Un contrat de travail maritime international soumis au droit français ne justifie pas automatiquement l'affiliation à la sécurité sociale française.

Patrick CHAUMETTE
Professeur émérite de l'Université de Nantes

La Cour de cassation vient de confirmer sa jurisprudence de 2019[1]. Il faut distinguer le conflit de lois concernant le contrat de travail international, et l'affiliation sociale, ce qui concerne souvent la question du travail dissimulé.

Une hôtesse-cuisinière philippine est recrutée en 1993, par la Sté Groveton International Investments, domiciliée aux îles Vierges Britanniques, pour travailler à bord d'un yacht. Elle dispose d'un contrat de travail du 15 juin 2007 au 31 mars 2017, à bord du yacht Cleopatra. A la suite de son licenciement, elle saisit le conseil des prud'hommes. La cour d'appel d'Aix-en-Provence, le 16 juin 2022, soumet son contrat de travail au droit français, en prenant en compte son lieu habituel de travail, le port dans lequel le yacht, sous pavillon des îles Caïman, est exploité ; en l'absence de toute affiliation à un régime de sécurité sociale, la cour d'appel retient le travail dissimulé (indemnité forfaitaire de 23 382 euros) et obligation d'affiliation et de cotisations depuis 1993.
L'employeur forme un pourvoi en cassation. La société fait grief à l'arrêt de la condamner au paiement auprès des caisses compétentes des charges et cotisations sociales afférentes à l'emploi de la salariée depuis son embauche en 1993 jusqu'à la rupture du contrat de travail le 31 mars 2017, alors « que le rattachement au droit français du contrat de travail n'entraîne pas automatiquement l'obligation pour l'employeur d'affilier le salarié à un organisme de sécurité sociale français ». Cet argument est retenu par la chambre sociale de la Cour de cassation qui casse, sur ce point, le 17 juin 2026, l'arrêt d'appel et renvoie le litige vers la cour d'appel d'Aix, autrement composée.

Nous ne reviendrons pas sur le rattachement d'un contrat international de travail au droit français, en dépit du pavillon du navire, ou de la loi d'autonomie contractuelle. Le rattachement s'effectue par l'identification du lieu de travail habituel du salarié, et éventuellement du port réel d'exploitation du navire pour les gens de mer[2]. Nous ne reviendrons pas plus sur la compétence du conseil de prud'hommes concernant les gens de mer non marins, les gens de mer embarqués sous pavillon étranger quand une juridiction française est compétente ou les gens de mer embarqués sur les navires immatriculés à Wallis et Futuna[3].

Il faut revenir sur l'affiliation sociale des gens de mer résidant en France et embarqué sou pavillon tiers, d'un Etat non membre de l'Union européenne. En l'espèce, cette hôtesse cuisinière, gens de mer, embarquée à bord d'un navire, est-elle marin ou non marin ? Si son contrat de travail international est soumis au droit français, ce qui concerne son licenciement, quel est le régime de son affiliation sociale ? Le travail dissimulé pouvait-il être retenu, si l'exigence de son affiliation à un régime français de sécurité sociale était fondée ?

---

[1] Cass. soc. 20 février 2019, n° 17-20532 et 17-20536, SAS GP Vendôme Promotion, *DMF* 2019, n° 812, pp. 314-325, obs. Fl. Thomas, « Clair-obscur sur les conflits de lois et l'affiliation à la sécurité sociale dans les relations de travail maritime internationales ».

[2] Cass. soc 12 juin 2024, n° 23-12.913, navire Le Kir Royal, CA Aix-en-Provence, ch. 4-5, 5 juin 2025, n° 24/10806 T.E. c/ Sté Le Kir Ltd, obs. P. Chaumette, « Le long litige du capitaine du Kir Royal, réparé dans un chantier naval en France », Observatoire des Droits des Marins, 9 décembre 2025, https://www.obs-droits-marins.fr/actualites.html?idArticle=660 – B. Martin et P. Chaumette, *Droit social des gens de mer*, L'Harmattan, 2025, pp. 270-274 – CA Aix-en-Provence 10 décembre 2021, n° 20/11511, navire Motor Yacht Revenge, *DMF* 2022, n° 845, pp. 318-332, « Yachting méditerranéen : un cas d'école ? » aussi https://www.obs-droits-marins.fr/actualites.html?idArticle="605). - CJUE 15 décembre 2011, C-384/10, Jan Voogsgeerd c/ Navimer SA, points 37 à 39, *DMF* 2012, n° 734, pp. 219- 233, obs. P. Chaumette, « De l'établissement d'exploitation du navire et du lieu habituel de travail d'un marin ».

