1er jour de l'activité
- En français, copie des contrats types d'emploi des marins et des gens de mer autres que marins
- En français, copie des différents types de bulletins de paye remis aux salariés employés à bord (tous les employés ne sont pas des salariés)
- Pour les navires de plus de 500 UMS, copie du certificat de travail maritime, les parties I et II de la déclaration de conformité du travail maritime et le rapport d'inspection

Actions initiales de la DDTM :

- Vérifier la complétude de la déclaration
- Accuser réception par voie électronique lorsque la déclaration est complète

Remarques :

Pas d'accusé de réception partiel

Si modification des conditions d'exercice de l'activité, seules les parties nécessitant une mise à jour sont produites

En cas de nouvelle déclaration, seules les pièces modifiées sont produites

LES SANCTIONS :

→ Défaut de déclaration ou déclaration incomplète (vise armateur)

Contravention de la cinquième classe

→ Défaut de présentation de documents aux agents de contrôle, y compris pour ceux prévus qui ne sont pas en français

Contravention de la cinquième classe

→ Irrégularité du contrat de travail (vise armateur et employeur)

Amende de 3 750 €

→ Méconnaissance de l'obligation de bénéfice d'une protection sociale (visé armateur et employeur)
Amende de 3 750 € (autant d'amende que de gens de mer concernés)

→ Défaut de paiement de salaire (visé armateur)
Contravention de la cinquième classe (amende prononcée autant de fois que de salariés concernés)

→ Méconnaissance des conventions ou accords collectifs (visé armateur)
Contravention de la quatrième classe (amende prononcée autant de fois que de salariés concernés) sous réserve de L5562-1

→ Méconnaissance des conditions d'exercice des professions de marin ou de gens de mer autres que marins (visé l'armateur)
Contravention de la cinquième classe (amende prononcée autant de fois que de gens de mer concernés)

LES SERVICES DE CONTRÔLE :

Inspection du travail : L.5548-1

Administration maritime (ULAM, CSN) : L.5548-3-1

LE CONTRÔLE :

article L.5567-2 :

« En cas de manquement aux formalités administratives prévues par le présent titre ou par les mesures prises pour son application, en cas d'obstacle aux missions des agents de contrôle ou en cas de non-présentation des documents devant être tenus à la disposition de ces agents, l'autorité maritime met en demeure l'armateur, l'employeur ou la personne faisant fonction de mettre le navire à quai dans le port qu'elle désigne dans un délai maximal de 24 h, en vue de permettre aux services de l'État concernés de procéder aux contrôles requis. »

DOCUMENTS OBLIGATOIRES AFFICHÉS ET À DISPOSITION DES SALARIÉS

> Dans la langue de travail à bord :

- Le tableau de service indiquant pour chaque fonction le programme de service à la mer et au port, le nombre maximal d'heures de travail ou

le nombre minimal d'heures de repos prescrit par les dispositions légales et conventionnelles

- L'adresse, le numéro de téléphone et les coordonnées de messagerie électronique des services d'inspection du travail compétents pour les ports français touchés par le navire ; (liste à établir)
- Les conventions et accords collectifs applicables aux marins et aux gens de mer autres que marins employés à bord.

DOCUMENTS POUR LE CONTRÔLE

- La liste d'équipage du navire
- Le CTM, la déclaration de conformité du travail maritime et les rapports d'inspection établis par l'État du pavillon
- La fiche d'effectif minimal Décret de 1967 avis du CSN n'apparaît pas dans la décision dixit GM3
- Les certificats d'aptitude médicale
- Les brevets et titres de formation STCW ou reconnus par une équivalence par l'État
- Les copies des contrats d'engagement des gens de mer et des contrats de travail des salariés employés à bord
- Le registre des heures quotidiennes de travail ou de repos
- Les bulletins de paye (y compris le cas échéant le document mentionnant l'indemnité compensatrice perçue pour la fraction de congés dont le salarié n'a pas bénéficié)
- Le cas échéant, les titres de séjour et autorisations de travail PIM
- Les conventions et accords collectifs applicables aux gens de mer
- Tout justificatif d'affiliation permettant de vérifier le respect des obligations de protection sociale prévues par l'article L. 5563-1

DÉMATÉRIALISATION DE LA DÉCLARATION D'ACTIVITÉ « ÉTAT D'ACCUEIL » VIA TPS

> Outil TPS (TéléProcédure Simplifiée), est une plateforme interministérielle

- La dématérialisation de démarches administratives (remplace le cerfa)
- Gratuit et simple d'utilisation (formulaire en ligne)

L'accès en ligne aux déclarations

PROCÉDURE À DESTINATION DES NAVIRES BATTANT PAVILLON ÉTRANGER

- Étape 1 : Renseigner son identité

The screenshot shows a web interface for the 'Déclaration "Etat d'Accueil" - Navires battant pavillon étranger / "Host state" declaration form - Foreign flag vessels'. The page includes the French flag and the European Union flag. The main heading is 'Déclaration "Etat d'Accueil" - Navires battant pavillon étranger / "Host state" declaration form - Foreign flag vessels'. Below this, there is a sub-heading: 'Déclaration préalable d'activité de cabotage maritime national et de prestation de service dans les eaux territoriales et intérieures françaises / Maritime cabotage and service provision in the French territorial and internal waters prior declaration form'. A small note below reads: 'Procédure à destination des navires battant pavillon étranger / Procedure for shore flag foreign flag' and 'Article 1134-2 du code des transports - Article du 4 Règlement (CE)'. On the left, there is a section titled 'Mes informations' with the sub-heading 'Les informations de base sont concernées'. The form fields include: 'Civilité' (with a dropdown menu), 'M.' (with a dropdown menu), 'Nom *' (text input), 'Prénom *' (text input), and 'Date de naissance *' (date input). At the bottom right, there is a red button labeled 'Envoyer'. A small disclaimer at the bottom states: 'Les informations personnelles ne seront jamais utilisées dans un but de vente ou commercial. Elles ne pourront être communiquées à de tiers personnes, sans votre accord préalable. Elles pourront en revanche être communiquées aux administrations compétentes afin d'effectuer votre dossier, conformément à la réglementation DDTM, effectuée par le service TPE, sur votre profil.'

