

***Ecole Nationale Supérieure Maritime
(Marseille)***

DROIT

2ème Année

Officier de 1ère classe de la Marine Marchande

Programme 01 - 2ème Année	Fiches correspondantes
1. LE FONCTIONNEMENT DE L'ETAT	
· La constitution.	Fiche 2 : La Constitution française
· Pouvoir exécutif et pouvoir législatif.	Fiche 1 : Introduction au vocabulaire juridique Fiche 2 : La Constitution française
· La règle de droit : distinction entre la loi et le règlement (décrets, arrêtés, circulaires, ...).	Fiche 1 : Introduction au vocabulaire juridique Fiche 2 : La Constitution française
· Les différents types de juridiction : juridictions de l'ordre judiciaire, juridictions de l'ordre administratif.	Fiche 1 : Introduction au vocabulaire juridique Fiche 3 : Les différents types de juridictions
· Administration centrale et déconcentration.	Fiche 1 : Introduction au vocabulaire juridique
· La décentralisation.	Fiche 1 : Introduction au vocabulaire juridique
· Les relations des usagers avec l'administration.	Fiche 1 : Introduction au vocabulaire juridique
2. LA FRANCE ET L'ADMINISTRATION DE LA MER	Questions non traitées du fait des importantes modifications réalisées de 2009 à 2011.
· Les ministères chargés des questions maritimes.	
· Cas du ministère chargé de la mer.	
· L'organisation de la Défense Nationale.	
· Le Préfet Maritime.	
· Les interlocuteurs de l'administration : le tissu professionnel maritime français.	
3. L'UNION EUROPÉENNE ET LES INSTITUTIONS COMMUNAUTAIRES	Fiche 1 : Introduction au vocabulaire juridique Fiche 4 : Eléments sur l'Union européenne et les institutions communautaires
4. LES ORGANISATIONS INTERNATIONALES INTERGOUVERNEMENTALES ET NON-GOUVERNEMENTALES DANS LE DOMAINE MARITIME	Question non traitée en cours.
5. NOTIONS DE DROIT PUBLIC ET DE DROIT PRIVE	Fiche 1 : Introduction au vocabulaire juridique
6. LE MARIN	
· Les conditions d'exercice de la profession de marin.	Fiche n°5 : Le marin : les conditions préalables à l'exercice de la profession
· La formation professionnelle maritime (STCW 95), brevets, prérogatives, revalidations, ...	Fiche n°5 : Le marin : les conditions préalables à l'exercice de la profession

· La protection sociale des gens de mer : ENIM, caisse des français de l'étranger, assurances privées. La relation de travail : les sources du DTM, CEM ; quelle autonomie pour le droit du travail maritime ? (on traitera : le cas des marins français et étrangers sous pavillon français, bis, étranger).	Fiche n°6 : Le marin : contrat de travail Fiche n°7 : Le marin : protection sociale
· Les conventions internationales de l'OIT relatives aux gens de mer.	Questions non spécifiquement traitées en cours, mais simplement évoquées dans les fiches suivantes : Fiche n°5 : Le marin : les conditions préalables à l'exercice de la profession Fiche n°6 : Le marin : contrat de travail Fiche n°7 : Le marin : protection sociale
· Le régime disciplinaire et pénal de la marine marchande.	Fiche n°3 : Les différents types de juridictions Fiche n°8 : Le capitaine
· Le contrôle des effectifs à bord des navires français.	Question non traitée en cours.
7. LE CAPITAINE	
· Les attributions de capitaine.	Fiche n°8 : Le capitaine
· Les responsabilités de puissance publique du capitaine.	Fiche n°8 : Le capitaine
· Les différents aspects des responsabilités civiles et pénales du capitaine.	Fiche n°8 : Le capitaine
8. LE PILOTE	Question non traitée en cours.
9. LE DROIT COMMUNAUTAIRE DES MARINS OU LA LIBERTÉ DE CIRCULATION DES TRAVAILLEURS.	Fiche n°9 : Le droit communautaire des marins (éléments)

FICHE n°1 – Introduction au vocabulaire juridique.

Sauf mention contraire, les éléments encadrés ci-dessous constituent des informations complémentaires ou des illustrations qui ne font pas partie du programme de la présente fiche, mais ont simplement pour but d'aider à faire comprendre les notions présentées.

L'enseignement du droit dispensé aux élèves de 2^{ème} année du cours d'Officier de 1^{ère} classe de la Marine Marchande distingue deux grandes parties¹ :

- d'une part, une « Introduction » consacrée au fonctionnement de l'Etat, à la France et l'Administration de la Mer, à l'Union européenne et aux institutions communautaires, aux Organisations internationales intergouvernementales et non-gouvernementales dans le domaine maritime, et enfin aux notions de droit public et de droit privé ;

- et d'autre part, une partie consacrée aux « Gens de Mer », comprenant l'étude du marin, du capitaine, du pilote et enfin le « droit communautaire des marins ou la liberté de circulation des travailleurs ».

Cette seconde partie du cours requiert l'étude préalable de quelques « outils ».

Cette fiche a pour objet de présenter aux élèves la « boîte à outils » qui comprend essentiellement du vocabulaire et des principes de fonctionnement.

VOCABULAIRE

- **Normes** = règles que l'on doit appliquer.

Les règles ou normes ne sont pas nécessairement juridiques ; elles peuvent être sociales, religieuses, magiques, scientifiques, techniques, professionnelles, musicales ou artistiques en général, orthographiques ou de prononciation, etc. et leur contenu et leur niveau de précision peuvent être très variés (normes techniques, procédures, règles de fond).

Ce qui caractérise les règles ou normes **juridiques** par rapport aux autres règles ou normes en général, c'est

d'une part que leur « fabrication », contrairement aux autres normes, repose sur les principes collectifs qui peuvent résulter d'un choix démocratique ou, au minimum, d'une adhésion populaire (c'est-à-dire que les normes doivent être reconnues par un nombre suffisant de personnes pour être appliquées)

d'autre part, la transgression des normes juridiques est réglée par le droit (intervention des tribunaux).

- il faut distinguer ce qui est « **juridique** » = c'est-à-dire qui est en rapport avec le droit et ce qui est « **judiciaire** », c'est-à-dire, qui est en rapport avec l'organisation et le fonctionnement de la justice.

- **Normes juridiques** = règles juridiques = obligations juridiques entre les personnes.

