HAL open science

Le contentieux du yachting

Patrick Chaumette

To cite this version:

Patrick Chaumette. Le contentieux du yachting. Neptunus, 2013, 19 (3), pp.1-12. hal-03819131

HAL Id: hal-03819131

https://nantes-universite.hal.science/hal-03819131v1

Submitted on 18 Oct 2022

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Neptunus, e.revue
Centre de Droit Maritime et Océanique
Université de Nantes, vol. 19, 2013 /3
http://www.cdmo.univ-nantes.fr

Le contentieux du yachting

Patrick CHAUMETTE

Professeur à l'université de Nantes
Centre de Droit Maritime et Océanique, EA n° 1165

Sète, 10 septembre 2013
3ème Journée du Droit du Travail Maritime
DIRECCTE Languedoc-Roussillon

Il est d'abord nécessaire de faire un point sur les notions de plaisance, ou nautisme, qui concerne essentiellement des activités de loisirs, de plaisance professionnelle, qui n'intervient qu'en cas de recrutement d'un skipper professionnel, que le navire soit loué ou approprié, de yachting, concernant des navires plus importants à équipage professionnel.

Une enquête de l'université de Cardiff.

Le numéro hors-série du Marin paru le 6 septembre 2013, intitulé « Yachts » présente le marché, l'évolution de la construction : « les supers yachts stimulent la reprise », à travers de grandes unités en Europe du Nord et un envol du marché asiatique. Les équipages bénéficient de conditions à bord « perfectibles ». Une étude, publiée par le SIRC (Seafarers International Research Centre) de l'université de Cardiff en 2010[1], analyse les conditions de vie et de travail à bord des yachts de plus de 24 mètres, auprès des équipages anglophones travaillant essentiellement en Méditerranée. 1500 personnes ont répondu à un questionnaire distribué par le Professional Yachting Association (PYA), 44 % de seniors officers, 41 % de britanniques, 85 % d'hommes de 39 ans en moyenne. 45 pavillons sont présents, dont essentiellement les îles Caymans (47 %) le pavillon britannique (Red Enseign) à travers l'Isle de Man et Guernesey (17 %). Les conditions de travail varient selon le type de yachts (voiles ou moteurs) la présence d'invités ou non, la taille du navire, la taille de l'équipage, la propriété du yacht à des fins personnels ou familiales, la location ou le charter.

En moyenne, le personnel travaille 14 heures par jour, à bord d'un motor yacht avec des invités embarqués. La saison est courte et la présence dense et intense. La majeure partie des personnes interrogées reconnaît aller à terre régulièrement, pour plusieurs heures, dans des endroits « de rêve ». L'enquête montre clairement la distinction des modes de vie et de travail avec les équipages du commerce, dans la marine marchande. 64 % des personnes partagent une cabine double, avec salle de bains dans 85 % des cas : la promiscuité est pesante. Les cabines simples, même sans salle de bains, sont préférables pour 40 % des personnes. L'exiguïté des cabines est toujours relevée. 59 % ont accès à Internet et à la télévision. Le bruit pose problème, car les cabines sont le plus souvent sous la ligne de flottaison, non loin des machines, sur les ponts inférieurs. 61 % des personnes interrogées ont un contrat d'engagement à durée indéterminé (CDI). Les ¾ des personnes n'ont aucune couverture sociale organisée, ni aucun financement de l'employeur. Il n'y a pas de retraite complémentaire ; il faut donc financer un contrat d'assurance maladie-invalidité et épargner pour la retraite ou contracter une assurance volontaire. Dès lors, la rémunération entre 5 000 et 7 000 euros

[1] Bailey, N., Ellis, N., Sampson, H. (2010) « SIRC Report to the PYA on Living and Working Conditions Aboard Yachts », commissioned by the Professional Yachtsmen's Association, Aug. www.sirc.cf.ac.uk/

mensuels est satisfaisante, mais problématique, s'il convenait de la calculer en salaire net. Sous registre international français, avec une affiliation ENIM pour les marins européens, le coût d'un capitaine rémunéré 72 000 euros annuels, s'accroît de 25 500 euros en 12è catégorie. Au Luxembourg, l'administration maritime coopère avec WYCC, qui propose des contrats d'assurances sociales[2]. Ni l'assurance-chômage, ni la couverture familiale médicale et hospitalière ne sont prévues ; le montant de la retraite est au choix du marin, selon sa volonté contributive.

La mise en œuvre de la convention du travail maritime de l'OIT de 2006 va permettre de formaliser des contrats écrits où ils n'existent pas, notamment vis-à-vis des propriétaires privés de yachts, ne passant pas par des agences. Il existe en ce moment un manque de mécaniciens pour les grandes unités. Les normes en matière de logement des équipages ne pourront s'imposer que sur les nouvelles unités ; les anciennes ne sauraient être transformées le plus souvent. Les embarquements sont rares pour les capitaines 500. Il est nécessaire de connaître les agences de manning, de s'y faire connaître. Les emplois se trouvent essentiellement par le bouche à oreille, par les capitaines qui recrutent leur équipage.

Certains propriétaires d'hypermarchés confondent l'équipage avec leur personnel domestique, pour dire clairement qu'ils maltraitent leur personnel de maison. Les caprices du conjoint ou des enfants engendrent des « sacs à terre » sans motifs, sans procédures, sans indemnités, d'où le contentieux.

Le yachting a donc une réalité diverse. Juridiquement, il se caractérise par le recours à la libre immatriculation des navires, ce qui engendre la diversité des pavillons (Iles Cayman, Iles Vierges britanniques, Guernesey, et Isle de Man, Red Enseign britannique, Luxembourg, Registre International Français, RIF), et la dimension internationale des relations de travail. Divers agents, shipmanagers des navires, sociétés de manning gérant les équipages interviennent dans le cadre de la liberté contractuelle, de l'absence de conventions collectives de travail, dans le cadre de contrats de travail internationaux. Il en résulte des questions de droit social international et de droit international privé classiques.

Les questionnements d'un contrat de travail international.

Quel est le juge compétent, en cas de différend ou de litige ? Conflit de juridictions.

Quelle loi ou quelles lois applicables au contrat de travail Conflit de lois.

Quelle affiliation en matière de sécurité sociale ou quelle protection contractuelle ou volontaire ?

Les deux premières questions sont liées au contrat de travail : la pratique s'interroge d'abord au cadre juridique de la relation de travail (fonction, salaire, durée du contrat, congés) et insère éventuellement une clause de compétence juridictionnelle en cas de désaccord. Pour les professionnels, la question du contentieux est très subsidiaire ; quand un différend apparaît, elle est prioritaire, ne serait-ce que pour envisager l'encadrement juridique du contrat et envisager un accord amiable, une transaction, sans recours judiciaire. Un litige ou différend conduit donc à interroger d'abord le conflit de juridictions : quel est le juge compétent ? Celui-ci s'intéressera aux rattachements du contrat international de travail, pour définir la ou les lois qui le régisse et l'encadre.