→ Valeur ajoutée de l'outil :

L'accès à un espace «utilisateur»

En se connectant à son espace utilisateur, l'armateur peut :

- Modifier les informations renseignées dans sa déclaration /Ajouter des PJ
- Consulter l'état de son dossier
- Envoyer un message à l'instructeur de la déclaration
- Consulter l'ensemble de ses déclarations sur un même espace

L'accès pour «l'accompagnateur» à un tableau de bord regroupant l'ensemble des déclarations

Les agents DDTM en charge du traitement des déclarations peuvent :

- «Instruire», «Accepter» et «Archiver» une déclaration
- Télécharger et sauvegarder l'ensemble des déclarations
- Inviter une autre DDTM à consulter une déclaration pour la traiter

- Inviter systématiquement les UC à consulter les déclarations des navires battant pavillon étranger et RIF

- Envoyer un message à l'utilisateur

Une communication plus fluide entre les services
L'intégration d'un espace de messagerie dédié aux échanges entre les différentes DDTM permet une communication plus fluide entre les services maritimes.

En complément de l'invitation systématique des UC, un second module d'échange permet de solliciter leur avis.

La santé et les conditions de travail

Actualités de la réglementation hyperbare

Par **Viviane LE SOURD-THEBAUD**
Chargée d'études à la Direction Générale
du Travail

PRÉSENTATION DU RISQUE HYPERBARE ET MOTIFS DE LA RÉGLEMENTATION HYPERBARE :

Le risque hyperbare est encouru lors de travaux effectués à une pression ambiante supérieure à la pression atmosphérique.

Le nombre de travailleurs exposés à ce risque est globalement faible (environ 10 000 travailleurs) mais l'accidentologie est forte (plus d'une dizaine de morts par an), ce qui s'explique par une réglementation difficilement contrôlable et devenue obsolète depuis sa publication en 1990.

Pour ces raisons, le ministère en charge du travail a entrepris, en 2006, une réforme réglementaire qui a été élaborée avec :

- Les ministères concernés
- Les professionnels
- Les partenaires sociaux.

Le dialogue social ainsi établi a été dense puisque le risque hyperbare couvre des situations très variés (hyperbarie humide / sèche) et des secteurs très différents (BTP subaquatique, hôpitaux, armée, pêche, aquaculture, ...) concernant pas moins de 8 ministères. (cf. diapo 4)

Afin de tenir compte des spécificités particulières à chaque activité, une classification a été établie en 4 mentions A/B/C/D et, pour la mention B, en secteurs d'activité (cf. diapos 4 et 5 et tableau de la diapo 7).

POINT D'ÉTAPE ET CALENDRIER DE LA RÉFORME RÉGLEMENTAIRE :

Les discussions ont abouti à la publication du décret du 11 janvier 2011 relatif à la protection des travailleurs intervenant en milieu hyperbare, codifié aux articles R. 4461-1 et suivants du code du travail. Ce texte appelle une vingtaine d'arrêtés d'application



qui concernent les thématiques suivantes (cf. tableau de la diapo 7) :

- Définition des procédures de travail
- Définition des modalités de formation des travailleurs exposés
- Définition des modalités de formation du conseiller à la prévention hyperbare
- Modalités de contrôle et de vérification des gaz
- Certification des entreprises de travaux

A ce jour, une dizaine d'arrêtés a été prise, 3 sont en phase de signature/publication et 8 sont inscrits dans le programme de travail de 2018 de la direction générale du travail.

Parallèlement à cette activité réglementaire, 2 sessions de formation des inspecteurs du travail et des ingénieurs de prévention ont été dispensées en 2016. Il est à souligner que les professionnels du risque hyperbare sont eux-mêmes intervenus lors de ces sessions pour présenter les équipements de travail qu'ils utilisent.

PRÉSENTATION SUCCINCTE DES DISPOSITIONS RÉGLEMENTAIRES :

Quelle que soit l'activité exercée, l'employeur doit :

- Désigner un conseiller à la prévention hyperbare qui l'aidera à réaliser son évaluation des risques
- Puis évaluer le risque hyperbare et compléter le document unique d'évaluation des risques
- Puis élaborer un manuel de sécurité hyperbare, qui comprend les différentes procédures de travail à appliquer

- Puis établir une notice de poste
 - Puis prévoir une formation des travailleurs auprès d'un organisme de formation certifié. En cas de succès, les travailleurs reçoivent, à l'issue de cette formation, un certificat d'aptitude à l'hyperbarie.

Les dispositions relatives aux procédures à appliquer pendant le travail diffèrent selon la qualification de l'activité : « travaux » ou « interventions » ? L'appellation « travaux » regroupent les activités considérées comme les plus dangereuses (plongée en milieu contaminé, manipulation d'explosifs, etc.) qui justifient un cadre réglementaire plus strict. Ces « travaux » sont listés par un arrêté daté du 30 octobre 2012 qui est en cours d'actualisation (la publication de l'arrêté modificatif est prévue pour la fin d'année 2017).

Si l'activité hyperbare est qualifiée « travail », alors :

- L'entreprise doit être certifiée
- La composition des équipes est renforcée (au moins 3 personnes)
- Et certaines pratiques (comme l'apnée) ne sont pas autorisées.

A l'inverse, si l'activité hyperbare est considérée comme une « intervention », alors :

- La composition des équipes peut être réduite à 2 travailleurs
- La pratique de l'apnée et l'utilisation des recycleurs sont autorisées.

Après l'exécution de l'activité hyperbare, les dispositions réglementaires sont de nouveau communes à toutes les activités hyperbares (« travaux » ou « interventions ») :

- Tout travailleur exposé au risque hyperbare bénéficie d'un suivi individuel renforcé par le médecin du travail.
- Par ailleurs, l'employeur doit tracer les expositions hyperbares dans une fiche de sécurité (aussi appelée « feuille de plongée ») puis dans le livret individuel du travailleur. Cette traçabilité permettra au travailleur de faire valoir ses droits liés à la pénibilité s'il effectue, par an, plus de 60 interventions/travaux à plus de 1 200 hPa de pression (ce qui équivaut à 12 m de profondeur, lorsqu'il s'agit de plongées).

Les acteurs et populations concernés

Hyperbarie humide

Mention A : BTP subaquatique



Mention B : interventions subaquatiques



Hyperbarie sèche

Mention D : tunnelier



Mention C : médical



travaux

Interventions

Répartition des populations par mention

Mention A



1 840 travailleurs

Mention B



11 400 travailleurs

Mention C



750 travailleurs

Mention D



670 travailleurs



Où en est-on ?

