



Faculté de Droit et de Sciences politiques d'Aix-Marseille III

Centre de Droit maritime et des transports

LA QUALITÉ DE MARIN



Mémoire de Master 2 professionnel Droit maritime et des transports

Présenté par Cathlyne DERUDDER

Sous la direction de Maître Christian Scapel

Année universitaire 2010-2011

REMERCIEMENTS

Je tiens à remercier Maître Scapel et Monsieur le Professeur Bonassies pour l'opportunité qui m'a été offerte de suivre cette formation à leurs côtés au Centre de Droit maritime d'Aix-en-Provence.

Je souhaite également remercier Mme Vial pour sa gentillesse et son infinie patience.

SOMMAIRE

Introduction

Titre 1 : La définition légale du marin

Chapitre 1 : La définition du décret du 7 août 1967 relatif à l'exercice de la profession de marin

Section 1 : Les éléments constitutifs de la définition de marin

Section 2 : D'un « simple » statut à la professionnalisation de l'activité

Chapitre 2 : Les modifications apportées par le nouveau code des transports

Section 1 : Deux nouvelles définitions de marin

Section 2 : Les gens de mer

Titre 2 : Application des règles de la protection sociale maritime aux marins ayant conclu un contrat d'engagement

Chapitre 1 : Le contrat d'engagement

Section 1 : Un employeur particulier, l'armateur du navire

Section 2 : L'existence d'un contrat d'engagement maritime comme critère exclusif de la qualité de marin

Chapitre 2 : Le contrat d'engagement, élément essentiel pour l'application de la protection sociale des marins

Section 1 : Contrat d'engagement et droit du travail maritime

Section 2 : Qualité de marin et règle de sécurité sociale des marins

Conclusion : Est marin celui qui prend la mer ?

LISTE DES ABRÉVIATIONS

ADSG : Agents du service général

CDPMM : Code Disciplinaire et Pénal de la Marine Marchande

Convention SOLAS : Safety Of Life At Sea

ENIM : Établissement National des Invalides de la Marine

OIT : Organisation internationale du travail

OMI : Organisation maritime internationale

INTRODUCTION

1. L'importance du monde maritime peut être illustrée par quelques chiffres : 90 % des marchandises transportées dans le monde empruntent la voie maritime, 72 % des importations et des exportations françaises sont effectuées par voie maritime, 305 millions de tonnes de marchandises sont transportées par an, 12 millions de passagers voyagent par voie maritime par an, 110 entreprises de transport maritime existent actuellement en France¹ ...

2. Le choix du mode maritime peut s'expliquer de différentes façons. C'est tout d'abord le moyen de transport le plus économique pour l'acheminement de grandes quantités de marchandises sur de longues distances. Ainsi, le prix du transport maritime d'un kilogramme de café ne représente que 1 % du prix final du produit. C'est également un des moyens de transport les plus écologiques, consommant et polluant environ sept fois moins que le transport routier. Des mesures ont également été mises en place afin de réduire les émissions de CO₂ du transport maritime, comme la diminution de la vitesse des navires marchands. Maersk Line, premier armateur mondial, a par ailleurs commandé en février 2011 dix méga porte-containers Triple E² qui devraient être livrés entre 2013 et 2015.

3. Mais il n'y a pas d'armateur sans marins et les chiffres les concernant sont éloquentes: au 31 décembre 2008, les compagnies françaises employaient 13 695 navigants dont 9876 français et 2123 marins communautaires³. Sur ces effectifs, 4839 (soit 49 % de l'emploi maritime français) marins sont employés pour le transport de passagers et 1947 (soit 20 % de l'emploi maritime français) pour les activités portuaires. Malgré cela, le nombre de marins n'est pas suffisant pour suivre le développement du transport maritime et la pénurie de marins qualifiés se fait de plus en plus pressante.

4. Les spécificités du travail maritime expliquent en partie cette difficulté. Il y a tout d'abord le lieu de travail, le navire, qui est un bâtiment parfois de faibles dimensions ou confiné dans le cas des sous-marins. Les travailleurs « normaux » quittent leur lieu de travail une fois la journée termi-

¹ Chiffres des Armateurs de France, <http://www.armateursdefrance.org>

² *Economy of scale, Energy efficiency et Environmentally improved*

³ L'emploi dans la marine marchande au 31 décembre 2008, Angele Grövel, Observatoire prospectif des métiers et des qualifications dans le secteur du transport maritime, n°1, février 2010

née et rentrent à leur domicile, auprès des leurs. Un marin reste en permanence sur son lieu de travail et l'expédition maritime peut durer plusieurs mois, période où ils ne verront pas leurs familles. Le travail en mer peut également être très difficile, notamment en cas de mauvais temps. Dernier aspect de la vie en mer, qui découle des différents aspects que nous venons d'évoquer, la dangerosité du travail en mer. Les mauvaises conditions météorologiques, une collision avec un autre bâtiment, les incendies, un navire qui sombre ... sont autant de risques pour un marin qu'une personne travaillant à terre ne rencontrerait pas.

5. Des mesures ont été prises pour tenter de palier ces difficultés. L'organisation internationale du travail s'est tout particulièrement attachée à adopter des conventions visant à améliorer les conditions de travail et de vie des marins. Ainsi, en 1970 elle adopte la Convention sur la prévention des accidents des gens de mer. Consciente des « accidents du travail auxquels sont exposés les gens de mer », un instrument international visant à réduire ces accidents était nécessaire. Elle prévoit notamment que chaque incident, y compris ceux où le navire ne subit pas de dommage ou ceux n'entraînant aucune perte humaine, doit être signalé. Une enquête doit être menée sur les causes et les circonstances de chaque accident maritime⁴.

En 1987 elle a adopté la Convention sur le bien-être des gens de mer afin qu'ils puissent bénéficier de « moyens et services de bien-être, culturels, de loisirs et d'information⁵ ».

Le dernier instrument mis en place par l'OIT est sans doute le plus important puisqu'il met à jour les 68 conventions adoptées concernant les gens de mer. Il s'agit de la Convention du travail maritime, adoptée en 2006. Elle contient toutes les exigences nécessaires aux conditions de travail et de vie des gens de mer à bord des navires. Pour que cette convention entre en vigueur, des conditions de ratification précises ont été mises en place. Ainsi, 30 ratifications par des États membres représentant 33 % du tonnage brut mondial sont nécessaires. Si cette dernière condition est déjà remplie, actuellement seuls 16 États membres l'ont ratifié, dont trois États membres de l'Union européenne. La France n'a pas encore ratifié cette convention.

6. L'organisation maritime internationale (OMI), institution spécialisée des Nations Unies, a adopté en 1974 la Convention dite SOLAS⁶ ou Sauvegarde de la vie humaine en mer. Cette convention crée des règles relatives à l'exploitation, à la sûreté et à la sécurité des navires.

⁴ Article 2 de la Convention n°134 sur la prévention des accidents (gens de mer)

⁵ Article 1^{er} de la Convention n° 163 de l'OIT sur le bien-être des gens de mer

⁶ Safety Of Life At Sea

Consciente des risques pris chaque jour par les marins, l'OMI a également mis en place une « journée mondiale des gens de mer » devant se dérouler tous les ans le 25 juin. Pour célébrer cette journée, elle invite tous ses Etats membres à la promouvoir correctement. M. Efthimios E. Mitropoulos, Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale, avait d'ailleurs eu ces mots « ... aux gens de mer, qui sont 1.5 millions dans le monde, j'adresse ce message : la communauté maritime toute entière apprécie vos mérites et les services indispensables que vous rendez ; elle est sensible aux conditions dans lesquelles vous vous acquittez de vos tâches ; elle compatit avec vous pour les sacrifices que vous faites ; elle se soucie réellement de votre bien-être, priant pour que, toujours, vous naviguiez par mer calme, avec des vents favorables, et arriviez à bon port⁷ ».

7. Le monde maritime a donc besoin de marins sans lesquels l'activité commerciale ne pourrait fonctionner. Mais qui sont donc ces marins ? La réponse à cette question paraît simple. Est-ce un « être fruste se nourrissant d'alcool et de tabac » comme aurait pu le dire Victor Hugo ? L'homme qui « se distingue par son aptitude à pratiquer la sieste à toute heure, en tous lieux, par tous les temps⁸ » ? Ou encore l'homme « habile dans l'art de la navigation sur mer » ?⁹ Le marin ne se résume évidemment plus à ces termes, du moins d'un point de vue juridique. Savoir qui est marin présente en réalité des difficultés que l'on ne soupçonne pas. Les instruments internationaux précédemment évoqués ont leur propre définition, les textes français également. Cette difficulté est accentuée par l'adoption, dans le nouveau code des transports de 2010, d'une nouvelle définition du marin.

8. Malgré cela, déterminer qui est marin revêt une importance toute particulière. En effet, de la reconnaissance de la qualité de marin dépendra l'application des règles spécifiques du droit maritime, et notamment celles de la sécurité sociale et celles du Code du travail maritime, aujourd'hui remplacé par le Code des transports de 2010. Ce texte, nous le verrons, a introduit des difficultés supplémentaires avec notamment l'apparition d'une catégorie des gens de mer, catégorie visiblement distincte de celle de marins.

⁷ M. Efthimios E. Mitropoulos, Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale, Journée maritime mondiale, 23 septembre 2010

⁸ Hervé Hamon, *L'Abeille d'Ouessant*

⁹ Dictionnaire Larousse

9. En raison de l'importante diversité des textes, nous allons nous concentrer sur la conception nationale du marin, modifiée par le Nouveau Code des transports. Cette étude traitant de la qualité juridique du marin, les conditions d'accession à cette profession vont être traitées dès à présent.

10. Le code des transports a modifié certaines dispositions du décret du 7 août 1967¹⁰ et prévoit désormais quatre conditions d'accès à la profession de marin.

Les deux premières conditions sont regroupées dans un seul article. Ainsi, « nul ne peut accéder à la profession de marin s'il ne remplit pas des conditions de qualification professionnelle et d'aptitude physique¹¹ ». Le travail en mer présentant des caractéristiques particulières, l'exercice du métier de marin nécessite des compétences et des formations spécifiques. Ces qualifications vont dépendre de l'emploi occupé à bord du navire, du type de navire concerné ... L'article L5521-2 précise également qu'une personne ne peut être embarquée à bord d'un navire si elle ne justifie pas des qualifications requises pour la fonction qu'elle sera amené à exercer. On ne peut embarquer un « simple » matelot pour occuper les tâches normalement dévolues à un capitaine ...

11. Pour exercer cette profession, le marin doit posséder certaines aptitudes physiques, aptitudes fixées par un arrêté du 16 avril 1986¹². Son article premier définit l'aptitude professionnelle comme étant « l'intégrité physique et morphologique de l'individu ». Cette aptitude professionnelle est constatée lors d'une visite médicale pratiquée par le médecin des gens de mer, un certificat d'aptitude à la navigation maritime sera délivré au marin lors de cette visite et figurera dans son livret professionnel. Le marin doit par ailleurs effectuer une visite médicale auprès du médecin des gens de mer une fois par an.

12. Enfin, la profession de marin pose également une condition de moralité. Ainsi, « nul ne peut exercer la profession de marin si les mentions portées au bulletin n°2 de son casier judiciaire sont incompatibles avec l'exercice de cette profession¹³ ». Ce bulletin comporte l'ensemble des condamnations et des décisions du casier judiciaire contenues dans le bulletin n°1, sauf certaines

¹⁰ Décret n°67-690 du 7 août 1967 relatif aux conditions d'exercice de la profession de marin, JORF du 13 août 1967 p.8161

¹¹ Article L5521-1 du Code des transports

¹² Arrêté du 16 avril 1986 relatif aux conditions d'aptitude physique à la profession de marin, à bord des navires de commerce, de pêche et de plaisance, JORF du 4 mai 1986 p.6013, modifié par l'arrêté du 6 juillet 2000, JORF du 6 décembre 2000, p. 19362

¹³ Article L5521-2 du Code des transports

exceptions (les exceptions du bulletin n°1 comme les condamnations prononcées pour contravention de police après un délai de 3 ans et les exceptions propres au bulletin n°2 comme les condamnations prononcées à l'encontre des mineurs ...).

13. Le décret du 7 août 1967 prévoyait que seuls pouvaient être inscrits sur le rôle d'équipage les marins français¹⁴. Cette condition n'étant plus conformes aux exigences communautaires, elle a été supprimée. Le Code des transports ne prévoit par ailleurs, pour le capitaine du navire et son suppléant, qu'une condition de connaissance de la langue française¹⁵.

14. Les conditions d'accès à la profession de marin sont donc établies. Mais cette profession dispose également d'une définition juridique et légale. Il s'agissait d'une définition ancienne, datant du décret du 7 août 1967, et qu'il fallait lire en association avec l'article 3 du Code du travail maritime. Toutefois, cette définition légale du marin a évolué par le biais du nouveau Code des transports de 2010 (Titre 1). Après cet aspect légal du marin, il nous faut étudier le document contractuel caractérisant la profession de marin, le contrat d'engagement (Titre 2).

14

Article 4 du décret n°67-690 du 7 août 1967 relatif aux conditions d'exercice de la profession de marin, JORF du 13 août 1967 p.8161

15
Article L5521-3 du Code des transports

TITRE 1 : LA DÉFINITION LÉGALE DU MARIN

15. En droit français, le marin était défini dans deux textes différents, par deux définitions différentes. La première définition était contenue dans le Code du travail maritime de 1926, la seconde dans le décret de 1967 relatif aux conditions d'exercice de la profession de marin.

16. Ces deux textes ne définissent pas le marin de façon identique. Cela s'explique par le fait qu'en fonction du domaine, le droit du travail maritime, la sécurité sociale maritime ou les personnes pouvant exercer cette profession, la définition et les personnes concernées seront différentes.

17. Les dispositions du Code du travail maritime, combinées à celles du décret de 1967, forment la première définition du marin (Chapitre 1er) alors que le nouveau Code des transports a permis de regrouper ces textes dans un seul instrument juridique (Chapitre 2).

CHAPITRE 1 : LA DÉFINITION DU DÉCRET DU 7 AOÛT 1967 RELATIF À L'EXERCICE DE LA PROFESSION DE MARIN

18. La définition légale du marin est donnée par l'article 3 du Code du travail maritime, aujourd'hui abrogé par le Code du transport. Est donc considéré comme marin « quiconque s'engage, envers un armateur ou son représentant, pour servir à bord d'un navire ». Toutefois, cette définition ne peut être lue seule et doit être complétée par l'article 1er du décret du 7 août 1967. Cet article définit le marin comme « toute personne engagée par un armateur ou embarquée pour son propre compte en vue d'occuper à bord d'un navire français un emploi permanent relatif à la marche, à la conduite, à l'entretien et à l'exploitation du navire ».

19. L'article 1er du décret du 7 août 1967 précise donc quels sont les éléments nécessaires à la reconnaissance de la qualité de marin (Section 1) et nous permet d'étudier son évolution de « simple » statut à celle de profession réglementée (Section 2).

SECTION 1 LES ÉLÉMENTS CONSTITUTIFS DE LA DÉFINITION DE MARIN

20. Le décret du 7 août 1967 prévoit qu'un marin peut être engagé par un armateur ou encore travailler pour son propre compte. Dans le premier cas, on parle de marin salarié et dans le second de marin professionnel. Ce dernier devra donc également remplir les conditions précisées par ce décret à la différence qu'il n'aura conclu aucun contrat d'engagement.

21. Ce décret précise que le marin doit exercer une activité relative à l'exploitation, à l'entretien, à la marche ou à la conduite du navire (Paragraphe 2) mais également que le marin doit exercer cette activité de manière permanente et à bord d'un navire français (Paragraphe 1).

