



HAL
open science

Les risques professionnels à la pêche : prévention et responsabilisation

Patrick Chaumette

► To cite this version:

Patrick Chaumette. Les risques professionnels à la pêche : prévention et responsabilisation. Fernandez Prol. Los desafíos de la pesca sostenible: Diagnóstico y propuestas desde una óptica jurídica, JM Bosch Editor, pp.287-310, 2021, 978-84-124109-4-5. hal-04010545

HAL Id: hal-04010545

<https://nantes-universite.hal.science/hal-04010545>

Submitted on 1 Mar 2023

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.

Los desafíos de la pesca sostenible *Les défis de la pêche durable*

Los riesgos profesionales en el sector de la pesca: prevención y responsabilidades / Les risques professionnels à la pêche : prévention et responsabilisation

Patrick Chaumette

Professeur émérite, Université de Nantes.

1. La prévention des risques professionnels 1.1. Service de santé des gens de mer : visites médicales, aptitude à la navigation. 1.2. Durée du travail à la pêche. 1.3. Obligation générale de prévention. 1.4. Encadrement administratif. 2. La Responsabilisation des risques professionnels. 2.1. Accidents du travail et maladies professionnelles. 2.2. Recours contre la faute inexcusable de l'employeur. 2.3. Vers une branche ATMP ?

Résumé : La pêche est un secteur dangereux, avec plus d'accidents mortels qu'ailleurs. La prévention des risques professionnels est importante (I), à travers les visites médicales, réalisées par le service de santé des gens de mer. Le travail est intensif, d'une longue durée (A la pêche, le poisson commande »). L'employeur est soumis à une obligation générale de prévention et les contrôles administratifs interviennent, dans le cadre d'une réglementation complexe. La responsabilisation des employeurs (II) passe par la reconnaissance et la déclaration des accidents du travail et des maladies professionnelles (AT/MP). Au sein du régime spécial des marins, le recours en faute inexcusable contre l'armateur est possible de nouveau depuis 2011. Les patrons pêcheurs peuvent s'assurer des conséquences d'une telle reconnaissance. Une nouvelle branche ATMP est en projet ; une cotisation patronale « virtuelle » semble prévue. Cette innovation est-elle susceptible de renforcer la prévention ?

Resumen: La pesca es una industria peligrosa, con más víctimas mortales que en cualquier otro sector. La prevención de riesgos laborales, fundamentalmente a través de reconocimientos médicos realizados por el servicio de salud de la gente de mar, es importante (I). El trabajo es intensivo, de larga duración ("En la pesca, los peces mandan"). El empresario está sujeto a una obligación general de prevención, arbitrándose controles administrativos, en el marco de una normativa compleja. Responsabilizar a los empleadores (II) conlleva el reconocimiento y declaración de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales (AT/MP). En el marco del régimen especial para la gente de mar, los procedimientos por faltas "imperdonables" contra el armador son posibles nuevamente desde 2011. Los pescadores patronos pueden determinar las consecuencias de tal reconocimiento. Se está trabajando en una nueva rama de ATMP; parece estar prevista una contribución del empleador "virtual". ¿Es probable que esta innovación fortalezca la prevención?

1. Prevención de riesgos laborales

Servicio de salud de la gente de mar: reconocimientos médicos, aptitud para la navegación.

Horas de trabajo en pesca

Obligación general de prevención.

Supervisión administrativa.

2. Responsabilidad por riesgos laborales

Accidentes de trabajo y enfermedades profesionales.

Recurso por culpa inexcusable del empresario.

¿Hacia una rama ATMP ?

Los riesgos profesionales en el sector de la pesca

Concernant les conditions de travail à bord des navires de pêche, les véritables problèmes se trouvent en Asie du Sud-Est. Ils sont subis par les travailleurs migrants, cambodgiens, vietnamiens, birmanais, à bord des chalutiers hauturiers taïwanais, des navires indonésiens, thaïlandais. En Asie, seule la Thaïlande a ratifié, le 30 janvier 2019 la convention 188 de 2007 de l'OIT sur le travail à la pêche¹.

L'activité de pêche maritime est variée : pêche de subsistance, pêche côtière, pêche hauturière, pêche artisanale, pêche industrielle. 15 millions de personnes travaillent sur des navires de pêche, dont plus de 90 % font moins de 24 mètres de long. La pêche est un métier dangereux et pénible : en 1999, le Bureau International du Travail évaluait le nombre de décès en mer à 24 000 dans l'année, soit un taux de 80 pour cent mille, particulièrement important et à 24 millions le nombre d'accidents de travail non mortels². « Traditionnellement, dans l'industrie de la pêche, le système de rémunération consiste à partager les prises », relève le rapport du BIT. Cette rémunération aux résultats de l'activité, à la part de pêche, constitue le ciment de l'équipage, construit sa solidarité, encourage naturellement l'équipage à accroître la productivité en travaillant avec une équipe aussi réduite que possible et durant de longues heures d'affilée³. Dans la recherche de la cohésion et de l'efficacité, un membre de l'équipage plus lent ou plus craintif ne sera pas très longtemps accepté, pourra même être maltraité.

En France et au France, des matelots ont été embarqués avec de simples visas de transit, puisqu'ils travaillaient à bord, et non à terre. Les autorités ont joué de l'extra-territorialité du navire, afin d'échapper à la législation sociale et au statut des travailleurs étrangers. Dès lors, comment avoir accès aux soins de santé, ou se plaindre de mauvais traitements à l'administration, par exemple ? En avril 2019, la Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF) a obtenu du gouvernement irlandais la mise en œuvre de mesures protégeant les pêcheurs migrants contre la traite des êtres humains et l'esclavage moderne. ITF avait intenté une action en justice contre l'État irlandais à propos de son Programme sur le travail atypique pour les pêcheurs non-européens⁴.

En France, 15 847 marins travaillent à la pêche en 2018, pour 13 472 au commerce, 4 790 aux cultures marines, 1 969 à la plaisance professionnelle (total 38 722). Les deux premiers secteurs sont accidentogènes. A la pêche l'essentiel des accidents intervient en mer. La survenue d'accidents du travail reste élevée dans les secteurs de la pêche (avec un indice de fréquence de 50 accident du travail maritime, ATM, pour 1 000 marins) et du commerce (avec un indice de 41 ATM pour 1 000 marins). Cependant, dans ces deux secteurs, le nombre d'accidents du travail baisse de manière significative⁵.

¹ Y. MEI JUNG LIN, *Working conditions in Taiwan's offshore fisheries*, International Collective Support of Fishworkers, ICSF, Chennai, India, 1995, www.icsf.net - Organisation Internationale pour les Migrations (OMI) - Organización Internacional para las Migraciones (OIM), *Trafficking of Fishermen in Thailand*, 14 de enero, 2011, 92p. - OIT, *Trabajo decente para los pescadores migrantes*, Ginebra, OIT, 2017, 55p. -; P. CHAUMETTE, « Mise en œuvre de la Convention 188 de l'OIT sur le travail à la pêche », Carnet de recherche Human Sea, 30 octobre 2018, <https://humansea.hypotheses.org/1295> - "Prologo", in X.M. CARRIL VASQUEZ, *La pesca pirata - Un estudio jurídico desde la perspectiva del Derecho del Trabajo y de la Seguridad Social*, Atelier Libros Jurídicos, Barcelona, 2019, pp. 13-56.