État d'avancement des arrêtés attendus : par mention, secteur et thème

mention	secteur	Thème de l'arrêté				
		procédures	formation	CPH	contrôle des gaz	certification des entreprises
A		✓	✓	projet 2018		publication en cours
B	activités physiques et sportives					
	archéologie	✓				
	secours et sécurité	✓	✓	projet 2018		
Techniques, sciences, pêche, aquaculture, médias et autres interventions	publication en cours	✓	projet 2018	✓		
C	médical	projet 2018	✓	projet 2018		
D		projet 2018	✓	projet 2018		publication en cours

Formation des IT



2 sessions réalisées en 2016 (avec participation des professionnels)

Comment lire et appliquer les dispositions hyperbares

(Dispositions communes)

Quelle que soit l'activité exercée, pour toute exposition au-delà de 100 hPa (= 1m) :

Employeur + Conseiller prévention hyperbare (R. 4461-4)

- **DUER** (art. R. 4461-3)
- **manuel de sécurité hyperbare** (art. R. 4461-7),
- **notice de poste** (art. R. 4461-10)
- Formation des travailleurs : **certificat d'aptitude à l'hyperbarie** (CAH) (art. R. 4461-27)

Liste des « travaux » définie par arrêté



Travaux :

- Dispositif de certification des entreprises (art. R. 4461-48)
- Renforcement de l'équipe de travail (3 personnes minimum) (art. R. 4461-45)
- Application de procédures définies par arrêté (art. R. 4461-6)

Interventions :

- Composition d'équipe fixée à 2 personnes minimum (art. R. 4461-40)
- Possibilité de pratiquer l'apnée (art. R. 4461-42) et d'utiliser des recycleurs
- Application de procédures définies par arrêté sectoriel (art. R. 4461-6)

Comment lire et appliquer les dispositions hyperbares

(Dispositions communes)

- Traçabilité des expositions hyperbares :
 - Fiche de sécurité (ou « feuille de plongée ») (R. 4461-13)
 - Livret individuel (R. 4461-13-1)
- Suivi individuel renforcé (R. 4624-23 et suivants)
- Facteur de pénibilité + Compte personnel de prévention de la pénibilité (C3P)

Facteurs de pénibilité	Intensité minimale	Durée minimale
Interventions ou travaux exercés en milieu hyperbare	1 200 hectopascals	60 interventions ou travaux/an

La santé et les conditions de travail

La responsabilité en cas d'accident du travail maritime ou de maladie professionnelle

Par **Bruno SIAU**
Maître de conférences
à la Faculté de droit de Montpellier

La responsabilité en cas d'accident du travail maritime (ATM) ou de maladie professionnelle
Généralités.

→ La responsabilité peut être examinée au regard :

- Des Accident du travail maritime (ATM)
 - Touchent chaque année (Statistiques 2015 du Ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer)
- 5,6% des personnels de la marine marchande ; Plus de 50% des ATM surviennent à quai
- 5,4% des pêcheurs ; Plus de 70% des ATM surviennent en mer
- 4,2% des personnels des services portuaires
- 2,8% des conchyliculteurs

→ 11 décès, tous dans le secteur de la pêche

- Des maladies professionnelles
- 220 cas reconnus en 2015 ; 50% relèvent de troubles musculo-squelettiques, 15% de l'amiante
- Les troubles mentaux sont la troisième cause d'inaptitude au travail
- Intégrées dans la législation récemment, par décret du 28/06/99
- Des maladies en cours de navigation avec la problématique des débarquements

→ Les gens de la mer sont une population à risques élevés (2 causes)

Cause 1. La culture des « risques du métier »

Conséquence. Normalité d'un environnement favorisant la survenue d'ATM et de maladies professionnelles

C'est à dire. - Pénibilité inhérente à l'activité et à la dégradation constante des outils de travail

- Bricolage de systèmes et d'outils de fortune



- Rythmes mer/terre soutenus
- Privation intense de sommeil en période d'activité poussant à la consommation d'excitants

Cause 2. La structure atypique des rapports de force sociaux dans les équipages restreints

Causes. - Appartenance à un équipage stable

- Mode de rémunération à la part, donc au rendement chez les pêcheurs et conchyliculteurs
- Particularité du régime spécial de Sécurité sociale, indifférent au statut (employeur ou salarié) et au niveau hiérarchique dans la prise en charge des ATM et des maladies professionnelles

Conséquences. - Vision des accidents du travail déconnectée des questions de lien de subordination ou de responsabilité de l'employeur

- Acceptation de risques notamment climatiques et techniques

Conséquence finale. Large sous évaluation du nombre d'ATM

Plan

- ❶ Les spécificités procédurales du droit maritime en contentieux de la responsabilité
- ❷ Les spécificités du contrat de travail maritime international
- ❸ L'obligation de santé et de sécurité
- ❹ L'obligation de garantie

› **Les spécificités procédurales du droit maritime en contentieux de la responsabilité**

Source. Le livre V du Code des transports, relatif aux gens de la mer

→ **Litiges capitaine / armateur → compétence du tribunal d'instance**

Précision. La commercialité ancienne du capitaine a été définitivement abrogée par un décret du 27 fev. 2015

→ **Litiges maritimes entre marin et employeur → Principe. Compétence du tribunal d'instance**

Applicabilité. → Litiges nés en période d'embarquement

Applications. - Obligation de rapatriement

- Congés consécutifs à une période d'embarquement
- Période de suspension du contrat d'engagement
- Accidents du travail maritime et maladies professionnelles qui nous intéressent ici

A contrario : Soumission au droit commun des litiges hors période d'embarquement Λ4 C.trav. mar.

Conséquence : Inscription et participation des marins au système électif prud'homales

Contentieux spécial : Contentieux de la sécurité sociale maritime → réservé au TASS

Applicabilité : Aux recours en responsabilité contre l'employeur pour faute intentionnelle ou inexcusable

Exception : Sanction de l'inexécution des obligations patronales de participation au mécanisme de sécurité sociale

C'est à dire, L'immatriculation ; Le versement des cotisations ; Les obligations déclaratives

Condition. + Affiliation du marin assuré social auprès de l'ENIM

+ Incident survenu lors d'un embarquement

Régime. → Obligation de conciliation préalable devant le Directeur Départemental des Territoires et de la Mer

Soit, Succès de la conciliation

Soit, Échec de la conciliation → Permission par PV de citer devant le tribunal d'instance compétent

Soit, Non conciliation dressée par PV du seul fait du départ du navire

→ **Litiges collectifs → Compétence du tribunal de grande instance Indifféremment. Pour les**

litiges terrestres ou maritimes

→ En matière pénale → **Compétence des tribunaux maritimes**

Précision. Les tribunaux maritimes de commerce, juridictions échevinales ont été supprimés en 2012 et remplacés par des juridictions professionnelles

› **Les spécificités du contrat de travail maritime international**

Généralités. Cela concerne principalement le recrutement par des sociétés de manning, prestataires ou mandataires de l'armement

Applicabilité : + Contrat de travail entre un marin et un employeur

+ Embarquement à bord d'un navire battant pavillon étranger

+ Service accompli à bord du navire

+ Service accompli en vue d'une expédition maritime

+ Service relatif à la marche, la conduite, l'entretien ou au fonctionnement du navire

Régime de Principe : Le contenu du contrat est régi par la loi du pavillon d'immatriculation

Limite. Mécanisme des lois de police.