[3] B. Martin et P. Chaumette, *Droit social des gens de mer*, L'Harmattan, 2025, pp. 270-272.

I - La protection sociale des gens de mer résidant en France, embarqués sous pavillon étranger.
La Cour de cassation vise trois textes : d'abord, l'article L. 5511-1, 4° du code des transports, qui définit les Gens de mer : « toutes personnes salariées ou non salariées exerçant à bord d'un navire une activité professionnelle à quelque titre que ce soit ». Elle vise ensuite l'article L. 311-2 do code de la sécurité sociale (Sont affiliées obligatoirement aux assurances sociales du régime général, les personnes salariées d'un employeur, et l'article L 311-3-33° du même code : Sont compris dans ces personnes, les gens de mer salariés définis au 4° de l'article L. 5511-1 du code des transports, à l'exclusion des marins définis au 3° du même article, qui remplissent les conditions prévues au 2° de l'article L. 5551-1 du même code. L'article L. 5511-1-3° précise que sont "Marins" : les gens de mer salariés ou non-salariés exerçant une activité directement liée à l'exploitation du navire.

Le pourvoi n'évoque pas l'ENIM, le régime de sécurité sociale spécial des marins, gens de mer marins, mais seulement les caisses compétentes ; il nous semble qu'il s'agit de la formule retenue par la cour d'appel. La Cour de cassation va plus loin considérant que notre hôtesse-cuisinière est gens de mer non marin, qu'elle a donc une activité qui n'est pas directement lié à l'exploitation du navire. « Sont assimilés aux salariés relevant des assurances sociales du régime général de sécurité sociale, les gens de mer salariés non marins, résidant en France de manière stable et régulière, exerçant une activité à quelque titre que ce soit sur un navire battant pavillon d'un Etat étranger » (point 9).

La Convention du travail maritime de 2006 de l'OIT s'est efforcée que la protection sociale des gens de mer ne dépendant pas que de l'Etat du pavillon du navire, ce qui incite les armateurs à immatriculer leurs navires dans des Etats sans protection sociale. Ainsi l'espoir d'une égalité de traitement entre travailleurs terrestres et gens de mer est sans avenir. Elle ouvre donc un autre rattachement pour la protection des gens de mer, celui de leur Etats de résidence, ce qui ne garantit pas que les Etats ayant ratifié cette Convention de l'OIT ait fait évoluer leur législation en ce sens[4]. La Convention 188 de 2007 de l'OIT sur le travail à la pêche a introduit la même innovation.
Le Règlement européen n° 883/2004 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 portant sur la coordination des systèmes de sécurité sociale n'a pas été modifié depuis l'entrée en vigueur en 2013 de cette Convention de l'OIT et rattache toujours les gens de mer, salariés ou non, à la législation de l'Etat du pavillon du navire (art. 11 § 4). Toutefois, la personne qui exerce une activité salariée à bord d'un navire battant pavillon d'un État membre et qui est rémunérée pour cette activité par une entreprise ou une personne ayant son siège ou son domicile dans un autre État membre est soumise à la législation de ce dernier État membre si elle réside dans cet État. L'entreprise ou la personne qui verse la rémunération est considérée comme l'employeur aux fins de ladite législation. Il existe donc une petite ouverture vers la législation de l'Etat de résidence, mais qui ne concerne que deux Etats membres de l'UE[5].

La Pologne a voté en 2015 une législation prenant en compte ce nouveau rattachement, mais dans une approche facultative, volontariste, financée par le seul marin, sans cotisation patronale. 18 000 marins polonais sont embarqués sous pavillon étranger, et même sous pavillon tiers, donc hors de portée du Règlement 883/2004. Cette loi est entrée en vigueur en 2016 et le nombre de bénéficiaires volontaires est actuellement inconnu ; traditionnellement ces marins expatriés recouraient à des assurances privées en matière de maladie ou d'invalidité et à leur épargne en matière de retraite.