. Les personnes sont, au sens juridique, les titulaires de droits et d'obligations.

¹ < http://www.ucem-nantes.fr/images/stories/documents/new_ref/o1mm_annexe_2e_annee.pdf >. Consulté en septembre 2010.

Les personnes peuvent être physiques ou morales.

Les **personnes physiques** se divisent juridiquement en deux grandes catégories :

Personnes capables : personnes ayant atteint l'âge de la majorité (18 ans en France depuis 1974)

Personnes incapables ou à capacité juridique réduite (mineurs d'âge ; personnes déclarées incapables par un juge en raison de leur état de santé ou de leur comportement (par exemple, prodigalité, addictions, etc.)

Les **personnes morales** se divisent en différents types :

Personnes morales de droit privé : sociétés, associations, syndicats, etc.

Personnes morales de droit public : les Etats, les collectivités territoriales, les établissements publics et les entreprises publiques.

Etats = représentation de l'intérêt général d'un pays contre les intérêts particuliers ou les intérêts des autres pays ; capacité de faire les normes juridiques et de les faire respecter – « monopole de la violence légitime ». Un Etat existe dès que quatre éléments sont réunis : une population, un territoire, un pouvoir politique souverain et une reconnaissance internationale par les autres Etats (en général, par l'admission à l'Organisation des Nations Unies).

Collectivités territoriales : il s'agit de subdivisions territoriales d'un Etat, disposant d'une autonomie plus ou moins grande (compétences dans certains domaines, instances dirigeantes élues, capacité de fabriquer certaines règles, capacité de les faire respecter, etc.)

Etablissements publics : il s'agit de subdivisions fonctionnelles d'un Etat, disposant de compétences pour agir plus efficacement dans un domaine donné que l'Etat central lui-même. Exemples en France : Universités ; Lycées ; Grands Ports ; musées nationaux, hôpitaux publics, etc.

Entreprises publiques. Généralement, ce sont des entreprises que leur taille (monopole), leurs fonctions (service public) et/ou les pouvoirs qui étaient nécessaires à l'exercice de leurs fonctions (prérogatives de puissance publique) ou les circonstances historiques (nationalisations) ont conduit à être des propriétés publiques.

. **obligations juridiques (OJ)** : elles sont diverses. Pour faciliter la présentation, on peut distinguer :

OJ entre les personnes physiques elles-mêmes ou entre les personnes physiques et les personnes morales de droit privé ou entre les personnes morales de droit privé elles-mêmes:

Les contrats créent des obligations dites « réciproques » entre deux ou plusieurs personnes (« réciproque » = « je fais ça en contrepartie de ça »)

(**Contrats** = accords fondés sur la volonté des contractants – consentement, capacité juridique des co-contractants, objet et cause licite – et portant sur une obligation de faire ou de ne pas faire, de donner ou de ne pas donner) ;

Extraits du Code Civil en vigueur en France :

Article 1101 (créé par la loi du 7 février 1804)

Le contrat est une convention par laquelle une ou plusieurs personnes s'obligent, envers une ou plusieurs autres, à donner, à faire ou à ne pas faire quelque chose.

Article 1108

Quatre conditions sont essentielles pour la validité d'une convention :

Le consentement de la partie qui s'oblige ;

Sa capacité de contracter ;

Un objet certain qui forme la matière de l'engagement ;

Une cause licite dans l'obligation.

Article 1109 (1804)

Il n'y a point de consentement valable si le consentement n'a été donné que par erreur ou s'il a été extorqué par violence ou surpris par dol.

Article 1123 (1804)

Toute personne peut contracter si elle n'en est pas déclarée incapable par la loi.

Article 1124 (1804)

Sont incapables de contracter, dans la mesure définie par la loi :

Les mineurs non émancipés ;

Les majeurs protégés au sens de l'article 488 du présent code.

Article 1126 (1804)

Tout contrat a pour objet une chose qu'une partie s'oblige à donner, ou qu'une partie s'oblige à faire ou à ne pas faire.

Article 1128 (1804)

Il n'y a que les choses qui sont dans le commerce qui puissent être l'objet des conventions.

Article 1131 (1804)

L'obligation sans cause, ou sur une fausse cause, ou sur une cause illicite, ne peut avoir aucun effet.

Article 1133 (1804)

La cause est illicite, quand elle est prohibée par la loi, quand elle est contraire aux bonnes moeurs ou à l'ordre public.

Article 1134

Les conventions légalement formées tiennent lieu de loi à ceux qui les ont faites.

Elles ne peuvent être révoquées que de leur consentement mutuel, ou pour des causes que la loi autorise.

Elles doivent être exécutées de bonne foi.

Les **dommages** créent également des obligations pour ceux qui en sont à l'origine.

Les dommages peuvent être liés à l'inexécution d'un contrat.

Extraits du Code Civil en vigueur en France :

Article 1136

L'obligation de donner emporte celle de livrer la chose et de la conserver jusqu'à la livraison, à peine de dommages et intérêts envers le créancier.

Article 1142

Toute obligation de faire ou de ne pas faire se résout en dommages et intérêts, en cas d'inexécution de la part du débiteur.

Article 1148

Il n'y a lieu à aucuns dommages et intérêts lorsque, par suite d'une force majeure ou d'un cas fortuit, le débiteur a été empêché de donner ou de faire ce à quoi il était obligé (...).

Les dommages peuvent également résulter d'action en dehors d'un contrat (par exemple, accident)

Obligation de chaque personne de réparer les dommages qu'elle a créés de son propre fait ou du fait des biens (maison, véhicule, animaux, etc.)

ou des autres personnes (employés, enfants, etc.) qu'on emploie ou dont elle a la garde (notion de responsabilité civile) ;

Pour information, quatre articles très célèbres du Code Civil définissent assez bien les grands principes de responsabilité civile en France (on retrouve également ces principes à l'étranger sous différentes formes) :

Article 1382

Tout fait quelconque de l'homme, qui cause à autrui un dommage, oblige celui par la faute duquel il est arrivé à le réparer.

Article 1383

Chacun est responsable du dommage qu'il a causé non seulement par son fait, mais encore par sa négligence ou par son imprudence.

Article 1384 (extraits)

On est responsable non seulement du dommage que l'on cause par son propre fait, mais encore de celui qui est causé par le fait des personnes dont on doit répondre, ou des choses que l'on a sous sa garde. (...)