² *La sécurité et la santé dans l'industrie de la pêche*, BIT, Genève, 1999 - *Convention n° 188 sur le travail dans la pêche : 2007 : Tous à bord !*, Document de réflexion pour le Forum de dialogue mondial sur le promotion de la Convention n° 188 sur le travail dans la pêche, 2007, OIT, Département des activités sectorielles GDFWF/2013, Genève, 17 mai 2013.

http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_dialogue/---sector/documents/publication/wcms_211600.pdf

³ J. GIL PLANA, "La jornada de trabajo en el mar", In *El trabajo en el mar : los nuevos escenarios jurídico-marítimos*, J. CABEZA PEREIRO & E. RODRIGUEZ RODRIGUEZ (Coord.), Ed. Bomarzo, Albacete, España, 2015, pp. 433- 444.

⁴ « L'ITF obtient un engagement de protection des pêcheurs migrants en Irlande »,

<https://www.itfglobal.org/fr/news/litf-obtient-un-engagement-de-protection-des-pecheurs-migrants-en-irlande>

En juillet 2020, Le Département d'Etat des USA a inscrit l'Irlande sur sa liste de surveillance de niveau 2 des pays incapables de protéger les travailleurs vulnérables, notamment dans l'industrie de la pêche,

<https://www.itfglobal.org/fr/news/son-incapacite-protoger-les-pecheurs-de-lexploitation-place-lirlande-sur-la-liste-de>

⁵ *Accidents du travail et maladies professionnelles maritimes- Bilan 2018*, Ministère de la transition écologique et solidaire, Paris.

Los riesgos profesionales en el sector de la pesca

Compte tenu des activités maritimes saisonnières, en vue d'une comparaison, il faut retenir un indice de fréquence de 73 pour la pêche et de 60 pour la marine marchande, pour 1 000 salariés à temps plein. Pour les salariés terrestres du secteur des transports, de l'eau, du gaz et de l'électricité, l'indice de fréquence est de 46,4 accidents du travail pour 1 000 salariés, et cet indice est de 34,5 AT pour 1 000 salariés pour l'ensemble des salariés des secteurs terrestres. 170 maladies professionnelles ont été reconnues en 2018, et ont donné lieu à un premier règlement de prestations par le régime spécial de sécurité sociale des marins, l'Établissement National des Invalides de la Marine (ENIM). La prédominance des pathologies est en relation avec l'amiante et des troubles musculo-squelettiques, en raison de la sollicitation importante des membres.

I La prévention des risques professionnels

La gestion de la fatigue est donc essentielle à la sécurité, mais l'usure au travail ne saurait être évitée, de même que les accidents⁶. Un encadrement de la rémunération à la part de pêche, dans une approche de travail décent, nécessite que les effectifs à bord soient contrôlés par une autorité publique sérieuse, dans une logique de *safe manning* ; il s'agit d'assurer le retour à bon port, le travail décent et la protection de la ressource humaine⁷. Des contrats écrits doivent, avant l'expédition maritime, décrire les règles du calcul de la rémunération, à partir du chiffre d'affaires brut, les frais communs qui peuvent être déduits de ce chiffre d'affaires brut, puis avec précision la répartition des parts armement et de celles de l'équipage, la répartition au sein de l'équipage. Ces questions ne peuvent se discuter à bord, ni à la suite du débarquement⁸. Il est important que l'armement puisse justifier du montant des rémunérations, des parts, à travers une comptabilité précise.

Service de santé des gens de mer : visites médicales, aptitude à la navigation.

En exigeant des gens de mer, des conditions d'aptitude physique et de moralité, l'État assume ses fonctions de prévention des troubles à l'ordre public, à la santé et à la sécurité publique. Il protège la collectivité du bord – et le marin lui-même – vis-à-vis des risques dus à la faiblesse ou à la contagion de l'un de ses membres, assure la sécurité de la navigation. La pandémie de Covid-19 a montré les difficultés de la vie en vase clos à bord, les difficultés de la prévention par confinement, puis les obstacles aux débarquements et relève d'équipage. L'aptitude médicale requise pour exercer à bord d'un navire est contrôlée à titre gratuit par le service de santé des gens de mer⁹. La Fédération européenne des Transports

⁶ GW. PROUTIERE-MAULION & P. CHAUMETTE, « Impact de la réglementation en matière d'hygiène et de sécurité sur les techniques et rapports sociaux dans le secteur de la pêche », *Mutations techniques des pêches maritimes : agir ou subir ?*, IFREMER, Brest, 2001, pp. 211-229 – P. CHAUMETTE, « De la prévention à la pêche maritime - Protéger les marins autant que la ressource halieutique ? », *Rev. Française des Affaires Sociales*, RFAS, Paris, n° 2-3, *Santé et travail : connaissances et reconnaissances*, 2008, pp. 323-339

⁷ M. CHARVET, F. LAURIOUX & G. LAZUECH, « Quand la pénibilité du travail débarque. Les temps des pêcheurs et de leurs conjointes », *Revue Travail et Emploi*, n°147, « Quand la pénibilité du travail s'invite à la maison », La Documentation Française, 2016-3, <http://www.cairn.info/revue-travail-et-emploi-2016-3.htm> - J. GIL PLANA, «La jornada de trabajo en el mar», In *El trabajo en el mar : los nuevos escenarios jurídico-marítimos*, J. CABEZA PEREIRO & E. RODRIGUEZ RODRIGUEZ (Coord.), Ed. Bomarzo, Albacete, España, 2015, pp. 433- 444.

⁸ P. CHAUMETTE, « De la modernisation de la rémunération à la part de pêche », *Annuaire de Droit maritime et Océanique*, université de Nantes, t. XXXIV, 2016, pp. 37-57 – X.M. CARRIL VASQUEZ, «Comentario de la Sentencia del Juzgado de lo Social numero 1 de Santiago de Compostela de 4 de agosto de 2016 (00290/2016, autos seguidos en este Juzgado con el numero 966/2015)», *Trabajo y Derecho*, n° 25, Enero 2017, pp. 122-125 – J. CABEZA PEREIRO, «El salario a la parte en la pesca, entre costumbre y autonomía colectiva», In *El trabajo en el mar : los nuevos escenarios jurídico-marítimos*, J. CABEZA PEREIRO & E. RODRIGUEZ RODRIGUEZ (Coord.), Ed. Bomarzo, Albacete, España, 2015, pp. 415-431.

⁹ C. Transports art. L. 5521-1, II et IV ; modifié par Loi n° 2016-816, 20 juin 2016, *JORF* 21 juin 2016, art. 33 – C. Transports, art. L. 5521-1-1 et L. 5521-1-2 ; créés par Ordonnance n° 2016-1686, 8 déc. 2016 relative à l'aptitude médicale à la navigation des gens de mer et à la lutte contre l'alcoolisme en mer, *JORF* 9 décembre 2016 - Décret n° 2015-1574, 3 décembre 2015 relatif au service de santé des gens de mer

Los riesgos profesionales en el sector de la pesca

(ETF) et Europêche ont publié un guide pour les examens médicaux des pêcheurs : il s'agit de préparer une harmonisation au sein de l'Union européenne, ainsi que l'adaptation de contraintes pensées pour le shipping et la navigation internationale¹⁰.

Le décret du 3 décembre 2015¹¹ est relatif au service de santé des gens de mer, chargé de vérifier leur aptitude médicale à la navigation, conformément aux exigences des conventions de l'Organisation Maritime Internationale (OMI) et de l'Organisation Internationale du Travail (OIT). Il s'assure également de la préservation de la santé au travail des marins. Le décret précise ses missions et son organisation : ce service de santé est composé d'un service central, placé auprès de la Direction des affaires maritimes, et de services interrégionaux, placés auprès de chacune des directions interrégionales de la mer. Le décret définit les critères de recrutement, de formation, ainsi que les conditions d'exercice des personnels qui le composent, médecins et infirmiers. Il crée un collège médical maritime dans le ressort de chaque direction interrégionale de la mer.