---

[4] L. Carballo Pineiro, "Implementation challenges for seafarers' social security protection: The case of the European Union", *International Social Security Rewiew*, Vol. 73/4, 2020, pp. 3-123, https://doi.org/10.1111/issr.12248

[5] CJUE, 8ème ch., 7 juin 2012, aff. C-106/11, Bakker, Droit Maritime Français, DMF, 2012, n° 739, obs. P. Chaumette, « Affiliation sociale d'un marin en droit européen », pp. 700-710 - CJUE 5ème ch., 19 mars 2015, aff. C-266/13, Kik, « De l'affiliation sociale des gens de mer en droit européen : extension vers les marins ressortissants européens, expatriés sous pavillon tiers ? », DMF 2015, n° 769, pp. 401-416 – O. Fotinopoulou Basurko, « Es necesario reformular el art. 7 de la LGSS ante la decadencia del criterio de la ley del pabellón como criterio de conexión de los sistemas de seguridad social de la gente de mar?", Revista de derecho de la seguridad social, Madrid, ISSN 2386-7191, nº 5, 2015, pp. 63-73

La France a dû gérer la situation des marins de la Compagnie Condor, qui desservait les îles anglo-normandes à partir de Saint-Malo, avec des navires battant pavillon des Bahamas, une société installée à Guernesey, et des marins résidant en Bretagne et Normandie. Les marins français n'étaient pas affiliés à l'ENIM, n'étant pas embarqués sous pavillon français, n'étaient pas résidents à Guernesey ; il n'existe pas de protection sociale aux Bahamas. Leurs familles avaient recours à la Couverture Maladie Universelle (CMU). L'article 31 de la loi n° 2015-1702 du 21 décembre 2015 de financement de la sécurité sociale pour 2016 a constitué la contribution française à la généralisation de la protection pour les gens de mer, recherchée par la Convention du travail maritime de 2006 et la Convention 188 de 2007 sur le travail à la pêche, ratifiées par la France en 2014. Ces dispositions sont en vigueur depuis le 1er janvier 2017. L'article 26 de la loi n° 2017-1836 du financement de la Sécurité sociale (LFSS) du 30 décembre 2017 pour 2018, a constitué une nouvelle étape dans cette mise en œuvre. Les dispositions de l'article L. 5551-1 du code des transports ont été modifiées, devenant fort complexe, depuis la création en 2020 des marins du littoral et des marins accessoires, qui ne sont pas eux affiliés à l'ENIM. Le marin, embarqué sous pavillon tiers, résidant en France, peut demander son affiliation à l'ENIM, à la fois à la Caisse de Retraite des Marins (CRM) et à la Caisse Générale de Prévoyance (CGP) ; il ne dispose qu'aucun choix, entre l'une ou l'autre caisse, même s'il a déjà conclu des contrats d'assurance en matière de maladie ou d'invalidité. L'affiliation à la CRM impose l'affiliation à la CGP, sans aucun choix possible. Des cotisations patronales sont dues, au risque que l'armement ou la société de manning privilégie le recrutement de marins qui ne pourront s'affilier à aucun régime de sécurité sociale[6].
Ils ne doivent pas être couverts par une protection sociale au moins équivalente à celle prévue à l'article L. 111-1 du code de la sécurité sociale. Selon Mme Monica Michel, « *Le décret n° 2017-307 du 9 mars 2017 relatif à l'affiliation des gens de mer marins, résidant en France et embarqués sur un navire battant pavillon d'un Etat étranger avait pour objet d'offrir une couverture sociale complète aux gens de mer concernés, conformément aux engagements pris dans la convention du travail maritime. Tout en conservant l'objectif de protection sociale des marins concernés, il paraît nécessaire d'aménager le dispositif pour tenir compte des mécanismes de protection existant sur les pavillons extracommunautaires. L'amendement prévoit que les gens de mer concernés seront affilés au régime de sécurité sociale français sauf s'ils justifient d'une protection sociale au moins équivalente. Les gens de mer déjà affiliés à un régime français de sécurité sociale restent affiliés à ce régime sauf demande expresse de leur part et dès lors qu'ils sont couverts par une protection sociale équivalente* » (AN, 27 octobre 2017).

Dans le secteur du yachting méditerranéen, il faut constater que l'Italie n'a pas entamé la moindre évolution réglementaire, ce qui engendre une éventuelle concurrence et incite les marins résidant en France à ne pas saisir l'ENIM.

Le décret n° 2017-307 du 9 mars 2017 relatif à l'affiliation des gens de mer marins, résidant en France et embarqués sur un navire battant pavillon d'un Etat étranger, aux régimes gérés par l'ENIM, ne concerne lui que les gens de mer marins et leur éventuelle affiliation à l'ENIM. Les gens de mer non marins, résidant en France, embarqués sous pavillon étranger sans affiliation à un régime de sécurité sociale, seront affiliés au Régime Général de Sécurité Sociale des Travailleurs Salariés (URSSAF, CPAM, CARSAT)[7].