La question de la protection sociale doit être autonomisée, car elle est complémentaire du contrat de travail bien souvent, et relèvent d'institutions tierces, caisse de sécurité sociale, affiliation volontaire, ou compagnie d'assurance ou société mutualiste.

A l'origine, les litiges étaient traités par les juridictions nationales à travers des solutions de droit nationales, ce qui a donné lieu à des solutions jurisprudentielles nationales, en Italie[3], en Grèce[4],

---

[2] Régime Privé de la protection sociale des marins - *Wycc* Insurance *www.wycc-insurance.com/fr*

[3] Cass SU 17 luglio 2008, n° 19595, *Il Diritto Marittimo*, 2009/1, pp. 144-149 - S.M. Carbone, *Conflits de lois en droit maritime*, Les Livres de Poche de l'Académie de Droit International de la Haye, ADI-Poche, La Haye, 2010.

en France. En France, le premier arrêt de ma connaissance a été rendu par la cour d'appel d'Aix-en-Provence le 23 mars 1992 : la cour d'appel retient la compétence du conseil de Prud'hommes du port dans lequel est ancré un yacht battant pavillon étranger, sur le fondement de l'article R. 517-1 du code du travail, devenu R. 1412-1 en 2008[5]. La cour d'appel de Rennes a retenu la compétence du Conseil de Prud'hommes de Quimper, en raison du domicile du marin et des dispositions de l'article R 517-1 C. Tr., aux motifs, que le navire n'est pas un établissement, que le marin salarié d'une société britannique pour travailler à bord d'un navire battant pavillon britannique, était rémunéré par une société cannoise, mandataire et employeur apparent[6]. Le 25 mars 2003, la cour d'appel d'Aix-en-Provence privilégiait au contraire la compétence du Tribunal d'instance d'Antibes, en matière de licenciement, dans la mesure où le contrat d'engagement est exécuté essentiellement en France, quelle que soit la nationalité de l'armateur, quel que soit le pavillon du navire[7]. Elle transposait le décret du 20 novembre 1959, allant jusqu'à imposer dans une situation internationale la tentative de conciliation devant l'administrateur des affaires maritimes.

Les juges nationaux s'efforcent d'ouvrir à un accès au droit, au juge aux membres d'équipage, de rechercher le lien substantiel qui rattache l'exploitation du navire et le travail du marin aux Etats, dont les législations sociales impératives ne sauraient être contournées par des rattachements trop artificiels[8].

Saisie conservatoire du navire.

L'existence d'une saisie conservatoire permet, en application de l'art. 7-1 de la Convention de Bruxelles du 10 mai 1952 pour l'unification de certaines règles sur la saisie conservatoire des navires de mer[9], de justifier la compétence des juridictions de l'Etat du port d'escale. A défaut, le principe du *forum arresti*, largement reconnu en common law, semblait ouvrir à tout créancier maritime l'accès à une juridiction de proximité, vis-à-vis du navire qui constitue sa principale garantie. Les juges ont eu tendance à restreindre leur compétence internationale[10]. La Cour de cassation a condamné cette approche restrictive : le tribunal du lieu de la saisie du navire est compétent pour statuer au fond, quand la créance maritime est née au cours du voyage pendant lequel la saisie a été faite[11]. En pratique, les marins devaient obtenir du Tribunal de Commerce la saisie conservatoire du navire, afin d'être certain de pouvoir faire reconnaître leurs créances salariales auprès du Tribunal d'Instance ou du Conseil de Prud'hommes, ou du Tribunal de Commerce pour le capitaine. Cette saisie, en France, assure la rétention du navire au port et la compétence du juge français du fond en ce qui concerne les créances salariales.

Depuis 2010, et la partie législative du code des transports, c'est le JEX, juge de l'exécution, qui est compétent en matière de saisie conservatoire.

---

[4] M. PERAKIS, « Modern tendencies towards a disruption of the bond between the ship's flag and the applicable law », *Annuaire de Droit Maritime et Océanique*, université de Nantes, t. XXIX, 2011, pp. 341-357.

[5] CA Aix-en-Provence, 9è Ch., 23 mars 1992, Birkenfeld c/ Chiaro, *Gaz. Pal.* 23-25 novembre 1997, n° sp. *Droit de la plaisance*, 3è partie pp. 16-20.

[6] v. P. Chaumette, « Le travail maritime international », Commentaires de CA Rennes, 8è ch., 22 juin 1995, SARL Figurehead c./ Avry et CA Rennes, 28 novembre 1995 sur la compétence prud'homale, *Gaz. Pal.* 23-25 novembre 1997, n° sp. *Le droit de la plaisance*, 3è partie, pp. 16-20.

[7] CA Aix-en-Provence 17è ch., 25 mars 2003, yacht Abacos, Forasse c/ Wilhelm Kurt, n° 453/2003.

[8] O. Fotinopoulou-Basurko, *El contrato de trabajo de la gente de mar*, Ed. Comares, Granada, 2008

[9] *JORF* 14 janvier 1958.

[10] Cass. Civ 1ère, 17 janvier 1995, *DMF* 1995, 815, JCP 1995-G-II-22430 n. H. Muir-Watt ; CA Douai, 1ère Ch., 1er décembre 1997, navire *Obo Basak*, *DMF* 1998 pp. 248-254 ; CA Rennes, 2è Ch., 8 juillet et 21 octobre 1998, navire Oscar Jupiter, *DMF* 1999 pp. 437-443.

[11] Cass. Civ. 1ère, 18 juillet 2000, navire *Obo Basak*, *DMF* 2000-725 n. Y. Tassel- CA Aix-en-Provence, 18e ch., 13 avr. 2004, navire Wedge One, *DMF* 2004, p. 1012-1021 — CA Rennes, ch. soc., 30 nov. 2004, navire Zamoura of Zermatt, *DMF* 2005, 151 — Cass. com., 7 déc. 2004, navire Jerba, *DMF* 2005, 133, note J.-P. Remery.

Le conseil de Prud'hommes du port d'exploitation du navire, validé par la Cour de cassation et la Cour de Justice de l'Union européenne.

La Cour de cassation a retenu la compétence prud'homale, dans la mesure où le salarié, marin, était domicilié en France, où il effectuait un travail hors de tout établissement, à bord d'un navire hors du territoire d'un pays déterminé[12]. Elle a négligé la spécificité du lieu de travail à bord du navire et la qualité de marin, mais s'est fondée sur la transposition de l'article R 517-1 du Code du Travail.