Application en droit européen CJUE, 15/12/2011, C-384/10, Jan Voogsgeerd c/ Navimer SA

La Cour de Justice a ainsi rattaché un marin hollandais, embarqué sur un navire immatriculé au Luxembourg, doté d'un contrat explicitement soumis au droit luxembourgeois, au port d'Anvers, port d'embarquement, de débarquement, d'exploitation et d'entretien du navire, et au droit belge

Précision. Ceci concerne également l'affiliation à un régime de sécurité sociale

Limite : Obligation de respecter les disposition de la convention OIT de 2006

Régime dérogatoire : Navire exploité à partir d'un port français R 1412-1 C.Travail

Condition : Reconnaissance du port français comme lieu habituel de travail à terre Cass. soc. 28 juin 2005, n° 03-45042

Précision : Si l'employeur est établi dans l'UE, même solution Art 21 Rmt. Brux I bis CJUE Jan Voogsgeerd c/ Navimer SA (cf supra)

Conséquence : Possibilité de saisir le conseil de prud'hommes du port d'exploitation

› **L'obligation de santé et de sécurité de l'armateur**

→ **Mesures générales de sécurité et de protection de la santé physique et mentale des marins**

→ **L'effectif minimal de sécurité L.5522-2 C.Transp.**

Conditions. + Respect des obligations quantitatives

→ Nombre de marins

+ Respect des obligations qualitatives → Fonctions des marins embarqués

› **Régime. → Proposition par l'armateur → Décision d'effectif**

› **Validation par l'administration maritime → Fiche d'effectif**

Effets. → Attestation de la conformité de l'équipage aux conventions internationales

› **Document faisant foi pour les contrôles**

En pratique. L'effectif de sécurité comprend souvent les membres qui restent à terre, en dépit des contrôles.

→ **La vérification des certificats d'aptitude médicale à la navigation L5545-3-1 C.Transp**
Précision : Établi par un médecin du service de santé des gens de la mer

Conséquence : Le SSGM est un service public

→ **Instruction des marins sur l'évaluation des risques professionnels L .5545-2 C.Transp**

→ Information, formation et prévention aux risques professionnels et à la pénibilité au travail

→ Synthèse dans le document unique de prévention (DUP) synthétise ces mesures

→ Formation pratique et appropriée à la sécurité. L .5545-2 C.Transp

Applicabilité. → Lors de l'embauche

› **Lors d'un changement de poste de travail ou de technique**

› **Pour les salariés temporaires**

Exception. Personnel déjà qualifié recruté pour des travaux urgents de sécurité

› **À la reprise d'activité après un arrêt de travail d'une durée minimum de 21 jours**

Régime. → Obligation de résultat

Conséquences. → Pas d'exonération de responsabilité du seul fait de la communication des informations

→ Pas d'exonération de responsabilité si les instructions n'ont pas été suivies par les marins

Précision sur les instructions : Il s'agit d'une obligation continue

Conséquence : Renouvellement selon les changements de circonstances et de conditions de navigation

→ **Obligation de faire affilier les marins à un régime de sécurité sociale dans l'UE ou l'EEE L.5563-1 C.Trans**

→ **Sanctions. - Responsabilité administrative en cas de contrôle des affaires maritimes**

› Responsabilité pénale contraventionnelle de droit commun (3.750 €) L.4741-1 C.Trav L.5563-2 C.Trans

› **L'obligation de prise en charge des soins et de participation aux mécanismes d'indemnisation**

Historique.

→ **La coutume de la mer veut depuis le Haut Moyen Âge que le marin accidenté au service du navire soit payé de ses loyers et pansé aux dépens du navire.**

› L'ordonnance royale de 1681 confirme la coutume armatoriale de la prise en charge complète et temporaire du marin

› L'édit de mai 1709 étend le bénéfice de l'édit de Nancy du 22 septembre 1673 à la Marine marchande.

Celui-ci prévoit la création de la Caisse des Invalides de la Marine Royale

› Le code de commerce de 1810 renouvelle l'obligation de prise en charge de l'armateur

› Idem pour le code du travail maritime de 1926

› Unification des caisses en 1930 au sein de l'Établissement National des Invalides de la Marine (ENIM).

› Réorganisation et l'unification du régime d'assurance avec le Décret du 17 juin 1938

➤ Par décret du 30 août 2010, l'ENIM devient un établissement public à caractère administratif perd sa qualité de direction d'administration centrale

Généralités

- L'Établissement National des Invalides de la Marine
- Placé sous la triple tutelle des ministres chargés de la mer, de la sécurité sociale et du budget
- La contribution des cotisations au budget total est inférieure à 11% ; celle de l'État autour de 50%
- Régime basé sur le système de garantie automatique des ATM-MP

Régime

→ L'indemnisation des AT-MT relève des règles du code de la sécurité sociale

Modalités : Indemnisation forfaitaire et limitée au préjudice mis à la charge de l'ENIM

Possibilité le cas échéant : Indemnisation complémentaire par l'armateur

Condition. : Soit, Faute intentionnelle
Soit, Faute inexcusable

La faute inexcusable trouve sa qualification non plus dans la faute lourde qui se rapprochait de la qualification pénale. Elle trouve aujourd'hui sa source dans la manquement aux obligations de santé et de sécurité

☞ Civ2, 15/06/2017

n°15-24.510

Précision : Le fondement de la faute inexcusable a été acquis récemment suite à une décision du conseil constitutionnel n° 2011-127 QPC du 6 mai 2011. Depuis 1905 la faute inexcusable était exclue

→ L'employeur prend en charge les soins et salaire à ses frais dans un premier temps L5542-21 C.Transp

Exception : Faute intentionnelle du marin causant la maladie

Conséquence : Simple obligation de fournir l'accès aux soins

Durée : 1 mois

→ Obligation de déclaration du sistre à l'ENIM par le capitaine, le patron ou l'armateur

→ Contenu : Établissement d'un rapport détaillé sur imprimé CERFA

Précision : Rapport contradictoire employeur/marin

→ Responsabilité du capitaine de navire non-armateur

→ Le capitaine de navire salarié comme prestataire est un préposé de l'armement

→ La responsabilité du capitaine ne vaut donc qu'à titre contractuel devant l'armateur

→ Cette responsabilité s'appuie sur :

- Le manquement aux instructions précises imposées par l'armement
- L'erreur de navigation

→ La responsabilité pénale obéit au régime de droit commun

→ Le non respect de l'obligation de santé et de sécurité caractérise le « manquement au règlement » exigé par les textes de la responsabilité du fait involontaire et de la mise en danger

La santé et les conditions de travail

La prévention du risque de chute à la mer

Par **Françoise DOULIAZL**
Directrice de l'Institut Maritime de Prévention

INTRODUCTION

→ La chute à la mer, une priorité de prévention.