Paragraphe 1 : Un emploi permanent à bord d'un navire français

22. Ces deux critères, celui d'un emploi permanent (B) exercé à bord d'un navire (A) sont d'appréciation délicate. Le navire n'est en effet pas défini dans le droit français et la notion d'emploi

permanent, qui concerne notamment le problème des emplois saisonniers, est laissée à l'appréciation des juges du fond.

A. La notion de navire

23. La définition « générale » du navire (1) est différente de celle retenue pour reconnaître la qualité de marin aux personnes à bord de certaines embarcations. La définition du navire est importante pour l'attribution de la qualité de marin, une personne embarquée sur un bâtiment ne répondant pas aux critères posés par la jurisprudence pourrait se voir refuser la qualité de marin. D'autre part, l'embarquement sur un navire n'est pas suffisant, le décret de 1967 prévoyait l'embarquement du marin sur un navire français (2).

1. Les critères jurisprudentiels définissant le navire

24. Cette notion de navire concerne avant tout le domaine de la limitation de responsabilité, et c'est dans ce domaine qu'elle a en premier lieu dû être développée. Les textes nationaux comme internationaux ne donnent en effet aucune définition du navire. C'est donc la jurisprudence qui s'est prononcée sur ce qu'il fallait entendre par « navire ».

25. Au fil des années plusieurs critères ont pu être « dégagés ». Il faut donc qu'il s'agisse d'un engin flottant, qu'il soit mobile, adapté aux périls de la mer et effectivement affecté à la navigation maritime. L'engin flottant va donc inclure les sous-marins, le critère de la mobilité va lui parfois exclure certaines plates-formes pétrolières. L'adaptation aux périls de la mer est un critère qui résulte de l'arrêt « Poupin Sport » de la Cour de cassation du 6 décembre 1976.

26. Dans cette affaire, il s'agissait d'un petit canot en plastique utilisé par son propriétaire pour pêcher avec trois autres personnes à bord et ce loin des côtes. L'embarcation a coulé et deux des occupants ont périés, dont l'armateur de l'engin. La veuve du deuxième occupant a intenté une action contre les héritiers de l'armateur et s'est donc posée la question de l'applicabilité de la limitation de responsabilité bénéficiant aux armateurs de navires au propriétaire de l'embarcation concernée. La Cour de cassation a estimé que le manque de caractéristiques nautiques de l'engin empê-

chait de lui reconnaître la qualité de navire. La dimension de l'engin n'est par ailleurs pas considérée comme étant un critère significatif.

27. Enfin, l'affectation à la navigation maritime est également un critère très important, notamment en raison du fait qu'il ne sera pas toujours opérant pour la reconnaissance de la qualité de marin. Dans le cadre de cette définition « générale » du navire, il s'agissait ici de distinguer les engins qui répondaient aux précédents critères mais qui naviguaient sur des fleuves ou des canaux. Ils ne sont pas considérés comme étant des navires mais des bateaux de navigation intérieure. Cette distinction va avoir son importance dans le cas de la définition du navire retenue pour reconnaître la qualité de marin. Il appartient aux juges d'apprécier le caractère maritime de la navigation.

2. L'embarquement du marin sur un navire français

28. Concernant cet embarquement, le législateur a ici pris soin de donner une définition du navire. L'article 3 du décret du 7 août 1967 considérait les navires comme étant « tous les bâtiments de mer quels qu'ils soient y compris les engins flottants, qui effectuent une navigation en mer, dans les ports et rades, sur les étangs ou canaux salés dépendant du domaine public maritime et dans les estuaires, fleuves, rivières et canaux en avals du premier obstacle à la navigation des bâtiments de mer ».

29. Contrairement à la définition retenue par la jurisprudence, un navire peut, dans le cas particulier du marin, être un engin naviguant dans des eaux autres que la mer à proprement parler. Ainsi, dans un arrêt du 3 novembre 2005¹⁶, la Cour de cassation a retenu qu'un engin naviguant sur la rivière pouvait être considéré comme étant un navire en raison du fait qu'elle constituait, à marée haute, un bras de mer et que l'embarcation, en ce qu'elle naviguait « dans une zone soumise à l'influence directe des courants et des marées ainsi qu'aux conditions climatiques marines, était exposée aux risques et périls de la mer ». Cette faculté d'affronter les périls de la mer est un élément se retrouvant également dans la définition du navire que nous avons étudié précédemment.

30. Cet article 3 va également permettre de considérer les engins flottants comme des navires. Cet élargissement de la notion de navire n'est pas sans condition, on considère que l'engin concerné devra être capable d'affronter les périls de la mer. Cela permet une nouvelle distinction

¹⁶

Cour de cassation 3 novembre 2005, DMF 2006 p.595 Obs Patrick Chaumette

entre engins dits « autonomes », pouvant se déplacer par leurs propres moyens, et les engins dépourvus de moyens de propulsions propres. Le Tribunal de commerce de Marseille, dans un jugement du 19 juillet 2006¹⁷, a ainsi refusé de considérer comme navire un engin destiné à draguer le port et à y être remorqué afin que soient vidés les déblais du dragage. Les juges ont en effet retenus que ne possédant aucun moyen de propulsions propres, un tel engin ne pouvait affronter les risques et périls de la mer, condition essentielle pour la qualification de navire.

31. Le décret du 7 août 1967 précise enfin qu'il faut être engagé sur un navire *français*. Le droit maritime ayant un caractère international très prononcé, le législateur a sans doute voulu ici régler les éventuels conflits de lois pouvant survenir, notamment dans le cadre des contrats d'engagement. La loi française aura donc vocation à s'appliquer aux marins embarqués sur des navires français. Les marins français embarqués sur des navires étrangers ne pourront bénéficier, par exemple, des règles de sécurité sociale ou des dispositions du Code du travail maritime sauf pour certains cas particuliers.

3. Le cas particulier de l'ostréiculteur

32. Le monde maritime est composé d'un grand nombre d'activités, telles que la pêche, le transport, la recherche ... Toutes ces activités peuvent également se diviser en plusieurs branches (par exemple, le transport maritime peut être de passagers ou de marchandises, la pêche peut s'effectuer en haute mer ou en dans des zones relativement proches des côtes). Cette diversité peut entraîner des difficultés quant à la détermination du personnel considéré comme marin ou non marin. C'est notamment le cas de l'ostréiculteur.

33. Qu'est-ce que l'ostréiculture ? Il s'agit de la « partie de l'aquaculture marine faisant l'élevage, en parc, d'huîtres, allant de la naissance des huîtres à leur expédition par l'ostréiculteur ». C'est une activité faisant partie de la conchyliculture, terme désignant l'élevage de coquillages ou de tout mollusque bivalve. La conchyliculture est elle-même une branche de l'aquaculture, technique ayant pour objet « la mise en valeur et l'exploitation des richesses naturelles d'origine animale ou végétale des eaux, du milieu aquatique ».

¹⁷ Chaland Jean-Maria, DMF 2006 p.798, Observations P. Pestel-Debord

34. L'ostréiculteur est donc un ouvrier travaillant dans un élevage d'huîtres, il exerce son activité sur la terre ferme lorsque la marée est « basse » et en mer lorsqu'il doit travailler sur les parcs. L'ostréiculture étant liée à l'aquaculture, ses ouvriers peuvent être affiliés au régime des marins pêcheurs. Les ouvriers ostréicoles exercent toutefois la majeure partie de leur activité à terre et ne sont en mer en général que pour de faibles traversées et un temps limité. La pêche et l'aquaculture restant malgré tout deux activités différentes, l'affiliation de l'ouvrier, soit au régime des marins soit à celui de l'agriculture, dépendra en grande partie de l'utilisation d'un navire pour rejoindre les parcs.

35. Le problème de l'ostréiculture s'est posé dans un arrêt de la chambre sociale de la Cour de cassation du 3 novembre 2005¹⁸. Il s'agissait d'un ouvrier ostréicole affilié au régime des marins pêcheurs et employé par une société d'ostréiculture. A la suite de sa déclaration d'inaptitude à la navigation, il attendait de son employeur son reclassement ou son licenciement. La société d'ostréiculture ne l'ayant pas fait, il sollicitait devant le Tribunal d'instance de Quimper la résiliation judiciaire de son contrat de travail et cela aux torts de son employeur.

La société Thaeron a opposé l'incompétence de cette juridiction au profit du conseil des prud'hommes. Elle estimait en effet que le tribunal d'instance n'était compétent que pour connaître des litiges opposant un armateur à un marin et qu'en l'espèce, M. Le Thouze n'avait pas la qualité de marin. En effet, ce dernier exerçait son activité principalement à terre et n'utilisait le bateau que pour rejoindre les parcs à marée haute.

36. La Cour de cassation a rejeté le pourvoi de la société Le Thaeron. Elle rappelait en premier lieu que selon l'article 3 du Code du travail maritime, est considéré comme marin quiconque s'engage, envers l'armateur ou son représentant pour servir sur un navire. De ce fait, elle considère que M. Le Thouze était bien un marin car il exerçait une activité qui consistait à « naviguer sur une rivière, constituant un bras de mer, à marée haute, pour semer, draguer, ou prélever des huîtres à partir d'une embarcation, immatriculée et francisée, équipée d'une grue et d'une drague, alors que cette embarcation naviguant dans une zone soumise à l'influence directe des courants et des marées ainsi qu'aux conditions climatiques marines, est exposée aux périls de la mer ».

37. Cet arrêt concernant tant l'armateur, le marin et le navire, il sera également étudié dans notre développement consacré au contrat d'engagement. Les arguments de la société Le Thaeron pour voir reconnaître la compétence du conseil des prud'hommes sont en effet nombreux et variés : l'activité principale de l'ouvrier se déroulait à terre et non en mer, l'ostréiculture n'est pas une activi-

¹⁸

Cass. Soc. 3 novembre 2005, Sté Thaeron et fils c./ Le Thouze, DMF 2006, n° 672, pp. 595-600

té maritime, la rivière du Belon, lieu où se trouvait les parcs d'huîtres, n'est pas la mer, aucun contrat d'engagement écrit n'a été conclu entre la société Le Tharon et M. Le Thouze, ce dernier avait par ailleurs été déclaré inapte à la navigation et ne pouvait donc plus bénéficier de la qualité de marin ...

38. Ces difficultés relatives au critère du lieu d'exercice de l'activité semblent résolues grâce à l'adoption du nouveau Code des transports. Ce dernier donne en effet une définition du navire dans son article L5000-1, définition que nous étudions dans notre second chapitre.

39. Par ailleurs, un emploi sur un navire ne suffit pas à la reconnaissance de la qualité de marin. Cette activité doit également être permanente.

B. Une activité exercée de manière permanente

40. Cette exigence semble exclure les personnes travaillant à bord de façon occasionnelle. Tel sera donc le cas des artisans embarqués sur des paquebots ou des ferries. N'exerçant pas une activité permanente à bord du navire et étant rémunérés par leurs clients, ils ne seront pas considérés comme des marins.

41. Qu'en est-il des emplois saisonniers ? Dans ce domaine, une certaine opposition entre les juges du fond et la Cour de cassation peut être remarquée. Les Cours d'appel semblaient adopter une conception restrictive de la qualité de marin, contrairement à la Cour de cassation. Dans un arrêt du 27 janvier 1998¹⁹, la Cour d'appel de Rennes avait ainsi refusé la qualité de marin au personnel d'une entreprise embarqué sur un navire, dont les effectifs varient « en fonction de l'activité saisonnière ». Cet arrêt était critiquable, une activité saisonnière n'est pas obligatoirement exclusive d'un emploi permanent. Ces personnes pourront donc être employées tous les ans, à la même période, pour exercer à bord d'un navire une activité habituelle. Ce caractère permanent devra donc être appliqué en association avec la nécessité d'un emploi relatif à la marche, à la conduite, à l'entretien et à l'exploitation du navire. La Cour de cassation apprécie moins sévèrement ce critère.

¹⁹ Cour d'appel de Rennes, 27 janvier 1998, DMF 1998 p.587, Observations M. Morin

Paragraphe 2 : Un emploi relatif à la marche, la conduite, l'entretien et l'exploitation du navire

42. Dans le régime précédant celui instauré par le décret du 7 août 1967, une distinction était faite entre les personnes affectées exclusivement à la marche, à la conduite ou à l'entretien du navire (B), seules considérées comme marins, et le personnel affecté à d'autres tâches, dénommés agents du service général (A).

A. Les agents du service général

43. Catégorie à l'origine à part de celle des marins, leurs statuts sont désormais harmonisés. Les agents du service général exerçaient des activités qui n'avaient aucun lien avec la conduite ou la marche du navire, mais étaient utiles aux passagers et aux membres de l'équipage. Il s'agissait ici des mécaniciens, des serveurs, des garçons de cabine etc ... L'évolution de la navigation maritime ayant entraîné une augmentation de ces emplois sans rapport avec la marche ou la conduite du navire, une harmonisation de ce personnel avec le statut des marins était attendue. Plusieurs étapes ont été nécessaires pour atteindre ce but.

44. Le premier pas vers cette unité a été franchi par l'Ordonnance du 27 décembre 1958, modifiant l'article 3 du Code du travail maritime. Avec cette modification, toute personne s'engageant avec un armateur pour servir à bord d'un navire était considérée comme marin. La condition pour que cela s'applique aussi aux agents du service général était qu'ils s'inscrivent sur une matricule particulière. Un décret du 12 mai 1959 précisait que ce nouvel article 3 leur était également applicable.

45. Puis vint la loi du 9 juillet 1965 supprimant l'inscription maritime. Cette différence administrative ayant disparue, le décret du 7 août 1967²⁰ donnait une nouvelle définition du marin, celle que nous connaissons, dans laquelle les agents du service général étaient également considérés comme des marins, tout au moins du point de vue de leur qualification juridique. Il abrogeait une grande majorité des dispositions du décret du 12 mai 1959 et précisait que « le texte ne considère donc que les marins au sens général, sans se préoccuper de la fonction qu'ils peuvent exercer à bord ».

²⁰ Décret n°67-690 du 7 août 1967

46. Ces évolutions du statut juridique des agents du service général paraissent toutefois être quelque peu relatives. En effet, si le décret de 1967 ne fait plus de différence administrative entre ce personnel et les marins, la jurisprudence ne semble pas suivre et certaines décisions refusent cette qualité de marin à des personnes exerçant des activités de service général à bord des navires.

B. L'exercice à bord de fonctions particulières, relatives à la marche, à la conduite, à l'entretien et à l'exploitation du navire

47. Nous ne reviendrons pas ici sur les personnes embarquées à titre provisoire sur des paquebots ou des ferries afin d'assurer certains services aux passagers (tels que des chanteurs, musiciens, conférenciers etc...), le critère de permanence de l'emploi occupé ayant déjà été étudié.

48. Cet aspect de la définition du marin est sans doute la partie la plus importante et est des plus complexes. Si les notions de marche, conduite et entretien du navire ne semblent pas poser de difficultés particulières, l'exploitation du navire est elle plus délicate à apprécier. Aucun texte ne permettant de savoir ce qu'il faut entendre par exploitation du navire, son appréciation pourra être différente selon les juges.

49. Dans un jugement du 20 juillet 1995, le Tribunal de grande instance de Saint Malo avait jugé que « compte tenu de la faible durée de la traversée de la Manche (environ 5 heures) la présence d'un personnel de service embarqué relève non de l'exploitation maritime du navire mais de facilités, non indispensables à l'exploitation du navire, de nature à agréments la vie des passagers²¹ ». La Cour d'appel de Rennes en 1998²² a également appliqué cette distinction et confirmé la position du TGI de Saint Malo. Le personnel hôtelier d'un ferry ne participant pas à l'exploitation maritime du navire ne peut être considéré comme marin.