Cette analyse a été confirmée, le 28 juin 2005. *La clause compromissoire insérée dans un contrat de travail international pour tout litige concernant ce contrat n'est pas opposable au salarié qui a saisi régulièrement la juridiction compétente en vertu des règles applicables, peu important la loi régissant le contrat de travail ; il résulte de l'article 5 du Code du travail maritime que ce Code, qui s'applique « aux engagements conclus pour tout service à accomplir à bord d'un navire français », n'est pas applicable aux marins engagés pour servir sur un navire étranger. Les parties étaient liées par un contrat de travail ; le capitaine du yacht avait exercé son activité salariale en dehors de tout établissement ; il avait à bon droit saisi le conseil de prud'hommes du lieu de son domicile et, du fait de cette saisine régulière de la juridiction compétente, la clause compromissoire ne lui était pas opposable*[13]. Ainsi seul l'article R 517-1 C. Tr. est transposable dans l'ordre international et non le décret du 20 novembre 1959. Il ne saurait y avoir tentative de conciliation auprès de l'administrateur des affaires maritimes et le travail maritime international, en lien avec le territoire français relève de la compétence prud'homale.

La Convention de Bruxelles du 27 septembre 1968 a créé un **espace judiciaire européen**, en matière civile et commerciale, mais elle n'est applicable que lorsque le défendeur est domicilié sur le territoire communautaire. Elle ne contenait aucune disposition spécifique concernant le contrat de travail, renvoyant au juge du domicile du défendeur. Cependant, pour tous les contrats, il est possible d'attraire le défendeur, domicilié dans un Etat-membre, devant le tribunal du lieu où l'obligation a été ou doit être exécutée (art. 5-1). Selon la Cour de Justice, en matière de contrat de travail, l'obligation à prendre en considération est celle qui caractérise le contrat, ce qui renvoie au juge du lieu habituel d'exécution du travail[14]. Dans un but de clarté et de protection du salarié, la Cour de Justice a créé un régime spécifique pour le contrat de travail. La Convention de Lugano du 16 septembre 1988, conclue entre la Communauté Européenne et les pays membres de l'Association Européenne de libre-échange (AELE) a prévu une compétence spécifique. , en matière de contrat de travail. Cette innovation fut introduite dans la Convention de Bruxelles de 1968 par la Convention de San Sebastian du 26 mai 1989, consécutive à l'adhésion de l'Espagne et du Portugal, entrée en vigueur le 1er février 1991. En matière de contrat de travail, l'employeur peut être attrait devant le tribunal de l'État où se trouve le lieu où le salarié exécute habituellement son travail ; lorsque ce travail n'est pas habituellement accompli dans un même pays, l'employeur peut être attrait devant le tribunal où se trouve l'établissement qui a embauché le travailleur (art. 5-1 al. 2).

Le Règlement CE 44/2001 du Conseil du 22 décembre 2000 a remplacé en grande partie la Convention de Bruxelles du 27 septembre 1968. Ses dispositions sont applicables aux actions judiciaires intentées et aux actes authentiques reçus postérieurement à son entrée en vigueur, soit le 1er mars 2002 (art. 66). Le Danemark n'était pas soumis à ce Règlement, mais reste lié par la Convention de Bruxelles ; il en est de même des pays et territoires d'outre-mer des États membres (PTOM). La section 5 concerne la compétence en matière de contrats individuels de travail. Elle distingue dans ses articles 18 à 20 selon que l'action en justice est introduite par l'employeur ou le

---

[12] « Conflit de juridictions à la grande plaisance méditerranéenne : le rattachement à la terre d'une relation de travail internationale », obs. sous Cass. soc. 29 avril 2003, navire Wedge One *Dr. soc*. 2003-983, *DMF* 2003 pp. 960-966 - dans le même sens, Cons. prud'h. Cannes, 13 mai 2004, Tingson et Verginesa c/Sté Wedge Limites CIBC, *DMF* 2004, p. 1012-1021, note P. Chaumette.

[13] Cass. soc. 28 juin 2005, navire Nan Shan, M. Bobinet c. Sté Taiphoon LTD, *DMF* 2006, pp. 35-42.

[14] CJCE 26 mai 1982, Ivenel, Rec. p. 1891, *RCDIP* 1983-116, 15 janvier 1987 Shenavai, Rec. p. 239, *RCDIP* 1987-793, 15 février 1989, Sté Six Constructions *Rec*. p. 358, *RCDIP* 1989-555 n. P. Rodière, 13 juillet 1993, Mulox, *Dr. soc*. 1994-309, 9 janvier 1997, Rutten c/ Cross Medical Ltd , *RCDIP* 1997-336 n. H. Gaudemet-Tallon.

salarié. D'une part, l'employeur est considéré comme domicilié dans l'Union européenne dès qu'il y exerce une activité au moyen d'une agence, succursale ou autre établissement. D'autre part, l'employeur ne peut agir que devant le tribunal du domicile du travailleur, afin de respecter les exigences de proximité. Le salarié a le choix entre le domicile de l'employeur, le lieu où le travail est ou a été accompli habituellement, et, lorsque le travailleur n'accomplit pas habituellement son travail dans un même pays, le lieu de l'établissement d'embauche. Si la détermination du lieu d'exécution habituel du travail afin d'établir la compétence judiciaire est indépendante de la détermination de la loi applicable, la méthode générale est identique puisqu'elle procède de la recherche de l'ancrage de la relation internationale de travail.

L'identification du lieu habituel de travail est assez simple pour les salariés sédentaires ; il est plus complexe pour ceux travaillant sur des chantiers provisoires ou en partie mobiles, par exemple des chantiers de travaux publics, situés sur le plateau continental[15]. L'État membre qui tire profit des prérogatives économiques d'exploration et/ou d'exploitation des ressources exercées sur la partie du plateau continental qui lui est adjacente ne saurait ainsi se soustraire à l'application des dispositions du droit de l'Union visant à garantir la libre circulation des travailleurs exerçant leur activité professionnelle sur de telles installations[16]. Concernant les travailleurs mobiles, notamment les chauffeurs routiers, la Cour de Justice a rattaché leur contrat de travail au lieu où le travailleur accomplit habituellement ses fonctions, où il reçoit ses ordres, organise ses missions auprès des clients, de façon prioritaire, ce qui exclut la prise en considération du critère subsidiaire du lieu du siège de l'établissement qui a embauché le travailleur[17]. Le même raisonnement a été étendu à un marin, recruté au Luxembourg par une société luxembourgeoise, embarqué sous pavillon luxembourgeois, mais sur un yacht exploité au port d'Anvers, où le marin reçoit ses ordres, embarque et débarque, d'où le navire est exploité[18]. Le critère du pays de l'accomplissement habituel du travail doit être entendu comme se référant au lieu dans lequel ou à partir duquel le travailleur exerce effectivement ses activités professionnelles et, en l'absence de centre d'affaires, au lieu où celui-ci accomplit la majeure partie de ses activités (points 36 à 38, arrêt Voogsgeerd).