Un second décret du 3 décembre 2015¹² est relatif à la santé et à l'inaptitude médicale à la navigation ; il précise les normes d'aptitude médicale applicables, selon les fonctions à bord ou les types de navigation. Il détermine les conditions de délivrance et de validité du certificat d'aptitude médicale et encadre les recours portés devant le collège médical maritime. Une visite d'aptitude médicale à la navigation est requise avant l'accès à la profession de marin, avant le premier embarquement, avant toute entrée en formation maritime, et avant l'expiration du certificat d'aptitude médicale¹³.

Tout gens de mer est responsable du renouvellement de son certificat médical d'aptitude à la navigation. Il informe son employeur dans les meilleurs délais du résultat de la visite médicale d'aptitude et peut solliciter auprès du service de santé des gens de mer une telle visite. La demande du gens de mer salarié ne peut motiver aucune sanction à son encontre de la part de son employeur¹⁴.

Pour les marins, outre le certificat d'aptitude médicale à la navigation mentionné à l'article 6 du décret, le médecin des gens de mer établit une fiche d'aptitude médicale, lorsqu'il formule des propositions d'aménagement ou de transformation de poste ou de restriction de l'aptitude. Il remet la fiche au marin et en transmet un exemplaire à l'employeur¹⁵.

Aucun marin ne peut travailler à bord d'un navire s'il ne produit pas un certificat d'aptitude médicale en cours de validité attestant qu'il est médicalement apte à exercer ses fonctions. Le capitaine vérifie que le marin est en possession du certificat mentionné au I au plus tard avant son embarquement¹⁶.

Durée du travail à la pêche.

Le mode de rémunération à la part de pêche est déconnecté du temps de travail, puisqu'il est lié au produit de la vente, une fois enlevés les frais communs ; pour autant, il fut nécessaire d'envisager une durée maximale de travail, ainsi qu'une rémunération minimale, afin de conserver un mode moderne d'intéressement aux résultats de l'entreprise. Les parts ne peuvent être négatives, ni trop faibles, car tout travail mérite salaire. Les marins salariés ne sont pas des associés, intéressés aux bénéfices et aux pertes. Ce n'est qu'en 1992 qu'est intervenue la confrontation, de la rémunération à la part de pêche avec le décompte du temps de travail, en vue du respect du salaire minimum légal. Le juge ne pouvait qu'appliquer strictement les textes en vigueur, qu'il s'agisse du calcul des heures, du Smic ou de la rémunération des heures supplémentaires¹⁷. Le décompte des heures s'imposait donc, d'autant que le

¹⁰ " Guidelines on the medical examinations of fishers", ETF and Europêche, 20 May 2021, <https://www.etf-europe.org/new-medical-guidelines-for-fishers/>

¹¹ Décret n° 2015-1574, 3 décembre 2015 relatif au service de santé des gens de mer, *JORF* 4 décembre, p. 22403.

¹² Décret n° 2015-1575, 3 décembre 2015 relatif à la santé et à l'aptitude médicale à la navigation, *JORF* 4 décembre 2015, p. 22407 – Décret n° 2017-441, 30 mars 2017 relatif à l'aptitude médicale à la navigation et au rapatriement des gens de mer.

¹³ Décret n° 2015-1575, 3 décembre 2015, art. 7.

¹⁴ Décret n° 2015-1575, 3 décembre 2015, art. 10.

¹⁵ Décret n° 2015-1575, 3 décembre 2015, art. 18.

¹⁶ C. Transports, art. L. 5545-3-1.

¹⁷ Cass. Soc. 1^{er} avril 1992, n° 89-20.475, *Dr. soc.* 1992. 665, note C. EOCHE-DUVAL ; *DMF* 1993. 31, note P. CHAUMETTE – CA Rennes, 16 juin 1998, *DMF* 1998 p. 1201 – CA Rennes, 25 févr. 1999, *DMF* 2000, p. 44.

Los riesgos profesionales en el sector de la pesca

capitaine doit tenir le tableau réglant l'organisation du travail à bord, lequel est visé par l'autorité chargée de l'inspection du travail, annexé au journal de bord, affiché dans les locaux réservés à l'équipage. Si la durée du travail effectif d'un marin n'apparaît pas de façon précise, au vu du tableau annexé au journal de bord, elle doit figurer sur un registre permettant de contrôler les droits à rémunération, congés et repos acquis au titre du travail supplémentaire. Le registre est visé par l'autorité chargée de l'inspection du travail, à chaque visite de partance et chaque fois qu'elle le juge utile ; il est tenu à la disposition des représentants du personnel¹⁸.

Cependant, un calcul des heures de travail est apparu inadapté à la profession, tout comme le versement mensuel d'une rémunération garantie ; le lissage des bonnes parts et des mauvaises périodes semblait essentiel. La loi du 18 novembre 1997 a ouvert deux chantiers à la négociation collective nationale de la pêche artisanale, celui du Smic horaire et de son annualisation. La profession de la pêche artisanale a pris l'initiative d'une négociation collective nationale et conclu un accord le 6 juillet 2000, complété le 28 mars 2001. La loi du 17 janvier 2002 de modernisation sociale a levé les derniers obstacles à la validité de cette convention collective nationale, apportant quelques spécificités à ce grand chantier. Elle permet dans le secteur de la pêche le calcul du temps de travail en jours de mer (225 par an), et non plus en heures, par le biais d'un accord national professionnel ou un accord de branche étendus, ce qui concerne toutes les activités de pêche maritime et pas seulement la pêche artisanale¹⁹. L'avenant du 5 février 2011 a créé un revenu garanti semestriel.

La convention collective nationale de la pêche professionnelle maritime du 21 décembre 2015, étendue par arrêté ministériel du 4 septembre 2017, a repris ces dispositions dans ses articles 24 à 29. La rémunération minimale garantie est, depuis avril 2021 de 93,76 euros bruts par jour de mer. Le versement est semestriel, si le montant des parts de pêche est inférieur à cette rémunération minimale. Le montant des versements annuels doit, sur la base de 225 jours de mer, être au moins égal à $93,76 \times 225 = 21\,096,35$ euros bruts. L'avenant prend en compte le travail à terre des matelots. Le salaire minimum est ici semestriel, calculé par jour de mer, quand le salaire minimum légal est lui horaire²⁰.

Cette participation des marins aux fruits de l'aventure maritime incite au renforcement de l'effort de pêche, de la prise de risques, et ne participe pas d'une démarche de prévention.

Obligation générale de prévention.

Tout navire doit être armé avec un effectif de marins suffisant en nombre et en niveau de qualification professionnelle pour garantir la sécurité et la sûreté du navire et des personnes à bord, ainsi que le respect des obligations de veille, de durée du travail et de repos²¹. Dans le cadre des conventions Solas, Marpol et STCW de l'OMI, ces dispositions définissent les modalités de délivrance, de renouvellement, de validation des titres de sécurité et des certificats de prévention de la pollution, ainsi que les mécanismes de contrôle et de pénalités, relevant des Etats du pavillon, éventuellement avec l'aide des sociétés de classification.

Conformément à la directive-cadre 89/391 du Conseil du 12 mars 1989, concernant la [SEP] mise en œuvre de mesures visant à promouvoir l'amélioration de la sécurité et de la santé des travailleurs au travail, la loi n° 97-1051 du 18 novembre 1997 a étendu, avec un net retard, aux entreprises d'armement maritime l'application des dispositions du code du travail relatives à l'obligation générale de prévention.

¹⁸ Décret n° 2005-305, 31 mars 2005 relatif à la durée du travail des gens de mer, art. 20.

¹⁹ P. CHAUMETTE, « Une grande première à la pêche artisanale. L'accord collectif national du 6 juillet 2000 relatif à la rémunération minimale garantie, aux frais communs et à la réduction du temps de travail », *DMF* 2000, p. 1093 et s.