50. La Cour d'appel²³ poursuivait son approche restrictive de la qualité de marin en la refusant à un éducateur spécialisé embarqué à bord d'un voilier et exerçant la fonction de second de bord. Elle estimait que bien qu'il ait assuré la « bonne marche du navire », il ne l'avait pas fait de fa-

²¹ TGI Saint Malo, 20 juillet 1995, DMF n°555 de 1995, p.907, obs. J.-P. Declerq

²² CA Rennes, 27 janvier 1998, précité

²³ CA Rennes, 25 janvier 2000

çon permanente et que cela avait été fait dans le cadre de son activité principale qui était d'encadrer les mineurs embarqués à bord du voilier.

51. La Cour de cassation a, à plusieurs occasions, refusé cette conception trop étroite de la Cour d'appel de Rennes et a adopté une approche beaucoup plus large. Dans l'affaire de l'éducateur spécialisé, elle a censuré l'arrêt de la Cour d'appel au motif qu'il avait été engagé conformément aux dispositions de l'article 1er du décret du 7 août 1967 et occupait, à bord d'un navire français, un emploi permanent relatif à la marche, à la conduite, à l'entretien et à l'exploitation du navire²⁴.

52. Si une personne est embarquée pour exercer une activité sans rapport avec la marche ou encore la conduite du navire et a, par exemple, pour fonction « d'agrémenter la vie des passagers » ne devrait-elle pas être considérée comme agent du service général ? Et, dans ce cas, bénéficier de la qualification juridique de marin ?

53. Les juges du fond semblent donc apprécier plus sévèrement le respect des éléments définissant le marin. La Cour de cassation est elle plus encline à reconnaître cette qualité à des personnes ne remplissant, a priori, pas les conditions posées à l'article 3 du décret du 7 août 1967 et ira jusqu'à estimer qu'une personne décédée dans un accident aérien et irrégulièrement embarquée pourrait avoir la qualité de marin...

SECTION 2 : D'UN « SIMPLE » STATUT À LA PROFESSIONNALISATION DE L'ACTIVITÉ

54. Si les marins ont toujours existé, leur statut a évolué avec les règles qui leur sont applicables. Les marins bénéficiaient à l'origine d'un statut particulier, caractérisé par l'inscription maritime (Paragraphe 1), statut qui s'est finalement modifié pour devenir une profession à part entière. Cette profession de marin peut par ailleurs être démontrée par divers documents (Paragraphe 2).

Paragraphe 1 : Colbert et le recrutement des marins : l'inscription maritime

²⁴ Cour de cassation, 28 novembre 2002, DMF 2003, p.643, obs. Patrick Chaumette

55. La voie maritime était, dès le 18ème siècle, le moyen de transport le plus utilisé. En conséquence, un nombre de marins de plus en plus important était nécessaire. Or, les caractéristiques de ce mode de transport faisaient que, parfois, il était impossible d'en trouver un nombre suffisant. Lorsque le besoin de marins se faisait ressentir, on engageait, de grès ou de force, tous les hommes valides et en âge d'être embarqués sur un navire. Cette solution, bien qu'étant « efficace », n'était pas satisfaisante. Les hommes embarqués n'avaient souvent pas les qualifications nécessaires pour naviguer et l'isolement, caractéristique de la vie à bord, ne convient pas à tout le monde. Colbert a donc supprimé le système de la Presse au profit de l'inscription maritime (A), inscription remplacée par l'immatriculation du marin (B).

A. La tentative de revalorisation du métier de marin par Colbert

56. Après plusieurs tentatives de Colbert pour régulariser ce système d'enrôlement, la « presse » a donc été remplacée en 1795 par l'inscription maritime. Il fallait rendre le statut de marin plus attrayant. Pour cela, les personnes s'inscrivant sur ce registre avaient certes des obligations et devoirs importants, mais ils pouvaient également bénéficier d'avantages non négligeables. Cela se caractérisait par des règles concernant le droit du travail spéciales ainsi qu'une protection sociale différente de celle des travailleurs terrestres. Cette protection sociale, souvent bien plus favorable pour les marins, acquise lors de leur affiliation à l'Établissement national des invalides de la marine, est historiquement la première à avoir été mise en place.

57. Une « prémisses » de cette inscription maritime avait, dès 1668²⁵, été créée par Colbert. Un système de « classes » permettait de regrouper les marins et chaque année une levée en masse de l'une d'elles avait lieu. Un roulement était mis en place et le recrutement de l'équipage était effectué parmi les gens de mer. Pour cela, tous les marins devaient être inscrits sur les listes des Amirautés. Cette inscription était une condition pour qu'ils puissent continuer d'exercer leur profession de marin, ils ne pouvaient en effet plus être embarqués sur un navire s'ils n'avaient accomplis cette formalité administrative.

58. Les avantages accordés à ces marins étaient déjà importants : ils recevaient une solde entière pendant les périodes d'embarquement, la moitié de cette solde lorsqu'ils étaient à terre, ils ne

²⁵ Ordonnance du 22 septembre 1668

payaient pas de charges féodales ... Le Doyen Ripert considérait donc que dans cette ordonnance se trouvait « l'idée maîtresse du régime » de l'inscription maritime, à savoir « une charge exceptionnelle et des prérogatives particulières, création d'une classe spéciale liée à l'État par des devoirs ». Une citation de Colbert nous permet de mieux comprendre l'intérêt d'une telle inscription : « *Tout homme qui travaille sur mer a besoin de plus de protection qu'un autre... Vous serez protégés ; mais j'exige que vous soyez sans cesse sous la main du gouvernement. Si je prends votre vie, en revanche je suis votre père nourricier, j'institue la caisse des Invalides, qui n'existe nulle part* ».

B. De l'inscription maritime à l'immatriculation

59. La dernière étape intervient avec la loi du 9 juillet 1965 supprimant l'inscription maritime et les décrets de 1967. On ne parle plus d'inscription maritime mais des « affaires maritimes²⁶ » et on définit la profession de marin²⁷. Les marins ne bénéficient plus désormais uniquement d'un statut particulier mais deviennent une profession à part entière, activité règlementée par un grand nombre de textes que nous avons étudiés lors de notre introduction. L'inscription maritime a donc été remplacée par l'immatriculation des marins qui est actuellement toujours utilisée par les Affaires maritimes.

Paragraphe 2 : La preuve de la qualité de marin

60. Les critères définissant le marin sont nombreux et pour certains peu précis. La jurisprudence a donc admis la possibilité de démontrer la qualité de marin par la production de documents, administratifs ou contractuels (A), dont le livret professionnel maritime (B).

²⁶ Décret n°67-431 du 26 mai 1967

²⁷ Décret n°67-690 du 7 août 1967

A. Les documents permettant de prouver la qualité de marin

61. Les conditions pour être qualifié, juridiquement, de marin, sont nombreuses et certains critères sont laissés à l'appréciation des juges. La jurisprudence a toutefois reconnu la possibilité de prouver par d'autres moyens que l'on exerce la profession de marin. Un marin peut donc démontrer ses services envers un armateur par son inscription sur le rôle d'équipage, son immatriculation mais aussi en présentant son livret professionnel maritime.

62. Cette possibilité de prouver la qualité de marin par la présentation de ces divers documents a notamment été reconnue par un arrêt de la Cour d'appel de Montpellier concernant le décès d'un marin dans un accident d'avion. Dans cette affaire, que nous allons par ailleurs étudier plus en détail dans notre second titre, les juges du fond avaient reconnu que, bien que ne figurant pas sur le rôle d'équipage du navire, la veuve du marin décédé aurait pu prouver cette qualité par la présentation d'une feuille d'embauche ou sur la présentation de son livret maritime.

B. L'inscription caractérisée par le livret professionnel maritime

63. Ce livret, ou Seaman book, est un document professionnel obligatoire pour l'accès à la profession de marin à bord des navires français. La qualité de marin peut également être prouvée par l'inscription des services du marin sur ce livret. Son contrôle est assuré par les Affaires maritimes qui disposent également d'autres documents tels que le fichier central des marins, la décision d'effectif ou encore le rôle d'équipage.

64. Les définitions du marin, tant du Code du travail maritime que du décret de 1967, étaient anciennes et n'étaient plus adaptées. De plus, l'appréciation de certains critères, trop imprécis, était laissée aux différents juges, ce qui conduisait à des décisions relativement disparates. Les juges du fond avaient par ailleurs tendance à apprécier de façon trop restrictive la qualité de marin, position qui n'était pas partagée par la Cour de cassation. Une nouvelle codification des règles relatives aux marins était donc attendue.

CHAPITRE 2 : LES MODIFICATIONS APPORTÉES PAR LE NOUVEAU CODE DES TRANSPORTS

65. Les évolutions subies par le statut de marin au cours du temps, si elles étaient nécessaires, n'ont fait que concourir au désordre régnant sur le droit social maritime. L'imbrication entre le code du travail maritime, le code du travail et la protection sociale des marins était devenue trop complexe et les règles applicables aux marins souvent délicates à déterminer.

66. Un nouveau code des transports était donc très attendu. Une loi de 2007²⁸ donnait habilitation au Gouvernement pour adopter ce texte et ce avant le 31 décembre 2008. L'ordonnance adoptant le nouveau code des transports n'est finalement intervenue qu'en fin 2010²⁹ et le nouvel instrument juridique adopté est autant innovant que complexe. Si une nouvelle définition du marin était attendue, le Code des transports en apporte deux (Section 1). Ces nouvelles définitions sont par ailleurs à associer avec celles des « gens de mer » (Section 2).

SECTION 1 : DEUX NOUVELLES DÉFINITIONS DU MARIN

67. Si une remise en ordre du droit social maritime était nécessaire, elle devait être réalisée à droit constant, simplification ne rimant pas nécessairement avec changement ... Toutefois, lors de la rédaction de ce code, faite il faut bien le dire sans aucun juriste, une modification des textes a été jugée pertinente. Deux définitions du marin sont donc présentes dans ce texte, l'une concernant spécifiquement les marins, l'autre évoquant les « gens de mer », notion que nous étudierons dans notre seconde section. Ce développement sera consacré à l'étude d'une définition que l'on peut qualifier de « générale » du marin (Paragraphe 1), ainsi qu'à celle des personnes qui pourront prétendre à bénéficier de la protection sociale de cette catégorie professionnelle (Paragraphe 2).

²⁸ Loi n°2007-1787, 20 décembre 2007 relative à la simplification du droit, art.28 habilitant le Gouvernement à adopter par Ordonnance un code des transports avant le 31 décembre 2008 – JORF 21 décembre 2007

²⁹ Ordonnance n°2010-1307 du 28 octobre 2010

Paragraphe 1 : La définition « générale » du marin

68. Pour le nouveau Code des transports, sera considéré comme marin « toute personne remplissant les conditions mentionnées à l'article L5511-1, qui contracte un engagement envers un armateur ou s'embarque pour son propre compte, en vue d'occuper à bord d'un navire un emploi permanent relatif à la marche, à la conduite, à l'entretien et au fonctionnement du navire³⁰ ». Telle est donc la nouvelle définition du marin. Nouvelle, en effet, car des modifications à celle présente dans le décret de 1967 ont été faites.

69. Ces modifications concernent les aspects « généraux » de la définition du marin (A) mais surtout le critère d'une activité relative à l'exploitation du navire (B).

A. La modification de la définition du marin

70. Le décret de 1967 donnait une définition « commune », sa lecture, conjuguée à celle du code du travail maritime, permettait d'appliquer les règles du droit du travail maritime ainsi que celles de la protection sociale aux personnes bénéficiant de la qualité de marin. Le code du transport de 2010 donne une définition spécifique des personnes bénéficiant de la protection sociale des marins. Ce développement est lui consacré aux personnes pouvant prétendre au bénéfice des règles du droit du travail maritime.

71. Rappelons-le, le décret de 1967 définissait le marin comme une personne embarquée à bord d'un navire français pour occuper un emploi permanent relatif à la marche, à la conduite, à l'entretien et à l'exploitation du navire. Le terme permanent a été supprimé, celui d'exploitation remplacé par celui de fonctionnement et un navire « français » ne semble plus nécessaire. Ces modifications sont donc loin d'être anodines.

72. Concernant la nécessité d'une personne embarquée sur un navire français, il ne semble pas ici qu'un développement important soit pertinent. Cette précision avait été faite pour déterminer les personnes pouvant bénéficier des règles de protection sociale françaises. Or, un marin restera un

³⁰

Cinquième partie (Transport et navigation maritimes), Livre V (Les gens de mer), Titre Ier (Définitions), Chapitre unique

marin même s'il est embarqué sur un navire panaméen, libyen ou américain, la différence résidera dans le fait qu'il ne bénéficiera pas de la protection sociale française.

73. La suppression du terme permanent nous semble au contraire bien plus intéressante et sans aucun doute lourde de conséquences. Comme nous l'avons vu dans notre Titre Ier, les personnes embarquées occasionnellement n'étaient pas considérées comme des marins, à moins qu'il ne s'agisse d'une activité saisonnière, la jurisprudence considérant, en règle générale, que cela était suffisant. Mais l'embarquement occasionnel et l'activité saisonnière sont souvent des notions différentes. En supprimant ce terme permanent, les rédacteurs du code des transports permettent à des personnes embarquées à titre totalement occasionnel de bénéficier des règles du droit du travail maritime. Bien que l'autonomie de ce droit soit remis en question, subsistent des règles spécifiques concernant les conditions de travail, règles parfois bien plus favorables aux travailleurs marins qu'aux travailleurs terrestres.

74. La jurisprudence avait déjà adopté une conception extensive de la qualité de marin. Il semble que les rédacteurs du code des transports aient la même approche. Il n'est toutefois pas évident que cet élargissement de la définition du marin soit de bon augure.

B. La notion d'exploitation du navire remplacée par la notion de fonctionnement

75. La notion d'exploitation du navire, déjà divisée en exploitation maritime et exploitation commerciale, ne correspond pas à celle de fonctionnement.

76. La définition que le dictionnaire Larousse donne du fonctionnement d'une chose est simple, il s'agit de sa manière de fonctionner. Celle qu'il donne de l'exploitation est la suivante : « action de mettre en valeur quelque chose en vue d'en tirer un profit ». Ce sont donc deux notions définitivement différentes.

77. Le fonctionnement du navire semble se rattacher à celle d'exploitation maritime du navire, le fait de faire fonctionner le navire afin qu'il puisse naviguer. On semble se rapprocher ici plus de l'aspect mécanique, de la conduite du navire ou du fonctionnement des machines. Or, ces deux notions sont déjà présentes dans la définition du marin, tant celle du décret de 1967 que celle du nouveau code des transports. A quoi peut donc correspondre ce terme de fonctionnement du navire ?

Pour le Professeur Philippe Delebecque, cette nouvelle définition et l'introduction de la notion de fonctionnement devraient être clarifiés.

78. Dans le cas où ce nouveau terme renverrait effectivement à une notion plus « mécanique » du navire, nous reviendrions à une notion plus stricte du marin. Le personnel des ferries, aussi bien les hôtessees que les animateurs présents sur ces bâtiments, n'entreraient plus dans cette catégorie. La conception extensive de la Cour de cassation, qui accepterait de voir dans une employée de la restauration, certes à bord d'un navire mais un navire restant perpétuellement à quai, un marin, semble être remise en cause par cette nouvelle définition. Les armateurs pourraient bénéficier de ce changement, peut-être au détriment des marins. La jurisprudence n'a pas encore eu l'opportunité de se prononcer sur ce point, mais l'occasion de le faire ne tardera pas à se présenter.

Paragraphe 2 : Une nouvelle définition du navire et de la navigation maritime

79. Nous l'avons vu dans notre premier chapitre, le navire ne faisait l'objet, jusqu'à présent, d'aucune définition concrète. Or une telle définition était nécessaire pour de nombreux domaines et notamment pour l'attribution de la qualité de marin, ce dernier devant en effet exercer son activité sur un navire. La Cour de cassation avait donc dégagé des critères pour palier ce manque dans l'arrêt Poupin Sport.