II - Gens de mer, marins et non marins.

---

[6] P. Chaumette, « Quelle sécurité sociale pour les gens de mer résidant en France, embarqués sous pavillon étranger ? Article 31 de la Loi de financement de la sécurité sociale pour 2016 », *Droit social* 2015, n° 2, pp. 182-186, *Droit Maritime Français*, 2016, n° 776, pp. 1-10 - P. Chaumette, « La ratification et la transposition de la Convention OIT du travail maritime (MLC 2006). Loi n° 2013-619 du 16 juillet 2013 portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne dans le domaine du développement durable, Titre II Chap. III », *Droit social* 2013, n° 11, pp. 915-924 – X.M. Carril Vasquez, "La seguridad social de la gente de mar en el Convenio sobre el trabajo marítimo de 2006", *Revista General de Derecho del Trabajo y Seguridad Social, RGDTSS*, Iustel, Madrid, nº 36, Febrero 2014.

[7] P. Chaumette, « Quelle protection sociale pour les marins résidant en France, embarqués sous pavillon étranger ? Saison 2 », Observatoire des Droits des Marins, 27 février 2018, https://www.obs-droits-marins.fr/actualites.html?idArticle=557

Il ne semble pas que le pourvoi en cassation soulevait la question de la qualification juridique de l'hôtesse-cuisinière, gens de mer certes, mais marins ou non. Il fait référence à l'arrêt d'appel condamnant l'employeur à payer des charges et cotisations sociales afférentes à l'emploi salarié auprès des caisses compétentes. L'ENIM n'est pas cité, l'URSSAF non plus. C'est donc la Cour de cassation qui entre dans cette question, décidant que cette hôtesse-cuisinière est gens de mer, salariée, non marin (point 9). Elle doit être affiliée au régime général de sécurité sociale des travailleurs salariés (RGSSTS) si elle réside en France de manière stable et régulière, exerçant une activité à quelque titre que ce soit sur un navire battant pavillon d'un Etat étranger.

Pourquoi gens de mer, non marin ? Il nous semble plutôt qu'elle est gens de mer marin et devrait être affiliée à l'ENIM.

Si la convention du travail maritime de 2006 de l'OIT assimile les termes de gens de mer et de marins, dans une approche englobante de ceux qui travaillent à bord d'un navire. Elle permet d'exclure de cette catégorie des gens de mer des personnels embarqués occasionnellement, ne participant pas à la « routine » du navire. Ces travailleurs embarqués « autres que gens de mer » doivent bénéficier d'une protection équivalente, que les Etats, qui ont ratifié la convention MLC, doivent expliciter dans leur rapport national à la Commission d'experts pour l'application des Conventions et Recommandations du BIT (CEACR)[8].
Les approches nationales sont diverses, dans le cadre même de la ratification de la convention de 2006 de l'OIT[9]. La France n'a pas conservé cette approche englobante, à l'inverse de l'Espagne par exemple. L'ENIM, régime spécial de sécurité sociale des marins embarqués sous pavillon français, n'a pas accueilli tous les travailleurs en mer, tous les gens de mer. Il a été considéré comme trop couteux, avec des pensions de retraite dès 50 ans et 55 ans, trop complexe avec des cotisations sur des salaires forfaitaires, fixés par arrêté ministérielle, de nombreuses catégories de navigation. Depuis 1910, l'ENIM a moins de cotisants actifs que de bénéficiaires et l'équilibre démographique continue de se dégrader. Mais ce n'est pas u motif suffisant pour accueillir de nouveaux cotisants. Il convient donc de distinguer au sein des gens de mer, les marins affiliés à l'ENIM et les non marins qui ne le seront pas.
Depuis la loi n° 2013-619 du 16 juillet 2013, l'article L 5511-1 du code des transports définit les gens de mer et distingue les gens de mer, marins et non marins : 3° Marins, les gens de mer salariés ou non salariés exerçant une activité directement liée à l'exploitation du navire ; 4° Gens de mer, toutes personnes salariées ou non salariées exerçant à bord d'un navire une activité professionnelle à quelque titre que ce soit. Sont gens de mer, toutes personnes salariées ou non salariées exerçant à bord d'un navire une activité professionnelle à quelque titre que ce soit. Sont marins, les gens de mer salariés ou non-salariés exerçant une activité directement liée à l'exploitation du navire (art. L. 5511-1, 3° et 4° C. transports).