²⁰ P. CHAUMETTE, « De la modernisation de la rémunération à la part de pêche » *Annuaire de Droit Maritime et Océanique*, Université de Nantes, t. XXXIV, 2016, pp. 37-57 ; « Un salaire minimum européen, mais sans les marins ? », Observatoire des Droits des Marins, 14 avril 2021, <http://www.obs-droits-marins.fr/actualites.html?idArticle=598>

²¹ C. Transports, art. L. 5522-2, I. [SEP]

Los riesgos profesionales en el sector de la pesca

L'employeur doit évaluer les risques professionnels, planifier la prévention, assurer l'information et la formation des salariés, prendre en considération les capacités individuelles en matière de prévention²². Ces dispositions s'appliquent à bord des navires immatriculés au registre international français (RIF) : « l'armateur est responsable, à l'égard de l'ensemble des gens de mer travaillant à bord, du respect des règles définies au présent livre, indépendamment de la responsabilité de chacun de leurs employeurs »²³. L'obligation patronale de prévention, d'adaptation des mesures, réserve le rôle et les responsabilités du capitaine de navire²⁴.

Tout armateur désigne, sur chacun de ses navires, un membre de l'équipage qualifié et chargé, sous l'autorité du capitaine, de la prévention des risques professionnels. Sur certains navires dont les effectifs sont réduits, la personne désignée peut être le capitaine. Ce membre d'équipage peut être entendu par les inspecteurs du travail et par les inspecteurs de la sécurité des navires et de la prévention des risques professionnels maritimes²⁵. Un exemplaire du document unique de prévention (DUP) doit être à bord²⁶. Ce document peut à tout moment être consulté par le membre de l'équipage chargé de la prévention des risques professionnels ou par le ou les délégués de bord²⁷.

Il incombe à chaque salarié de prendre soin, en fonction de sa formation et selon ses possibilités, de sa sécurité et de sa santé, ainsi que de celles des autres personnes concernées du fait de ses actes ou de ses omissions au travail²⁸. Tout chef d'établissement doit assurer une formation pratique et appropriée en matière de sécurité ; une formation renforcée à la sécurité est assurée au bénéfice des salariés en contrat à durée déterminée ou en contrat de travail temporaire, lorsqu'existent des risques particuliers²⁹. En matière maritime, ces formations à la sécurité ont été intégrées à la réglementation des brevets maritimes. Sont aussi étendues les procédures administratives de mise en demeure et les sanctions pénales : en cas de risque sérieux d'atteinte à l'intégrité physique d'un travailleur résultant de l'inobservation des dispositions de prévention, l'inspecteur du travail peut saisir le juge des référés pour obtenir toutes mesures propres à faire cesser ce risque, y compris l'immobilisation du navire³⁰.

Le port d'un équipement de protection individuelle, destiné à prévenir les risques de noyade grâce à un vêtement à flottabilité intégrée (VFI), est obligatoire en cas d'exposition au risque de chute à la mer et notamment lors des opérations de pêche, en cas de travail de nuit, en l'absence de visibilité ou en cas de circonstances météorologiques défavorables, lors de trajets en annexes ou autres embarcations légères. Le port de cet équipement de protection individuelle est également obligatoire en toute circonstance le justifiant, dont le capitaine est le seul juge, compte tenu du niveau de formation de l'intéressé. Cette obligation est applicable aux marins pêcheurs non salariés et travailleurs indépendants³¹.

Le décret n° 2005-748 du 4 juillet 2005 transpose au secteur maritime la directive 2002/44 du Parlement et du Conseil du 25 juin 2002 concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé relatives à l'exposition des travailleurs aux risques dus aux agents physiques (vibrations mécaniques). Le décret n° 2006-1044 du 23 août 2006 transpose au secteur maritime les dispositions de la directive 2003/10 du Parlement et du Conseil du 6 février 2003 concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé relatives à l'exposition des travailleurs aux risques dus aux agents physiques (bruit). Il faudrait aussi

²² C. Travail, art. L. 4121-1 à L. 4121-5^[1]_{SEP}.

²³ C. Transports, art. L. 5612-6^[1]_{SEP}.

²⁴ C. Transports, art. L. 5545-1 – C. Travail, art. L. 4121-1 – P. CHAUMETTE, « Du capitaine responsable de la préservation du navire, de sa cargaison et de la sécurité des personnes se trouvant à bord », *Annuaire de Droit Maritime et Océanique*, université de Nantes, 2008, t. XXVI, pp. 411-437.

²⁵ Décret n° 2007-1227, 21 août 2007 relatif à la prévention des risques professionnels maritimes et au bien-être des gens de mer en mer et dans les ports.

²⁶ C. Travail, art. R. 230-1 – Décret n° 2007-1227, 21 août 2007, art. 7.

²⁷ Décret n° 2015-1674, 15 décembre 2015 relatif au délégué de bord sur les navires, v. P. CHAUMETTE, « Droit social des gens de mer », in P. CHAUMETTE (dir.), *Droits Maritimes*, Dalloz Action, Paris, 4^{ème} éd., 2021, sp. n° 422-11 à 422.59.

²⁸ C. Travail, art. L. 4122-1^[1]_{SEP}.

²⁹ C. Travail, art. L. 4141-2.

³⁰ C. Travail, art. L. 4732-1.

³¹ Décret n° 2007-1227, 21 août 2007, art. 9.

évoquer la prévention des risques liés à l'amiante à bord des navires³². La pandémie de Covid-19 en 2020, a imposé de nouvelles mesures de prévention, l'adaptation des documents uniques de prévention (DUP). Il a été nécessaire de refaire l'évaluation des risques, d'imposer les gestes-barrières, à défaut de télétravail possible. Les embarquements ont été précédés de période d'isolement des marins d'au moins 7 jours, avec des tests négatifs ; les marins présentant un test positif à bord doivent être isolés pendant 10 jours ; l'organisation de la relève des équipages a dû s'adapter aux contraintes imposées par les Etats dans la lutte contre la pandémie (isolement, suspension des liaisons aériennes internationales, interdiction des déplacements terrestres) et ces relèves sont parfois devenus impossibles. L'objectif était double : ne pas introduire de virus à bord en embarquant des personnes porteuses et contagieuses, et réaliser les relèves d'équipage dans le respect des réglementations locales³³.

Encadrement administratif.

Comme cela a été perçu, il faut combiner les règles générales du droit du travail, insérées dans le code du Travail, avec les règles spécifiques concernant la navigation, la sécurité des navires et des personnes à bord, insérées dans le code des Transports. Sur le plan administratif, le travail maritime relève d'un double contrôle, celui des « affaires maritimes », mais aussi celui de l'inspection du travail, qui elle dépend du Ministère du Travail.

L'état des navires est contrôlé par les centres de sécurité (CSN) des affaires maritimes, relevant de la Direction des Affaires Maritimes du Ministère de la Mer, recréé en France depuis le 7 juillet 2020. Les agents des centres de sécurité des navires sont les ISNPRPM, les inspecteurs de la sécurité des navires et de la prévention des risques professionnels maritimes, car les équipages, et leurs conditions de travail, ne sauraient être séparés de la navigabilité des engins flottants.