80. Le nouveau Code des transports, une fois encore, innove et définit de façon précise le navire (A) mais également la notion de navigation maritime (B).

A. La notion de navire définie par le Code des transports

81. La nouvelle définition du navire se trouve à l'article L5000-2 du nouveau Code des transports. Est ainsi considéré comme navire, d'une part, « tout engin flottant, construit et équipé pour la navigation maritime de commerce, de pêche ou de plaisance et affecté à celle-ci et, d'autre part, « les engins flottants construits et équipés pour la navigation maritime, affectés à des services publics à caractère administratif ou à caractère industriel et commercial ».

84. La « définition » jurisprudentielle mettait en avant essentiellement des critères relatifs à l'usage du bâtiment, à savoir une affectation à la navigation maritime, des critères physiques et matériels concernant notamment sa capacité à affronter les périls de la mer, à se déplacer par ses propres moyens ...

85. Le nouveau Code des transports retient donc le critère relatif à l'usage du bâtiment, à savoir, à savoir une navigation maritime, que nous étudierons dans le second développement de ce paragraphe ainsi que certains critères physiques.

86. Les navires sont trop souvent assimilés aux bateaux, et régulièrement appelés de cette façon. Cela constitue toutefois une erreur d'appellation, ces deux termes disposant de leur propre définition. Les bateaux sont en effet également définis dans le Code des transports. Il s'agit donc de « toute construction flottante destinée principalement à la navigations intérieure ³¹ ».

87. Certains engins flottants sont donc exclus de la notion de navire en raison de leurs caractéristiques physiques, ne pouvant par exemple affronter les périls de la mer. Ce critère a été dégagé par la jurisprudence dans l'arrêt Poupin Sport, qui rappelait que l'embarcation, de très petite taille, n'était pas destinée à s'éloigner d'une distance trop importante des côtes. Cela semble être une condition logique et importante, un navire doit en effet être apte à affronter les mauvaises conditions météorologiques, une mer agitée ... Il n'a pour autant pas été repris, explicitement, dans la nouvelle définition du navire contenue par le Code des transports. Ce dernier fait en effet référence à la navigation maritime, notion qui semble différente.

B. Le critère relatif à l'usage du bâtiment : un navire destiné à la navigation maritime

88. La navigation maritime est également un critère important de la qualification de marin. Ainsi, un marin effectivement engagé sur un bâtiment n'étant pas affecté à la navigation maritime risque de se voir refuser cette qualité.

³¹ Code des transports, article L4000-3

89. Ce critère était donc déjà présent dans la définition précédente du navire. La navigation maritime n'étant pas définie de façon précise, la règle était que l'aspect maritime de la navigation était laissé à la libre appréciation des juges. Cela pouvait entraîner certaines divergences dans les décisions jurisprudentielles.

90. Comme nous l'avons vu précédemment, les bâtiments destinés à la navigation intérieure sont exclus de la définition du navire, quand bien même ils seront affectés à une navigation maritime. Il convient donc de déterminer plus précisément à quoi correspond cette navigation maritime.

1. La définition de la navigation maritime

91. Toute navigation « de surface ou sous-marine pratiquée en mer, ainsi que celle pratiquée dans les estuaires et cours d'eau en aval du premier obstacle à la navigation des navires³² » est considérée comme étant une navigation maritime. Il s'agit donc d'une navigation pratiquée en mer, les obstacles à la navigation des navires étant précisés par voie réglementaire. Aucune référence n'est donc faite à la « salure » de l'eau, souvent considérée à tort comme étant le critère déterminant de la qualification juridique du navire.

92. La navigation intérieure est celle qui s'effectue sur les eaux intérieures³³. Les bâtiments effectuant leur navigation dans ces eaux sont des bateaux. Mais ce critère de la zone de navigation n'est pas suffisant. En effet, des navires peuvent être amenés à naviguer dans des eaux intérieures et des bateaux dans des eaux maritimes.

93. Enfin, en ce qui concerne les obstacles à la navigation, on s'accorde à dire qu'il faut entendre ce terme comme le premier obstacle « physique » et en prenant en considération un navire de taille moyenne, certains navires de petite taille peuvent en effet franchir ces obstacles.

2. Les engins flottants se trouvant dans les eaux maritimes mais non affectés à la navigation

³² Code des transports, article L5000-1

³³ Code des transports, article L4000-2

94. Une autre catégorie de bâtiments est exclue de la définition du navire. Il s'agit des engins flottants se trouvant effectivement dans des zones maritimes mais qui ne sont pas affectés à la navigation. Les exemples les plus fréquents concernent les grues flottantes mais aussi les plates-formes pétrolières. Cette catégorie fait l'objet d'un débat depuis de nombreuses années quant à la possibilité de la qualifier de navire. La détermination du régime devant lui être appliqué était laissée à la libre appréciation des juges. Toutefois, il semble difficile de considérer qu'un tel engin, bien que flottant et se trouvant dans des eaux maritimes, soit destiné à la navigation ...

95. Autre catégorie particulière, les engins de plages. Ils ne semblent pas effectuer une réelle navigation, mais une fois de plus ce critère est relativement difficile à apprécier. Par ailleurs, les marins étant peu concernés par ce type d'engins, ils ne feront pas l'objet d'un développement plus conséquent.

96. Enfin, une catégorie délicate, et sans doute plus concernée par la possibilité de qualifier ses occupants de marins, reste à étudier, les engins dits « volants ». Nous parlons ici notamment des hydravions, aéroglisseurs ... Peut-on les considérer comme des navires, du moins au sens de la définition donnée par le Code des transports ? Ils sont à la fois volants et flottants et peuvent être destinés à la navigation maritime. Si les aéroglisseurs semblent correspondre à la notion de navire, il en est autrement des hydravions. Bien qu'ils puissent effectuer une certaine « navigation » maritime, cela n'est pas leur destination première. La jurisprudence devra une fois de plus se pencher sur cette question.

SECTION 2 : LES GENS DE MER

97. Le code des transports donne donc une nouvelle définition du marin. Il introduit également une notion qui, sans être nouvelle, n'était pas définie dans le décret de 1967, les gens de mer. Ce terme n'est pas nouveau et on trouve des références aux gens de mer dans des ouvrages anciens (Paragraphe 1). Son développement nous conduit toutefois à nous interroger sur sa portée (Paragraphe 2).

Paragraphe 1 : Apparition et développement des « gens de mer »

98. La doctrine, la jurisprudence, l'ENIM et désormais le législateur, tous les acteurs du droit social maritime adoptent cette terminologie particulière. Les termes de marins et de gens de mer sont parfois utilisés de manière confuse, rendant difficile leur appréhension. Les gens de mer ont donc été définis récemment par le Code des transports (B), codifiant ainsi un terme déjà très ancien (A).

A. Les gens de mer, une création ancienne du droit maritime

99. Cette notion de « gens de mer », contrairement à ce que l'on pense, n'est pas nouvelle et n'est pas une création du nouveau code des transports. Roger Jambu-Merlin en 1978 évoquait déjà le matricule des gens de mer mais ne l'utilisait que pour parler des personnes ne pouvant bénéficier de la qualité de marin si elles n'occupaient pas à bord d'un navire un emploi permanent relatif à la marche, à la conduite, à l'entretien et à l'exploitation.

100. Mais bien avant 1978, en 1950 le Doyen Ripert considérait que « les gens de mer constituaient jusqu'au XVIIe siècle une race cosmopolite qui servait indifféremment sur les bâtiments de toutes nations ». Il utilise régulièrement cette expression, plus ancienne que celle de « marins » et évoque une différence entre la notion générale des gens de mer, qui « consacrent leur activité à la navigation maritime³⁴ », et celle utilisée pour distinguer les matelots des officiers. Pour le Doyen Ripert, les gens de mer représentent le personnel maritime, sans distinction d'une quelconque activité à bord du navire ou d'une activité commerciale, de pêche ou au service de l'État. Cette expression, très générale, a été remplacée par celle de marin, plus précise, tant dans les textes que dans les usages, en raison de son adoption par le Code du travail maritime.

101. M. Chaumette, professeur de droit à l'Université de Nantes et au Centre de droit maritime et océanique, spécialiste du droit social des marins, adopte la notion de gens de mer et considère sa matière comme relevant du droit social des gens de mer. En citant l'historien Alain Cabantous qui considère que les gens de mer « étaient les seuls à entretenir une relation particulière et in-

³⁴

Doyen George Ripert, Droit maritime, Tome I, p.411

dispensable avec un espace que les autres ignoraient ou voulaient ignorer », il poursuit son raisonnement en utilisant le terme de marins. Droit social des gens de mer, pensions de retraite des gens de mer, système de sécurité sociale des gens de mer, normes de formation des gens de mer, pièces d'identité des gens de mer sont autant d'expressions utilisées par le Professeur Chaumette tout en l'appliquant à ce qui semble être la définition de marin.

B. Les récentes définitions des gens de mer par l'OIT et le nouveau Code des transports

102. L'Organisation internationale du travail a choisi, dès 2005, de donner une définition des gens de mer dans sa convention du droit du travail maritime. Son article II dispose ainsi que « Gens de mer ou marin désigne les personnes employées ou engagées ou travaillant à quelque titre que ce soit à bord d'un navire auquel la présente convention s'applique ». L'OIT assimile donc les gens de mer aux marins en les définissant d'une façon identique.

103. Devant une utilisation de plus en plus importante de l'expression « gens de mer », le Code des transports a donc lui aussi pris l'initiative d'en donner une définition. Elle se trouve dans le même article définissant le marin, l'article L5511-1. Les gens de mer constituent donc « tout marin ou toute autre personne exerçant, à bord d'un navire, une activité professionnelle liée à son exploitation ». Contrairement à la définition de l'OIT, les gens de mer ne sont donc pas assimilés aux marins. Ils semblent constituer une catégorie plus générale, au sein de laquelle se trouvent les marins ainsi que le personnel embarqué mais n'exerçant pas les fonctions qui sont dévolues aux marins professionnels.

Paragraphe 2. Une appréhension et une utilisation délicates

104. Gens de mer, navigants, marins ... Les termes utilisés pour décrire le personnel maritime sont nombreux. Mais doit-on réellement parler de termes juridiques ? Une analyse des règles applicables aux gens de mer et aux marins est nécessaire pour répondre à cette question (A). L'appréhension des gens de mer est d'autant plus délicate que le Code des transports en donne une seconde définition dans ses dispositions relatives à la protection sociale des gens de mer (B).

A. Gens de mer : notion ou terme juridique ?

105. Les gens de mer, les marins ou encore les navigants n'exercent pas nécessairement les mêmes activités, leur qualification peut ne pas être identique... Nous l'avons vu dans notre paragraphe premier, les gens de mer disposent désormais de leur propre définition en droit français, définition qui est différente de celle des marins.

106. Ces notions semblent donc différentes, les gens de mer étant une catégorie distincte de celle des marins. Les règles qui leur sont applicables sont-elles également différentes ? Le Code des transports définissant les marins dans le Livre V, dédié aux gens de mer, cela laisse à penser que les règles qu'il édicte sont avant tout destinées aux gens de mer, catégorie à l'intérieur de laquelle se trouvent les marins.

107. Les agents du service général ou encore le personnel employé afin de « divertir » les passagers de certains navires, toutes ces catégories pourraient être qualifiées de gens de mer.

108. Cette difficulté d'interprétation de la notion de gens de mer est accentuée par l'article L5551-1 du Code des transports qui donne une seconde définition des gens de mer.

B. Les personnes pouvant bénéficier de la protection sociale des marins

109. En vertu de l'article L5551-1 du Code des transports, « sont affiliés au régime d'assurance vieillesse des marins, les marins mentionnés à l'article L5511-1 embarqués sur un navire battant pavillon français. Sont assimilés aux marins pour l'application du présent titre les gens de mer employés par l'armateur en vue d'occuper à bord d'un navire un emploi permanent relatif à son exploitation ». Ils exercent leur activité dans les secteurs du commerce, de la pêche et des cultures marines et de la plaisance professionnelle.

110. Pour l'ancien article L2 du Code des pensions de retraite des marins français du commerce, de pêche ou de plaisance, « Relèvent obligatoirement du régime des pensions de retraite prévues au présent code les Français qui remplissent les conditions exigées par les textes définissant la profession de marin ».

111. Selon cet ancien article L2, les marins pouvant bénéficier du régime des pensions de retraite des marins étaient les personnes employées par un armateur en vue d'occuper, à bord d'un navire français, un emploi permanent relatif à la marche, la conduite, l'entretien et l'exploitation du navire. L'article L5551-1 dispose que le régime d'assurance vieillesse sera applicable à la nouvelle définition du marin de l'article L5511-1 mais également que les « gens de mer » employés par l'armateur en vue d'occuper à bord d'un navire un emploi permanent relatif à son exploitation pourront également bénéficier de la protection sociale.

112. La définition des marins bénéficiant de la protection sociale française est ici élargie. En effet, aucune référence à la nationalité du marin, ni même au pavillon du navire, n'est faite. Les critères sont relativement réduits : un emploi permanent, relatif à l'exploitation du navire et un engagement par un armateur. Cet article fait lui aussi référence à la notion de gens de mer, notion que nous avons développée plus haut. Il semble que la protection sociale ne sera plus seulement accordée aux marins en tant que tel, mais plus généralement aux « gens de mer », donc à tout personnel embarqué répondant aux conditions posées par l'article L5511-1.

113. Les secteurs d'activité des marins sont également précisés, les exigences contenues dans l'article L5511-1 ne sont donc plus suffisantes et toutes les activités ne seront pas prises en considération. Les marins doivent désormais exercer leur profession dans les secteurs du commerce, de la pêche et des cultures marines et de la plaisance professionnelle. Les difficultés relatives aux élevages de conchyliculture sont résolues, les personnes employées pour exercer cette activité sont considérées comme des marins pouvant bénéficier de la protection sociale des gens de mer.

TITRE 2 : APPLICATION DES RÈGLES DE LA PROTECTION SOCIALE MARITIME AUX MARINS AYANT CONCLU UN CONTRAT D'ENGAGEMENT

114. Le droit social des gens de mer est un droit particulier, spécifique et différent du droit social des travailleurs terrestres. Il est composé du droit du travail maritime ainsi que du régime de sécurité sociale maritime.

115. La définition du marin évoque une personne « engagée » pour son propre compte ou par un armateur. Cela fait donc référence à l'existence d'un contrat de travail, nommé contrat d'engagement maritime (Chapitre 1)

116. La Cour de cassation a fait de l'existence de cet engagement contractuel une condition essentielle de la reconnaissance de la qualité de marin. En effet, du contrat d'engagement va dépendre l'application des règles du droit du travail maritime et de celles du régime de sécurité sociale des marins (Chapitre 2).

CHAPITRE 1 : LE CONTRAT D'ENGAGEMENT

117. Le contrat d'engagement est avant tout un contrat de travail, un lien entre un employeur et son employé. C'est, historiquement parlant, probablement le premier contrat de travail écrit mis en place. On peut en effet dater son apparition de 1681. Il crée une relation entre un employeur particulier, un armateur, et un salarié particulier, le marin (Section 1). Sans cet instrument, un marin aura peu de chance d'être reconnu comme tel. Il existe toutefois un cas particulier où il n'y aura pas de contrat d'engagement et où la qualité de marin sera tout de même reconnue. Il s'agit des personnes travaillant pour leur propre compte, les marins dits professionnels. Le contrat d'engagement est également devenu, aux dépens du rôle d'équipage, le critère essentiel pour la détermination de la qualité de marin (Section 2).

SECTION 1 : UN EMPLOYEUR PARTICULIER, L'ARMATEUR DU NAVIRE

118. Tout comme la notion de marin, la qualité d'armateur a été définie dans une loi de 1969 (Paragraphe 1). Les relations entretenues par l'armateur avec son marin ont changé avec l'évolution du contrat d'engagement (Paragraphe 2).