Entre 2010 et 2015, l'IMP a enregistré 57 décès de marins inscrits à l'ENIM dus à des accidents professionnels :

- 17 des suites d'un événement de navire de type naufrage, chavirage, échouement...
- 40 des suites d'un événement de personne dont :
 - 23 consécutifs à une chute à la mer,
 - 17 consécutifs à un autre type d'accident de travail maritime (ATM).

Les chutes à la mer sont donc la première cause de mortalité professionnelle des marins et constituent une priorité de prévention.

PréFLoRe, un dossier de référence pour prévenir les chutes à la mer et leurs conséquences dramatiques...

Dans la continuité des actions engagées par l'IMP depuis le milieu des années 2000, nous avons décidé de consacrer un dossier complet sur la question de la chute à la mer afin d'accompagner les acteurs du secteur maritime dans le traitement de cette problématique.

Ce dossier est intitulé PréFLoRe, acronyme des quatre étapes qui doivent être considérées lorsque l'on s'attaque à la prévention des chutes à la mer et de leurs conséquences dramatiques.

« Pré » pour Prévenir : première étape consistant à éviter que l'accident survienne. Il est question de prévention primaire, c'est-à-dire empêcher la chute à la mer en agissant sur les facteurs qui provoquent une augmentation de ce risque pendant le travail. Quand ce premier niveau de prévention est mis en échec, quand il n'existe pas de solutions pour supprimer le danger ou qu'elles paraissent trop



complexes à appliquer, alors il est nécessaire de passer à la prévention secondaire dont l'objectif est de limiter les conséquences d'un éventuel accident avec les moyens disponibles à bord.

C'est le domaine du "FLoRe"...

« F » pour « Flotter » : permettre au marin

tombé à la mer de rester en surface afin d'attendre les secours,

« Lo » pour « Localiser et être repéré » : permettre aux secours, à commencer par le navire d'où est tombé le marin, de le rallier facilement,

« Re » pour « Récupérer » : disposer d'aménagements ou de matériels, mais aussi de procédures et d'un entraînement qui assurent au marin tombé à la mer d'être remonté à bord dans les meilleurs délais, avec le maximum de sécurité pour lui et pour les personnes venues lui porter secours.

ÉLÉMENTS STATISTIQUES

Enseignements issus de la base de données "Événements de mer"

La base de données "Événements de mer" est interne à l'IMP. Elle est renseignée à partir de plusieurs sources d'informations : Presse, BEAmer, Préfectures Maritimes, CROSS...

Mise en place à la fin des années 2000, elle permet à l'IMP de suivre deux types de données :

- la mortalité professionnelle d'origine accidentelle,
- le rôle du VFI dans les situations d'urgence que sont, d'une part l'abandon du navire, et d'autre part la chute à la mer.

Répartition des décès professionnels par type d'accident et secteur d'activité

2010-2015	Événement de navire	Chute à la mer	Autre ATM	TOTAL	Proportion (%)
Pêche	15	19	8	42	74
Cultures marines	0	2	2	4	7
Marine marchande	2	0	4	6	10
Activité portuaire	0	2	2	4	7
Plaisance pro.	0	0	1	1	2
TOTAL	17	23	17	57	100
Proportion (%)	30	40	30	100	

La pêche concentre 74% des décès professionnels d'origine accidentelle : 42 cas sur 57.

Parmi ces décès, 19 sont dus à des chutes à la mer. C'est la plus grande part – 45% – des décès enregistrés à la pêche. C'est également 83% de la totalité des 23 chutes à la mer ayant entraîné le décès d'un marin inscrit à l'ENIM.

Ces résultats sont sans commune mesure avec la part que représente la pêche dans l'emploi maritime... autour de la moitié des Équivalents Temps Plein (ETP). Par conséquent, ils démontrent que ce secteur d'activité est touché par une surmortalité, liée notamment aux chutes à la mer.

Impact du VFI sur la survie ou le décès des marins victimes d'une chute à la mer

Sur la période 2010-2015, tous secteurs maritimes confondus, 50 marins ont été victimes d'une chute à la mer.

	VFI			
	Avec	Sans	NC	Total
Sauf	13	6	8	27
Décès	3	17	3	23

Pour 17 décès consécutifs à une chute à la mer, sur

les 23 enregistrés, la victime ne portait pas de VFI. Les trois quarts des marins qui sont morts des suites d'une chute à la mer ne portaient pas de VFI.

Typologie des chutes à la mer

La situation de « chute à la mer » englobe tous les événements de personnes qui se terminent par la présence d'un ou plusieurs marins dans l'eau. Elle couvre trois types d'accidents très différents dans la nature des dangers auxquels ils renvoient :

- la chute par-dessus bord proprement dite <=> danger : chute par-dessus bord,
- la traction par-dessus bord, généralement du fait de l'engagement dans un engin de pêche au filage <=> danger : accroché, happé, entraîné par...
- la projection par-dessus bord suite à un choc avec une masse en mouvement <=> danger : frappé, fauché, coincé, écrasé par...

Pour la période 2010-2015, la répartition des 50 marins victimes d'une chute à la mer est la suivante :

	Chute par-dessus bord		Accroché, happé, entraîné par...		Frappé, fauché, coincé, écrasé par...		TOTAL	
	Décès	Sauf	Décès	Sauf	Décès	Sauf	Décès	Sauf
Pêche	12	15	6	7	1	0	19	22
CM	2	0	0	0	0	0	2	0
MarMar	0	1	0	0	0	0	0	1
Portuaire	1	3	0	0	1	1	2	4
Plaisance pro	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL	15	18	6	7	2	1	23	27
Proportion (%)	65	70	26	26	9	4	100	100

Les situations de « chute à la mer » liées à des chutes par-dessus bord sont les plus nombreuses. Avec les deux tiers des cas, ce sont également celles qui sont à l'origine du plus grand nombre de décès.