En 1992, l'Institut Maritime de Prévention (IMP)³⁴ a été créé sous l'égide du Ministère chargé de la mer, de l'Etablissement National des Invalides de la Marine (ENIM), le régime spécial de sécurité sociale des marins³⁵. L'IMP est un organisme national à but non lucratif, qui assure une mission de prévention des risques professionnels maritimes et d'amélioration des conditions de vie et de travail au profit des gens de mer. Les partenaires sociaux participent à son conseil d'administration. Son siège social se trouve à Lorient. Si la protection de la santé et de la sécurité des marins incombe à l'armateur, au patron ou au capitaine, elle relève aussi de la responsabilité de chacun à bord. L'ENIM, régime de sécurité sociale des marins, n'était pas chargé de veiller au développement de la prévention des risques professionnels par le décret n° 53-953 du 30 septembre 1953. Ce rôle lui a été attribué par le décret n° 99-552 du 30 juin 1999, ce qui étend ses attributions³⁶. Pour sensibiliser aux risques en mer, l'ENIM réalise ainsi des campagnes de prévention et édite des supports d'information sur les dangers encourus. Compte tenu du développement des attributions économiques de l'administration des affaires maritimes, vis-à-vis des acteurs de la pêche, notamment dans l'instruction des aides prévues par la politique commune des pêches (PCP) de l'Union européenne, aujourd'hui dans le cadre du Fonds Européen pour les affaires maritimes et la pêche (FEAMP)³⁷, le contrôle des conditions de travail laissait à désirer.

³² Décret n° 2017-442, 3 octobre 2017 relatif à la prévention des risques liés à l'amiante à bord des navires.

³³ A. CHARBONNEAU et P. CHAUMETTE, "Gens de mer et Covid-19", *DMF* 2020, n° 827, p. 677 ; Th. SAUVAGE et Fr. MANDIN, "La santé au travail des gens de mer et la Covid-19", *idem*, p. 695 ; M. KEIM-BAGOT, "La covid-19 des marins : un risque professionnel ?", *idem*, p. 700.

³⁴ Institut maritime de Prévention, www.institutmaritimedeprevention.fr

³⁵ ENIM, le régime social des marins, www.enim.eu

³⁶ Décret n° 99-552, 30 juin 1999 modifiant le décret n° 53- 953 du 30 septembre 1953 relatif à l'organisation administrative et financière de l'Établissement national des invalides de la marine, *JORF* 3 juillet, p. 9894 - J.Fr. JOUFFRAY, « Le régime de sécurité sociale des marins et la prévention des risques professionnels », in *La prévention des risques professionnels à la pêche*, Journées 2005 de l'Observatoire des Droits des Marins, Maison des sciences de l'Homme Ange Guépin, Nantes, mars 2005, p. 107.

³⁷ Règlement (UE) n° 508/2014 du Parlement européen et du Conseil du 15 mai 2014 relatif au Fonds européen pour les affaires maritimes et la pêche – Règlement délégué (UE) 2017/1787 de la Commission du 12 juin 2017 modifiant le règlement (UE) n° 508/2014 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la répartition des fonds relevant de la gestion directe entre les objectifs de la politique maritime intégrée et ceux de la politique commune de la pêche - Règlement (UE) 2020/560 du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2020 modifiant

Los riesgos profesionales en el sector de la pesca

L'inspection du travail maritime, mise en place en 1996, au sein des affaires maritimes, n'a pu trouver des effectifs suffisants, de sorte qu'en 1999, cette fonction d'inspection est revenue au Ministère du Travail. Il en est résulté une dualité de compétences³⁸.

La direction générale du travail (DGT) du ministère chargé du Travail a autorité sur les services déconcentrés et est chargée de l'application de la convention OIT n° 178 du 22 octobre 1996 relative à l'inspection du travail des gens de mer et des règles 5.1.4 à 5.1.6 du titre 5 de la Convention de travail maritime de 2006 sur l'inspection des conditions de travail et de vie des gens de mer, concernant l'État du pavillon. Elle exerce à ce titre pour les agents de l'inspection du travail la fonction d'organe central et d'autorité centrale de coordination prévue par ces conventions. Elle a autorité sur les agents de l'inspection du travail dans le champ des relations du travail. Elle fixe les modalités de coordination entre les différentes unités de contrôle du système d'inspection³⁹. L'inspection du travail intervient également sur les navires immatriculés au registre international français (RIF) ; ses agents contrôlent les conditions d'engagement, d'emploi, de travail, de protection sociale et de vie à bord et constatent les infractions aux dispositions applicables⁴⁰. Concernant les contrôles des navires battant pavillon étranger, les services de l'inspection du travail sont chargés du contrôle de l'application des dispositions de la législation du travail et de la législation sociale qui ont été rendues applicables aux équipages de navires battant pavillon étranger ; ils participent au contrôle de l'application des normes de l'Organisation Internationale du Travail relatives au travail des gens de mer, embarqués à bord d'un navire battant pavillon étranger, faisant escale dans un port français, en lien avec les services des affaires maritimes⁴¹. Les deux administrations de contrôle doivent coopérer : « *Les officiers et les fonctionnaires affectés dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer et les inspecteurs et les contrôleurs du travail se communiquent réciproquement tous renseignements et tous documents utiles à l'accomplissement des missions de contrôle définies au présent chapitre. Pour l'exercice de ces missions, ils s'informent réciproquement de la programmation des contrôles et des suites qui leur sont données* » (art. L. 5548-5 C. Transports).

II La Responsabilisation des risques professionnels

La loi du 21 avril 1898 concerne les accidents du travail maritime ; elle prévoit une responsabilité de plein droit, limitée, forfaitaire de l'employeur. Elle est parallèle à la loi industrielle et commerciale ou « terrestre » du 9 avril 1898 sur les responsabilités des accidents dont les ouvriers sont victimes dans leur travail, fondatrice de l'équilibre actuel de socialisation des atteintes dues aux risques professionnels. La loi maritime du 21 avril 1898 prend en compte les obligations armatoriales, nées des coutumiers (*Consulat de la Mer*, *Rôles d'Oléron* et *Règles de Wisby*) : le marin blessé ou accidenté au service du navire est payé de ses loyers, pansé, rapatrié à la charge du navire, pendant éventuellement 4 mois. La Convention n° 55 de l'OIT de 1936 reprenait cette tradition. En cas d'accident survenu à bord, de maladie survenue ou contractée à bord, l'armateur doit assurer le rapatriement du marin, prendre en charge les frais médicaux, hospitaliers ou pharmaceutiques, maintenir le versement du salaire y compris l'indemnité de nourriture⁴². Le décret du 28 janvier 1987 organise l'intervention de la Caisse Générale de Prévoyance de l'ENIM, dès la fin du premier mois de l'arrêt de travail. Certains armateurs sont

les règlements (UE) no 508/2014 et (UE) no 1379/2013 en ce qui concerne des mesures spécifiques visant à atténuer les effets, dans le secteur de la pêche et de l'aquaculture, de la propagation de la COVID-19 -

³⁸ Fl. THOMAS, « La fusion des services de l'inspection du travail. ^[1]Quelle place pour l'inspection du travail en milieu maritime ? Un enjeu national et international », *Neptunus e-revue*, université de Nantes, Vol. 17, 2011/2, www.cdmo-univ-nantes.fr - M. MORIN, « La disparition de l'administration des affaires maritimes et le devenir des agents de cette administration », *Neptunus e-revue*, université de Nantes, Vol. 23, 2016/2, www.cdmo-univ-nantes.fr

³⁹ C. Travail, art. R. 8121-13 ; modifié par décret n° 2008-1503, 30 décembre 2008 ; puis par décret n° 2014-359, 20 mars 2014, art. 1 - Conseil national de l'inspection du travail, 20 juin 2018, avis n° 17-006.

⁴⁰ C. Transports, art. L. 5641-1 ; C. Travail, art. R. 8121-13^[1].

⁴¹ C. Transports, art. L. 5548-1 à L. 5548-5 ; modifié par Loi n° 2016-816, 20 juin 2016, art. 41, puis Loi n° 2016-1088, 8 août 2016 art. 113 -V.

