

JOURNEE DU 6 JUIN 2008 PRESENTATION

par

Patrick CHAUMETTE

Président de l'Observatoire des Droits des Marins

Le 6 juin 2008, les « Journées de l'Observatoire des Droits des Marins » se sont intéressées à la mise en œuvre des textes nouveaux, récents, qu'il s'agisse des textes nationaux ou internationaux.

Au sein du droit social maritime français, les réformes sont nombreuses substantielles et formelles. Depuis les élections présidentielles et législatives de 2007, le droit du travail notamment est l'objet d'importants projets, prenant la forme de nombreuses négociations collectives entre les partenaires sociaux nationaux, entérinées par le législateur¹, et de réformes législatives initiées par le gouvernement². L'impact maritime de ces réformes restera à évaluer dans le futur. Ce qui est perceptible, ce sont les nécessités de la coordination interministérielle afin d'éviter que les spécificités maritimes ne soient négligées, afin de permettre des mesures d'adaptation réglementaires ou conventionnelles. Ce sont aussi les difficultés des partenaires sociaux notamment maritimes, de maîtriser et d'accompagner ce train de réformes, tant dans la production des textes nécessaires que dans leur connaissance, leur appropriation, puis leur mise en oeuvre. Sur le plan formel, depuis le 1^{er} mai 2008, un nouveau code du travail est entré en vigueur, issu d'une recodification à droit constant ; la précédente datait de 1973. Cette recodification à droit constant a pour but de rendre plus lisible la législation du travail, de codifier des textes qui ne l'étaient pas. Peut-on recodifier à droit constant sans aucune modification ? Certainement pas, avec des modifications de détail certainement. Recodifier peut améliorer la lisibilité, mais à court terme, le nouveau plan du code, la nouvelle numérotation des articles, compliquent le travail des praticiens. Recodifier à droit constant quand, dans le même temps, un train de réforme est en route, brouille les repères, mais accélère également l'appropriation de la nouvelle numérotation.

Les armements et les gens de mer, insérés depuis 1973 dans le Livre VII du code du travail, en raison de la montée en puissance des imbrications de la législation sociale maritime et des dispositions de ce code³, sont exclus du nouveau code du travail. Ils sont exclus en tant que catégorie juridique spécifique, de sorte que les spécificités sociales maritimes ne seront plus intégrées au code du travail. Mais les entreprises d'armement maritimes, entreprises civiles et commerciales, même quand l'armateur est une personne publique, sont soumis aux

¹ Accord national Interprofessionnel (ANI) du 11 janvier 2008 sur la modernisation du marché du travail. Loi n° 2008-596, 25 juin 2008, portant modernisation du marché du travail, *JORF* 26-6-2008. Position commune du 9 avril 2008 sur la représentativité syndicale et la négociation collective. Loi n° 2008-789, 20 août 2008, portant rénovation de la démocratie sociale et réforme du temps de travail, *JORF* 21-8-2008.

² Quant à l'introduction en droit français de la négociation collective, dans la production législative du droit du travail, à l'instar des procédures communautaires, Loi n° 2007-130 du 31 janvier 2007 de modernisation du dialogue social (art. L. 2211-1 à L. 2211-3 nouveau C. Trav.).

³ R. Jambu-Merlin, *Les gens de mer, Traité général de droit maritime*, R. Rodière (dir.), Dalloz, Paris, 1978.

dispositions du code du travail. Les armateurs sont des employeurs de droit privé, les marins sont des salariés, contractuels de droit privé, sauf les patrons pêcheurs. Le droit commun du travail, issu du code du travail, s'impose à eux⁴. Les dispositions spécifiques seront insérées dans un code des transports, attendu en principe en fin d'année 2008. L'adoption de ce code des transports conduira à la disparition du code du travail maritime (CTM), né en 1926, ainsi sans doute qu'à celle du code disciplinaire et pénal de la marine marchande (CDPMM), lui-même né en 1926. Le code des transports semble ainsi renoué avec les grandes ordonnances de la Marine, préparées par Colbert, tout en s'élargissant à l'ensemble des modes de transports.