Le père et la mère, en tant qu'ils exercent l'autorité parentale, sont solidairement responsables du dommage causé par leurs enfants mineurs habitant avec eux.

Les maîtres et les commettants, du dommage causé par leurs domestiques et préposés dans les fonctions auxquelles ils les ont employés ;

Les instituteurs et les artisans, du dommage causé par leurs élèves et apprentis pendant le temps qu'ils sont sous leur surveillance.

La responsabilité ci-dessus a lieu, à moins que les père et mère et les artisans ne prouvent qu'ils n'ont pu empêcher le fait qui donne lieu à cette responsabilité. (...)

Article 1385

Le propriétaire d'un animal, ou celui qui s'en sert, pendant qu'il est à son usage, est responsable du dommage que l'animal a causé, soit que l'animal fût sous sa garde, soit qu'il fût égaré ou échappé.

Traditionnellement, les dommages sont constitués de la **perte éprouvée** (dite « *damnum emergens* » en latin) et du **manque à gagner** (dit « *lucrum cessans* »).

OJ entre les personnes physiques ou les personnes morales de droit privé d'une part et les personnes morales de droit public d'autre part

Les règles créées par les personnes morales de droit public créent des obligations pour les personnes. Dans ce cas, les règles sont souvent dites « unilatérales » car, contrairement aux contrats, elles créent des obligations non négociées et non réciproques.

Exemple : Par le Code de la route, le Parlement et le Gouvernement

- imposent des règles aux automobilistes (par exemple : limitation de vitesse en agglomération)
- définissent les autorités qui peuvent créer ou modifier les règles (par exemple : le maire peut interdire le stationnement à tel ou tel endroit dans le périmètre de sa commune)
- prévoient des pénalités en cas d'infractions (par exemple : le stationnement abusif est puni d'une amende de 35 Euros).

OJ entre les personnes morales de droit public :

La Constitution et les textes qui en découlent définissent dans chaque Etat les droits et obligations des pouvoirs publics. L'organisation et le fonctionnement des pouvoirs publics sont le domaine du droit constitutionnel et du droit administratif.

Exemple : la Constitution française prévoit les domaines de compétences respectifs du Parlement et du Gouvernement, et les rapports entre les deux institutions.

Les **Traités internationaux** créent également des obligations juridiques entre les Etats qui les ont ratifiés.

PRINCIPES DE FONCTIONNEMENT

- **Hierarchie des normes juridiques** : c'est le schéma de construction du Droit dans un pays donné ; qui indique comment les normes juridiques sont liées entre elles. En général, à l'intérieur d'un même Etat, les normes sont hiérarchisées par un principe de conformité de la norme inférieure à la norme supérieure. (Mais, selon le degré d'autonomie des collectivités territoriales, les normes peuvent être en partie hiérarchisées et en partie juxtaposées).

Exemples : en système fédéral (USA, Suisse, Allemagne, Canada, Australie, Brésil, etc.), les normes nationales (dites « fédérales ») ne s'imposent pas directement aux Etats fédérés qui disposent dans certains domaines de leur propre législation.

En système centralisé (France, Grande-Bretagne, Italie, Japon, Chine, etc.), les lois centrales s'imposent directement aux normes juridiques édictées par les collectivités territoriales.

- La hiérarchie des normes juridiques est une technique d'organisation qui a pour buts,

d'une part, d'assurer la cohérence des règles en faisant prévaloir un intérêt supérieur (l'intérêt général en démocratie) sur les intérêts particuliers

(normalement, en démocratie, plus la norme est élevée dans la hiérarchie, plus elle émane du peuple et représente donc l'intérêt général et la volonté de l'ensemble de la nation ; inversement, plus la norme est basse dans la hiérarchie, plus elle s'éloigne de la volonté l'ensemble de la nation et se rapproche de la volonté de quelques individus (intérêts particuliers).)

et, d'autre part, d'assurer le respect du plus haut niveau de démocratie

(principe de la souveraineté du peuple : tout pouvoir émane du peuple. Celui-ci ne se soumet qu'aux règles qu'il a librement consenties directement (référendum) ou indirectement par ses représentants, par les traités internationaux ou par les élections)

- Pouvoirs Législatif, Exécutif et Judiciaire.

La hiérarchie des normes repose dans les Etats démocratiques sur une organisation dite de « séparation des pouvoirs » où les pouvoirs publics sont divisés entre le **pouvoir législatif**, le **pouvoir exécutif** et le **pouvoir judiciaire**.

Pouvoir législatif = pouvoir de faire les lois.

Pouvoir exécutif = pouvoir de mettre en œuvre les lois, notamment à l'aide de l'administration et des forces armées.

Pouvoir judiciaire = pouvoir de faire respecter les lois par les pouvoirs exécutif et législatif, ainsi que par les citoyens, pouvoir de résoudre les conflits entre les normes juridiques ou entre les personnes. Pour fonctionner le pouvoir judiciaire doit être indépendant des deux autres pouvoirs.

On fait généralement remonter ces principes de « séparation des pouvoirs » à Montesquieu, qui a critiqué l'absolutisme monarchique au XVIIIème siècle, et à la Révolution française qui s'est inspirée de ces principes. La Grande-Bretagne néanmoins pratiquait la séparation des pouvoirs bien avant la Révolution française.

La séparation des pouvoirs reconnaît des domaines respectifs pour la Loi, le Règlement et les décisions de justice.

On appelle « **domaine de la loi** » l'ensemble des matières dans lesquelles il est possible en accord avec la Constitution de faire des lois. Le domaine de la loi varie d'un Etat à l'autre. En France, ce domaine, défini par la Constitution)

- est de la compétence du Parlement (Assemblée nationale + Sénat)
- est limité à une liste fixée par la Constitution.

Le « **domaine du règlement** » est constitué par l'ensemble des matières où le Gouvernement peut créer des règles de droit.

Il existe différents types de règlements :

- ordonnances
- décrets (autonomes ou d'application des lois)
- arrêtés ministériels
- arrêtés préfectoraux
- arrêtés et délibérations des collectivités territoriales.

On ajoute quelquefois au domaine du règlement, les « circulaires » et les « instructions ministérielles », qui ne sont pas des règles de droit à proprement mais des interprétations des règles de droit.

Avec la Constitution de 1958, toutes les règles de droit qui ne sont pas du domaine de la loi sont normalement du domaine du règlement.