Le Règlement 1215/2012 du Parlement européen et du Conseil du 12 décembre 2012, qui entrera en vigueur le 10 janvier 2015, n'emporte pas de modifications concernant le contrat de travail international, il s'appliquera même dans le territoires et collectivités d'outre-mer des Etats membres de l'Union européenne[19].

En matière de clause attributive de compétence juridictionnelle, le principe était celui de leur validité, la Convention de Bruxelles ne contenant pas de règles spécifiques au contrat de travail, celui-ci était soumis au droit commun (art. 17). L'article 17 de la Convention de Lugano prévoit qu'en matière de contrat individuel de travail, la convention d'attribution de compétence ne produit ses effets que si elle est postérieure à la naissance du différend, ou si le travailleur l'invoque pour saisir d'autres tribunaux que celui du domicile du défendeur, ou celui indiqué à l'art. 5-1. Ce dernier élément n'a pas

---

[15] CJCE 27 février 2002, Weber, aff. 37/00, *RJS* 6/02 n° 759 obs. M.A. Moreau, *DMF* 2002 pp. 632-648 n. P. Chaumette. CA Versailles, 11è ch., 31 mars 2009, *Dr. soc.* 2009, n° 12, pp. 1263-1267, *DMF* 2010, n° 713, pp. 287-295 – P. Chaumette « De la restauration sur les plates-formes d'exploitation en mer », *Annuaire de Droit Maritime et Océanique*, Université de Nantes, t. XXVIII, 2010, pp. 429-457.

[16] CJUE, gr. Ch., 17 janvier 2012, aff. C-347/10, A. Salemink c/ Raad van bestuur van het Uitvoeringsinstituut werknemersverzekeringen, *Dr. soc.* 2012, n° 4, pp. 436-438.

[17] CJUE, gr. Ch., 15 mars 2011, Heiko Koelzsch c/ Etat du Grand Duché de Luxembourg, aff. C-29/10, *RCDIP* 2011, n° 2, pp. 438-461 obs. F. Jault-Seseke - E. Grass, « Routier polonais et principe de faveur en droit communautaire : l'important arrêt Koelzch » *Dr. soc.* 2011, p. 849.

[18] CJUE, 4è ch., 15 décembre 2011, aff. C-384/10, Voogsgeerd c/ Navimer, *Dr. soc.* 2012, n° 3, pp. 315-317, *DMF*, 2012, n° 734, pp. 219-233, « De l'établissement d'exploitation du navire et du lieu habituel de travail d'un marin » - O. Fotinopoulou-Basurko, « De nuevo sobre la ley aplicable al contrato de embarque », *Revista de Derecho Social*, Madrid, 2012, n° 58, pp. 1-32.

[19] *JOUE* L 351, 20 décembre 2012, p. 1 et s.

été repris par la Convention de San Sebastian : elle n'admet la validité de la clause attributive de juridiction que si elle est conclue postérieurement à la naissance du différend[20].

L'article 21 du Règlement 44/2001 du 22 décembre 2000 n'admet la validité que la clause attributive de juridiction que lorsqu'elle est postérieure à la naissance du différend, ou si elle permet au travailleur de saisir d'autres tribunaux que ceux indiqués à la section 5.

Les rattachements substantiels de la relation de travail – le conflit de lois.

Le tribunal qui admet sa compétence doit identifier les rattachements juridiques du contrat international. Quels ordres juridiques encadrent cette relation de travail ?

Le contrat d'engagement maritime était traditionnellement soumis à la loi du pavillon du navire. Celle-ci constituait la loi commune de l'équipage, son rattachement à un ordre juridique national, instituant une communauté de bord soumise à une forte discipline. Le pavillon est trop souvent devenu un instrument de gestion, librement choisi ; il ne constitue ni une loi commune, ni même une identité. Les sociétés de management de personnel déterminent le contenu des contrats d'engagement des marins. La loi du pavillon fixe essentiellement la discipline du bord. Tout au plus, dans un port étranger, l'équipage doit-il aussi respecter l'ordre public de l'Etat du port[21].

Ce sont les jurisprudences nationales qui, dans un premier temps, se sont efforcées de rattacher les contrats internationaux aux législations nationales, en évitant que la loi « d'autonomie du contrat », choisie par les contractants ne soit imposé par l'un, l'employeur, à l'autre, le salarié. L'ordre public social s'est ainsi progressivement imposé en fonction du lieu habituel de travail[22]. L'espace juridique européen s'est ensuite construit autour de la Convention de Rome du 19 juin 1980 sur la loi applicable aux obligations contractuelles.

En matière de contrat de travail, elle impose son système combinatoire à toutes les juridictions des États membres. Il s'agit de la loi d'autonomie choisie par les parties contractantes, de la loi du lieu de travail habituel, même en cas de détachement à titre temporaire, ou celle du pays où se trouve l'établissement d'embauche du salarié, lorsque le travailleur n'accomplit pas habituellement son travail dans un même pays (art. 6). Le principe est celui du libre choix de la loi applicable par les contractants, ceux-ci ne pouvant toutefois échapper à la protection que les dispositions impératives de la loi, qui eût été applicable à défaut de choix des parties, assure aux travailleurs. Il est donc nécessaire d'identifier la loi d'autonomie choisie par les contractants, ainsi que la loi du lieu d'exécution du travail. La Convention de Rome prévoit encore une clause d'exception dans le cas où les critères énoncés à l'article 6-2 ne correspondent pas au pays avec lequel le contrat a les liens les plus étroits. Il a été jugé qu'à défaut de choix exprès des parties, un salarié russe, détaché par son employeur, une société russe, dans l'établissement français de la filiale anglaise, est soumis à la loi française[23].

Pour l'avenir, sur le territoire des Etats membres, la Convention de Rome est remplacée par le Règlement (CE) n° 593/2008 du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 2008 sur la loi applicable aux obligations contractuelles, dit Rome I, applicable à partir du 17 décembre 2009 pour les contrats conclus après cette date, dont le contenu est tout à fait semblable en matière de contrat de travail.

L'approche extensive du **lieu habituel de travail**, à travers le centre effectif des activités, le centre d'organisation du travail, a été étendue aux conflits de lois pour des motifs de cohérence et de

---

[20] Cass. soc. 17 décembre 1997, Sicard, *RJS* 3/98 n° 353 ; Cass. Soc. 14 novembre 2000, Sté Hydrema c/ J.J. Kieffer, *Dr. soc*. 2001-204 n. H. Gaudemet-Tallon.