Paragraphe 1. L'armateur, employeur du marin

119. Si la notion d'armateur est étudiée séparément des autres éléments de la définition du marin, c'est en raison de ce lien particulier créé par le contrat d'engagement entre un armateur et son marin. Consacrer un développement à l'armateur peut sembler désuet, voire inutile tant la définition donnée par la loi de 1969 paraît claire : « l'armateur est celui qui exploite le navire en son nom, qu'il en soit ou non propriétaire³⁵ ». Cette simplicité n'est qu'illusoire, plusieurs difficultés pour déterminer qui est réellement l'armateur d'un navire pouvant survenir, surtout dans les cas où plusieurs affrètements d'un même navire sont conclus. Nous ne reviendrons toutefois pas sur ces questions qui ont été maintes fois développées et nous rappellerons uniquement que les solutions dépendent du type d'affrètement passé (par exemple dans le cas d'un affrètement coque-nue, l'armateur sera le fréteur).

³⁵

Article 1 de la loi du 3 janvier 1969 relative à l'armement et aux ventes maritimes

120. Le Code du travail maritime considère par ailleurs que « tout particulier, toute société, tout service public, pour le compte desquels un navire est armé » est considéré comme armateur³⁶. L'armateur étant traditionnellement l'employeur du marin, le personnel se trouvant à bord d'un navire et n'ayant pas de contrat d'engagement avec l'armateur, ne sera pas considéré comme marin.

121. La principale source de difficulté vient du développement des sociétés de manning ainsi que de l'apparition des shipmanager. Le développement des activités maritimes a en effet provoqué un certain éclatement de la fonction d'armateur. Cela s'est également traduit par un développement de sociétés employant des marins (B) mais qui n'assurent toutefois pas la fonction d'armateur (A).

A. Seul l'armateur peut être l'employeur du marin

122. Les sociétés de manning peuvent s'occuper du recrutement d'un équipage pour un armateur, le gérer et même rémunérer les marins. Le shipmanager va lui gérer et exploiter un navire pour le compte de son propriétaire. Il sera alors armateur. Autre signe de l'éclatement de la notion d'armateur, les sociétés de management de personnel qui vont s'occuper de gérer le personnel pour l'armateur. Avec ce développement des modes de recrutement et de gestion, qui sera considéré comme l'employeur du marin ?

123. En règle générale, le droit français considère que l'employeur du marin reste l'armateur exploitant le navire. Toutefois, lorsque le recrutement, la gestion et la rémunération est faite par une autre entité juridique, il y aura deux employeurs : l'armateur du navire et un « gérant » du personnel. Dans ce cas, ce gérant sera le « représentant » de l'armateur (l'article 3 du Code du travail maritime tout comme le décret du 7 août 1967 parlant de l'armateur ou de son représentant). Mais, même dans ce cas, le droit maritime considère que le véritable employeur des marins reste l'armateur.

124. Cette solution aurait pu changer avec la création, en 2005, du Registre International Français (RIF)³⁷. Ce nouveau pavillon « bis » permet en effet aux armateurs de s'adresser à une entreprise de travail maritime qui lui mettra à disposition des marins. Bien que conservant certaines obligations vis-à-vis de ces marins (il reste notamment responsable des bonnes conditions de vie et

³⁶ Code du travail maritime, article 3

³⁷ Loi n°2005-412 du 3 mai 2005 relative à la création du registre international français, JORF 4 mai 2005, p.7697

de travail à bord du navire), l'armateur ne sera plus leur employeur. On reconnaissait ici la possibilité d'une forme de recrutement indirecte, ce qui n'était pas le cas avec le Code du travail maritime.

125. Cela est toutefois très limité. Selon l'article 3 de cette loi de 2005, les marins résidant en France ne peuvent être mis à disposition d'un armateur par une entreprise de travail maritime. Le Conseil constitutionnel n'a également pas manqué de rappeler que les principes d'égalité de traitement et de non discrimination applicables dans l'Union européenne ainsi que dans l'Espace économique européen étendaient cette limite aux ressortissants communautaires³⁸. Malgré les évolutions du droit maritime, l'embauche directe reste la règle pour les marins.

126. Si les subtilités de la notion d'armateur ont été rappelées ici, c'est en raison de son importance pour la jurisprudence. L'arrêt de la Cour de cassation du 26 septembre 2007³⁹ en est une illustration. Il s'agissait d'une hôtesse d'accueil employée à bord d'un voilier à quai pour une durée déterminée. Suite à un litige avec son employeur, elle saisit le conseil de Prud'hommes. Son employeur estime qu'elle a la qualité de marin et lui oppose donc l'incompétence de cette juridiction au profit de celle du Tribunal d'instance. Le conseil de Prud'hommes s'étant déclaré compétent et la Cour d'appel ayant confirmé cette compétence, l'employeur de l'hôtesse a formé un pourvoi en cassation. La Cour de cassation a cassé et annulé l'arrêt de la Cour d'appel en se basant sur l'article 3 du Code du travail maritime qui dispose qu'est considéré comme marin « quiconque s'engage, envers l'armateur ou son représentant pour servir sur un navire ». Elle estime en particulier que les juges du fond auraient dû rechercher si l'employeur de l'hôtesse était bien l'armateur du voilier.

B. Les modifications apportées par le Code des transports à la notion d'armateur

127. Comme pour le marin, le Code des transports donne une nouvelle définition de l'armateur (1) entraînant la possibilité pour un marin d'être employé par une personne n'étant pas armateur (2).

³⁸ Conseil constitutionnel 28 avril 2005 n°2005-514, DMF 2005, p. 514 note P. Bonassies

³⁹ Cass. Soc. 26 septembre 2007 n° 06-43998, DMF 2008 p.688 note P.Chaumette

1. L'armateur, acteur du transport maritime

128. La première définition de l'armateur se trouve dans Livre IV, relatif au transport maritime, Titre 1er, Chapitre 1er. L'armateur est donc défini comme « la personne qui exploite le navire en son nom, qu'il en soit ou non propriétaire⁴⁰ ». Le Code des transports reprend donc dans des termes identiques la définition de la loi de 1969. Toutefois, cette définition ne concerne que les dispositions du Code des transports relatives au transport maritime.

129. Une seconde définition est en effet présente dans le Livre V relatif aux gens de mer. Est donc considérée comme armateur, pour l'application du Livre V, « toute personne pour le compte de laquelle un navire est armé⁴¹ ». L'article L5511-1 donnant également la définition du marin, pour déterminer les personnes pouvant être qualifiées de marins, il faudra se référer à cette nouvelle définition de l'armateur.

130. La définition du marin fait référence à un engagement avec un armateur, engagement caractérisé par l'existence d'un contrat de travail qui peut être conclu avec l'armateur ou son représentant.

2. L'employeur pouvant conclure un contrat d'engagement avec un marin

131. Le Code des transports opère une nouvelle modification avec les parties présentes au contrat d'engagement. L'article L5542-1 dispose ainsi qu'un contrat d'engagement est conclu « entre un marin et un armateur ou un autre employeur ». Le Code du travail maritime utilisait l'expression « envers un armateur ou son représentant ». Une fois de plus cette réalisation du Code des transports n'a pas été faite à droit constant.

132. Toutefois, ce remplacement du mot représentant par « un autre employeur » semble pouvoir résoudre les difficultés liées au développement d'entreprises employant des marins. La doctrine s'interrogeait sur la possibilité de ces entreprises d'être reconnues comme l'employeur du marin. Le Code des transports tranche donc cette question en reconnaissant qu'un marin peut conclure un contrat d'engagement avec un employeur n'étant pas obligatoirement un armateur.

⁴⁰ Code des transports, article L5411-1

⁴¹ Article L55-11-1 du Code des transports

133. Cet article L5542-1 associe également pour la première fois sur un texte juridique les termes de contrat d'engagement et de contrat de travail. Il précise ainsi que le contrat d'engagement peut aussi être dénommé contrat de travail.

Paragraphe 2. Du contrat d'embarquement au contrat d'engagement, la stabilisation du marin dans l'entreprise d'armement

134. La création en 1681 du contrat d'engagement maritime avait déjà permis de mettre en place un lien direct entre l'armateur et le marin (A). Depuis cette date, la responsabilité de l'État envers le marin était transférée vers l'armateur.

135. La loi de 1926 instituant le Code du travail maritime poursuivait cette évolution. Le contrat d'engagement était traditionnellement conclu pour un voyage, on parlait donc de contrat de voyage ou d'embarquement. Le contrat prenait fin le voyage accompli ou le marin débarqué. Le Code du travail maritime régit les relations de travail entre l'armateur et le marin. Il consacre également la dualité de ces relations en prévoyant des règles de droit du travail différentes selon que le marin soit en mer ou à terre (B).

A. Du marin lié au navire à un lien avec l'entreprise d'armement maritime

136. En droit français, l'employeur du marin est donc l'armateur. C'est grâce à ce lien avec un employeur particulier, l'armateur, que l'on peut distinguer les marins des autres personnes employées à bord d'un navire. Toutefois, l'existence d'un contrat de travail ne permet pas de différencier le personnel navigant du personnel dit sédentaire. L'armateur peut en effet également employer des personnes qui ne devront normalement pas exercer d'activité à bord du navire. Le contrat d'engagement maritime va permettre de résoudre cette difficulté. Pour être marin il faut donc être engagé par un armateur pour servir à bord d'un navire, l'expression « servir à bord » renvoyant au concept d'emploi relatif à la marche, à la conduite, à l'entretien et à l'exploitation du navire. Une activité à bord d'un navire, élément fondamental de la définition traditionnelle du marin, permettait d'en déduire également un lien fort avec ces bâtiments maritimes.

137. Comme nous l'avons vu précédemment, la fin du voyage marquait aussi la fin du contrat de travail. Cette conception particulière du contrat d'engagement n'est toutefois plus celle qu'il faut prendre en compte pour déterminer qui est marin. Le développement du droit social, et plus particulièrement du droit du travail maritime, nous conduit désormais à considérer le contrat d'engagement comme un véritable contrat de travail spécifique, liant beaucoup plus le marin à une entreprise d'armement qu'à un navire ou une expédition maritime. Le marin est maintenant « stabilisé » dans une entreprise d'armement, il est donc lié de façon permanente à son armateur et ne perdra plus obligatoirement sa qualité de marin ni la protection particulière qui lui est due lorsqu'il n'est plus en mer.

B. En mer ou à terre : la qualité de marin subsiste

138. Lorsqu'une personne répond aux conditions posées par l'article 1er du décret de 1967, une question d'ordre « temporel » peut également se poser. A partir de quel moment acquiert-on la qualité de marin ? A quel moment perd-t-on cette qualité ?

139. Le décret de 1967 relatif aux conditions d'exercice de la profession de marin dispose que « peuvent être portées au rôle d'équipage d'un navire français les personnes qui remplissent les conditions suivantes⁴² ». Ces conditions sont celles que nous avons étudiées dans notre introduction, à savoir des conditions de formation, d'aptitude physique, de nationalité et enfin de moralité (concernant l'absence de condamnation inscrite dans le 2ème bulletin du casier judiciaire).

140. Une personne acquiert donc la qualité de marin une fois qu'elle est inscrite sur le rôle d'équipage ? La rédaction de l'article 4 du décret de 1967 entraîne cette interprétation erronée. La qualité de marin existe avant l'inscription sur le rôle d'équipage dès lors qu'elle remplit les conditions nécessaires pour exercer cette profession et qu'elle est en possession de son livret professionnel maritime.

141. Les difficultés les plus importantes concernent la perte de la qualité de marin et plus particulièrement les périodes de débarquement. Pendant les périodes où il ne se trouve pas à bord du navire, le marin conserve-t-il cette qualité ? Lors de ces périodes de débarquement, les services du marin sont constatés par l'établissement de certificats de service. Ainsi, même lorsqu'un marin n'est

⁴²

Article 4 du décret n° 67-690 du 7 août 1967 relatif aux conditions d'exercice de la profession de marin

pas embarqué, cette qualité subsiste. Le contraire serait étonnant. D'autant plus que, comme nous le verrons dans notre second chapitre, en cas d'accident de travail survenu sur la terre ferme, entre deux embarquements, le marin conserve cette qualification juridique, seules les règles du droit du travail applicables changeront.

142. Un arrêt de la Cour de cassation du 11 octobre 2007⁴³ s'est par ailleurs prononcé sur le cas d'un marin déclaré inapte à la navigation. M. Idatte exerçait la profession de marin jusqu'à sa déclaration, par l'administrateur général des affaires maritimes le 9 août 2009, d'inaptitude temporaire à la navigation. Le directeur régional des affaires maritimes l'a déclaré définitivement inapte le 13 octobre 2003. Il demandait donc à l'ENIM de lui attribuer une pension de retraite anticipée.

143. L'ENIM a refusé de lui attribuer cette pension de retraite au motif que M. Idatte occupait un emploi à terre lors de la reconnaissance de son inaptitude définitive à la navigation. De ce fait, il n'avait plus la qualité de marin. M. Idatte a donc saisi la juridiction de sécurité sociale d'un recours. L'ENIM reprochait aux juges du fond d'avoir fait droit à la demande de M. Idatte alors que ce dernier occupait déjà un emploi à terre avant même que ne soit prononcée son inaptitude définitive à la navigation. Cet emploi avait par ailleurs nécessité l'affiliation de M. Idatte à un autre régime de sécurité sociale et auquel il avait cotisé.

144. La Cour de cassation a toutefois approuvé et confirmé la décision des juges du fond en retenant que M. Idatte « n'avait été l'objet d'une décision d'inaptitude définitive à l'exercice de la profession de marin que le 13 octobre 2003, ce dont il résultait que, peu important qu'il ait exercé une autre profession durant la période d'inaptitude temporaire, il avait conservé la qualité de marin jusqu'à cette date ». M. Idatte pouvait donc prétendre à l'attribution d'une pension de retraite anticipée délivrée par l'ENIM.

145. Les différends relatifs à l'attribution d'une pension de retraite aux anciens marins sont nombreux, l'ENIM ayant une conception étroite de la notion de marin, les juges doivent régulièrement trancher ces litiges. Dans l'espèce, l'ENIM semblait ne retenir que la définition du Code du travail maritime, à savoir toute personne qui « s'engage, envers l'armateur ou son représentant, pour servir à bord d'un navire ». Il est vrai que M. Idatte ne répondait plus à ces critères, n'exerçant en effet plus d'activité à bord d'un navire. Toutefois, et comme nous l'avons vu précédemment, cette définition du Code du travail maritime ne peut être lue seule et doit s'articuler avec celle donnée par le

⁴³ Cass. 2^eme chambre civile, 11 octobre 2007, n°06-14.723, commentaire de T. Tauran, La Semaine juridique social n° 49 du 4 décembre 2007, p. 1946

Code des pensions de retraite des marins qui prévoit notamment l'application du régime de protection sociale des marins aux personnes engagées envers un armateur et possédant donc un contrat d'engagement. Les marins ne perdent cette qualité que lorsqu'ils sont déclarés, de façon définitive, inaptes à la navigation.

SECTION 2 : L'EXISTENCE D'UN CONTRAT D'ENGAGEMENT MARITIME COMME CRITERE EXCLUSIF DE LA QUALITÉ DE MARIN

146. L'article 1 du Code du travail maritime définit le contrat d'engagement comme étant « tout contrat d'engagement conclu entre un armateur ou son représentant et un marin, et ayant pour objet un service à accomplir à bord d'un navire en vue d'une expédition maritime ». Tout comme la définition du marin suppose une relation avec un employeur particulier, sur un lieu de travail particulier, le contrat d'engagement suppose une relation entre un armateur et un marin et renvoi également au concept de navire.