Mais cette distinction s'est compliquée

- avec le droit issu des Traités européens (« droit primaire » [Traités] et « droit dérivé » [Règlements, Directives, Décisions des différents organes européens]) qui

- > d'une part, ne fait pas la distinction entre ce qui est du « domaine de la loi » et du « domaine du règlement »
- > et, d'autre part, est supérieur aux Lois et Règlements français.

La Réglementation européenne (Règlements, Directives, Décisions) et ses auteurs (Conseil, Parlement, Commission, etc.)

Niveau	Normes	Auteurs
Primaire	Traités de base - de Rome (1957) instituant la Communauté Economique européenne devenu <u>Communauté européenne (CE)</u> et la Communauté européenne de l'énergie atomique (<u>Euratom</u>) - de Maastricht (1992) sur l' <u>Union européenne (UE)</u> - d'Amsterdam (1997) - de Lisbonne (2007) sur le Fonctionnement de l'Union européenne.	Etats membres (par référendum ou voie parlementaire)
Droit dérivé (ensemble des actes par les institutions communautaires sur la base des traités CE et UE).	Règlement (=acte de portée générale et impersonnelle, obligatoire et directement applicable dans chaque Etat membre)	Soit le Conseil des ministres de l'Union européenne Soit le Conseil des ministres de l'UE et le Parlement européen Soit la Commission européenne Soit la Banque Centrale Européenne

	Décision (acte obligatoire visant un destinataire particulier : Etat, entreprise, particulier)	Soit le Conseil des ministres de l'Union européenne Soit le Conseil des ministres de l'UE et le Parlement européen Soit la Commission européenne Soit la Banque Centrale Européenne
- Au droit primaire et au droit dérivé s'ajoute la jurisprudence de la Cour de Justice qui siège à Luxembourg (c'est-à-dire l'interprétation judiciaire des traités et des règlements à l'occasion du traitement de cas d'espèces).		

- avec le droit issu de l'activité des collectivités territoriales, qui appartient au domaine du règlement sans pour autant émaner directement (décrets, arrêtés ministériels) ou indirectement (arrêtés préfectoraux) du Gouvernement.

Justice.

Le respect de la hiérarchie des normes par les pouvoirs publics et, « en bas de l'échelle », le respect des lois par les individus sont assurés par une organisation judiciaire comprenant un contrôle de constitutionnalité des lois et (en France) deux ordres de juridiction (juridictions judiciaires et juridictions administratives).

Conformément aux principes généraux de notre droit, les juridictions sont indépendantes des autres pouvoirs.

Contrôle de constitutionnalité des lois.

Le Conseil constitutionnel s'assure que les lois votées par le Parlement sont conformes à la Constitution et aux principes fondamentaux de celle-ci (contrôle de constitutionnalité proprement dit), ainsi qu'aux Traités et conventions internationales ratifiées par la France (contrôle de « conventionalité » des lois).

Juridictions administratives.

Particularité française. Parce que l'Etat est censé exécuter la volonté nationale et représenter l'intérêt général, il a longtemps échappé à toute mise en cause par voie de justice. A partir de la fin du XIX^e siècle (1872), il commence à être admis que les actes des administrations peuvent être contestés par les citoyens, mais seulement devant une juridiction spéciale (Conseil d'Etat).

Ainsi, à l'exception de la Constitution et des lois (qui relèvent du contrôle de constitutionnalité ci-dessus), la contestation des actes généraux de l'Etat (ordonnances, décrets, arrêtés ministériels ou préfectoraux) ou des collectivités publiques (arrêtés, délibérations) ou des actes particuliers de l'Etat ou des collectivités publiques (nomination dans un emploi public, délivrance d'un permis de construire, admission à un examen dans une école publique ou délivrance d'un permis, brevet, diplôme, etc.) sont donc du ressort des juridictions administratives.

4 conditions principales :

- . la décision générale ou particulière contestée doit provenir d'un organisme public ou exerçant des prérogatives de puissance publique,
- . la décision doit créer un préjudice à la personne qui la conteste (notions de grief et d'intérêt pour agir),

. la décision doit être fondée sur le non-respect de la hiérarchie des normes (notion d' « excès de pouvoir », qui est le terme technique pour qualifier le non-respect d'une norme supérieure par une norme inférieure) ou sur une rupture de l'égalité entre les citoyens,

. la décision doit être contestée dans un délai de 2 mois suivant sa publication (actes généraux) ou sa notification huissier ou lettre recommandée (actes individuels).

Les juridictions administratives sont pour l'essentiel :

. les Tribunaux administratifs, qui jugent en première instance les contestations concernant les normes juridiques locales et certains actes particuliers pris par des autorités centrales (décrets, arrêtés ou décisions ministériels à caractère individuel) ;

. les Cours administratives d'Appel, qui peuvent être saisies « par voie d'appel » par les personnes contestant un jugement rendu par un Tribunal administratif ;

. le Conseil d'Etat, qui juge « en premier et dernier ressort » les contestations des actes généraux pris par les autorités centrales (décrets, arrêtés ministériels à caractère général) et « en cassation » la contestation des arrêts des Cours administratives d'Appel.

Juridictions judiciaires.

Les juridictions judiciaires

. tranchent les litiges entre les personnes privées (non-respect de contrats et/ou indemnisation d'un préjudice évaluable financièrement) ; il s'agit alors principalement des juridictions civiles, commerciales ou du travail (il existe aussi des juridictions particulières pour régler certains litiges entre agriculteurs (baux ruraux) ou entre les particuliers et les organismes de sécurité sociale (tribunaux des affaires de sécurité sociale et tribunaux du contentieux de l'incapacité) ;

. font respecter les lois par les individus vivant sur le territoire ; il s'agit alors des juridictions pénales.

Les juridictions civiles et pénales ont une organisation parallèle et sont composées des mêmes magistrats

[voir en annexe 2: tableau simplifié des juridictions civiles et pénales en France].

> Les questions civiles (exemples : litiges relatifs aux contrats ; indemnisation du fait de dommages causés par un tiers) sont traitées par une chaîne de juridictions (Tribunal d'instance ou Tribunal de Grande instance, selon l'importance ou le type de l'affaire ; Cour d'Appel ; Cour de Cassation-Chambre civile) ;

> les questions commerciales (exemples : litiges entre deux commerçants) se « greffent » sur le fonctionnement des juridictions civiles (Tribunal de Commerce ; Cour d'Appel ; Cour de Cassation-Chambre commerciale) ;

> le droit du travail (exemples : litiges individuels entre employés et salariés (sauf les marins, qui relèvent du Tribunal d'instance « statuant en matière prud'homale ») est traité en première instance par les Conseils de Prud'hommes (Appel en Cour d'Appel ; éventuellement cassation en Cour de Cassation-Chambre Sociale).

