

Gazette de la Chambre



Lettre d'information de la Chambre Arbitrale Maritime de Paris

Comité éditorial : Philippe Delebecque - Claude Goussot - Jean-Yves Thomas - Michel Leparquier

Editeur : Philippe Delebecque

3 numéros par an

Tiré à part

Numéro 32 - Automne 2013



“Quod contra jus est non est producendum ad consequentias”

La Convention du travail maritime

Editorial par Philippe Delebecque
Président de la Chambre Arbitrale Maritime de Paris

L'été 2013 a vu, entre autres événements d'ordre juridique, l'intégration de la Convention du travail maritime (Labour Maritime Convention 2006) dans le droit français et plus particulièrement dans le code des transports (cf. Loi 2013-619 du 16 juillet 2013).

Les nouveaux textes conduiront d'abord nos lecteurs à mettre à jour leur vocabulaire. Retenons que l'armateur qui, selon la définition traditionnelle, est celui qui exploite le navire en son nom, qu'il en soit ou non propriétaire (art. L. 5411-1), est aussi, au regard du volet social du code des transports, la personne pour le compte de laquelle un navire est armé, ce qui renvoie notamment au propriétaire du navire ou à tout autre "opérateur" (cf. *manager, bareboat charterer...*) auquel le propriétaire a confié la responsabilité de l'exploitation du navire, indépendamment du fait que d'autres employeurs ou entités s'acquittent en son nom de certaines tâches (art. L. 5511-1). Les gens de mer sont toutes les personnes, salariées ou non, qui exercent à bord d'un navire une "activité professionnelle à quelque titre que ce soit". L'expression englobe le marin proprement dit, lequel est désormais défini comme celui qui exerce, en tant que salarié ou non, une "activité directement liée à l'exploitation du navire". Ajoutons qu'une "entreprise d'armement maritime" qui désigne tout employeur de salariés exerçant la profession de marin, ne s'identifie pas à une "entreprise de travail maritime" dont l'activité se réduit à "mettre à disposition d'un armateur des gens de mer qu'elle embauche et rémunère à cet effet".

Les armateurs, de leur côté, devront prendre note de leurs nouvelles obligations. La loi, en effet, les rend responsables, à l'égard de tous les gens de mer travaillant à bord, du respect des règles établies dans la partie du code consacrée au droit du travail et au droit social, indépendamment de la responsabilité qui pèse sur les employeurs eux-mêmes. Ce qui n'est pas secondaire, d'autant que toute clause contraire est condamnée. En outre, la loi fait des armateurs de véritables cautions en faveur des marins, puisqu'en cas de défaillance de l'employeur non armateur, l'armateur doit assurer les conséquences financières d'une maladie, d'un accident ou du décès d'un marin survenant en relation avec son embarquement, du paiement des arriérés de salaires et de cotisations sociales liées aux périodes d'embarquement et du rapatriement du marin. Nouvel exemple de cautionnement légal, ici pour des raisons sociales.

On se réjouira enfin de la légalisation des sociétés de *manning*. Elle avait été amorcée par la loi RIF ; la voici généralisée avec la reconnaissance des "services de recrutement et de placement privés des gens de mer" (cf. Conv. 2006, règles 1.4 et 5.3) et des entreprises de travail maritime (cf. supra). Ces "services" peuvent être, en tant que personnes privées ou même publiques, des entreprises ou des associations, voire des syndicats, sans être nécessairement des employeurs de marins contrairement aux entreprises de travail maritime qui, au demeurant, ne sont autorisées à mettre des gens de mer à disposition des armateurs qu'à bord des navires RIF ou de navires battant pavillon autre que français. Ces structures seront soumises à un certain nombre de normes destinées à assurer la protection des gens de mer (art. L. 5546-1-2 : "...ne pas avoir recours à des agissements qui auraient pour objet ou pour effet d'empêcher ou de dissuader les gens de mer d'obtenir un emploi pour lequel ils possèdent les conditions requises" ; L. 5546-1-3 : "... s'assurer de la qualification des gens de mer, de leur information préalable avant de signer un contrat d'engagement, de la conformité des contrats d'engagement aux règles applicables et du respect par l'armateur de ses obligations de garantie en matière de rapatriement"). La loi n'en dit guère plus et ne s'intéresse pas – elle n'avait pas à le faire – aux relations entre les sociétés de *manning* et les armateurs eux-mêmes. Puisque l'activité de ces sociétés est désormais reconnue par le droit français, dans les conditions du droit international, il est permis d'espérer que la loi française, en tant que loi applicable, ne sera plus systématiquement écartée des contrats régissant ces relations et, à tout le moins, que les opérateurs penseront à des clauses compromissaires donnant compétence à la Chambre Arbitrale Maritime de Paris.