[21] P. Chaumette, « Du statut du navire. En mer, comme nulle part ailleurs ? », in *Justice et mondialisation en droit du travail. Du rôle du juge aux conflits alternatifs*, M-A. Moreau, H. Muir-Watt et P. Rodière (dir.), Dalloz, 2010, coll. « Thèmes & commentaires », pp. 293-310.

[22] Cass. Ass. Plén. 10 juillet 1992, Cie Air Afrique, *JCP* 1993 - éd. G-II-22063 n. P. Rodière - Cass. soc. 17 décembre 1997, Royal Air Maroc, *Dr. soc*. 1998-185 n. M.A. Moreau.

[23] CA Paris 18è ch., 7 juin 1996, Boïkov c/ Sté Black Sea, *RCDIP* 1997-55 n. M.A Moreau.

protection des travailleurs[24]. Le Conseil d'Etat a considéré qu'un transporteur aérien est établi en France « lorsqu'il exerce de façon stable, habituelle et continue une activité de transport aérien à partir d'une base d'exploitation située sur le territoire national », ce qui rattache les navigants aériens à la loi de la base d'exploitation, leur centre effectif de travail[25]. Il en résulte une fixation juridique des travailleurs mobiles.

L'effet maritime de cette approche est de rendre le pavillon du navire transparent, ce qui se comprend dans la mesure où la libre immatriculation, même dans l'Union européenne, rend ce rattachement manipulable. Compte tenu de l'absence de lien substantiel entre l'immatriculation administrative du navire et son exploitation économique, la loi de l'Etat du pavillon, ne saurait être la seule loi commune du bord. Cette approche est conforme à l'évolution des jurisprudences italienne, française et grecque. Il convient de rechercher le lien substantiel qui rattache l'exploitation du navire et le travail du marin aux Etats, dont les législations sociales impératives ne sauraient être contournées. Le 31 mars 2009, la chambre sociale de la Cour de cassation a cassé, pour défaut de motivation, un arrêt de la cour d'appel d'Aix ; sans condamner le raisonnement développé en application de la construction jurisprudentielle, la cour d'appel aurait dû préciser en quoi Port Canto était le lieu habituel de travail, ou le dernier lieu de travail, du marin philippin, M. Latoja, lequel a loué un appartement à Cannes, car l'hiver il assure le gardiennage et la maintenance du navire. S'il avait 3 ou 4 mois de congés payés l'hiver, il retournerait aux Philippines auprès de sa famille[26]. Cet arrêt de cassation n'a pas jeté le trouble d'ans une jurisprudence constante[27]. Le yacht, immatriculé au Luxembourg, mais exploité à Anvers, ouvre la combinaison des lois luxembourgeoise, loi d'autonomie contractuelle, choisie par l'employeur, et de la loi belge, loi du port d'exploitation réel du navire.

Lorsque le port d'exploitation réel du navire est français (Cannes, Mention, Nice, Marseille, Toulon …), le respect du droit français s'impose. Habituellement, le contentieux aborde cette question par le régime de la rupture du contra d'engagement maritime, la procédure de rupture du contrat, la motivation de la lettre de notification, les congés payés et les indemnités de rupture. L'application du droit français conduit aux prérogatives de **l'inspection du travail**, chargée de veiller au respect du droit français dans les ports français et dans les eaux territoriales, vis-à-vis des activités maritimes. Il ne s'agit plus du « port state control » vers un navire en escale dans un port français et du respect des normes internationales minimales. Il s'agit bien du respect du droit français à bord d'un navire exploité en France, quel que soit son pavillon et son immatriculation administrative. Ce droit français s'applique dans toute la mesure où il est plus favorable au marin que la loi d'autonomie, choisie par l'agence ou l'employeur.

Cela nécessite évidemment l'identification précise des critères des navires « exploités » en France.

L'affiliation à un régime national de sécurité sociale.

Les régimes de sécurité sociale ont été construits dans un cadre national. En France le code de la sécurité sociale définit son champ d'application territorial. L'Etablissement National des Invalides de la Marine, régime de sécurité sociale des marins sous pavillon français, en principe, a son cadre juridique inséré au contraire, dans le code des Transports, depuis 2010[28]. Sont affiliés au régime d'assurance-vieillesse des marins, les marins embarqués sur un navire battant pavillon français, mentionnés par l'art. L. 5511-1 (art. L. 5551-1). Les conditions d'affiliation au régime de prévoyance

---

[24] *RCDIP* 2011, n° 2, pp. 438-461 obs. F. Jault-Seseke.

[25] CE 11 juillet 2007, Sté Ryanair et Easyjet, n° 299787, *Rev. Dr. Travail, RDT*, Dalloz, 2007, p. 578 – P. MORVAN, « Y a t il du droit français dans l'avion ? Réflexions sur les salariés low cost, de Air Afrique à Easyjet », *Dr. soc*. 2007, n° 2, pp. 191-196.

[26] Cass. soc., 31 mars 2009, n° 08-40367, navire Ontario, *Dr. soc*. 2009, pp. 733-735, *Droit Maritime Français*, 2009, n° 707, pp. 835-843 n. Gw. Proutière-Maulion, *RDT*, Dalloz, 2010, n° 1, pp. 63-66 obs. F. Jault-Seseke.

[27] CA Aix, 17è ch., 23 novembre 2009, n° 2009/1245, SA Maritime Charter Corporation, navire Speed II et 6 septembre 2011, navire M/Y Cleopatra, *DMF* 2013, à paraître.

[2828] P. Chaumette, *Droits Maritimes*, J.P. Beurier (dir.), Dalloz Action, 2è éd., 2008, n° 414.17.

des marins sont régies par des dispositions réglementaires, comme le prévoit l'art. L. 711-1 du code de la sécurité sociale (art. L. 5551-2 C. Transports). La création du registre international Français des navires (RIF) distingue entre les marins résidant en France et les autres, c'est-à-dire résidant dans l'Union européenne ou l'Espace Économique européen, et les autres, compte tenu du principe d'égalité de traitement des ressortissants européens[29].

La création du marché commun européen, à partir du Traité de Rome de 1957, s'est fondée sur le libre circulation de s travailleurs. Il a fallu éviter que l'affiliation à un régime national de sécurité sociale ne constitue une entrave à la libre circulation, qu'il existe des doubles affiliations, doubles impositions ou cumuls de prestations, ainsi que des trous, des creux, donc des travailleurs sans affiliation. La coordination européenne des régimes nationaux de sécurité sociale a été mise en œuvre par les règlements n° 3 et 4 de 1958, puis par le Règlement n° 1408/71 du Conseil du 14 juin 1971 et des Règlements successifs complémentaires. Le 1er mai 2010, sont entrés en vigueur les nouveaux règlements 883/2004 du 29 avril 2004 et 987/2009 du 16 septembre 2009 de coordination des législations de sécurité sociale des Etats membres de l'Union européenne. Le Règlement 1231/2010 du Parlement européen et du Conseil du 24 novembre 2010 vise à étendre les règlements 883/2004 et 987/2009 aux ressortissants de pays tiers qui ne sont pas déjà couverts par ces règlements uniquement en raison de leur nationalité. Il remplace le règlement 859/2003 du Conseil. L'extension n'intervient que dans la mesure où l'intéressé est préalablement e, situation de résidence légale sur le territoire d'un Etat membre et où la situation n'est pas strictement nationale. Il n'est pas aisé d'envisager la dimension maritime de cette extension.