⁴² C. Transports, art. L. 5542-21 à L. 5542-28 et art. 3 Décret-Loi du 17 juin 1938.

Los riesgos profesionales en el sector de la pesca

exonérés de cette prise en charge armatoriale : les marins propriétaires embarqués sur des navires d'une longueur hors tout inférieure ou égale à 25 mètres armés à la petite pêche, à la pêche côtière, à la pêche au large, aux cultures marines, à la navigation côtière ou au pilotage.

Cette prise en charge armatoriale, d'un mois, pourrait-elle être supprimée ? L'article 39 de la Convention 188 de 2007 sur la travail à la pêche de l'OIT prévoit que :

1. En l'absence de dispositions nationales applicables aux pêcheurs, tout Membre adopte une législation ou d'autres mesures visant à garantir que les armateurs à la pêche assurent la protection de la santé et les soins médicaux des pêcheurs, lorsque ces derniers sont employés ou engagés ou travaillent à bord d'un navire battant son pavillon, en mer ou dans un port étranger. Cette législation ou ces autres mesures doivent garantir que les armateurs à la pêche acquittent les frais des soins médicaux, y compris l'aide et le soutien matériels correspondants pendant la durée des traitements médicaux dispensés à l'étranger jusqu'au rapatriement du pêcheur.
2. La législation nationale peut prévoir de décharger l'armateur à la pêche de sa responsabilité, dans le cas où l'accident n'est pas survenu au service du navire de pêche ou si la maladie ou l'infirmité a été dissimulée lors de l'engagement ou si l'accident ou la maladie est imputable à une faute intentionnelle du pêcheur.

Il nous semble donc que, a contrario, la législation nationale peut prévoir l'intervention d'un régime de sécurité sociale, reposant sur la responsabilité de l'armateur à la pêche ou d'une assurance obligatoire d'indemnisation (art. 38), dès le premier jour suivant l'accident de travail ou la maladie professionnelle⁴³. La Norme A.4.2.1 « Responsabilité des armateurs » de la MLC de 2006, concernant la marine marchande, semble plus contraignante, en première lecture, se référant à une période qui ne peut être inférieure à 16 semaines. Mais la législation nationale peut exempter l'armateur de l'obligation d'acquitter les frais des soins médicaux, du logement et de la nourriture, ainsi que de l'inhumation, dès lors que la responsabilité en est assurée par les autorités publiques (Norme A.4.2.1-6). Le principe directeur B4.2.1-2 'Responsabilité de l'armateur » précise que la législation nationale peut prévoir que l'armateur cesse d'être tenu de prendre en charge les frais d'un marin malade ou blessé, dès que celui-ci peut bénéficier de prestations médicales dans le cadre d'un régime d'assurance maladie ou d'assurance obligatoire ou d'indemnisation des travailleurs accidentés.

Cette question est essentielle dans les discussions en cours, quant à un projet de branche AT/MP.

Accidents du travail et maladies professionnelles.

Un rapport annuel présente les indicateurs sur la santé au travail des gens de mer. Il fait la synthèse des affections d'origine professionnelle survenues ou reconnues au cours de l'année 2018. Ces maladies sont la conséquence d'un accident ou d'une exposition à des facteurs toxiques au cours de la navigation. Cette étude concerne l'ensemble des marins ressortissants de l'Établissement national des invalides de la marine (ENIM). Ceux-ci naviguent à la pêche et aux cultures marines, au commerce, dans les entreprises portuaires ou à la plaisance professionnelle. Cette analyse entre dans le cadre des dispositifs de prévention des risques professionnels au travail maritime. Elle doit permettre d'orienter les actions des chefs d'entreprises, des préventeurs et des personnels de santé dans le domaine de la prévention des accidents du travail et permettre ainsi, d'assurer une protection accrue pour la santé des marins. Les données résultent de l'exploitation des déclarations des accidents du travail maritime (ATM), des maladies professionnelles auprès de l'Établissement national des invalides de la marine (ENIM) et des dossiers médicaux informatisés Esculape du Service de santé des gens de mer (SSGM)⁴⁴. Le rapport pour 2017 du ministère de la Transition écologique et solidaire, « Accidents du travail et maladies

⁴³ X.M. CARRIL VASQUEZ, "Protección en cas de enfermedad, lesión o muerte relacionadas con el trabajo –art. 38 y 39", in *Estudio técnico-jurídico del Convenio 188, sobre el trabajo en la pesca (2007, de la Organización Internacional del Trabajo – Están garantizadas unas condiciones de trabajo decentes?*, P. CHAUMETTE, O. FOTINOPOULOU-BASURKO, X.M. CARRIL VASQUEZ (Coord.), Thomson Reuters, Aranzadi, Cizur Menor, 2018, pp. 285-297.

⁴⁴ *Accidents du travail et maladies professionnelles maritimes - Bilan 2018*, Ministère de la Transition Écologique et Solidaire.

Los riesgos profesionales en el sector de la pesca

professionnelles maritimes », fait état de 2 123 accidents du travail maritime, dont 1 713 avec arrêt de travail, pour 38 441 marins, avec un taux de fréquence de 63 pour 1 000 marins, contre 34 pour l'ensemble des activités terrestres. Le taux de mortalité est de 6,28 à la pêche pour 10 000 marins, contre 2,98 pour l'ensemble du secteur maritime et 0,295 pour 10 000 salariés de toutes activités en France.

La notion de maladie professionnelle était à peu près inconnue du régime de sécurité sociale des marins, puisque les maladies survenues en cours de navigation étaient prises en charge, comme les accidents du travail⁴⁵. Le décret n° 96-929 du 21 octobre 1996 a pris en compte les risques d'exposition aux poussières d'amiante, avant même la création en 2000 du Fonds d'indemnisation des victimes de l'amiante (Fiva), car les navires étaient « pleins » d'amiante. Ensuite le décret n° 99-542 du 28 juin 1999 a amplifié le mouvement. Les marins atteints de maladies professionnelles peuvent prétendre à une indemnisation identique à celle prévue en cas d'accident du travail maritime. Selon l'article 21-4 du décret-loi du 17 juin 1938, modifié, est considérée comme maladie professionnelle la maladie ayant son origine dans un risque professionnel, essentiellement et directement causée par l'exercice d'une activité entraînant affiliation au régime de sécurité sociale des marins, et provoquant soit le décès de la victime, soit une incapacité physique permanente. La maladie doit avoir un rapport de causalité directe et principale avec un risque lié à l'activité professionnelle maritime, ce qui exclut les maladies liées au travail, mais non causées par lui. Dans un premier temps, le lien essentiel et direct entre l'activité maritime et le décès ou l'incapacité permanente doit être démontré⁴⁶.

Les soins diligentés par le patron pêcheur, dans son activité de capitaine⁴⁷, entrent dans la catégorie des travaux exposant aux produits biologiques d'origine humaine et aux objets contaminés par eux, effectués dans les services médicaux d'urgence, d'aide médicale urgente, voire les services de secours et de sécurité (tableau 45-B), selon la cour d'appel⁴⁸. Cependant, la Cour de cassation a considéré que la cour d'appel n'avait pas constaté expressément de lien entre la pathologie du capitaine et son activité de soins⁴⁹.

Depuis 1999, le nombre de demandes de reconnaissance de maladie professionnelle est passé de 49 à 289 en 2005. En 2004, 233 demandes ont été acceptées et 55 rejetées ; en 2015, ces chiffres s'établissent à 220 admissions. Les affections liées aux troubles musculo-squelettiques (tableau 57) concernent 122 cas, l'exposition aux poussières d'amiante (tableaux 30 et 30 bis) 33 cas, les surdités (tableau 42) 14 cas et les atteintes lombaires (tableau 98) 24 cas.