Paragraphe 1 : Les conséquences de l'embarquement irrégulier du marin

147. Le contrat d'engagement est un contrat de travail et à ce titre, des conditions doivent être respectées quant à sa formation (A), le non respect de ces conditions pouvant entraîner des conséquences sur les règles applicables en matière de droit du travail, conséquences qui seront par ailleurs souvent plus néfastes pour l'armateur que pour le marin (B).

A. Les conditions de formation du contrat d'engagement

148. Le contrat d'engagement maritime est un contrat de travail qui, malgré sa spécificité, est soumis à un certain formalisme.

149. La première condition de forme, et sans doute la plus importante, est l'exigence d'un écrit. Cette condition était déjà présente dans les ordonnances préparées par Colbert. Le code du tra-

vail maritime prévoit donc que le contrat d'engagement doit obligatoirement être écrit, qu'il doit indiquer en « termes clairs et de nature à ne laisser aucun doute aux parties » concernant leurs droits et leurs obligations respectives⁴⁴. Il devait également préciser si le marin s'engageait pour « une durée indéterminée ou pour un voyage ». D'autres mentions comme la fonction du marin, le montant de son salaire, le service pour lequel il s'engageait, devaient aussi figurer sur le contrat.

150. Les contrats d'engagements étaient également visés par les Affaires maritimes, permettant ainsi une certaine forme de contrôle de légalité. Depuis la loi n°2006-10 du 5 janvier 2006, ce visa administratif a été supprimé⁴⁵. Ils ne sont désormais plus que déposés aux Affaires maritimes et annexés au rôle d'équipage. Malgré cet allègement des formalités du contrat d'engagement, certaines subsistent. Le contrat d'engagement doit être signé en deux exemplaires préalablement à l'embarquement et un exemplaire doit être adressé par l'armateur à l'inspecteur du travail maritime pour qu'il soit enregistré. Il est désormais contrôlé a posteriori, en cas de contentieux entre l'armateur et son marin. Dans la pratique, cette absence de contrôle a priori de l'existence d'un contrat d'engagement écrit a permis le développement des embarquements dits « irréguliers ».

B. Les sanctions du non respect du formalisme

151. Quelles sont les conséquences d'un défaut d'engagement écrit ? Concernant le marin, il resterait protégé puisque son engagement verbal serait valable et aucune clause du contrat ne lui serait opposable. Mais cette protection ne vaut que pour le marin, l'armateur ne pourra s'en prévaloir.

152. Dans une décision du 20 mai 1966, la Cour d'appel de Saint-Denis de la Réunion avait pourtant jugé que dans le cas d'un contrat d'engagement irrégulièrement conclu, le droit terrestre devait s'appliquer⁴⁶. La Cour de cassation a mis fin à cette jurisprudence dans l'arrêt du 3 novembre 2005 concernant l'ouvrier ostréicole et estimait qu'il était « indifférent pour la compétence que le contrat d'engagement n'ait pas été établi selon les conditions de forme prévues par les articles 4, 10-1 et 13 du Code du travail maritime ».

⁴⁴ Article 10-1 du Code du travail maritime

⁴⁵ Loi n°2006-10 du 5 janvier 2006, relative à la sécurité et au développement des transports, JORF, 6 janvier 2006, p.217

⁴⁶ Cour d'appel de Saint-Denis de la Réunion, 20 mai 1966 et 12 mai 1967, DMF 1968 p.273, note R. Jambu-Merlin

153. Par ailleurs, l'exigence d'un contrat d'engagement écrit semble ne pas être absolue. En effet, l'inscription du contrat d'engagement sur le rôle d'équipage, complétée par la signature du marin, peut suffire à remplir cette exigence.

Paragraphe 2 : La remise en cause du rôle d'équipage comme critère essentiel de la qualité de marin

154. La création de ce document administratif devait permettre de déterminer plus aisément les personnes bénéficiant de la qualité de marin, or, s'il a bien eu ce rôle moteur (A), la remise en question de sa portée au profit du contrat d'engagement nous conduit à nous interroger sur le fait qu'il puisse toujours être considéré comme un critère déterminant (B).

A. Éléments de définition du rôle d'équipage

155. Le rôle d'équipage est différent du rôle de « bord » qui se contente de dresser une liste de l'équipage du navire. Sa création coïncide avec celle de l'inscription maritime mise en place par Colbert (1).

156. Comme nous l'avons vu précédemment, le contrat d'engagement est annexé au rôle d'équipage qui est lui-même établi par l'administration. Le rôle d'équipage a donc parfois été assimilé à une preuve de l'existence d'un contrat écrit, les services du marin y étant constatés, il atteste du travail du marin engagé « en vue d'occuper à bord d'un navire français un emploi permanent relatif à la marche, à la conduite, à l'entretien et à l'exploitation du navire ». Le Code des transports a toutefois modifié sa portée (2).

1. La conception traditionnelle du rôle d'équipage

157. Le rôle d'équipage a été mis en place en 1668 par Colbert, lors de la création du système d'enrôlement des marins selon des classes. Il était déjà très important car il permettait l'application des règles de protection sociale des marins, désormais assurée par l'ENIM.

158. Le rôle d'équipage avait donc un rôle plus « important » que le contrat d'engagement. Ainsi, l'application de la protection sociale des marins entraînait l'application du droit du travail maritime. Ce n'est aujourd'hui plus le cas, la réforme de 1965 ayant « professionnalisé » le métier de marin en lui accordant un statut particulier. Le rôle « moteur » de l'inscription au rôle d'équipage est désormais assuré par le contrat d'engagement.

159. La force juridique du rôle d'équipage était telle que la jurisprudence considérait qu'il n'était pas possible de prouver contre les mentions du rôle d'équipage⁴⁷. Pour le Doyen Ripert, sa force probante était absolue.

2. La modification de la portée du rôle d'équipage opérée par le Code des transports

160. Nous venons de le voir, la portée du rôle d'équipage n'est plus la même depuis la loi de 1965. Le Code des transports a parachevé cette modification et repris une définition qui était basée sur un arrêt de la Cour de cassation. Sa chambre sociale le définit donc désormais comme « l'acte authentique de constitution de l'armement administratif du navire ».

161. Il s'agissait auparavant de l'instrument juridique permettant l'application du droit social maritime. Il avait donc, à l'origine, une vocation essentiellement sociale.

162 Il y a également des conséquences sur la nécessité pour un navire d'avoir un rôle d'équipage. Un navire n'est soumis à cette obligation que lorsque son équipage est composé de marins professionnels⁴⁸.

B. La qualité de marin peut-elle être reconnue à une personne ne figurant pas sur le rôle d'équipage du navire ?

163. L'exigence d'un contrat d'engagement écrit peut être satisfaite par l'inscription sur le rôle d'équipage du navire. Mais dans le cas inverse, à savoir une personne ne figurant pas sur ce do-

⁴⁷ Cour d'appel de Rouen, 24 décembre 1879, Dalloz 1880-2 p. 233

⁴⁸ Article L5232-1 du Code des transports

cument, est-il possible de lui reconnaître la qualité de marin ? C'est la question qui était posée à la Cour de cassation dans une affaire concernant un marin décédé dans un accident d'avion⁴⁹.

M.X était embarqué à bord d'un avion dans le but de repérer les bancs de thons. Cette pratique était auparavant régulièrement utilisée par les entreprises de pêche mais n'est désormais plus tolérée. Lors de cette mission de repérage, une collision avec un autre avion a provoqué le décès de M.X. Sa veuve sollicitait auprès de l'ENIM l'attribution d'une pension de veuve ainsi qu'une allocation de décès. L'ENIM ayant refusé, Mme X a donc saisi le Tribunal des affaires de sécurité sociale (TASS). Le TASS, comme les juges d'appel, ont confirmé la position de l'ENIM.

164. La Cour d'appel de Montpellier retenait en effet que l'embarquement de M. X n'était pas suffisant, que la qualité de marin ne pouvait lui être accordée que s'il figurait sur le rôle d'équipage, ce qui n'était pas le cas en l'espèce. Elle rappelait également que la qualité de marin pouvait être prouvée par d'autres moyens, comme la présentation de son livret maritime ou une feuille d'embauche. Une fois encore ce n'était pas le cas pour M.X. Sa veuve a donc formé un pourvoi en cassation.

165. La Cour de cassation n'a pas suivi les juges du fond et a cassé l'arrêt de la Cour d'appel. La Cour de cassation devait donc déterminer si la qualité de marin découlait de l'inscription sur le rôle d'équipage ou de l'existence d'un contrat d'engagement liant le marin à l'armateur. Pour la Cour de cassation, la qualité de marin n'est pas soumise à un embarquement régulier, donc à son inscription sur le rôle d'équipage, mais à l'existence d'un contrat d'engagement. Elle choisit donc de casser l'arrêt en rappelant à la Cour d'appel qu'elle aurait dû rechercher l'existence d'un tel contrat.

166. Cet arrêt montre l'importance prise par le contrat d'engagement, la Cour de cassation le considérant désormais comme le seul critère permettant de définir le marin et d'attribuer cette qualité.

167. Le contrat d'engagement est donc devenu le critère essentiel et exclusif de la définition du marin. De l'existence de cet instrument juridique va dépendre les règles de droit du travail applicables. Si l'ENIM ne se base pas sur l'existence d'un contrat d'engagement pour déterminer qui est marin, il conserve un rôle capital dans l'application des règles de sécurité sociale maritime.

⁴⁹ Civ. 2^e, 3 septembre 2009, n° 08-12.732, Revue de droit du travail 2010, p.99, obs. François Mandin

CHAPITRE 2 : LE CONTRAT D'ENGAGEMENT, ÉLÉMENT ESSENTIEL POUR L'APPLICATION DE LA PROTECTION SOCIALE DES MARINS

168. Depuis la réforme de 1965 (la suppression de l'inscription maritime), l'application du droit du travail maritime ne dépend plus de l'inscription du marin professionnel sur le rôle d'équipage mais de l'accomplissement par le marin d'un service à bord d'un navire dans le cadre du contrat d'engagement (Section 1). Les règles de la sécurité sociale des marins dépendront également de l'engagement du marin envers un armateur (Section 2).

169. L'objectif de ce second chapitre est de démontrer que le droit social maritime est un droit spécifique, doté de nombreuses particularités et ce malgré le rapprochement opéré depuis quelques années avec le droit terrestre. Son but n'est donc pas de dresser un tableau complet du droit social maritime actuel, mais d'évoquer les aspects les plus importants afin de parfaire notre étude de la qualité de marin.

SECTION 1 : CONTRAT D'ENGAGEMENT ET DROIT DU TRAVAIL MARITIME

170. Le droit social maritime a été mis en place très tôt, dès le Moyen-âge et reste du domaine de l'État. Il a en effet adopté les premières règles concernant le travail des marins, le contrat d'engagement est également encadré par l'État, contrairement aux contrats de travail « terrestres ».

171. Historiquement, les gens de mer forment une catégorie socioprofessionnelle particulière, ils dépendent donc d'une législation spécifique, contenue dans un instrument juridique particulier, le Code du travail maritime.

172. Comme nous l'avons vu précédemment, cette particularité du droit du travail maritime provient du lieu où le marin va exercer son activité, sur un navire, en mer (Paragraphe 1). De plus, il sera lié à l'égard d'un employeur particulier, l'armateur, et par un contrat particulier, le contrat d'engagement maritime, instrument dont va dépendre d'applicabilité des règles du droit du travail maritime (Paragraphe 2).

Paragraphe 1 Le droit du travail maritime

173. Le droit du travail maritime est un droit ancien (A) réservé à une certaine catégorie de travailleurs, les marins, en raison de leurs conditions de travail particulières. Il fait toutefois l'objet d'un alignement progressif sur les dispositions du droit du travail applicables aux travailleurs terrestres (B).

A. Les marins sont des travailleurs particuliers bénéficiant d'un droit du travail qui leur est propre

174. Le droit du travail maritime est donc un droit social particulier qui, associé au régime de sécurité sociale maritime, constitue la protection sociale maritime. L'évolution et le développement de ce droit particulier (1) nécessitait l'adoption des règles spécifiques (2) prenant en considération les conditions de vie et de travail en mer, à bord d'un bâtiment parfois très étroit et où la vie privée est souvent inexistante.

1. L'évolution du droit du travail maritime

175. Le particularisme du travail en mer et notamment le danger qui le caractérise nécessitait une réglementation spécifique. Le développement du droit social maritime peut être analysé en trois temps. La première période a vu l'autonomie du droit social des gens de mer se développer dès le XVII^e siècle. Les inscrits maritimes bénéficiaient de certains avantages en contrepartie de leurs obligations militaires. Ce traitement plus favorable se caractérisait surtout par un système de sécurité sociale spécifique, toujours en vigueur en France. Deux lois de 1898 sur l'indemnisation des accidents de travail confirmaient cette autonomie. En effet, la première, industrielle et commerciale, datait du 9 avril et la seconde, du 21 avril, était maritime. Cette dernière prenait en considération les particularités du travail en mer.

176. Une évolution parallèle caractérise le deuxième temps. Grâce à l'adoption d'un code du travail maritime en 1926, l'autonomie du droit social maritime semblait perdurer. Mais, à partir de 1945, cette séparation semble être remise en cause, le code du travail maritime devant être articulé

avec le code du travail de 1910, du moins dans certains domaines tels que la réglementation des salaires, les conflits collectifs de travail, le salaire minimum interprofessionnel ... Désormais, le code du travail maritime ne peut plus être lu seul, de plus en plus de dispositions renvoyant au code du travail. On parle même d'une banalisation du droit du travail maritime.

177. De la reconnaissance de la qualité de marin vont également dépendre les règles de compétence juridictionnelle en cas de litige survenant entre un armateur et son marin.

2. La spécificité du contentieux du droit du travail maritime

178. La compétence de juridictions particulières caractérise la spécificité du contentieux du droit du travail maritime. En vertu de l'article L511-1 du Code du travail, les litiges survenant entre les salariés et leurs employeurs relèvent de la compétence du Conseil de Prud'hommes. C'est la règle générale. Il y a toutefois des exceptions concernant les marins. Cet article précise en effet que le Conseil de Prud'hommes n'est pas compétent pour connaître des litiges dont la compétence est attribuée à une autre juridiction par le Code du travail maritime. Pour déterminer la juridiction compétente en matière de contentieux maritime, il nous faut donc nous reporter au Code du travail maritime. Trois juridictions différentes sont donc compétentes, le Conseil de Prud'hommes, le Tribunal d'Instance et le Tribunal de commerce.

179. En vertu du décret du 20 novembre 1959, le Tribunal d'Instance est compétent pour connaître des litiges relatifs au contrat d'engagement et survenant entre des marins et leur armateur ou leurs représentants. C'est donc le juge de droit commun pour ce contentieux. Pour déterminer si cette juridiction est compétente, les juges devront s'assurer que le litige concerne effectivement un armateur, ou son représentant, et un marin.

180. Cette compétence du Tribunal d'Instance supporte toutefois une exception. En effet, en dehors des périodes d'embarquement du marin, les règles terrestres du droit du travail sont applicables. Il en est de même pour la compétence juridictionnelle en cas de litige entre un marin et son armateur. Ainsi, la Cour d'appel d'Aix-en-Provence⁵⁰ a reconnu la compétence du Conseil de Prud'hommes pour un litige concernant un marin déclaré inapte à la navigation et ne figurant donc plus sur le rôle d'équipage du navire.

⁵⁰ Cour d'appel d'Aix-en-Provence, 26 juin 2003

181. Enfin, les articles 2 et 12 du décret du 20 novembre 1959⁵¹ attribuaient compétence au Tribunal de commerce pour connaître des litiges survenant entre un capitaine de navire et son armateur. Cette compétence spéciale peut s'expliquer par le fait que le capitaine est également le représentant de l'armateur dans les ports et qu'il est de ce fait amené à effectuer des actes commerciaux.