> Enfin les questions pénales (opposant l'individu à la Société, celui-là ne respectant pas les règles édictées par celle-ci) sont de la compétence de tribunaux particuliers appliquant les principes du droit pénal (notion d'infraction et classification : contraventions, délits, crimes) et de la procédure pénale (procédure pénale et juridictions (Tribunal de police ; Tribunal Correctionnel ; Cour d'Assises ; Appel ; Cour de Cassation-Chambre Criminelle).

Devant les juridictions pénales, l'application de la loi est demandée (« requise ») au nom de la Société par les magistrats dits « du Parquet » (Procureurs de la République, Substituts, Procureurs Généraux, Substituts Généraux, Avocats Généraux). Le Parquet met en œuvre les poursuites judiciaires (appelées « action publique »)

. soit de sa propre initiative au vu des éléments d'enquête recueillis par les forces de police (police, gendarmerie, douanes, services spécialisés, etc.),

. soit sur plainte (particulier, entreprise, collectivité publique) avec constitution de partie civile (c'est-à-dire revendication d'un dommage causé par l'infraction et que le coupable devra indemniser, en plus de la peine d'amende à verser au Trésor ou la peine d'emprisonnement).

Dans le cadre pénal, il existe en outre en France des juges d'instruction, qui sont des magistrats indépendants travaillant à la recherche de la vérité (instruction à charge et à décharge) dans des affaires complexes qui leur sont soumises par les procureurs.

Ils sont dotés de pouvoirs de police judiciaire très importants (privation de liberté – détention préventive – pendant la durée de l'instruction ; recherche de preuves par de nombreux moyens : écoutes téléphoniques, perquisitions, saisies de matériels et de documents, etc.).

Les juridictions pénales décident de la peine (amende, prison, travaux d'intérêt général) mais également, s'il y a lieu, du montant de l'indemnisation que le coupable devra verser à la victime.

Attention : il ne faut pas confondre

- les Juridictions pénales, qui ont pour vocation de faire respecter la hiérarchie des normes par les personnes, en employant la force (police judiciaire, amendes, emprisonnements) ;
- les Juridictions administratives, qui ont pour vocation de faire respecter la hiérarchie des normes par les organismes administratifs.

Pour schématiser à l'extrême, les juridictions pénales défendent la Société (ou l'ordre social) contre les individus qui commettent des infractions, alors que les juridictions administratives défendent les individus contre l'Etat et les organismes administratifs.

Application des lois dans le temps, dans l'espace et en fonction de leur contenu.

Application dans le temps. En principe : non rétroactivité des lois (et des autres normes juridiques). Elles ne s'appliquent qu'aux situations à venir.

Par ailleurs, s'agissant de l'application des lois dans le temps et sous réserve du point 3.3 ci-dessous, on retiendra le principe classique inspiré du droit romain: *Lex posterior derogat priori* (la loi postérieure déroge à la loi antérieure).

Application dans l'espace. On distingue :

- les **lois nationales ou personnelles** : elles ne s'appliquent aux nationaux français, quel que soit l'endroit où ils se trouvent (exemples : code électoral, obligations liées à la défense nationale, règles relatives à la nationalité, règles d'état-civil, régimes matrimoniaux, etc.)
- les **lois territoriales** : elles s'appliquent aux personnes même étrangères qui résident sur le territoire français (exemples : code de la route, actes de l'état-civil, droit du travail, impôts, etc.)

Au-delà de ces principes, l'application des normes juridiques dans l'espace est une matière extrêmement complexe qui est l'objet du « droit international privé ».

Enfin, s'agissant du contenu ou de la « force » des lois et autres normes juridiques du même niveau ou pris par le même auteur, on peut retenir deux principes

- *Specialia generalibus derogant* (« ce qui est spécial déroge à ce qui est général »), autrement dit une loi particulière est supérieure à une loi générale quel que soit l'ordre de succession chronologique des textes

(pas de contradiction avec le point 3.1 ci-dessus mais application du rapport classique en droit entre le principe et l'exception). Exemple : la loi du 5 juillet 1974 sur la majorité à 18 ans : malgré son caractère général, elle n'a pas remis en cause les exigences particulières d'un âge plus élevé dans certains cas (conduite des poids lourds, détention d'armes de certaines catégories, etc.). Par contre, *Exceptio est strictissimae interpretationis* (« les exceptions doivent être interprétées restrictivement »), c'est-à-dire que toute solution exceptionnelle à un problème juridique doit être appliquée de façon à ne pas en étendre la portée !

- *Poenalia sunt restringenda* (« les peines sont d'interprétation stricte ») : principe général du droit pénal selon lequel les lois pénales doivent être interprétées strictement, et qui complète *In dubio pro reo* (« le doute profite à l'accusé »).

ANNEXE 1 : Hiérarchie des normes juridiques en France (présentation très sommaire et vocabulaire)