Recours contre la faute inexcusable de l'employeur.

Il n'existe ni cotisations incitatives, ni action récursoire de l'ENIM pour défaut de prévention. La prévention relève essentiellement des armateurs sous le contrôle des inspecteurs de sécurité des navires, chargés de la prévention des risques professionnels, et des inspecteurs du travail, chargés également de

⁴⁵ P. CHAUMETTE, *Droits Maritimes*, préc., n° 422.27.

⁴⁶ Cass. civ. 2^{ème}, 12 mars 2009, n° 07-20.298, *DMF* 2010. p. 47, ^[SEP]« De la reconnaissance des maladies professionnelles maritimes ». ^[SEP]

⁴⁷ Le capitaine est responsable des soins sur les navires, sur lesquels n'est pas embarqué un médecin : Arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires ; modifié par arrêté du 18 décembre 2017, art. 217-2-04, division 217, « Dispositions sanitaires et médicales », chap. 217-2, « Surveillance sanitaire du navire – Soins à bord » - B. LODDÉ, D. JEGADEN, J.D. DEWITTE, L. MISERY (dir.), *Traité de médecine maritime*, Lavoisier Médecine, Cachan, 2015.

⁴⁸ CA Montpellier, 4^e ch. soc., 24 oct. 2018, n° 15/05759, *DMF* 2019, n° 813, pp. 424-432, obs. P. Chaumette, « Le capitaine, responsable de l'organisation des soins à bord et la reconnaissance du caractère professionnel de son hépatite C ».

⁴⁹ Cass. Civ 2^{ème}, 13 février 2020, n° 18-26689, ENIM, *DMF* 2020, n° 823, pp. 314-317, « Maladie professionnelle : quel lien entre la pathologie et l'activité de marin ? » ; S. CARRÉ, « Présomption de maladie professionnelle en droit maritime », *JCP S* 2020, p. 1085 ; M. KEIM-BAGOT, « Maladie professionnelle des gens de mer », *Bulletin Joly Travail*, mai 2020.

Los riesgos profesionales en el sector de la pesca

contrôler la prévention des risques professionnels. L'ENIM verse des prestations sociales, en tant qu'assureur légal de la responsabilité des employeurs, mais dans un cadre forfaitaire limité. La responsabilisation des acteurs ne semble relever ainsi que d'une éventuelle répression pénale et des mécanismes du droit commun de la sécurité sociale, en cas de recours en faute inexcusable de l'employeur.

La loi du 21 avril 1898, comme la loi « terrestre » du 9 avril 1898, permettait le recours au droit commun de la responsabilité civile, et donc l'indemnisation complémentaire de la victime, en cas de faits intentionnels ou de faute lourde d'un tiers, de l'armateur ou d'un membre de l'équipage. La loi du 29 décembre 1905 limita ce recours à la faute intentionnelle ou inexcusable de l'armateur, tout en l'élargissant à toute faute d'un tiers. La responsabilité de l'armateur pour une faute inexcusable du capitaine de navire parut donc exclue, d'autant que de moins en moins de capitaines recrutaient eux-mêmes leur équipage. Le décret-loi du 17 juin 1938 abrogea la loi du 29 décembre 1905 et supprima toute référence à la faute inexcusable de l'armateur. Alors même que l'éventuelle faute inexcusable ou intentionnelle du marin, victime d'un accident du travail était prévue, le régime maritime devenait totalement asymétrique. Seule la faute intentionnelle de l'armateur permettait l'indemnisation complémentaire des préjudices subis, mais heureusement irréaliste. Les marins, victimes d'accident du travail, se sont parfois tournés vers la voie pénale, en vue d'une indemnisation complémentaire pour infraction intentionnelle⁵⁰.

« L'institution d'un régime de sécurité sociale qui se substitue partiellement à la responsabilité de l'employeur et ne réserve la possibilité d'agir contre ce dernier qu'en cas de faute inexcusable ou intentionnelle trouve sa justification dans la conciliation entre, d'une part, le principe de responsabilité et, d'autre part, la mise en œuvre des exigences résultant du onzième alinéa du Préambule de 1946, la protection de la santé et de la sécurité »⁵¹. Le Conseil constitutionnel a ouvert, à nouveau, aux gens de mer affiliés à l'ENIM, victimes d'un accident du travail maritime ou d'une maladie professionnelle, le même recours en indemnisation complémentaire, en cas de reconnaissance de la faute inexcusable de l'armateur, devant le pôle social du tribunal judiciaire⁵². L'article 70 de la loi du 23 décembre 2013 de financement de la sécurité sociale pour 2014 rend applicables aux marins affiliés à l'ENIM les dispositions du livre IV du code de la sécurité sociale relatives à la faute inexcusable de l'employeur⁵³. Ces dispositions s'appliquent même vis-à-vis d'un marin embarqué irrégulièrement, sans brevet adéquat et sans contrat écrit⁵⁴.

Les conséquences de la faute inexcusable étant assurable, à la différence de celles de la faute intentionnelle, il est important que les patrons de pêche soient assurés face à une telle éventualité.

Vers une branche ATMP ?

⁵⁰ CA Rennes, 3^e ch. corr., 25 janvier 2005, n° 197/05, *Lefèvre, chalutier Vierge de l'Océan*, DMF 2006, p. 488, note P. CHAUMETTE - ^[L]^[SÉP]Cass. crim. 20 septembre 2005, n° 04-82.847, *navire Angélique-Émilie*, DMF 2006, p. 584, note P. CHAUMETTE - Cass. crim. 13 mars 2007, n° 06-85.422, *chalutier La Normande*, DMF 2007. 881, note P. BONASSIES - P. CHAUMETTE, « Du capitaine responsable de la préservation du navire, de sa cargaison et de la sécurité des personnes se trouvant à bord », *Annuaire de Droit Maritime et Océanique université de Nantes*, 2008, t. XXVI, pp. 411-437. ^[L]^[SÉP]

⁵¹ Conseil constitutionnel 18 juin 2010, n° 2010-8 QPC, *Rec.* p. 117 ; *AJDA* 2010. 1232 ; *D.* 2011. 768, Chron. P. SARGOS ; obs. V. BERNAULD et L. GAY ; *Dr. soc.* 2011. 1208, note X. PRÉTOT ; *RDT* 2011. 186, obs. G. PIGNARRE- ; *RDSS* 2011. 76, note S. BRIMO ; M. BADEL, « Accidents du travail, maladies professionnelles : l'indemnisation soumise à la "question" » ; *Dr. ouvrier* 2010, n° 279, 639 ; *DMF* 2010. 688.

⁵² Conseil constitutionnel 6 mai 2011, n° 2011-127 QPC, *Dr. soc.* 2011, n° 7, p. 862, obs. P. CHAUMETTE, « Du recours en faute inexcusable de l'armateur en cas d'accident du travail maritime », *DMF* 2011, p. 623 ; *D.* 2012. 901, obs. P. LOKIEC et J. PORTA - Cass. civ. 2^eme, 22 sept. 2011, n° 09-15.756, *D.* 2011. 2343 ; *DMF* 2012, n° 732. 35, « L'indemnisation du marin victime de l'amiante » - Cass. civ. 2^eme, 15 déc. 2016, n° 15- 25.780, *DMF* 2017, p. 208, « Reconnaissance de la faute inexcusable de l'employeur à la suite d'un accident du travail maritime ». ^[L]^[SÉP]

⁵³ C. Sécurité Sociale, art. L. 412-8, 8°.