B. D'un droit du travail maritime spécifique à sa banalisation

182. « 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 ignorer⁵² ».

183. Cette citation de l'historien Alain Cabantous montre une fois de plus le caractère spécifique du travail maritime (1). Malgré cela, on ne peut que constater une certaine tendance à la banalisation de ce domaine (2).

1. Les spécificités du droit du travail maritime

184. Les règles de droit du travail maritime sont contenues dans le Code du travail maritime, lui-même composé des normes du Code disciplinaire et pénal de la marine marchande. Cela caractérise, ou caractérisait depuis l'adoption du Code des transports, une des grandes spécificités du droit social maritime.

185. Depuis le 25 mars 1982⁵³ le temps de travail des marins est identique à celui des travailleurs terrestres. La durée hebdomadaire est donc de 35 heures et la durée maximale de travail journalière, pour les navires autres que de pêche, est de 12 heures, ces dispositions étant contenues

⁵¹ Décret n°59-1337 du 20 novembre 1959 modifiant le Titre VII du Code du travail maritime et relatif aux litiges entre armateurs et marins

⁵² A. Cabantous, *Les citoyens du large – Les identités maritimes en France (XVII-XIX^e siècles)*, Aubier, coll. « Historique », Paris, 1995

⁵³ Ordonnance n° 82-267 du 25 mars 1982

dans les articles 24 et suivants du Code du travail maritime. De plus, pour les embarquements supérieurs à 6 jours, une journée de repos par semaine doit être accordée au marin⁵⁴.

186. Les temps de travail et de repos des marins ont donc été alignés sur le droit terrestre. Mais les spécificités du travail maritime ont également été prises en considération et des dérogations sont possibles. Ces dérogations concernent essentiellement la durée maximale de travail quotidienne. L'article 24 du Code du travail maritime précise donc qu'elle est de 12 heures mais poursuit en évoquant des dérogations possibles, dérogations qui doivent être fixées par décret. Le décret du 6 septembre 1983, modifié par le décret du 31 mars 2005⁵⁵, fixe donc des dérogations pour les navires de pêche et les navires autres que de pêche ainsi que certaines dispositions applicables aux marins tant de la marine marchande que de la pêche. Par exemple, un marin peut travailler plus de 12 heures dans une journée et sans limite maximale en cas de « sauvetage du navire, de ses débris, des effets naufragés ou de la cargaison, de conditions météorologiques exceptionnelles, de brume, d'échouement, d'incendie ou de toute autre circonstance intéressant la sécurité du navire ou celle des personnes à bord ou de la cargaison, ou intéressant la sûreté, ou en vue de porter assistance à d'autres navires ou secours à des personnes en détresse en mer⁵⁶ ».

187. L'une des raisons ayant poussé le législateur à aligner le temps de travail des marins sur les travailleurs terrestres est le risque d'accidents pouvant survenir lors de l'embarquement du marin. Ce risque étant parfois plus important en mer, un médecin particulier est également disponibles pour les marins, le médecin des gens de mer.

188. En France, ce médecin est placé sous le contrôle administratif des Affaires maritimes et exerce les fonctions de médecin du travail. Il va délivrer les certificats d'aptitude à la navigation et inspecter les navires afin de contrôler les conditions d'hygiène et d'ergonomie. Ces visites vont lui permettre de s'assurer que les conditions de travail des marins sont satisfaisantes et également de prévenir et éviter les accidents de travail.

189. Le médecin des gens de mer va par ailleurs contrôler les prescriptions délivrées par les médecins du marin. A ce titre, il assurera donc également la mission de médecin conseil auprès de la

⁵⁴ Code du travail maritime, article 28 alinéa 1

⁵⁵ Décret n°2005-305 du 31 mars 2005 relatif à la durée du travail des gens de mer modifiant le décret n°83-793 du 6 septembre 1983 pris pour l'application de l'article 25 du Code du travail maritime

⁵⁶ Article 5 du décret du décret du 31 mars 2005

sécurité sociale et effectuera les expertises médicales, les contrôles et les rédactions au profit de l'ENIM.

2. La disparition programmée du Code du travail maritime

190. Dans certains domaines, qui sont par ailleurs de plus en plus nombreux, des législations communes au droit du travail terrestre et au droit du travail maritime ont été mises en place. C'est notamment le cas des rapports collectifs de travail, avec par exemple le droit de grève, la liberté syndicale, la représentation du personnel au sein de l'entreprise ...

191. Les règles concernant le licenciement ont été étendues aux marins par une loi du 18 mai 1977⁵⁷. Cette loi retient toutefois une définition spécifique du licenciement maritime. Pour le licenciement, le Code du travail maritime effectue donc un renvoi aux règles contenues dans le Code du travail.

192. Malgré les spécificités du travail maritime et les différences vis-à-vis du travail terrestre, les nombreuses imbrications opérées ainsi que les renvois effectués démontrent que le droit du travail maritime est de moins en moins spécifique. Sa banalisation est évidente et le nouveau Code des transports s'est également orienté dans cette voie.

193. Cela a poussé certains auteurs, spécialistes du droit du travail maritime, à se poser la question de la possible disparition du Code du travail maritime. Cette crainte a été confirmée par l'adoption du Code des transports qui abroge une partie des dispositions du Code du travail maritime. Dans le Livre V (consacré aux gens de mer), Titre IV (relatif aux dispositions concernant le droit du travail) du Code des transports, l'articulation avec le Code du travail est effectuée par l'article L. 5540-1 qui dispose que « Le code du travail est applicable aux marins salariés des entreprises d'armement maritime et des entreprises de cultures marine, ainsi qu'à leurs employeurs, sous réserve des dispositions particulières et des dispositions d'adaptation ou d'exclusion prévues par le présent titre ».

⁵⁷ Loi n° 77-507 du 18 mai 1977

Paragraphe 2. La reconnaissance du contrat d'engagement comme critère essentiel de la qualité de marin

194. Certaines règles de droit du travail maritime sont différentes des règles relative au travail terrestre. Les juges sont également régulièrement amenés à se prononcer sur les accidents subis par les marins, tant lorsqu'ils sont embarqués sur le navire que lorsqu'ils sont à terre (A). Pour ce contentieux particulier, la jurisprudence a utilisé comme critère essentiel le contrat d'engagement (B).

A. Le cas particulier de l'accident du travail maritime

195. L'application des règles du droit du travail maritime va dépendre de l'existence d'un contrat d'engagement entre le marin et l'armateur. Elles ont vocation à s'appliquer dans le cas particulier d'un accident de travail mais pour cela, il faut qu'il y ait effectivement un accident de travail *maritime*. Le décret de 1938 donne une définition de cet accident de travail maritime (1), l'application du droit du travail maritime ou du droit du travail terrestre en dépendra (2).

1. L'accident de travail maritime

196. Le décret du 17 juin 1938 définit l'accident de travail maritime comme étant un « événement imprévisible et soudain, survenu au cours ou à l'occasion du travail afférent au métier de marin et entraînant, pour la victime, soit une incapacité de travail temporaire ou définitive, soit la nécessité de soins médicaux⁵⁸ ».

197. Ce décret précise également les circonstances dans lesquelles des accidents de travail maritimes peuvent survenir, elles sont au nombre de cinq et couvrent un champ relativement large. Il peut ainsi survenir lors d'un travail effectué à terre ou sur un navire par un marin et pour le compte d'un armateur, « au cours d'un stage de perfectionnement ou de spécialisation professionnelle ordonnée par l'armateur », ou encore « pendant le trajet de la résidence de l'intéressé au lieu de l'embarquement ou du travail » ...

⁵⁸

Article 9 du décret du 17 juin 1938 relatif à la Réorganisation et à l'unification du régime d'assurance des marins

198. La notion d'activité au service du navire est elle aussi très large puisqu'elle permet de considérer comme accident du travail maritime les accidents survenant à terre. Il y a toutefois une condition, cet accident doit avoir lieu lorsque le marin effectue une action au service du navire.

199. La Cour de cassation a été amenée à s'interroger sur la notion d'accident du travail maritime et sur son caractère imprévisible dans un arrêt du 16 novembre 2004⁵⁹. Il s'agissait d'un pilote ayant subi un arrêt cardiaque après être monté à bord d'un minéralier. Suite au refus de l'ENIM de caractériser cette crise cardiaque en accident du travail maritime, la Cour de cassation avait estimé que « Est victime d'un accident du travail maritime le pilote qui subit une crise cardiaque, après être monté à bord d'un minéralier, alors qu'il était auparavant en parfaite santé, avait passé neuf jours auparavant une visite médicale d'aptitude; son état pathologique préexistant ne l'empêchait nullement d'exercer son activité professionnelle et laissait à la crise son caractère imprévisible ».

2. Le droit applicable en cas d'accident du travail subi par un marin

200. Nous venons de le voir, l'accident de travail maritime peut concerner un événement ayant eu lieu à terre ou à bord d'un navire. Quel va donc être le droit applicable lors de ces accidents ? Les critères utilisés concernent le lieu de l'accident ainsi que l'activité effectuée lorsque cet accident s'est produit.

201. Lorsqu'un accident professionnel va se dérouler à terre, dans le cadre d'un travail terrestre effectué par le marin pour son armateur ou au service du navire, la qualité de marin subsiste, il reste affilié à l'ENIM mais les règles applicables ne seront pas celles du Code du travail maritime mais du Code du travail.

202. Le raisonnement sera identique lorsqu'un accident du travail se déroulera en mer mais sur un bâtiment ne répondant pas à la définition de navire. Il peut s'agir par exemple des plates-formes de forage ou d'exploitation.

⁵⁹

Cass. civ. 2e, 16 novembre 2004, no 03-30.133, ENIM c/Lovisi et DRASS de Marseille, *DMF* 2005, p.143

B. De l'existence d'un contrat d'engagement va dépendre l'application des règles du Code du travail maritime

203. Le Code du travail maritime appréhende la qualité de marin en fonction de l'existence d'un contrat d'engagement. Les dispositions qu'il prévoit seront ainsi applicables aux marins qui ont conclu un contrat d'engagement avec un armateur, cette règle devant être nuancée en fonction du fait que le marin soit embarqué ou à terre.

204. La jurisprudence de la Cour de cassation montre qu'elle adopte également cette appréciation de la qualité de marin. Elle a ainsi été amenée à rappeler aux juges du fond qu'ils doivent avant tout rechercher si un contrat d'engagement a été conclu entre un armateur et un marin.

205. Cette position adoptée par le Code du travail maritime, et désormais le Code des transports, tranche avec celle de l'ENIM et qui adopte une conception statutaire liée aux conditions d'embarquement du marin.

SECTION 2 : QUALITÉ DE MARIN ET RÈGLE DE SÉCURITÉ SOCIALE DES MARINS

206. Grâce à l'ensemble de ses départements et territoires d'Outre-mer, le domaine maritime de la France occupe le troisième rang mondial (il s'étend ainsi à 11 millions de km²). Elle est également la cinquième puissance commerciale mondiale. Le transport maritime est un atout considérable dans son objectif de développement de ses activités commerciales.

207. La France a donc un besoin croissant de marins et tente d'en attirer un nombre toujours plus important. Pour cela, l'État a mis en place un régime particulier de sécurité sociale pour les marins et entend conserver sa tutelle protectrice dans ce domaine. Le régime français de sécurité sociale des marins (Paragraphe 1) appréhende la profession de marin par l'affiliation à l'ENIM (Paragraphe 2).

Paragraphe 1 : Le système français de sécurité sociale des marins

208. L'importance de la protection sociale des marins pour l'État français permet d'expliquer son histoire particulière (A), ainsi que les spécificités du régime de sécurité sociale des marins (B).

A. La création du régime de sécurité social maritime, un contexte historique particulier

209. Le régime de protection social des marins est sans doute le plus ancien mis en place et remonte au règne de Louis XIV (1661). Le système de la Presse, puis celui des classes instauré par Colbert ne suffisent pas à combler le manque de marins. Les difficultés liées à la vie en mer et aux conditions de travail sont telles que les marins refusent de se présenter lors de leur convocation. Des changements étaient donc attendus. Le premier régime de sécurité sociale dédié aux marins a été mis en place avec la Caisse des invalides de la marine (1) et ne concernait donc qu'une partie particulière de marins, il est aujourd'hui assuré par l'ENIM (2).

1. La Caisse des invalides de la marine

210. Le contexte historique et particulièrement les guerres de Louis XIV en Hollande, en Espagne puis contre toute l'Europe accentuent le besoin de marins. Or, les mesures prises par le roi, notamment contre les déserteurs, sont un échec. De Crisenoy écrivait ainsi que le « service du Roi les réduisait toujours à la misère et les affligeait le plus souvent de blessures incurables dont ils n'avaient à attendre aucun soulagement ».

211. Colbert met donc en place le système des classes. Mais les conditions de vie et de travail sont toujours aussi difficiles, le système devient très vite impopulaire et provoque des émeutes. Colbert décide donc de créer des normes sociales plus favorables aux gens de mer. Cela commencera par des mesures destinées aux familles des marins (le montant des soldes des marins décédés lors de leur engagement sur un navire du Roi est remis à leur famille).

212. Les mesures les plus attendues concernaient les marins blessés et invalides. Sous le règne de Louis XIV, peu d'égard leur était accordé. Colbert crée donc en 1673 la Caisse des invalides de la marine. Il s'agit d'une caisse distincte de celle du Trésor. Les marins déclarés invalides

peuvent désormais bénéficier d'un emploi prioritaire dans les arsenaux ainsi que d'une demi-solde s'ajoutant au salaire normal.

213. La Caisse des invalides de la marine va donc permettre aux marins de bénéficier d'une certaine protection sociale. Bergouen, alors député à l'Assemblée Constituante, écrira ainsi que « les gens de mer auraient été probablement jusqu'ici dans une misère qui eut fait la honte et le déshonneur de l'État si, par une administration économique d'un établissement paternel, on n'avait trouvé l'heureux moyen de leur assurer une retraite et des moyens de subsistance lorsque l'âge, les blessures ou les infirmités les mettent hors d'état de naviguer⁶⁰ ».

2. L'Établissement National des Invalides de la Marine

214. La création de l'ENIM, dans sa forme actuelle, remonte à 1930. Grâce à cet établissement, tous les matelots vont bénéficier d'une couverture sociale et non plus uniquement les invalides et marins blessés. Il s'agit d'un établissement public national en charge du régime de sécurité sociale des marins du commerce, de la pêche et de la plaisance.

215. L'ENIM est composé de deux caisses, la Caisse générale de prévoyance (CGP) et la Caisse de retraite des marins (CRM). La CGP couvre les risques maladie, maternité, invalidité, décès et accident du travail alors que la CRM couvre le risque vieillesse.

216. L'ENIM a par ailleurs fait l'objet d'une mutation importante le 1er novembre 2010. En effet, l'ENIM, anciennement à la fois direction d'administration centrale et établissement public, est désormais « uniquement » un établissement public en charge de la gestion du régime social des marins.

217. Ce changement permet à l'ENIM de renforcer auprès des marins sa légitimité. Avant cette réforme, l'ENIM édictait les règles de protection sociale et gérait également leur application auprès des marins. Désormais, le ministère de l'Écologie et la direction des Affaires maritimes édicteront les normes, l'ENIM les appliquera.

⁶⁰ Rapport du 28 avril 1791 sur la Caisse des invalides de la marine

218. Les missions principales de l'ENIM restent les mêmes, à savoir « servir les prestations maladie, liquider les pensions et recouvrer les cotisations ». Pour Philippe Illionnet, directeur de l'ENIM, ce changement était nécessaire et favorise la reconnaissance de la particularité du régime de sécurité sociale des marins. Si le droit du travail maritime souffre actuellement d'une certaine « banalisation », il rappelle que la « pérennité de l'ENIM est le symbole de la pérennité du statut particulier du marin⁶¹ ».