Le décret n° 2015-454 du 21 avril 2015, relatif à la qualification de gens de mer et de marins, détermine les gens de mer non marins et aussi les personnels autres que gens de mer, embarqués occasionnellement. Il s'agit de préciser le champ d'application du droit social maritime sous pavillon français. L'article R. 5511-1 du code des transports conserve une approche classique vis-à-vis des textes anciens. "L'exploitation à bord comporte, pour l'application du 3° de l'article L. 5511-1, les activités

---

[8] P. CHAUMETTE, « Convention du travail maritime OIT de 2006 : Déclaration de conformité et rapports nationaux », Neptunus, e.revue, vol. 21, 2015/2 ,www.cdmo.univ-nantes.fr - Fl. THOMAS, « Mise en œuvre de la MLC par la France - Note sur les commentaires du Comité d'experts de l'OIT (CEACR) relatifs à la mise en œuvre de la MLC 2006 par la France dans ses aspects de champ d'application », Billet du carnet de recherche du programme européen ERC Human Sea, 14 mars 2016, http://humansea.hypotheses.org/428 - Observation Générale (CEACR), 2014, publiée 104ème session CIT (2015), https://normlex.ilo.org/dyn/nrmlx_fr/f?p=1000:13100:0::NO::P13100_COMMENT_ID,P13100_LANG_CODE:3236210,fr:NO

[9] S. LIELBARDE, "Concept of Seafarer before and after the Maritime Labour Convention 2016 : Comparative analysis of the legal effects of defining legal concepts in the shape of legal terminology", Riga Graduate School Law, RGLS Research Paper, 2017, n° 17, http://www.rgsl.edu.lv/wp-content/uploads/2017/03/Lielbarde_final.pdf *et Annuaire de Droit Maritime et Océanique (ADMO), université de Nantes, 2018, t. XXXVI, pp. 211-238*

professionnelles relatives à la marche, à la conduite ou à l'entretien ainsi que celles qui sont nécessaires pour assurer l'ensemble des fonctionnalités du navire." La référence à l'exploitation du navire est précisée à l'article R. 5511-2. Sont réputés marins à bord de l'ensemble des navires : Préparation ou service des repas pour les gens de mer ; Hydrographe ; Pilotage maritime ; Lamanage ; Médecin ou infirmier, lorsque l'embarquement est exigé par la réglementation maritime. A bord des navires à passagers et des navires de plaisance à utilisation commerciale, au sens du décret n° 84-810 du 30 août 1984 : Propreté ; Hôtellerie, Restauration ; Vente ; Accueil des passagers ; Écrivain de bord.
La préparation ou le service des repas pour les gens de mer sont explicitement mentionnés, et il en est de même pour les navires à passager, de sorte que le raisonnement de la Cour de cassation paraît surprenant. Cet arrêt a l'intérêt d'illustrer les difficultés de cette distinction ; l'administration avait déjà considéré qu'une gens de mer marin, devenue hôtesse et cuisinière n'était plus qu'une gens de mer non marin, ne nécessitant pas l'ouverture d'une procédure de conciliation auprès de la DDTM, le litige relevant de la compétence prud'homale ; mais là encore cette qualification avait été affirmée unilatéralement et nullement discutée en justice[10].

III - Travail dissimulé et affiliation sociale : une résidence stable et régulière.
Le rattachement au droit français du contrat de travail n'entraîne pas automatiquement l'obligation pour l'employeur d'affilier le salarié à un organisme de sécurité sociale français. Il faut distinguer le conflit de loi concernant la relation contractuelle de travail et les conditions d'affiliation à un régime de sécurité sociale. La Cour de cassation avait déjà statué en ce sens en 2019, concernant le capitaine d'un yacht battant pavillon de l'île de Man, exploité à partir d'un port français : « En allouant au salarié l'indemnité forfaitaire pour travail dissimulé prévue par le droit français (30 000 €), sans rechercher, ainsi qu'il le lui était demandé, si l'employeur était tenu de procéder à la déclaration du salarié auprès des organismes sociaux français, la cour d'appel n'a pas donné de base légale à sa décision de ce chef »[11].