Ce chantier donne lieu à une période transitoire, pendant laquelle l'ancien code du travail est maintenu en vigueur, notamment pour les gens de mer et les entreprises d'armement maritime, au-delà du 1^{er} mai 2008⁵. Cet ancien code du travail n'est plus modifié par les réformes législatives récentes. Est-ce à dire que ces réformes ne concernent pas les armements et les gens de mer ? Il ne nous le semble pas. Il existe un bon exemple d'adaptation explicite. L'article 10 de la loi n° 2008-596 du 25 juin 2008 portant modernisation du marché du travail a prévu des mesures d'adaptation et les dispositions de cohérence nécessaires à l'application maritime, concernant notamment la période d'essai et la rupture mutuelle et transactionnelle du contrat de travail, qui seront prises par voie d'ordonnance, après consultation des partenaires sociaux maritimes⁶. Cette ordonnance doit intervenir avant le 30 juin 2009. Le projet de loi de ratification devra être déposé dans les deux mois de la publication de cette ordonnance.

A défaut, d'un tel mécanisme d'adaptation, qu'en est-il ? Il n'est pas suffisant de constater qu'à l'issue de la période transition, les armements et les gens de mer seront soumis au nouveau code du travail. Il faut admettre que le maintien en vigueur de l'ancien code du travail ne peut se lire et se réaliser qu'à travers les articles du nouveau code, éventuellement modifiés. Cette approche est discutable puisqu'elle dépasse la logique formelle des textes. Mais il est difficile d'admettre, par exemple, que les marins échappent à la loi du 20 août 2008 relative à la rénovation de la démocratie sociale et à la réforme du temps du travail, même provisoirement, sans disposition explicite⁷.

Il conviendra d'être attentif aux imbrications entre le nouveau code du travail et le nouveau code des transports, compte tenu des passerelles explicitement mises en place, des exclusions explicites, mais aussi des silences des textes qui soulèveront inéluctablement des questions de principe. Par ailleurs, il n'existe pas de projet de codification, au sein du code de la sécurité sociale, du décret-loi du 17 juin 1938 qui encadre le régime de sécurité sociale des gens de mer, l'Etablissement National des Invalides de la Marine.

⁴ P. Chaumette, *Droits Maritimes*, J.P. Beurier (dir.), Dalloz Action, 2^e éd., 2008, n° 212.21.

⁵ Art. 13-18°, Ordonnance n° 2007-329, 12 mars 2007 publiant la partie législative du nouveau code des transports ; loi n° 2008-67, 21 janvier 2008, ratifiant l'Ordonnance du 12 mars 2007, *JORF* 22-1-2008 ; Cons. Constitutionnel 17 janvier 2008, n° 2007-561 DC . Loi n° 2007-1787, 20 décembre 2007 relative à la simplification du droit, art. 28 habilitant le Gouvernement à adopté par Ordonnance un code des transports avant le 31 décembre 2008, *JORF* 21 décembre 2007.

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

⁷ Position commune du 9 avril 2008 sur la représentativité syndicale et la négociation collective. Loi n° 2008-789, 20 août 2008, portant rénovation de la démocratie sociale et réforme du temps de travail, *JORF* 21-8-2008 ; B. Gauriau, « La rénovation de la démocratie sociale », *La Semaine Juridique, JCP-S* 2008, 1448, pp. 13-22 ; M. Vericel, « La loi du 20 août 2008 relative au temps de travail : une loi de revanche ? », *Rev. Dr. du Travail*, Dalloz, *RDT*, 2008, 574-582.

Le droit social maritime français s'est enrichi avec la création du registre international français (RIF), qui n'a pas remplacé les immatriculations de navires dans les collectivités d'outre-mer, utilisées en raison du principe d'autonomie législative. Les marins travaillant à bord des navires français immatriculés dans les collectivités d'outre-mer ne relèvent pas de l'affiliation à l'ENIM⁸, ni du code du travail maritime, ni même du code du travail⁹. Le RIF a également pour but une adaptation du droit social maritime français à la concurrence internationale, mais il s'insère dans le territoire communautaire. L'autonomie législative de la collectivité d'outre-mer est remplacée par la différenciation de traitement à bord, fondée sur la résidence familiale du marin¹⁰. A bord des navires immatriculés au RIF, en matière de rémunération minimale, la règle fonctionne comme sur le marin travaillant à son domicile. Il en va de même dans les autres registres internationaux des Etats membres de l'Union européenne. A bord d'un navire immatriculé au RIF, la loi du pavillon ne disparaît pas, elle se différencie. Elle s'applique entièrement aux marins résidant en France, dans l'Union européenne ou dans l'Espace Économique européen ; seul son noyau dur - les droits collectifs de liberté syndicale, de droit de la négociation collective, de droit de grève, la protection de la santé et de la sécurité au travail, le droit disciplinaire -s'applique à l'ensemble de la communauté du bord. Pour les marins résidant hors « d'Europe », ce noyau dur est complété par les engagements internationaux et communautaires de la France, par le SMIMF, salaire minimum international maritime français, puis par le contrat d'engagement conclu avec l'armateur, l'entreprise de travail maritime ou la société de manning. L'importance des conventions internationales de travail, ratifiées par l'Etat du pavillon, doit être mise en lumière, puisqu'elle explique l'intérêt porté à la Convention sur le travail maritime, adoptée par l'Organisation Internationale du Travail (OIT), le 23 février 2006. Cette convention constitue le 4^e pilier du droit maritime international, avec les conventions adoptées par l'Organisation Maritime Internationale (OMI), les conventions relatives à la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS), à la prévention de la pollution marine (MARPOL) et aux brevets maritimes ainsi que la veille à bord (STCW).