Niveaux	Normes	Auteurs		
International	- Traités internationaux ou conventions internationales	- Etats qui passent des accords entre eux (- Traités = Conventions ; ce sont des termes génériques ; les traités ou conventions peuvent être bilatéraux entre 2 Etats ou multilatéraux) - Cas particulier des Traités européens qui ont créé des institutions qui « fabriquent » elles-mêmes du droit directement ou indirectement applicable (Règlements, Directives) dans chacun des Etats membre de l'Union européenne. C'est pourquoi les Traités européens ont quelquefois été qualifiés de Constitution européenne.		
Central	- Constitution	Texte général définissant l'organisation des pouvoirs publics d'un Etat (traditionnellement, on considère depuis Montesquieu qu'il y a 3 pouvoirs dans l'Etat: Exécutif, Législatif, Judiciaire), ainsi que certains principes fondamentaux. En France, - auteur direct = Peuple (c'est-à-dire : citoyens de nationalité française, H/F, de + de 18 ans, régulièrement inscrits sur les listes électorales) ou - auteur indirect = Assemblée nationale et Sénat réunis en Congrès à Versailles		
	- Lois	Textes généraux adoptés par le Parlement (Assemblée nationale + Sénat) principalement dans les domaines suivants : - déclaration de guerre - budget de l'Etat - assiette, taux et modalités de recouvrement des impositions de toutes natures - détermination des crimes et délits ainsi que les peines qui leur sont applicables ; procédure pénale ; amnistie ; création de nouveaux ordres de juridiction et statut des magistrats - droits civiques et les garanties fondamentales accordées aux citoyens - nationalité, état et la capacité des personnes, régimes matrimoniaux, successions - régime électoral - principes fondamentaux de la Défense nationale, de la libre administration des collectivités territoriales, de leurs compétences et de leurs ressources, du droit du travail, du droit syndical.		
	- Ordonnances	Texte de loi (voir ci-dessus) pris par le Président de la République en vertu d'une autorisation spéciale du Parlement, dite « loi d'habilitation » (on dit alors que le Gouvernement légifère par ordonnances)		
	- Décrets	Textes et décisions pris par le pouvoir exécutif (Président de la République et/ou Premier ministre) - soit pour préciser une loi adoptée par le Parlement dans l'un des domaines ci-dessus (on parle alors de « décrets d'application ») - soit de façon autonome dans tous les domaines qui ne sont pas ceux de la Loi (pouvoirs propres du Gouvernement)		
	- Arrêtés interministériels ou ministériels	Texte ou décision pris par un ou plusieurs ministres détaillant l'application d'un décret		
Local	<table border="1"> <tr> <td>Arrêtés</td> <td>Délibérations</td> </tr> </table>	Arrêtés	Délibérations	<p><u>Arrêtés</u> = textes pris par des autorités locales</p> <ul style="list-style-type: none"> - soit de l'Etat (Préfets de région ou de département ; Préfets maritimes) - soit d'exécutifs élus de collectivités territoriales <ul style="list-style-type: none"> . Maire (Commune) . Président du Conseil Général (Département) . Président du Conseil Régional (Région) . Président d'une Communauté urbaine (Communauté urbaine) <p><u>Délibérations</u> = textes adoptés par des assemblées locales :</p> <ul style="list-style-type: none"> . Conseil municipal (Commune) . Conseil Général (Département) . Conseil Régional (Région) . Conseil Communautaire (Communauté urbaine)
Arrêtés	Délibérations			

Pierre Angelelli – septembre 2010

ANNEXE 2 : tableau simplifié des juridictions civiles et pénales en France

		Affaires Civiles au sens large			Affaires Pénales			
		Juridictions		Types d'affaires	Juridictions		Types d'affaires	
Poursuite en Cassation	Cour de Cassation (Cass.)							
	Cass. (Chambre civile)	Cass. (Chambre commerciale)	Cass. (Chambre sociale)		Cass. (Chambre criminelle)			
Appel	Cour d'Appel			Appel des jugements prononcés par les Tribunaux en 1 ^{ère} instance	Cour d'assises d'Appel	Cour d'Appel (Chambre des appels correctionnels)		Elles jugent en appel des jugements prononcés par les juridictions en 1 ^{ère} instance (sauf TMC qui juge en 1 ^{er} et dernier ressort)
1 ^{ère} instance selon la gravité ou l'importance de l'affaire	Tribunal de Grande Instance (TGI)			Le TGI juge - les litiges entre particuliers dont le montant dépasse 10.000 EUR - ainsi que certaines affaires quel que soit le montant en jeu (divorces contentieux, successions, saisies immobilières, etc.)	Cour d'assises	Tribunal correctionnel		Elle juge en première instance les infractions les plus graves (« crimes ») passibles de plus de 10 années d'emprisonnement (meurtre, viol, terrorisme, crime contre l'humanité, etc.)
				Le TI juge - les conflits entre particuliers dont le montant ne dépasse pas 10.000 EUR - ainsi que certains types d'affaires (loyers, élections, litiges individuels du travail dans la marine marchande, etc.)				
		Tribunal d'Instance (TI)					Tribunal de Police	Il juge en première instance les contraventions. C'est-à-dire les infractions mineures passibles d'amendes de 38 à 1500 EUR.
			Tribunal de commerce	Le Tribunal de Commerce juge - les conflits entre personnes physiques ou morales ayant la qualité de commerçant ; - ainsi que les conflits liés aux règlements et aux liquidations judiciaires.				Tribunal maritime commercial (TMC)
			Conseil de Prud'hommes (CP)	Le CP juge les litiges individuels entre employeurs et salariés (sauf marins), et portant sur le contrat de travail (embauche, salaires et indemnités, temps de travail, congés, rupture du contrat et indemnisation, etc.)				

Pierre Angelelli – Septembre 2010

ANNEXE 3 : Résumé des éléments de vocabulaire juridique à connaître.

Arrêté ministériel	En France, texte ou décision pris par un ou plusieurs ministres détaillant l'application d'un décret.
Arrêté préfectoral	En France, texte pris par des autorités locales de l'Etat (Préfets de région ou de département ; Préfets maritimes).
Circulaire ministérielle	En France, texte pris par un ou plusieurs ministres interprétant, à l'usage des administrations, l'application d'une loi, d'un décret ou d'un arrêté. Instruction ministérielle.
Collectivités territoriales	Subdivisions territoriales d'un Etat, disposant d'une autonomie plus ou moins grande (compétences dans certains domaines, instances dirigeantes élues, capacité de fabriquer certaines règles, capacité de les faire respecter, etc.)
Constitution	Loi dite « fondamentale » qui définit dans un Etat donné l'organisation, le contenu et le fonctionnement des pouvoirs législatif, exécutif et judiciaire.
Contrat	Convention par laquelle une ou plusieurs personnes s'obligent, envers une ou plusieurs autres, à donner, à faire ou à ne pas faire quelque chose.
Convention internationale	Contrats passés par les Etats entre eux. Traités.
<i>Damnum emergens</i>	Perte éprouvée.
Décision européenne	Acte obligatoire visant un destinataire particulier : Etat, entreprise, particulier, pris par Soit le Conseil des ministres de l'Union européenne Soit le Conseil des ministres de l'UE et le Parlement européen Soit la Commission européenne Soit la Banque Centrale Européenne.
Décret	En France, Texte général ou décision individuelle pris par le pouvoir exécutif (Président de la République et/ou Premier ministre) - soit pour préciser une loi adoptée par le Parlement dans l'un des domaines ci-dessus (on parle alors de « décrets d'application ») - soit de façon autonome dans tous les domaines qui ne sont pas ceux de la Loi (pouvoirs propres du Gouvernement).
Délibération	Texte adopté par une assemblée locale : . Conseil municipal (Commune) . Conseil Général (Département) . Conseil Régional (Région) . Conseil Communautaire (Communauté urbaine).
Directive européenne	Consigne donnée aux Etats membres en vue d'atteindre un but donné dans un délai donné ; la Directive n'est pas directement applicable dans les Etats mais nécessite une « transposition » dans leur droit interne. Les Directives peuvent être prises par Soit le Conseil des ministres de l'Union européenne Soit le Conseil des ministres de l'UE et le Parlement européen