Le contrat de travail international est soumis au Règlement (UE) n°593/2008 du 17 juin 2008, notamment son article 8 : « La loi choisie par les parties ne peut avoir pour résultat de priver le travailleur de la protection que lui assurent les dispositions auxquelles il ne peut être dérogé par accord en vertu de la loi de son lieu de travail habituel ». Si le contrat de travail maritime international est soumis au droit français, en raison du lieu habituel de travail du gens de mer en France, de l'exploitation réelle du navire dans un port français, ce gens de mer devait-il être affilié à un régime français de sécurité sociale.
Comme vu précédemment, il faut distinguer les gens de mer marins, qui seront affiliés à l'ENIM (art. L. 5551-1-I-2°) et les gens de mer non marins, affiliés au Régime général de sécurité sociale (art. L 311-3-33° CSS), à condition de justifier d'une résidence en France de manière stable et régulière. En l'espèce, cette résidence stable et continu n'était-elle pas établie, quasiment depuis 1993 ?

Une instruction du 2 mai 2018 du directeur de l'ENIM, à destination du Centre des Cotisations des Marins et Armateurs, annonce un avenant à la note n° 2 du 21 février 2018. Il s'agit d'interpréter les notions de résidence sur le territoire français, de résidence à bord d'un navire, de couverture sociale au moins équivalente. La durée de la résidence stable et régulière se comprend par analogie avec les règles

---

[10] Cass. soc. 7 février 2024, n° 22-18.245, Mme H.K. c/ Sarl Atalante et Sté Raphaëloise de charter, *DMF* 2024, n° 871, pp. 711-720, n. A. Bugada, « Pas de conciliation administrative obligatoire pour les gens de mer autre que marin (hôtesse sur un navire) – P. Chaumette, « Gens de mer marins et gens de mer non marins ? Illustration », Observatoire des Droits des Marins, 1er mars 2024, https://www.obs-droits-marins.fr/actualites.html?idArticle=638 – Sur la fragmentation des statuts professionnels des travailleurs en mer, v. B. Martin et P. Chaumette, *Droit social des Gens de Mer*, pp. 34-60.
[11] Cass. soc. 20 février 2019, n° 17-20532 et 17-20536, SAS GP Vendôme Promotion, *DMF* 2019, n° 812, pp. 314-325, obs. Fl. Thomas, « Clair-obscur sur les conflits de lois et l'affiliation à la sécurité sociale dans les relations de travail maritime internationales » - P. Chaumette, « Travail Maritime International - Distinction de la loi d'autonomie contractuelle et de l'affiliation sociale », Observatoire des Droits des Marins, 4 avril 2019, https://www.obs-droits-marins.fr/archives/publications.html?idArticle=568 - D. Agvabon, « Contrat de travail maritime international : les rattachements du conflit de lois ne valent pas pour la protection sociale », Neptunus, e.revue, Université de Nantes, vol. 25, 2019/ 2, www.cdmo.univ-nantes.fr - B. Martin et P. Chaumette, *Droit social des Gens de Mer*, p. 271.

prévues par l'article R. 111-2 du code de la sécurité sociale. Cette condition est satisfaite par la présence du foyer en France ou par la condition de séjour principal, c'est à dire un séjour effectif sur le territoire métropolitain ou dans un département d'Outremer d'au moins 6 mois. Elle peut être avérée par tout élément reconnu classiquement (bail, abonnements...). Cette durée de 6 mois, n'a pas besoin d'être continue, par analogie aux dispositions équivalentes du R. 111-2 qui n'exigent pas de présence continue. Cette résidence peut aussi être à bord du navire et non à terre : pour les marins qui habitent sur le navire pendant leur contrat et qui n'ont pas leur foyer sur le territoire national, cette durée s'analyse au regard de la présence du marin dans les eaux territoriales ou intérieures pendant une durée de 6 mois (appréciée sur 12 mois). En effet, l'exercice de la profession de marin sous un pavillon étranger ne fait pas obstacle à l'application des règles de l'État dans les eaux duquel se trouve le navire. Le droit de la mer permet de prendre en compte le temps de présence d'un marin dans les eaux intérieures ou dans les eaux territoriales aux fins d'une navigation de loisir. L'obligation s'impose à la signature du contrat dès lors que la durée de présence sur l'ensemble de la période de présence dans les eaux territoriales et intérieures françaises est de 6 mois ou plus. Lorsque plusieurs contrats se succèdent chez le même employeur, l'ensemble des contrats successifs doivent rentrer dans l'obligation résultant de l'art. L. 5551-1.
La cour d'appel de renvoi devra statuer sur l'existence d'une résidence stable et régulière d'au moins six mois.