La libre immatriculation des navires, qui a bousculé les cadres sociaux nationaux construits entre la fin du XVIII^e siècle et le milieu du XX^e, conduit à un accroissement considérable des navires battant pavillon étranger dans les eaux territoriales, les zones économiques exclusives et les ports des Etats. La logique traditionnelle de la loi du pavillon, celle de l'Etat du pavillon, a du être complétée par celle de l'Etat du port, compte tenu de la complaisance de nombreux Etats du pavillon. Il s'agit de renforcer la sécurité du navire et de la navigation, de prévenir la pollution en mer, d'assurer une protection minimale des gens de mer. Les Etats qui ratifient les conventions internationales peuvent les faire respecter par tout navire faisant escale dans ses ports, quel que soit le pavillon du navire. Se retrouve ainsi le principe du

⁸ P. Chaumette, *Droits Maritimes*, J.P. Beurier (dir.), Dalloz Action, 2^e éd., 2008, n° 414.17 à 414.19.

⁹ P. Chaumette, *Droits Maritimes*, J.P. Beurier (dir.), Dalloz Action, 2^e éd., 2008, n° 411.31.

¹⁰ Loi n° 2005-412, 3 mai 2005, *JORF* 4-5-2005, p. 7697 - Cons. Const., 28 avril 2005, n° 2005-514 DC, *JORF* 4-5-2005 p. 7702, *DMF* 2005-514 obs. P. Bonassies - P. Chaumette, « Le registre international français (RIF) Le particularisme maritime régénéré ? », *DMF* 2005, n° 660, pp. 467-500, « Le marin entre le navire et sa résidence - Le registre international français des navires (RIF) », *Revue Critique de Droit International Privé, RCDIP*, Dalloz, 2006, n° 2, pp. 275-299 ; P. Angelelli, « Le registre international français (RIF) : les premiers mois à Marseille », *DMF* 2006, n° 674, pp. 755-774 ; S. Drapier, « Les pavillons de complaisance concurrencés : la promotion du pavillon bis français ! », *DMF* 2008, n° 688, pp. 3-14.

traitement pas plus favorable, né dans la convention 147 de l'OIT de 1976¹¹. Ainsi l'administration maritime se voit-elle confier des compétences internationales, nécessitant une bonne connaissance des conventions internationales à respecter et à faire respecter.

Le 15 février 2006, la Commission européenne a adopté une communication sur « le renforcement des normes de travail maritime » afin d'encourager la ratification de la nouvelle convention sur le travail maritime OIT de 2006 et de favoriser son application au niveau communautaire¹². Le 12 novembre 2007, les partenaires sociaux européens, la Fédération européenne des Transports (ETF) et l'Association des armateurs de la Communauté (ECSA) européenne, ont conclu des négociations menées depuis une année, afin d'intégrer en droit communautaire cette nouvelle convention de l'OIT. Les partenaires sociaux ont demandé à la Commission de proposer une décision du Conseil qui reprendrait le contenu de leur accord. L'inclusion de la convention dans « l'acquis communautaire » par une Directive imposerait aux Etats membres la ratification de la convention. Cet accord collectif européen entrera en vigueur lors de l'entrée en vigueur de la Convention du travail maritime de 2006. Ainsi, la Convention sur le travail maritime de l'OIT de 2006, quand elle sera ratifiée par la France, dans le cadre des ses compétences internationales et de ses obligations communautaires, sera intégrée dans le nouveau code des transports, tant dans la logique de l'Etat du pavillon, concernant les navires immatriculés au RIF, que dans la logique de l'Etat du port pour les navires faisant escale dans les ports français.