Les systèmes de sécurité sociale restent nationaux, mais leur territorialité s'est européanisée. Le premier élément tient en l'unicité de la législation applicable, solutions de conflits de lois, afin d'éviter les doubles affiliations ou les manques d'affiliation. M. De Paep, marin belge, résidant en Belgique, travaillant pour un armement situé en Belgique ne relevait pas de la sécurité sociale belge, puisqu'il travaillait à bord d'un navire battant pavillon britannique ; il ne relevait pas plus de la protection sociale britannique, puisqu'il ne résidait pas au Royaume-Uni. La CJCE l'a rattaché logiquement, en application de l'article 13, à l'Etat du pavillon du navire30. Dès lors, le principe d'égalité de traitement va saisir la situation des travailleurs mobiles. Il est nécessaire de prendre en considération toutes les situations européennes, afin de totaliser les droits à prestations, qu'il s'agisse d'une activité professionnelle intervenue dans un autre Etat membre d'enfants à charge.

Dès lors que le plateau continental adjacent à un État membre relève de sa souveraineté, bien que fonctionnelle et limitée, un travail accompli sur des installations fixes ou flottantes situées sur le plateau continental, dans le cadre d'activités d'exploration et/ou d'exploitation des ressources naturelles, doit être considéré, pour l'application du droit de l'Union, comme accompli sur le territoire dudit État (point 35). L'État membre qui tire profit des prérogatives économiques d'exploration et/ou d'exploitation des ressources exercées sur la partie du plateau continental, qui lui est adjacente, ne saurait se soustraire à l'application des dispositions du droit de l'Union visant à garantir la libre circulation des travailleurs exerçant leur activité professionnelle sur de telles installations (point 36)31.

Enfin, l'exportation des prestations sociales sur le territoire communautaire est mis en œuvre, de sorte que l'ouverture du droit à prestation ne soit plus soumis à des clauses de résidence sur le territoire national. Le régime hollandais de sécurité sociale ne peut exclure un marin, hollandais en sus, travaillant sur une drague battant pavillon hollandais, même dans les eaux territoriales chinoises, au motif qu'il a sa résidence familiale en Espagne, autre Etat membre de l'Union européenne32.

L'article 13 du Règlement 1408/71 du Conseil du 14 juin 1971 vise tous les navires, et ces dragueurs, où étaie embarqué M. Bakker, disposent d'un certificat d'enregistrement au registre

---

[29] P. Chaumette, *Droits Maritimes*, J.P. Beurier (dir.), Dalloz Action, 2è éd., 2008, n° 414.16.

[30] CJCE 4 octobre 1991, aff. C-196/90, De Paep, Rec. p. I-4815.

[31] CJUE, gr. ch., 17 janvier 2012, aff. C-347/10, Saleminck, Dr. Soc. 2012, n° 4, pp. 436-438, *DMF* 2012, n° 736, pp. 412- 417, « Du travail sur les plates formes gazières et pétrolières du plateau continental ».

[32] CJUE, 8ème ch., 7 juin 2012, aff. C-106/11, J. Bakker c/ Minister van Financiën, *Droit Maritime Français*, *DMF*, 2012, n° 739, pp. 700-710. « Affiliation sociale d'un marin en droit européen ».

néerlandais (points 25 et 26). Selon la jurisprudence de la CJUE, la seule circonstance que les activités d'un travailleur s'exercent en dehors du territoire de l'Union ne suffit pas pour écarter l'application des règles de l'Union sur la libre circulation des travailleurs, dès lors que le rapport de travail garde un rattachement suffisamment étroit avec le territoire de l'Union. En l'espèce, un tel rattachement se trouve dans la circonstance que le marin exerce une activité professionnelle sur un navire enregistré aux Pays-Bas, au service d'une entreprise établie dans cet État membre (point 2833). Ni le respect de la souveraineté de l'État côtier, ni la convention des Nations unies sur le droit de la mer n'exigent de priver un travailleur dans la situation de M. Bakker du bénéfice de la couverture sociale prévue, conformément au règlement n° 1408/71, par l'État membre dont le navire bat pavillon, lorsque ce navire se trouve dans les eaux territoriales d'un État autre que cet État membre (point 29). Si le navire n'est pas une portion du territoire national, il n'est pas un lieu d'extraterritorialité, en raison même du rattachement du travail à bord à l'Etat d'immatriculation.

Le marin, qui ne réside pas aux Pays-Bas, mais en Espagne, qui n'est pas affilié aux assurances sociales néerlandaise, Etat du pavillon du navire, relève-t-il du champ d'application personnel du Règlement ? L'article 13, § 2, sous c), du règlement n° 1408/71 a pour seul objet de déterminer la législation nationale applicable aux personnes exerçant une activité salariée à bord d'un navire battant pavillon d'un État membre. En tant que telle, cette disposition n'a pas pour objet de déterminer les conditions de l'existence du droit ou de l'obligation de s'affilier à un régime de sécurité sociale ou à telle ou telle branche d'un pareil régime. Il appartient à la législation de chaque État membre de déterminer ces conditions[34]. Si les États membres conservent leur compétence pour aménager les conditions d'affiliation à leurs systèmes de sécurité sociale, ils doivent néanmoins, dans l'exercice de cette compétence, respecter le droit de l'Union. En particulier, ces conditions ne peuvent avoir pour effet d'exclure de l'application de la législation en cause les personnes auxquelles, en vertu du règlement n° 1408/71, cette législation est applicable[35]. Les législations nationales peuvent ainsi exclure de l'affiliation aux régimes nationaux de sécurité sociale, les marins, embarqués sur des navires battant pavillon national, mais immatriculés à un registre international « national », marins qui ne résident pas en Europe, ce qui sera examiné ci-dessous à propos du registre international français (RIF).