Avec 26% des événements enregistrés, mais aussi des décès, viennent ensuite les chutes à la mer dues au risque d'être accroché, happé, entraîné par... On souligne que ce danger et ses conséquences dramatiques concernent exclusivement la pêche et, plus précisément, le filage de l'engin de pêche, notamment à bord des navires pratiquant un art dormant : filet, mais surtout casier ou nasse. C'est une des données qui a conduit l'IMP à initier une étude spécifique sur ce métier en 2016. Les résultats seront disponibles en 2018.

Enseignements issus de la base de données Océanos

La base de données Océanos est la base de données dans laquelle sont enregistrés les Questionnaires ENIM sur les Circonstances des Accidents du Travail Maritime (QCATM).

Depuis 1996, elle permet à l'IMP de faire des analyses statistiques de l'accidentologie professionnelle maritime, principalement d'ordre qualitatif.

Pour les besoins du présent dossier, nous avons analysé les QCATM dont la case « chute par-dessus bord » a été cochée.

Analyse qualitative pêche

Répartition par genre de navigation

Les chutes par-dessus bord surviennent principalement dans le genre de navigation « petite pêche », où elles sont nettement surreprésentées par rapport à l'ensemble des ATM : 52 % vs 38 %.

Comparativement à l'ensemble des risques professionnels, il existe donc une surexposition du genre de navigation « petite pêche » au risque de chute par-dessus bord.

Répartition par longueur du navire

Dans la droite ligne du résultat précédent, les chutes par-dessus bord se concentrent sur les navires de pêche < 12 m, où on retrouve également une nette

surreprésentation par rapport à l'ensemble des ATM : 57% vs 36%.

Comparativement à l'ensemble des risques professionnels, il existe visiblement une surexposition des marins qui travaillent à bord des navires < 12 m au risque de chute par-dessus bord.

Répartition par métier pratiqué

Les chutes par-dessus bord surviennent principalement à bord des chalutiers : 32% ; une proportion qui, cependant, est très inférieure à l'ensemble des ATM : 45%. Proportionnellement, ce métier est donc moins sensible au risque de chute par-dessus bord qu'à l'ensemble des risques.

À l'inverse, même si les proportions restent plus modestes, on observe une nette surreprésentation des chutes par-dessus bord :

- à la drague : 16% vs 10% de l'ensemble des ATM,
- au casier / nasse : 17% vs 7% de l'ensemble des ATM.

Dans ces deux métiers, comparativement à l'ensemble des ATM, le risque de chute par-dessus bord est anormalement élevé.

Dans le cas de « casier, nasse », on souligne que la proportion des chutes par-dessus bord couvre probablement deux réalités :

- la chute par-dessus bord proprement dite,
- la chute à la mer due à un engagement dans l'engin de pêche.

Répartition par occupation du blessé au moment de l'accident

Les distributions des chutes par-dessus bord et de l'ensemble des ATM par occupation du blessé au moment de l'accident sont très différentes

Alors qu'elles sont relativement mineures dans la survenue de l'ensemble des ATM, deux tâches concentrent les plus grosses proportions et représentent à elles seules 41% des chutes par-dessus bord :

- « filage de l'engin de pêche » : 22% vs 7% de l'ensemble des ATM,
- « embarquement, débarquement du marin » : 19% vs 8% de l'ensemble des ATM.

Les résultats de cette analyse qualitative montrent donc que sont plus exposés :

- le genre de navigation “petite pêche”
- les navires de moins de 12 mètres
- les métiers “drague” et “casier / nasse”
- le filage de l’engin de pêche et l’embarquement/débarquement du navire

Après ce constat statistique, il convient de décrire les quatre étapes nécessaires à la prévention des

chutes à la mer et à leurs conséquences dramatiques que sont :

- ① Prévenir
- ② Flotter
- ③ Localiser et être repérer
- ④ Récupérer

1. PRÉVENIR

Dans les entreprises d’armement maritime et à bord des navires, quel que soit leur secteur d’activité, la prévention des chutes à la mer et de leurs conséquences dramatiques doit obligatoirement commencer par une réflexion sur les mesures de prévention primaires.

Pour nourrir cette réflexion, sont présentés dans ce chapitre les quatre facteurs qui augmentent le risque de chute à la mer, puis les cinq règles de prévention qui en découlent.

A. FACTEURS DE RISQUES

Hauteur de pavois insuffisante

Ce facteur de risque existe principalement sur les petits navires où le pavois ne dépasse pas 0,75 m et, pour certains navires âgés, descend même jusqu’à 0,60 m.

Bien que conformes à la réglementation concernant la sécurité des navires, ces hauteurs sont insuffisantes pour garantir aux marins d’être maintenus à bord. En cas de déséquilibre, elles ne les empêcheront pas de basculer par-dessus bord.

Travail en surélévation

Lorsqu’il se déroule à côté d’une protection contre les chutes à la mer, le travail sur un appui surélevé constitue un facteur de risque, car la hauteur de cet appui diminue d’autant la hauteur de la protection. Les situations de travail en surélévation ont deux principales causes :

- un espace de travail encombré
- une tâche à exécuter hors zone d’atteinte

Travail penché par dessus bord

Le travail penché par-dessus une protection contre les chutes à la mer constitue un facteur de risque, car une partie du corps est engagée à l’extérieur du navire et peut faciliter un basculement.

Interactions avec l’engin de pêche au filage

Les interactions avec l’engin de pêche au filage constituent le principal facteur de risque d’un type particulier de chute à la mer ; celles où, pendant le filage, le marin est accroché par l’engin de pêche et entraîné par-dessus bord.

Ce facteur de risque concerne principalement les navires de pêche qui pratiquent les arts dormants : filet, mais surtout casier ou nasse.

B. RÈGLES DE PRÉVENTION

Des quatre facteurs de risque susceptibles de favoriser une chute par-dessus bord découlent cinq règles de prévention capables, au contraire, d’en réduire la probabilité, voire de les supprimer.

Bénéficier d’une protection fixe à hauteur satisfaisante

Depuis sa création, l’IMP recommande que les protections contre la chute à la mer mesurent au moins 1,00 m de haut, quelle que soit la catégorie de navire. Cette hauteur a été définie à partir d’une double référence :

- les règles applicables au secteur de bâtiment pour la prévention des chutes de hauteur,
- les exigences les plus élevées de la réglementation concernant la sécurité des navires en matière de lutte contre la chute à la mer.

Garder les pieds à plat pont

Il n'existe évidemment pas de solution unique pour permettre aux marins de garder les pieds à plat pont en toutes circonstances lorsqu'ils travaillent à côté d'une protection contre la chute à la mer. Chaque situation problématique identifiée réclame une solution originale qui n'est pas forcément transférable sur un autre navire.