Concernant la pêche, un projet de convention concernant la pêche maritime n'a pu être adopté à Genève en juin 2005, faute de quorum, les armateurs le trouvant trop contraignant. Le 14 juin 2007, la 96e Conférence internationale du Travail a adopté une nouvelle convention n° 188 et une recommandation n° 199 sur le travail dans la pêche. Ces nouveaux instruments ont pour but de garantir des conditions de vie et de travail décentes à quelque 30 millions de travailleurs de l'industrie mondiale de la pêche¹³. La ratification de cette convention conduira également à son incorporation au sein du droit français, notamment au sein du code des transports, dans sa partie pêche.

Le 20 juin 2008, le Conseil national de la négociation collective de la marine marchande – section pêche – a discuté de la demande d'extension, par arrêté ministériel de l'avenant à l'accord collectif de la pêche artisanale, conclu le 21 février 2008. Ce chantier est clairement analysé par Mark Pitard ci-dessous. Depuis l'arrêt de la chambre sociale de la Cour de cassation du 1^{er} avril 1992, même dans le cadre de la rémunération à la part de pêche, même à la pêche artisanale, le salaire minimum interprofessionnel de croissance (SMIC), s'applique, imposant la décompte des heures de travail, éventuellement des heures supplémentaires. Les parts de pêche ne peuvent être inférieures au montant du salaire minimum, alors qu'il était seulement évident qu'elles ne pouvaient être négatives, jusque là. La rémunération à la part de pêche étant déconnectée du temps de travail, il fallut envisager un calcul du temps de travail

¹¹ Le lecteur est renvoyé à la lecture d'une thèse de droit remarquable, dès sa publication : A. CHARBONNEAU, *Marché international du travail maritime - Un cadre juridique en formation*, Thèse Droit, Nantes, 2008, à paraître.

¹² COM(2006) 287 final, 15 février 2006, Communication de la Commission au titre de l'article 138 § 2 TCE sur le renforcement des normes de travail maritime ; COM(2005) 513 final, 28 mars 2006 : « Libérer tout le potentiel de l'Europe. Programme législatif et de travail de la Commission pour 2006.

¹³ Gw. Proutière-Maulion, « La future convention de l'OIT sur le travail dans le secteur de la pêche », Mélanges offerts au professeur Alain Fenet, LITEC, 2008.

en jours de mer, ce que la loi du 17 janvier 2002 autorisa. A partir de là, un salaire minimum devait être constitué, éventuellement annuel. La profession se mobilisa et conclut un accord collectif national le 28 mars 2001. Il fut complété par un accord collectif national du 23 février 2003 pour la pêche hauturière. Ces deux accords firent l'objet d'un arrêté ministériel d'extension. Une rémunération annuelle fut garantie pour 225 jours de mer, soit l'équivalent de 1607 heures de travail par an. Le travail annuel peut aller jusqu'à 250 jours de mer, donnant lieu à une rémunération supplémentaire.

En 2007, un avenant fut conclu précisant les frais communs devant être prélevés sur le produit brut, afin de définir le produit net, réparti entre l'armement et l'équipage, puis réparti entre les membres de l'équipage. En 2008, l'augmentation considérable du prix du gazole, conduisit à une nouvelle négociation collective, dans la mesure où la garantie annuelle de rémunération apparue excessivement longue. Le nouvel article 9 bis maintient un lissage annuel, mais 80 % du salaire garanti doit donner lieu à un versement mensuel, soit environ 1 500 euros en salaire brut et 1 200 euros en salaire net. Une trésorerie de l'entreprise de pêche artisanale s'impose éventuellement, ce que la rémunération à la part de pêche pouvait permettre d'éviter, compte tenu du partage des risques. La rémunération à la part de pêche, l'intéressement aux profits éventuels ne disparaît pas, elle est complétée par une rémunération garantie, pour les périodes de mauvaise pêche. Cette évolution modifie-t-elle la nature du contrat d'engagement maritime ? Peut-on envisager des contrats au voyage, à la marée, permettant d'éviter la garantie mensuelle ? Les activités saisonnières ne pouvaient guère bénéficier de la garantie annuelle de rémunération. Cette évolution pose la question des pratiques de dérôlement, qui ne donne lieu ni à indemnisation du chômage partiel, ni à assurance chômage dans ce secteur d'activité professionnelle. Les caisses volontaires de chômage intempérie peuvent-elle donner lieu à une affiliation obligatoire ? Les patrons pêcheurs se plaignent de la faible mobilité géographique des matelots, de la mobilité excessive de ceux-ci au sein d'un port, afin de trouver de meilleures parts. Comment fidéliser les marins, sans prendre en compte leur ancienneté, notamment en matière de rémunération, quand les parts de pêche n'ont aucun lien avec la durée du lien d'entreprise ?