	Soit la Commission européenne.
Domaine de la Loi	l'ensemble des matières dans lesquelles il est possible en accord avec la Constitution de faire des lois.
Domaine du Règlement	En France, l'ensemble des matières où le Gouvernement et les autorités locales peuvent créer des règles de droit.
Domage	Au sens juridique : perte éprouvée et manque à gagner.
Etablissement public	Subdivisions fonctionnelles d'un Etat, disposant de compétences pour agir plus efficacement dans un domaine donné que l'Etat central lui-même. Exemples en France : Universités ; Lycées; Grands Ports ; musées nationaux, hôpitaux publics, etc.
Etat	Représentation de l'intérêt général d'un pays contre les intérêts particuliers ou les intérêts des autres pays ; capacité de faire les normes juridiques et de les faire respecter – « monopole de la violence légitime ». Un Etat existe dès que quatre éléments sont réunis : une population, un territoire, un pouvoir politique souverain et une reconnaissance internationale par les autres Etats (en général, par l'admission à l'Organisation des Nations Unies).
<i>Exceptio est strictissimae interpretationis</i>	« les exceptions doivent être interprétées restrictivement », c'est-à-dire que toute solution exceptionnelle à un problème juridique doit être appliquée de façon à ne pas en étendre la portée.
Hiérarchie des normes juridiques	Principe de fonctionnement d'un Etat, conférant la supériorité aux règles représentant l'intérêt général sur les règles représentant les intérêts particuliers.
<i>In dubio pro reo</i>	Le doute profite à l'accusé. Règle du droit pénal.
Instruction ministérielle	En France, texte pris par un ou plusieurs ministres interprétant, à l'usage des administrations, l'application d'une loi, d'un décret ou d'un arrêté. Circulaire ministérielle.
<i>Lex posterior derogat priori</i>	La loi postérieure déroge à la loi antérieure. Principe général d'application des lois qui signifie que sur une matière donnée, c'est le texte le plus récent qui s'applique.
Loi	En France, texte à caractère général adopté par le Parlement (Assemblée nationale + Sénat) principalement dans un domaine fondamental.
Lois nationales	Lois qui ne s'appliquent qu'aux nationaux d'Etat, quel que soit l'endroit où ils se trouvent. Lois personnelles.
Lois personnelles	Lois qui ne s'appliquent qu'aux nationaux d'Etat, quel que soit l'endroit où ils se trouvent. Lois nationales.
Lois territoriales	Lois qui s'appliquent aux personnes même étrangères qui résident sur le territoire d'un Etat.
<i>Lucrum cessans</i>	Manque à gagner.
Norme juridique	Obligations juridiques entre les personnes.

Ordonnance	En France, texte de loi pris par le Président de la République en vertu d'une autorisation spéciale du Parlement, dite « loi d'habilitation » (on dit alors que le Gouvernement légifère par ordonnances).
Personnes	Au sens juridique : titulaires de droit et d'obligations.
Personne capable	En France, personne physique ayant atteint l'âge de la majorité.
Personne incapable	En France, mineur d'âge ; personne déclarée incapable par un juge en raison de son état de santé ou de son comportement (par exemple, prodigalité, addictions, etc.)
Personne morale de droit privé	Sociétés, associations, syndicats, etc.
Personne morale de droit public	Etats, collectivités territoriales, établissements publics et entreprises publiques.
<i>Poenalia sunt restringenda</i>	Les peines et le droit pénal en général sont d'interprétation stricte.
Pouvoir exécutif	Pouvoir de mettre en œuvre les lois, notamment à l'aide de l'administration et des forces armées.
Pouvoir judiciaire	Pouvoir de faire respecter les lois par les pouvoirs exécutif et législatif, ainsi que par les citoyens, et pouvoir de résoudre les conflits entre les normes juridiques ou entre les personnes.
Pouvoir législatif	Pouvoir de faire les lois.
Règlement européen	Texte de portée générale et impersonnelle, obligatoire et directement applicable dans chaque Etat membre. Les Règlements peuvent être pris par Soit le Conseil des ministres de l'Union européenne Soit le Conseil des ministres de l'UE et le Parlement européen Soit la Commission européenne Soit la Banque Centrale Européenne.
Responsabilité civile	Principe général selon lequel « tout fait quelconque de l'homme, qui cause à autrui un dommage, oblige celui par la faute duquel il est arrivé à le réparer ».
<i>Specialia generalibus derogant</i>	« ce qui est spécial déroge à ce qui est général », autrement dit une loi particulière est supérieure à une loi générale quel que soit l'ordre de succession chronologique des textes.
Traité international	Conventions passées par les Etats entre eux. Conventions internationales.

Pierre Angelelli – Septembre 2010

FICHE n°2 - La Constitution française.

Sauf mention contraire, les éléments encadrés ci-dessous constituent des informations complémentaires ou des illustrations qui ne font pas partie du programme de la présente fiche, mais ont simplement pour but d'aider à faire comprendre les notions présentées.

I. Introduction.

La Constitution est la loi ou l'ensemble de lois fixant les principes de fonctionnement d'un Etat et notamment de « fabrication » des règles de droit qui s'imposent aux personnes.

Rappel sur les éléments constitutifs de tout Etat :

Il faut trois éléments pour qu'il y ait un Etat :

- un territoire,
- une population,
- un pouvoir politique souverain, c'est-à-dire qui n'est soumis à aucune autorité supérieure (sauf celle librement consentie par des Traités internationaux par exemple).

En pratique,

- ce pouvoir souverain n'existe vraiment que lorsqu'il est reconnu par les autres Etats (admission des Etats à l'Organisation des Nations Unies)
- s'organise en interne sur la base d'une Constitution.

II. Les Constitutions

Les Constitutions sont l'ensemble des règles qui organisent l'Etat, c'est-à-dire qui définissent le statut des gouvernants (désignation et compétences juridiques) et des rapports entre les gouvernants et les gouvernés.