Maintenir le corps à l'intérieur du navire

Comme pour la règle précédente, il n'existe pas de solution universelle pour permettre aux marins de maintenir leur corps à l'intérieur du navire en toutes circonstances. Là encore, chaque situation problématique identifiée réclame une solution adaptée qui ne peut pas toujours être reproduite sur un autre navire.

Séparer physiquement les zones d'évolutions des marins et de l'engin de pêche... et proscrire les interventions directes sur un engin de pêche au filage

2. FLOTTER

A. LE VFI SAUVE DES VIES

Entre 2010 et 2015, tous secteurs maritimes confondus, 38 situations de « chute à la mer » ont été recensées dans la base Événements de mer de l'IMP. Au total, elles ont impliqué 50 marins dont les modalités de survie ou, à l'inverse, de décès sont récapitulées plus haut.

Pendant cette période, 23 décès consécutifs à une situation de « chute à la mer » ont été enregistrés. Dans 17 cas, la victime ne portait pas de VFI.

Les trois quarts des marins qui sont morts des suites d'un accident de type « chute à la mer » ne portaient pas de VFI...

... Avec, beaucoup auraient pu être sauvés. Le VFI est un équipement de protection individuelle contre le risque de noyade. En mer, son port sauve des vies.

À bord des navires de pêche qui pratiquent les arts dormants, notamment le filet ou le casier, la suppression des interactions entre les marins et l'engin de pêche au filage est un enjeu crucial pour la prévention des chutes à la mer.

Être accroché à bord

Cette règle de prévention consiste simplement à s'accrocher à bord, avec une longe de retenue prise entre un point d'ancrage fiable et la boucle d'un harnais ; le harnais d'un VFI ou un harnais d'antichute. Cette solution est assez peu répandue sur les navires mais mériterait d'être étudiée pour certaines situations de travail.

Dans tous ces cas où il n'est pas possible de supprimer le danger, des mesures de prévention secondaire doivent être mises en place pour limiter les conséquences d'un éventuel accident.

Dans le domaine de la chute à la mer, ces mesures de prévention répondent à trois objectifs : flotter, localiser, récupérer.

B. LE VFI EST ENCORE MAL CONNU DES PROFESSIONNELLS

Une enquête nationale auprès des professionnels de la mer a été menée par l'IMP (en 2015/2016) afin d'évaluer d'une part leurs connaissances sur le thème du VFI et d'autre part de recueillir leurs retours d'expérience, leurs usages et leurs suggestions d'amélioration.

L'analyse d'un échantillon de 255 questionnaires met en évidence les constats suivants :

- Tous savent que le port du VFI est obligatoire.
- La quasi totalité des professionnels affirment qu'il y a suffisamment de VFI à bord des navires sur lesquels ils travaillent (soit 1 VFI par marin).
- 40% des personnes interrogées ignorent que les gilets auto-gonflants doivent être révisés annuellement par une personne compétente.
- 1 marin sur 5 ne sait pas si le VFI est à jour de sa vérification annuelle.

- 4 marins sur 5 ignorent si des kits de reconditionnement sont disponibles à bord
- Aucun d'entre-eux n'est capable de reconditionner le gilet
- 1 marin sur 4 ignore si son gilet est en état de fonctionner.

C. LE VFI OBLIGATOIRE DEPUIS 2007

Encadré par les normes au niveau international, par la réglementation communautaire pour sa conception et sa commercialisation, par le code du travail pour sa mise à disposition, son utilisation et sa maintenance, le VFI est également encadré par la réglementation maritime. Il a été rendu obligatoire par le décret n°2007-1227 du 21 août 2007 relatif à la prévention des risques professionnels maritimes

3. LOCALISER ET ÊTRE REPÉRÉ

Survivre dans l'eau, c'est tenir jusqu'à l'arrivée des secours dans un environnement hostile.

Il faut pouvoir flotter : le VFI

Il faut pouvoir être localisé : la balise

Il faut pouvoir être repéré par les équipes de secours : les équipements de signalisation

A. LOCALISER : LES BALISES INDIVIDUELLES DE LOCALISATION

Les balises individuelles de localisation ne sont pas obligatoires. Elles sont cependant, pour certaines d'entre elles encadrées, soit par une réglementation internationale, soit par une réglementation française (DAHMAS).

Cet équipement est donc optionnel mais largement conseillé car il permet de multiplier considérablement ses chances de survie lorsqu'il est intégré ou associé à un VFI, indispensable pour se maintenir en surface.

B. LES DIFFÉRENTS DISPOSITIFS INDIVIDUELS DE LOCALISATION (DIL)

Pour rappel : ces dispositifs n'ont aucun caractère obligatoire.

Il existe deux grandes familles de DIL : les PLB et les MOB

- Seulement 1 marin sur 5 considère le VFI comme encore gênant.

Les résultats du questionnaire révèlent un déficit de connaissances des utilisateurs à 3 niveaux :

- exigences réglementation / normalisation ;
- conditions d'utilisation optimale ;
- entretien / maintenance.

et au bien être des gens de mer en mer et dans les ports.

Le VFI qui doit être choisi en fonction des résultats de l'évaluation des risques professionnels, peut être à flottabilité fixe (mousse flottante) ou additionnelle (équipement gonflable).

La question de sa maintenance est primordiale car, de cette dernière, dépend le bon fonctionnement du VFI.

Les PLB - Personal Locator Beacon : balise personnelle de localisation

Une PLB est un petit émetteur portable, autonome, qui peut être activé dans une situation de détresse. Dès son activation, uniquement manuelle, la balise émet un signal codé comprenant l'identification de l'utilisateur, sa position géographique ainsi qu'un signal de radioralliement permettant aux sauveteurs de converger vers la balise ; le signal reçu par le satellite COSPAS-SARSAT est localisé puis relayé par le centre de contrôle de la mission de Toulouse (FMCC) qui, à son tour, relaye les informations au CROSS qui coordonne les secours.

Les MOB - Man OverBoard : dispositif homme à la mer

Le MOB est un système autonome qui permet une alerte de l'équipage, à bord du navire, lors de la chute d'un homme à la mer. Il donne une localisation rapide et précise du naufragé lorsqu'elle est équipée d'un GPS.

Ce système peut être couplé à l'AIS. L'AIS est un système d'échanges automatisés de messages entre navires par radio VHF qui permet aux navires et aux CROSS de connaître l'identité, le statut, la position et la route des navires se situant dans la zone de navigation.