La convention OIT sur le travail maritime de 2006 met en œuvre une certification sociale. Amandine Lefrançois présente ci-dessous cette certification sociale. La certification est née de la certification des produits, soit une simple certification de conformité, soit une assurance qualité, c'est-à-dire le contrôle des objectifs à atteindre, ce qui a été étendu des produits vers les services. En matière de sécurité maritime, les attestations de conformité sont anciennes ; elles relèvent des sociétés de classification, quand l'Etat du pavillon leur a délégué ses fonctions statutaires. Le code ISM de l'OMI, concernant la gestion intégrée de la sécurité, a développé la démarche de l'assurance qualité. L'armement et le bord sont visés par la certification ISM. La convention OIT de 2006 prévoit une déclaration de conformité du travail maritime, comportant 14 critères (Règle 5-1-3). Cette déclaration de conformité provient de l'armateur, mais est certifiée par l'Etat du pavillon, dans le cadre des obligations internationales de celui-ci, notamment de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, adoptée à Montego Bay en 1982. L'Etat du pavillon peut déléguer cette certification à une instance compétente, une société de certification sociale. Cette activité sera peut-être développée par les sociétés de classification existantes. L'Etat du port prend en compte cette certification, effectuée pour 5 ans. Il peut effectuer une inspection approfondie quand cette certification n'apparaît pas sérieuse. Ainsi est étendu et légitimé le *port state control* dans le domaine des conditions d'emploi et de travail.

Xavier Michel, professeur à l'Ecole Polytechnique de l'université de Nantes, technologue, spécialiste de la prévention des risques et des organisations, analyse les fonctions complémentaires des dispositions légales et de la certification sociale. La certification sociale des entreprises et des navires ne va-t-elle pas dépouiller l'inspection du travail de ses prérogatives traditionnelles ? La santé et la sécurité au travail relève d'un droit technique complexe. Ce droit technique soulève la question d'un contrôle crédible et efficace, ainsi que les risques liés à une privatisation des normes sociales et environnementales. Depuis le développement industriel, il n'est pas certain que l'intervention de l'APAVE, association des Propriétaires des Appareils à Vapeur, ait limité les prérogatives des inspecteurs du travail. A l'origine, les entrepreneurs, regroupés dans l'association des industriels de France ont espérés que leurs initiatives pourraient éviter la naissance de l'inspection du travail. Mais, les associations pour prévenir les accidents de fabrique n'avaient pas de compétence pour veiller au respect de la législation relative au travail des femmes et des enfants, quand elles pouvaient intervenir sur les machines et procédés¹⁴. Le caractère obligatoire de l'inspection du travail emportera une dynamique que les initiatives volontaires privées ne pouvaient dépasser. Mais les inspecteurs du travail avaient besoin de la contribution technique de ces associations préventives. L'instauration en 2001 du document unique relatif à la prévention des risques professionnels sur les lieux de travail, conduit à la synthétisation de la démarche de prévention ; évaluation, choix des priorités et des moyens de prévention, formation. Cette démarche est certifiable par un tiers compétent. Le code ISM, adopté par l'OMI en novembre 1993, met en oeuvre une attestation de conformité et un certificat de gestion de la sécurité du navire, délivrés par l'Etat du pavillon, ou un organisme reconnu par l'administration. Ce sont les sociétés de classification, qui disposent des moyens nécessaires à cette certification pour les plus grandes d'entre elles, qui reçoivent cette délégation des Etats du pavillon. L'association internationale des sociétés de classification (IACS) a publié des directives procédurales, une interprétation unifiée du code ISM ; elle insiste sur la séparation du conseil et de l'audit, sur l'indépendance des experts qui fournissent des services de conseil et d'assistance technique et ceux qui délivrent une certification. Qu'en sera-t-il dans la mise en oeuvre de la convention OIT 2006 sur le travail maritime ?

Christophe Marques présente le réseau Aquamarina, qui relie les régions maritimes. L'élaboration du livre vert européen, adopté en juin 2006, puis du livre bleu, adopté en octobre 2007, a permis de constituer ce réseau, notamment autour de la journée sur la dimension sociale de l'Europe maritime, organisée par la Conseil régional de Bretagne en mars 2006. Le réseau Acquamarina a organisé des journées de réflexion et d'échanges sur la sécurité maritime en mars 2008, puis sur le transport maritime, concernant l'espace maritime social européen, en juillet 2008.

¹⁴ V. Viet et M. Ruffat, *Le choix de la prévention*, Economica, 1999, pp. 14-22.