B. Le régime de la sécurité sociale maritime

219. Comme le droit du travail maritime, le régime de sécurité sociale maritime est doté de dispositions particulières qui ne se retrouvent pas dans la sécurité sociale des travailleurs terrestres (1). Toutefois, et contrairement au Code du travail maritime, l'ENIM a su conserver ses spécificités et son indépendance (2).

1. La sécurité sociale maritime, un régime spécifique

220. Le régime de protection sociale maritime est donc géré par l'ENIM et a été étendu à tous les marins. Les règles ont d'ailleurs été codifiées dans un instrument juridique spécifique, le Code des pensions de retraite des marins qui contient notamment les normes concernant l'assurance-vieillesse des marins. Il est l'un des rares régimes de sécurité sociale géré par l'administration de l'État.

221. Tout comme les travailleurs terrestres, les marins peuvent désormais bénéficier d'allocations familiales. A l'âge de 55 ans ils peuvent toucher leurs « invalides » qui constituent la pension de retraite des marins.

222. Les personnes pouvant bénéficier de ce système de protection sont les marins embarqués à bord de navires sous pavillon français. Comme nous l'avons vu dans notre première partie, il y avait auparavant une condition de nationalité française qui a été supprimée.

⁶¹

« Réforme : un nouveau statut pour une mission recentrée », Le Marin, 24 juin 2011, p. 14

223. Les cotisations sont versées par les employeurs qui retiennent ensuite une partie du montant de ces cotisations sur les salaires des marins. Toutefois, les cotisations versées ne sont pas prélevées sur les salaires qui sont effectivement versés mais sur des salaires « forfaitaires », salaires qui sont calculés pour vingt catégories de marins. Ces salaires forfaitaires sont fixés par l'administration et font l'objet d'une révision régulièrement. Il s'agit là d'une autre spécificité du droit social maritime.

2. L'indépendance du régime de sécurité sociale réaffirmée par le Code des transports

224. L'indépendance du régime de sécurité sociale maritime s'explique par des raisons historiques. Cette branche de la protection sociale maritime est une création exclusivement étatique. Le régime de sécurité sociale maritime a été créé par l'État et est géré par un établissement étatique. Si le droit du travail maritime n'est aujourd'hui plus aussi spécifique et autonome qu'auparavant, la sécurité sociale des marins conserve son indépendance.

225. Le Code des transports, dans ce domaine, ne déroge pas à la règle et reconnaît son caractère spécifique. En effet, alors qu'il renvoie aux dispositions du Code du travail pour le droit du travail, il a été décidé de ne pas inclure les dispositions relatives à la sécurité sociale des marins au Code de sécurité sociale.

Paragraphe 2 La construction de la profession sur l'affiliation à l'ENIM

226. Pour l'application du régime de sécurité sociale maritime, l'ENIM appréhende le marin en fonction de son statut, à savoir son inscription et son enrôlement (A) alors que la jurisprudence utilise plus régulièrement le critère de l'existence d'un contrat d'engagement (B).

A. La conception statutaire de l'ENIM

227. Pour l'ENIM, le régime de la sécurité sociale maritime ne peut bénéficier qu'aux marins « régulièrement » embarqués. Il fait donc de l'enrôlement son critère essentiel. Ainsi, le rôle d'équipage permettant de constater les services du marin, il conditionne également son affiliation à l'ENIM.

228. La définition du marin suppose effectivement un contrat d'engagement, mais ce contrat de travail ne serait pas suffisant. L'article 4 du décret de 1967 pose en effet des conditions d'embarquement en ce qu'il dispose que seules les personnes répondant aux conditions d'exercice de la profession peuvent être embarquées. Pour l'ENIM, des conditions d'embarquement irrégulières sont de nature à affecter la validité du contrat de travail.

229. Cette conception statutaire de la qualité de marin résulte essentiellement de sa construction qui, historiquement, est passée de simple statut à une profession à part entière. L'ENIM a choisi de conserver cette approche et ce malgré l'évolution évidente de la profession et l'importance prise par le contrat d'engagement. Cela a des conséquences directes sur le contentieux relatif à la protection sociale maritime, la jurisprudence adoptant une approche contractuelle de la qualité de marin.

B. La conception contractuelle de la jurisprudence

230. Le contentieux juridique concernant le bénéfice du régime de sécurité sociale maritime est important et peut s'expliquer par la conception statutaire qu'adopte l'ENIM de la qualité de marin. Si les juges du fond retiennent encore parfois cette approche, la Cour de cassation rappelle régulièrement que le critère essentiel définissant la qualité de marin a changé et qu'il faut désormais rechercher l'existence d'un contrat d'engagement.

231. La Cour de cassation considère notamment que c'est la conclusion du contrat d'engagement qui va permettre au marin de bénéficier du régime de sécurité sociale maritime. Elle reconnaît également la différence importante qu'il y a entre le marin affilié à l'ENIM, et le marin en tant que salarié. Un marin irrégulièrement embarqué pourrait perdre la qualité de marin du point de vue du droit du travail maritime, mais conserver son statut d'affilié au régime de sécurité sociale maritime.

CONCLUSION : EST MARIN CELUI QUI PREND LA MER ?

232. Le marin est parfois défini très simplement par certains comme l'homme qui prend la mer, par d'autres comme celui qui est doué pour « faire la sieste en tout lieu et à toute heure » La détermination des personnes pouvant bénéficier de la qualité de marin est loin d'être simple et ce malgré l'existence de définitions légales.

233. Ces définitions sont peut-être trop nombreuses ou souvent imprécises, les textes internationaux adoptant une conception plus large ou utilisant des termes comme navigants et non plus celui de « marins ». Le droit national est également d'appréciation extrêmement délicate. La définition qu'il donne du marin dépend en effet du domaine concerné par cette définition. Ainsi, la définition des personnes pouvant bénéficier de la sécurité sociale maritime n'est pas identique à la définition « générale » du marin. D'autre part, une personne pourra être qualifiée de marin au sens du droit du travail maritime et non au sens retenu par l'ENIM, établissement chargé de la sécurité sociale maritime.

234. Le Code des transports devait nous permettre de mieux appréhender cette profession particulière. Il n'en est rien. L'exploitation du navire est devenue son fonctionnement, l'emploi permanent a disparu, les gens de mer sont apparus, il nous semble que la qualité de marin est encore plus délicate à déterminer.

235. L'assimilation des marins aux gens de mer par le Code des transports nous conduit à nous demander si ces deux notions ne seraient pas similaires. Cette assimilation pourrait d'autre part conduire à l'application des règles de droit du travail maritime à toutes les personnes embarquées, qu'elles aient la qualité de marin ou non.

236. Tous ces changements intervenus dans la définition du marin nous conduisent à nous poser la question d'une catégorie toujours distincte et particulière. Tout comme le législateur, la jurisprudence adopte elle aussi une approche extensive de la qualité de marin.

Alors, finalement, une question nous paraît s'imposer, « Est marin celui qui prend la mer ? »

BIBLIOGRAPHIE

Ouvrages généraux

P. Chaumette, *Droits maritimes*, J.P. Beurier (dir.), Dalloz Action, 2ème édition, 2008

G. Ripert, *Droit maritime*, Rousseau, 4ème édition, Paris, 1950

M. Remond-Gouilloud, *Droit maritime*, Pedone, Paris

Ouvrages spécialisés

R. Jambu-Merlin, *Les gens de mer*, Dalloz, Paris 1978

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

Martine Le Bihan-Guérolé (dir.), *Capitaines, marins. Nouveaux enjeux, nouveaux défis*, L'Harmattan, 2009

Articles de doctrine

Patrick Chaumette, *De l'évolution du droit social des gens de mer : les marins sont-ils des salariés comme les autres ? Spécificités, banalisation et imbrication des sources*, Annuaire de Droit Maritime et Océanique, Université de Nantes, 2009, T. XXVII, pp. 471-499

Commentaires de jurisprudence

Martine Le Bihan-Guérolé, *Celui qui travaille en mer est-il toujours un marin ?*, DMF 2010, p.710

Stéphane Carré, *Sur les caractères distinctifs du contrat d'engagement maritime*, *Revue de droit des transports* 2009 n°11, p. 1676

Patrick Chaumette, *Qu'est-ce qu'un marin ?*, DMF 2003, p. 641

Patrick Chaumette, *La validité du contrat d'engagement maritime verbal*, DMF 2006, p. 672

Patrick Chaumette, *Marin ou pas marin : comment trancher ?*, DMF 2008, p. 688

Patrick Chaumette, *Accident du travail, marin : comment les définir ?* Neptunus, revue électronique, Centre de Droit Maritime et Océanique, Université de Nantes, Vol. 15, 2009/3

Gérard Chevallier, *La localisation de la compétence juridictionnelle en droit du travail maritime*, DMF 2007, p.678

Ariel Dahan, *Évolutions du contrat d'engagement*, extrait de la formation "Le point sur le Droit du Travail Maritime français

Jean-François Drilleau, *Les pièges de l'alignement du droit du travail maritime sur le Code du Travail, un exemple : le licenciement consécutif à une inaptitude d'origine professionnelle*, DMF 2009, p.705

Arnaud Martinon, *A propos du contrat d'engagement maritime*, *La semaine juridique sociale* n°10, p.1184

Michel Morin, *Une interprétation restrictive de la définition du métier de marin*, DMF 1998, p. 587

Thierry Tauran, *Reconnaissance de la qualité de marin en vue de l'attribution d'une pension de retraite*, *La semaine juridique sociale*, n°49, p. 1946

Sites internet

www.armateursdefrance.org

www.enim.eu

www.legifrance.gouv.fr

TABLE DES MATIÈRES

Remerciements.....	3
Sommaire.....	5
Liste des abréviations.....	6
Introduction.....	7
Titre 1 : La définition légale du marin.....	12
Chapitre 1 : La définition du décret du 7 août 1967 relatif à l'exercice de la profession de marin....	13
Section 1 Les éléments constitutifs de la définition de marin.....	13
Paragraphe 1 : Un emploi permanent à bord d'un navire français.....	13
A. La notion de navire.....	14
1. Les critères jurisprudentiels définissant le navire.....	14
2. L'embarquement du marin sur un navire français.....	15
3. Le cas particulier de l'ostréiculteur.....	16
B. Une activité exercée de manière permanente.....	18
Paragraphe 2 : Un emploi relatif à la marche, la conduite, l'entretien et l'exploitation du navire.....	19
A. Les agents du service général.....	19
B. L'exercice à bord de fonctions particulières, relatives à la marche, à la conduite, à l'entretien et à l'exploitation du navire.....	20
Section 2 : D'un « simple » statut à la professionnalisation de l'activité.....	21
Paragraphe 1 : Colbert et le recrutement des marins : l'inscription maritime.....	21
A. La tentative de revalorisation du métier de marin par Colbert.....	22
B. De l'inscription maritime à l'immatriculation.....	23
Paragraphe 2 : La preuve de la qualité de marin.....	23
A. Les documents permettant de prouver la qualité de marin.....	24
B. L'inscription caractérisée par le livret professionnel maritime.....	24
Chapitre 2 : Les modifications apportées par le nouveau code des transports.....	25
Section 1 : Deux nouvelles définitions du marin.....	25
Paragraphe 1 : La définition « générale » du marin.....	26
A. La modification de la définition du marin.....	26
B. La notion d'exploitation du navire remplacée par la notion de fonctionnement.....	27
Paragraphe 2 : Une nouvelle définition du navire et de la navigation maritime.....	28
A. La notion de navire définie par le Code des transports.....	28
B. Le critère relatif à l'usage du bâtiment : un navire destiné à la navigation maritime.....	29
1. La définition de la navigation maritime.....	30
2. Les engins flottants se trouvant dans les eaux maritimes mais non affectés à la navigation.....	30
Section 2 : Les gens de mer.....	31
Paragraphe 1 : Apparition et développement des « gens de mer ».....	32
A. Les gens de mer, une création ancienne du droit maritime.....	32
B. Les récentes définitions des gens de mer par l'OIT et le nouveau Code des transports.....	33
Paragraphe 2. Une appréhension et une utilisation délicates.....	33
A. Gens de mer : notion ou terme juridique ?.....	34
B. Les personnes pouvant bénéficier de la protection sociale des marins.....	34
Titre 2 : Application des règles de la protection sociale maritime aux marins ayant conclu un contrat d'engagement.....	36
.....	36
Chapitre 1 : Le contrat d'engagement.....	37
Section 1 : Un employeur particulier, l'armateur du navire.....	37
Paragraphe 1. L'armateur, employeur du marin.....	37
A. Seul l'armateur peut être l'employeur du marin.....	38
B. Les modifications apportées par le Code des transports à la notion d'armateur.....	39
1. L'armateur, acteur du transport maritime.....	40
2. L'employeur pouvant conclure un contrat d'engagement avec un marin.....	40

Paragraphe 2. Du contrat d'embarquement au contrat d'engagement, la stabilisation du marin dans l'entreprise d'armement.....	41
A. Du marin lié au navire à un lien avec l'entreprise d'armement maritime.....	41
B. En mer ou à terre : la qualité de marin subsiste.....	42
Section 2 : L'existence d'un contrat d'engagement maritime comme critère exclusif de la qualité de marin.....	44
Paragraphe 1 : Les conséquences de l'embarquement irrégulier du marin.....	44
A. Les conditions de formation du contrat d'engagement.....	44
B. Les sanctions du non respect du formalisme.....	45
Paragraphe 2 : La remise en cause du rôle d'équipage comme critère essentiel de la qualité de marin.....	46
A. Éléments de définition du rôle d'équipage.....	46
1. La conception traditionnelle du rôle d'équipage.....	46
2. La modification de la portée du rôle d'équipage opérée par le Code des transports.....	47
B. La qualité de marin peut-elle être reconnue à une personne ne figurant pas sur le rôle d'équipage du navire ?.....	47

Chapitre 2 : Le contrat d'engagement, élément essentiel pour l'application de la protection sociale des marins.....

des marins.....	49
Section 1 : Contrat d'engagement et droit du travail maritime.....	49
Paragraphe 1 Le droit du travail maritime.....	50
A. Les marins sont des travailleurs particuliers bénéficiant d'un droit du travail qui leur est propre.....	50
1. L'évolution du droit du travail maritime.....	50
2. La spécificité du contentieux du droit du travail maritime.....	51
B. D'un droit du travail maritime spécifique à sa banalisation.....	52
1. Les spécificités du droit du travail maritime.....	52
2. La disparition programmée du Code du travail maritime.....	54
Paragraphe 2. La reconnaissance du contrat d'engagement comme critère essentiel de la qualité de marin.....	55
A. Le cas particulier de l'accident du travail maritime.....	55
1. L'accident de travail maritime.....	55
2. Le droit applicable en cas d'accident du travail subi par un marin.....	56
B. De l'existence d'un contrat d'engagement va dépendre l'application des règles du Code du travail maritime.....	57
Section 2 : Qualité de marin et règle de sécurité sociale des marins.....	57
Paragraphe 1 : Le système français de sécurité sociale des marins.....	58
A. La création du régime de sécurité social maritime, un contexte historique particulier.....	58
1. La Caisse des invalides de la marine.....	58
2. L'Établissement National des Invalides de la Marine.....	59
B. Le régime de la sécurité sociale maritime.....	60
1. La sécurité sociale maritime, un régime spécifique.....	60
2. L'indépendance du régime de sécurité sociale réaffirmée par le Code des transports.....	61
Paragraphe 2 La construction de la profession sur l'affiliation à l'ENIM.....	61
A. La conception statutaire de l'ENIM.....	62
B. La conception contractuelle de la jurisprudence.....	62
Conclusion : Est marin celui qui prend la mer ?.....	63
Bibliographie.....	65
Table des matières.....	68