⁵⁴ Cass. civ. 2^eme, 15 juin 2017, n° 15-24.510, *Enim, navire Vent Divin*, P ; *Dr. soc.* 2017, n° 2, p. 1089-1092, note P. Chaumette ; *DMF* 2017. 809, « La faute inexcusable de l'employeur vis-à-vis d'un marin embarqué irrégulièrement ». ^[L]^[SÉP]

Los riesgos profesionales en el sector de la pesca

Si le régime des pensions des marins reste spécifique, au fil du temps la Caisse Générale de Prévoyance de l'ENIM perd ses particularités, à l'exception des cotisations sur salaires forfaitaires, déterminés par l'administration selon 21 catégories de navigation⁵⁵, et non portant sur les salaires réels. Dans le cadre de l'article 46 de la loi n° 2016-816 du 20 juin 2016 pour l'économie bleue, le Conseil supérieur des gens de mer a adopté un rapport sur les axes possibles d'adaptation du régime de protection sociale des marins, le 4 mai 2017. Ce Conseil supérieur, consultatif, considère que le régime de protection sociale des gens de mer est globalement bien adapté aux activités maritimes, y compris les cotisations et contributions sur les salaires forfaitaires⁵⁶. La création d'une branche accident du travail-maladie professionnelle au sein de l'ENIM est fortement envisagée, sans que la répartition de la charge financière entre la contribution des armateurs et la cotisation des marins soit explicitée. Le comité interministériel de la mer du 17 novembre 2017 a confirmé cette orientation, sans cotisation supplémentaire pour les navigants, sans précision sur une éventuelle contribution patronale⁵⁷.

Traditionnellement en France, la cotisation sociale en matière d'accident du travail et de maladie professionnelles est exclusivement patronale, puisqu'elle couvre une assurance légale de responsabilité des employeurs, depuis les lois d'avril 1898 et l'intégration des prestations dues au sein du Régime Général de sécurité sociale des travailleurs salariés (RGSSTS). Cette cotisation patronale est à géométrie variable, selon les secteurs professionnels et la taille des entreprises. Plus la taille de l'entreprise augmente, plus le taux est individualisé et prend en compte la fréquence et la gravité des sinistres survenus. Elle est fixée par la Caisse d'assurance retraite et de la santé au travail (CARSAT)⁵⁸. Cette variabilité est censée responsabiliser les entreprises, même si la fonction préventive est difficile à démontrer et a été critiquée⁵⁹. « La multitude des règles qui s'appliquent peut faire perdre de vue ce lien entre sinistralité et cotisation »⁶⁰. Les chantiers du bâtiment et des travaux publics ont de nombreux accidents du travail ; la cotisation patronale est plus élevée que les autres secteurs ; le bâtiment a développé la préfabrication, s'efforce d'encadrer les risques dues à la co-activité sur les chantiers, développe la prévention, mais reste un secteur accidentogène, qui cotise plus que les autres.

Le secteur de la pêche est comparable. Si le nombre d'accidents du travail baisse depuis 20 ans, leur gravité de diminue pas ; les accidents mortels restent nombreux d'une dizaine chaque année. En 2018, les accidents maritimes mortels y ont été 14 fois plus importants que la moyenne française et 6 fois plus fréquents que dans le secteur du bâtiment et des travaux publics, secteur réputé le plus accidentogène en France. Si on ne considère que la pêche, le taux de survenue d'un accident mortel a été 31 fois supérieur à la moyenne, et 13 fois à celui du BTP. Les naufrages et chutes à la mer constituent les premières causes d'accidents mortels.

En 2016, les dépenses du régime de sécurité sociale des marins, charges de gestion incluses, pour le risque AT/MP s'élèvent à 64,318 Millions d'euros. Ce montant est à rapprocher, pour la même année, du coût de la prise en charge armateurs : environ 2,5 M€. Le rapport préparatoire de l'ENIM suggère que les employeurs soient informés annuellement de la cotisation virtuelle dont il devrait s'acquitter, si

⁵⁵ Arrêté du 17 mars 2021 portant majoration des salaires forfaitaires servant de base de calcul des contributions des armateurs, des cotisations et de certaines prestations des marins du commerce, de la plaisance, de la pêche et des cultures marines – P. CHAUMETTE, *Droits Maritimes*, préc. n° 423.12 « Historique ».

⁵⁶ P. CHAUMETTE, *Droits Maritimes*, préc., n° 423.14, « Salaire forfaitaire et rapport démographique ».

⁵⁷ P. CHAUMETTE, « Vers la branche accident du travail – maladie professionnelle de l'ENIM », obs. sous CA Aix-en-Provence, 14^e ch., 22 novembre 2017, RG n° 2017/1672, *DMF* 2018, n° 700, pp. 218-222. ^[L]_{SEP}

⁵⁸ C. Sécurité Sociale, art. L. 242-5 à L. 242-7-1, art. D. 242-6 à D 242-6-23 - M. JEANTET et A. THIEBEAULD, « Les missions de la branche AT/MP », Ecole Nationale Supérieure de Sécurité Sociale, *Rev. Regards* 2017/1, n° 51, pp. 33-49.

⁵⁹ J.J. DUPEYROUX « Préface : Faux problèmes et vraies impasses », colloque *Améliorer la législation des accidents du travail*, *Droit Social*, 1990, n°9-10, pp. 683-689 – P. CHAUMETTE, « L'activation du lien réparation-prévention », *ibidem*, pp. 724-733 – P. LENGAGNE, « Inciter les entreprises à améliorer la santé au travail – La tarification à l'expérience dans les systèmes d'assurance des risques professionnels », *Rev. Regards*, 2017, n° 1, pp. 51-61.

⁶⁰ M. JEANTET, « Les enjeux de la branche AT/MP », *Rev. Regards*, 2017/1, n° 51, pp. 85-98, sp. p. 92.

Los riesgos profesionales en el sector de la pesca

cette branche ATMP de l'ENIM devait être équilibrée par ses seules ressources, qu'après une période de trois années une véritable cotisation patronale puisse intervenir si l'armateur dépasse un certain taux. D'une part, l'absence de cotisations supplémentaires est suggérée, du fait des difficultés du secteur maritime, avec le principe d'une contribution de la Caisse Nationale de l'Assurance Maladie des Travailleurs Salariés (CNAMTS) à la branche AT/MP de l'ENIM sur la base du dernier niveau atteint⁶¹, et d'autre part, est recherchée l'incitation (via les mécanismes de responsabilisation décrits plus haut) à réduire le coût de cette contribution grâce aux actions de prévention individuelles et collectives mises en œuvre par la profession elle-même. Le gain ^[1]_{SEF} financier ainsi obtenu serait alors réparti entre un "retour sur investissement" pour le régime général et un financement des actions de prévention mises en place par le secteur maritime. Dans le cas où les dépenses augmenteraient, un financement additionnel interviendrait sous forme d'une cotisation solidaire, répartie sur l'ensemble des armateurs afin d'équilibrer la branche ATMP. Il semble nécessaire de créer un Observatoire de l'accidentologie maritime permettant de responsabiliser les professionnels, sous l'égide des administrations chargées de la tutelle du régime social des marins⁶².

Renforcer la prévention est indispensable. Responsabiliser les entreprises l'est tout autant. Une branche ATMP sans cotisation ATMP semble étrange, même si son caractère variable est au fond prévu à l'échelon du secteur maritime et non des entreprises. L'absence de distinction marine marchande – pêche interroge. Les recours en reconnaissance de la faute inexcusable de l'employeur assurent l'essentiel de la responsabilisation des entreprises.

⁶¹ 57,1 Millions d'euros en 2019.

⁶² J.Fr. JOUFFRAY, R. DECOTTIGNIES et a., « Rapport sur la création d'une branche ATMP au sein du régime de sécurité sociale des marins », ENIM, avril 2019.