L'article 13, § 2, sous c), du règlement n° 1408/71 dispose expressément que la personne qui exerce son activité professionnelle à bord d'un navire battant pavillon d'un État membre est soumise à la législation de cet État. Cette disposition ne serait pas respectée si la condition de résidence imposée par la législation de l'État membre concerné, afin d'être admis au régime de l'assurance qu'elle prévoit, était opposable aux personnes visées audit article 13, § 2, sous c36. Cet article a pour effet de rendre inopposable aux personnes visées par cette disposition une clause de la législation nationale applicable, en vertu de laquelle l'admission au régime de sécurité sociale prévue par cette législation est subordonnée à une condition de résidence dans l'État membre concerné37. Cette approche a été de facto transposée dans la politique du Landelijk Instituut sociale verzekeringen, caisse hollandaise d'assurances sociales, qui assimile les personnes dans la situation de M. Bakker à des assujettis, d'où l'exigence du financement de cotisations sociales, qu'étrangement le marin hollandais contestait.

Les Règlements récents continuent de rattacher les gens de mer travaillant à bord de navire à la loi de l'Etat membre dont le navire bat pavillon (art. 11-4, Règlement 883/2004). A titre

---

[33] Dans le même sens, CJCE 29 juin 1994, Aldewereld, C-60/93, *Rec*. p. I-2991, point 14 - CJCE 27 septembre 1989, Lopes da Veiga, C-9/88, *Rec*. p. 2989, point 17.

[34] CJCE 23 septembre 1982, Koks, 275/81, Rec. p. 3013, et 7 juillet 2005, van Pommeren-Bourgondiën, C-227/03, Rec. p. I-6101, point 33 – CJUE 17 janvier 2012, Samelinck, C-347/10, point 38.

[35] Voir, en ce sens, CJCE 3 mai 1990, Kits van Heijningen, C-2/89, Rec. p. I-1755, point 20, ainsi que Salemink, précité, points 39 et 40.

[36] Point 33, de l'arrêt Bakker. Voir, en ce sens, arrêts précités Kits van Heijningen, point 21, et CJUE 17 janvier 2012, Salemink, point 41.

[37] Voir, en ce sens, arrêt Kits van Heijningen, précité, point 22.

d'exception, si le marin réside dans un Etat membre et y est rémunéré par une personne ou une entreprise y ayant son domicile ou son siège, il est soumis à la législation de cet Etat.

Cette exception est utilisée par les armements des navires de pêche dits franco-espagnols : les propriétaires sont espagnols, l'équipage aussi, et maintenant même le capitaine ; le navire de pêche est immatriculé en France, à La Rochelle ou à Saint Jean de Luz, ; il pêche dans les quotas français, s'il justifie d'un établissement stable d'exploitation en France ; il y paie des impôts sur les sociétés et vient une fois par an en France au moins pour la visite annuelle de contrôle du navire auprès du centre de sécurité des navires. Même si le navire bat pavillon français, les marins espagnols sont affiliés à la sécurité sociale espagnole, au motif que les marins, comme l'employeur, résident en Espagne, où ils sont rémunérés. La question esty de savoir si ces marins dépendent en Espagne d'une entreprise de pêche, qui les rémunèrent, ou les détachent provisoirement sous pavillon français ; dans ce cas, l'affiliation espagnole est justifiée. Mais dans certains cas, l'employeur espagnol des marins est une société sans aucune autre activité que d'employer et de rémunérer les marins, cette coquille vide, sans activité de pêche en Espagne, participe à une fraude à la loi, puisque qu'elle ne sert qu'à éviter une affiliation à l'ENIM, compte tenu du pavillon français du navire de pêche, qui s'impose[38].

Le Registre International Français des navires (RIF).

La protection sociale des marins embarqués à bord de navire, battant pavillon français, immatriculés au registre international français (RIF), varie selon le lieu de résidence du marin ou sa nationalité. L'article L 5631-2 du code des transports, issu de la loi du 3 mai 2005, semble particulièrement mal écrit. L'essentiel est qu'il renvoie aux Règlements européens de coordination des systèmes de sécurité sociale, pour les marins « européens », ressortissants d'un Etat membre de l'UE ou d'un Etat partie à l'accord sur l'Espace Economique Européen (Islande, Liechtenstein, Norvège). Certains marins peuvent être ressortissants d'un Etat lié à la France par une convention bilatérale de sécurité sociale. Le guichet unique RIF s'est efforcé de présenter le plus clairement possible les diverses situations en croisant nationalité et résidence du marin[39]. Doit être affilié à l'ENIM, le navigant ressortissant d'un Etat membre de l'UE (résidant) ou d'un Etat partie à l'accord sur l'EEE, ou de la confédération Suisse, ne résidant pas en France et sous contrat de travail avec un armement français. Il en est de même du navigant ressortissant d'un Etat membre de l'UE ou un Etat partie à l'accord sur l'EEE, ou de la confédération Suisse ne résidant pas en France et sous contrat de travail avec une entreprise de travail maritime. Il faut noter cependant, que le principe d'égalité de traitement semble étendre la prohibition actuelle du recrutement par une entreprise de travail maritime d'un marin résidant en France vers les ressortissants européens, résidant sur le territoire de l'UE.

Les navigants non résidant en France, non ressortissant d'un Etat membre de l'Union européenne, de l'Espace économique européen ou de la Confédération suisse, ni ressortissants d'un Etat lié à la France par une convention bilatérale de sécurité sociale sont soumis à la loi choisie par les parties contractantes, avec le minimum de la protection sociale prévue par l'OIT, prévu par l'article L. 5631-4 du code des Transports (art. L. 5631-3 C. Transports). Nous maintenons que le principe d'égalité de traitement impose que l'expression « résidant hors de France » soit lue comme « résidant hors du territoire de l'UE » ; les mêmes difficultés de lisibilité de la loi se retrouvent dans la loi espagnole concernant le registre des Canarias. Des conventions ou accords collectifs applicables aux non-résidents peuvent prévoir des dispositions plus favorables. La protection sociale ne peut être moins favorable que celle résultant des conventions de OIT applicables aux navigants et ratifiées par la France. L'employeur contribue à son financement à hauteur de 50 % au moins de son coût.

Ainsi, la loi du pavillon peut-elle renvoyer l'affiliation sociale des marins ne résidant pas en Europe, vers la résidence familiale du marin, considérée comme le centre effectif de ses intérêts. Il en est ainsi quand le navire est immatriculé sur un registre « international » national de nombreux Etats

[38] P. Chaumette, « Les marins sont-ils encore à bord ? La séparation de l'armateur et de l'employeur : l'exemple des navires de pêche dits franco-espagnols », *Annuaire de Droit Maritime et Océanique*, Université de Nantes, T. XXIII, 2005, pp. 179-199.