Bien choisir son équipement

Il est important de bien choisir son système de localisation et de s'informer précisément sur son mode de fonctionnement. Une localisation précise est indispensable pour l'efficacité des secours mais le marin doit pouvoir flotter pour attendre l'intervention des différents moyens de sauvetage mis en oeuvre. Dans tous les cas de figure, le dispositif devra donc être, soit intégré dans un VFI, dans le cas de VFI à

flottabilité additionnelle, soit porté simultanément (ex : dans la poche) dans le cas de VFI à flottabilité fixe. La navigation pratiquée (en solitaire, en flottille, isolée avec un équipage) déterminera le type d'équipement le plus approprié.

C. ÊTRE REPÉRÉ

Les embarcations basses sur l'eau et les hommes à la mer sont difficile à repérer. Pour être secouru, il faut être vu.

Il existe différents dispositifs qui permettent le repérage : lampe flash, bâton luminescent, bandes réfléchissantes ... Malheureusement ces équipements sont souvent optionnels.

Il est donc important de choisir un VFI équipé de dispositifs de ce type.

4. RÉCUPÉRER

Un homme à la mer, équipé d'un VFI, localisé et repéré doit être enfin récupéré pour être mis définitivement en sécurité. Pour cela, il est d'abord important de connaître les éventuelles obligations réglementaires s'appliquant à son navire. Ensuite, il est nécessaire de faire un choix judicieux parmi la multitude de dispositifs de récupération existants. Enfin, afin de garantir un usage optimal du matériel en cas d'urgence, il est fondamental de définir une procédure d'utilisation que l'on va mettre en œuvre périodiquement.

A. RÉGLEMENTATION

Obligations issues de la réglementation concernant la sécurité des navires

Quel que soit le secteur d'activité ou la catégorie de navire, la réglementation concernant la sécurité des navires prévoit des dispositions techniques et organisationnelles pour faire face à des situations critiques souvent limitées à deux cas : l'abandon du navire et la lutte contre l'incendie. La chute à la mer et la récupération d'une personne tombée à la mer sont peu abordées, sinon de manière indirecte sauf dans les cas suivants :

- le premier concerne les navires de pêche de longueur inférieure à 12 mètre L'article 227-7.07 de la Division 227 intitulé « accès à bord depuis la mer » dispose que : « *Tout navire doit être équipé d'un dispositif installé à demeure et permettant à une personne tombée à la mer de remonter à bord du navire [...]* »,
- le second concerne les navires à passagers effectuant des voyages internationaux et les navires de charge de jauge brute égale ou supérieure à 500. L'article 221-III/17.1 de la Division 221 intitulé « repêchage des personnes » dispose que : « *Tous les navires doivent être dotés de plans et de procédures de repêchage des personnes qui leur soient propres [...]* » « *Ces plans et procédures doivent indiquer le matériel destiné à être utilisé pour le repêchage et décrire les mesures à prendre pour réduire au minimum le risque auquel est exposé le personnel de bord qui participe à des opérations de repêchage* ».

Obligations issues des amendements de Manille de la convention STCW

Certaines obligations issues des amendements de Manille (2010) de la convention STCW ont été transposées en droit français par l'arrêté du 22 février 2016 relatif à la délivrance des attestations de familiarisation en matière de sécurité et de sûreté à bord des navires. Elles prévoient que tous les marins engagés à bord d'un navire armé au commerce ou à la plaisance doivent recevoir une formation de familiarisation à la sécurité avant d'être affectés à des tâches à bord de ce navire.

Cette formation de familiarisation doit notamment, permettre aux marins de savoir quelles mesures prendre dans le cas où une personne tombe à la mer. De façon évidente, cette exigence sous-entend

une réflexion préalable sur la ou les procédures de repêchage d'une personne tombée à la mer et sur le rôle de chacun dans l'exécution de cette procédure. Pour faire face à une situation critique, au même titre que les situations d'abandon ou de lutte contre l'incendie, les équipages doivent être préparés.

Cette préparation ou cet entraînement signifie :

- anticiper les matériels qui seront mis en œuvre ; des matériels qui peuvent être obligatoires à bord ou qui peuvent être achetés en plus pour répondre à un besoin particulier,
- définir la ou les procédures à appliquer : le mode opératoire et le rôle de chacun dans ce mode opératoire,
- conduire des exercices périodiques pour s'entraîner à appliquer les procédures.

Présentation de SOS MÉDITERRANÉE

Par **Erwann FOLLEZOU**
Membre du conseil d'administration

Chaque année plus de 3 000 hommes, femmes et enfants meurent noyés en Méditerranée en tentant la traversée sur des embarcations de fortune. Fidèles aux principes de solidarité des gens de la mer, des citoyens européens ont décidé d'agir en créant SOS MÉDITERRANÉE. Cette association affrète un navire, l'Aquarius, qui navigue toute l'année sur l'axe migratoire le plus mortel au monde, entre la Libye et l'Italie, pour porter secours à ceux qui fuient pour sauver leur vie. En deux ans près de 28 000 personnes ont été secourues par les sauveteurs de SOS MÉDITERRANÉE dont 1/3 sont des mineurs. Pour Chaque jour en mer coûte 11 000 euros. Financée à plus de 90% par des dons privés, SOS MÉDITERRANÉE a besoin



de votre soutien pour porter secours à ceux qui sont en danger en mer ! SOS MÉDITERRANÉE a été reconnue Grande Cause Nationale 2017 par le gouvernement français.

SOS
MEDITERRANEE
#TogetherForRescue

Remerciements

L'association les gens de mer remercie chaleureusement tous les intervenants et les participants à cette quatrième Journée du Droit du Travail Maritime. Véritable occasion d'échanges sur les

informations juridiques, sur les bonnes pratiques, les contraintes observées sur les terrains et donne Rendez-vous pour le prochain opus de cette manifestation en 2019



Tiré à 250 exemplaires par la DIRECCTE PACA et la DIRECCTE OCCITANIE

Directeur de la publication : Christophe LEROUGE

Rédacteur en chef : Bruno LABATUT-COUAIRON

Réalisation : Voix Off Communication – contact@voixoff.org

Dépôt légal : Septembre 2018

N° ISSN : 2264-4091

LES JOURNÉES DU DROIT DU TRAVAIL MARITIME

Une occasion unique de connaissance mutuelle de tous les acteurs maritimes. Ces journées réunissent les professionnels armateurs et gens de mer de toutes activités, les partenaires sociaux, les juristes, les experts et les administrations pour :

- une meilleure efficacité du droit,
- l'approfondissement des sujets qui préoccupent les professionnels,
- les échanges de pratiques entre professionnels et institutions.



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE LA RÉGION
OCCITANIE



médiation maritime



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE LA RÉGION
PROVENCE ALPES
COTE D'AZUR