[39] www.rif.mer.equipement.gouv.fr/affiliation-protection-sociale-r73.html

européens. Ce rattachement est étendu à la rémunération du travail, ce qui surprend[40]. Certes le navire, sous souveraineté de l'Etat du pavillon, ne constitue pas une portion du territoire national. Mais il constitue le centre effectif des intérêts du marin, vis-à-vis de sa rémunération, de ses heures supplémentaires, de ses congés payés, en tant que lieu de travail, plus que sa résidence familiale. Sur le plan international, les risques professionnels, réalisés à bord, et les soins médicaux immédiats, sont reliés à l'employeur, au contrat d'engagement et à la loi du pavillon du navire. Le marin n'est pas un travailleur à domicile. A l'inverse, il est plus logique, en matière de protection sociale, de rattacher les gens de mer à leur domicile familial, car c'est là qu'ils se soignent, puis vieillissent.

La Convention OIT de 2006 sur le travail maritime s'efforce, dans un contexte international de libre immatriculation des navires, en vue d'une protection sociale complète pour les gens de mer (Règle 4.5.2). Lors de la ratification, l'Etat doit préciser la protection dans 3 des 9 branches envisagées. La résidence est le premier rattachement ; la transférabilité des droits acquis est souhaitée (Norme A4.5). Les avancées sont relativement faibles en ce domaine au sein de la Convention de 2006 et laissent place à la négociation collective internationale, comme en matière salariale[41]. La Convention s'efforce d'aligner le secteur maritime internationalisé sur le contenu de la convention 102 de l'OIT de 1952, convention concernant la norme minimum de la sécurité sociale, entrée en vigueur le 27 avril 1955.

Marins français sous pavillon étranger.

Les marins français, ou élèves de l'Ecole Nationale Supérieur Maritime (ENSM), embarqués sur des navires battant pavillon étranger, non européen, peuvent relever soit d'un détachement leur permettant le maintien d'un affiliation à l'ENIM, soit d'une adhésion volontaire à la Caisse des Français des l'Etranger (CFE), ou d'une adhésion mutualiste, ou enfin d'un contrat d'assurance maladie – invalidité, voire vieillesse.

Les marins français, préalablement affiliés à l'ENIM, embarqués sur des navires étrangers ou employés à terre, peuvent bénéficier d'un maintien d'affiliation à ce régime. Ce mécanisme du détachement est prévu par les conventions internationales bilatérales de sécurité sociale et par les règlements européens (art. 114, Règl. 883/2004). Il s'agit de maintenir l'affiliation dans le cadre d'une mission temporaire sous pavillon étranger ; ce détachement est de durée limitée. La personne détachée peut être recrutée en vue de son détachement dans un autre Etat membre, pour embarquer sous un pavillon étranger, à condition que ce soit « juste avant le début de son activité salariée » (art. 141, Règl. 883/2004). La Commission administrative pour la coordination des systèmes de sécurité sociale a considéré qu'il fallait au moins un mois avant le détachement (Déc. A2, 12 juin 2009, art. 14 § 1, Règl. 987/2009). La jurisprudence de la Cour de Justice s'efforce de lutter contre les « entreprises de détachement », qui n'ont aucune activité économique dans l'Etat de leur siège social et ne joue que sur « l'optimisation » des contraintes sociales. Un délai de deux mois doit s'écouler entre la fin du détachement et un éventuel renouvellement pour le compte du même armateur.

Dans le cadre d'une mobilité du marin, à la demande de son employeur français, vers le pavillon d'un Etat signataire d'une convention bilatérale de sécurité sociale avec la France, le marin peut rester affilié à l'ENIM pour la durée prévue par la convention, à moins qu'il ne soit affilié au régime de sécurité sociale de l'Etat du pavillon du navire. Ces conventions bilatérales peuvent être trouvées sur le site web du CLEISS, Centre des Liaisons Européennes et Internationales de Sécurité Sociale (www.cleiss.fr). Dans les années 1970, des textes complémentaires avaient été insérés concernant les marins dans les conventions bilatérales. De ces accords complémentaires, il ne reste en vigueur que l'accord entre la France et Madagascar du 8 novembre 1969. Les autres accords ont été abrogés à l'occasion de modifications. L'accord avec Madagascar contient des dispositions en matière

[40] Cons. Constitutionnel 28 avril 2005, n° 2005-514 DC – P. Chaumette, « Le marin entre le navire et sa résidence. Le registre international français des navires », *RCDIP*, 2006, n° 2, pp. 275-299.

[41] A. Charbonneau, *Marché international du travail maritime - Un cadre juridique en formation*, PUAM, coll. « Berthold Goldman », 2009.

de législation applicable, d'accidents du travail maritimes et de maladies survenues en cours de navigation et d'assurance vieillesse. Pour les autres dispositions le texte de l'accord complémentaire renvoie aux articles pertinents de la convention. Cet accord complémentaire est complété par deux arrangements administratifs spécifiques.

Dans les autres accords les dispositions des conventions sont applicables aux marins comme aux autres salariés. En matière d'assujettissement la règle est celle du pavillon : le marin est affilié à la législation de l'État dont relève le pavillon du navire sur lequel il est embarqué. Toutefois dans certaines conventions (Algérie, Bénin, Côte d'Ivoire, Gabon, Mauritanie, Togo) les autorités compétentes des deux États ont conclu un accord spécifique, afin de déroger, sous certaines conditions, à la règle d'assujettissement à la législation de l'État dont relève le navire sur lequel le marin est embarqué.

Ces accords prévoient que les marins, de nationalité française, employés sur un navire battant pavillon de l'autre État contractant peuvent continuer à bénéficier du régime français des marins à conditions que l'armateur étranger cotise pour ces marins à l'établissement national des invalides de la marine (ENIM). Dans certains textes (Bénin, Mauritanie et Togo), des dispositions de même type existent pour les ressortissants de l'autre État contractant embarqués sur un navire battant pavillon français. Dans les autres accords (Algérie, Cote d'ivoire et Gabon) les dispositions sont unilatérales et visent uniquement les marins français embarqués sur des navires battant pavillon de l'autre État contractant[42].

En l'absence de convention bilatérale, le marin ne relève que du régime de sécurité sociale de l'Etat du pavillon, si un tel régime existe. Le décret 79-934 du 2 novembre 1979 permet une affiliation facultative à la demande de l'armateur et du marin. Le marin embarqué sous pavillon étranger, sans protection sociale, peut adhérer volontairement à la Caisse des Français de l'étranger, CFE, qui permet à tout expatrié de s'assurer contre un ou plusieurs risques en fonction de sa situation familiale, des particularités locales et aussi de ses possibilités financières. La CFE propose trois assurances : maladie-maternité, vieillesse et accidents du travail – maladies professionnelles (www.cfe.fr).

L'embarquement, sous pavillon étranger, d'élèves de l'ENSM, l'Ecole Nationale Supérieure Maritime, devrait conduire à une clarification des certains textes, notamment concernant le statut des stagiaires embarqués, leur rapatriement, les responsabilités en matière de santé et de sécurité au travail, d'assurance de l'établissement de formation.

[42] http://www.cleiss.fr/docs/textes/marins.html