2.1. La notion de Constitution.

- Tout Etat possède normalement une Constitution.
- Les Constitutions peuvent cependant avoir des formes différentes :

> Constitutions écrites : ce sont les formes modernes de Constitutions depuis la fin du XVIIIème siècle (USA, France, etc.) fondées sur la souveraineté populaire (le peuple décide de la manière dont va être organisé son Etat). La forme écrite a pour but de garantir aux règles une stabilité, et de faciliter la connaissance par les citoyens.

> Constitutions coutumières : elles sont formées de l'ensemble des règles non écrites (ou écrites mais dispersées dans plusieurs textes de loi) qui organisent le fonctionnement d'un Etat (Royaume-Uni). Paradoxalement, les Constitutions coutumières peuvent être en pratique plus stables et plus difficiles à modifier que les Constitutions écrites, car elles sont fondées sur les traditions et les pratiques et non sur la seule souveraineté populaire.

2.2. Constitutions et régimes politiques.

2.2.1. Les Constitutions limitent les pouvoirs

> idée que l'existence-même d'une Constitution contribue à limiter l'absolutisme (Monarchies absolues / Monarchies constitutionnelles) et accessoirement à développer la démocratie

> par ailleurs, les Constitutions organisent la mise en œuvre du principe de séparation des pouvoirs dans l'Etat entre Pouvoir Exécutif et Pouvoir Législatif (principe expérimenté en Angleterre par la Révolution de 1688, instaurant une monarchie constitutionnelle et parlementaire, et repris lors du Siècle des Lumières par Montesquieu)

2.2.2. Les modes de séparation des pouvoirs définissent traditionnellement les régimes politiques démocratiques.

> on appelle « régime présidentiel », le régime d'organisation des pouvoirs où l'Exécutif et le pouvoir législatif sont strictement séparés

Exemple : USA ☐ le Président ne peut « dissoudre » le Parlement et le Parlement ne peut « renverser » le Gouvernement.

> « régime parlementaire » = régime où les pouvoirs législatif et exécutif sont séparés mais collaborent

Exemple : France et la plupart des Etats européens.

> « régime d'Assemblée » = régime où les pouvoirs législatif et exécutif sont faiblement séparés et où le Législatif domine

Exemple : France sous la Convention nationale (1792-1795).

D'autres régimes existent mais n'organisent pas en fait ou en droit de séparation des pouvoirs. Il s'agit le plus souvent de régimes dictatoriaux.

2.3. Elaboration et révision des Constitutions.

2.3.1. Elaboration.

Le pouvoir constituant initial : c'est le pouvoir qui est à l'origine de la Constitution. Il peut être

- autoritaire : notion de coup d'Etat

- démocratique : notion de révolution, convocation d'une Assemblée Constituante

- ou, le plus souvent, mélanger les deux : par exemple, une révolution ou un coup d'Etat renversent un régime politique et le remplace par un autre après accord du peuple (Révolution française de 1789 ; renversement de la IV^{ème} République en France en 1958 ; Révolution « des Oeillets » en 1974 au Portugal).

2.3.2. Révision des Constitutions

Il existe différentes formules permettant d'adapter la Constitution :

- révision par les assemblées parlementaires, éventuellement avec une majorité renforcée (dite « majorité qualifiée »), c'est le cas avec l'actuelle Constitution française ;

- révision par une assemblée spécialement élue (Etats-Unis et les différents amendements (27) à la Constitution U.S. de 1787)

- révision par le peuple (référendum), c'est une formule également possible en France.

- En complément des révisions « officielles », les Constitutions peuvent également subir des adaptations plus ou moins profondes :

> certaines juridictions ont le pouvoir d'interpréter le texte (Cour suprême des Etats-Unis qui interprète et adapte la Constitution U.S. ; rôle du Conseil Constitutionnel en France)

> par ailleurs, des lois simples (votées par le Parlement) contraignent à la Constitution modifient de fait celle-ci.

2.3.3. Contrôle de constitutionnalité des lois.

- Le principe du contrôle.

Selon le principe dit de la « hiérarchie des normes », les textes votés par le Parlement (lois) doivent être conformes à la Constitution. A défaut, le Parlement pourrait modifier facilement la Constitution et celle-ci perdrait sa valeur de norme supérieure aux autres.

- Les organes de contrôle : il s'agit

> soit d'organes politiques dont les membres sont nommés par d'autres organes politiques (Ex : Conseil constitutionnel français)

> soit d'organes purement juridictionnels dont les membres sont des juges (exemple : Cour constitutionnelle allemande)

> soit d'un mélange des deux : magistrats nommés par l'exécutif avec l'accord du Parlement (Cour suprême des Etats-Unis.)

- Le moment du contrôle : il y a, en fonction du moment où il a lieu, 2 types de contrôle de constitutionnalité des lois :

> le contrôle appelé « contrôle a priori », qui consiste à contrôler les lois avant qu'elles n'entrent en vigueur

> le contrôle appelé « contrôle a posteriori », qui consiste à contrôler les lois après leur entrée en vigueur.

- *Le mode de contrôle : on distingue*
 > le contrôle « par voie d'action » : dans ce cas, le texte litigieux est directement contesté devant une juridiction au motif qu'il n'est pas conforme à la Constitution ; si la juridiction déclare que la loi est inconstitutionnelle, la loi sera définitivement retirée ;
 > le contrôle « par voie d'exception » : dans ce cas, à l'occasion d'un litige, la loi est contestée devant la juridiction saisie du litige au motif qu'elle n'est pas constitutionnelle ; si la juridiction déclare que la loi est inconstitutionnelle, la loi sera « mise de côté » et ne sera pas appliquée à l'affaire litigieuse, mais la loi restera en vigueur (ce type de contrôle est envisagé en France depuis une révision constitutionnelle de 2008).

III. La Constitution française du 4 octobre 1958.

La Constitution du 4 octobre 1958, dite de la « Vè République » organise un régime politique parlementaire avec néanmoins une forte prééminence du Président de la République en particulier du fait de son élection au suffrage universel direct.

3.1. Le Président de la République.

3.1.1. Le statut du Président de la République.

- Election.

> Depuis 1962, le Président est élu au suffrage universel direct (électeurs = H/F de 18 ans au moins, de nationalité française)

> *Conditions pour pouvoir se présenter (« éligibilité ») :*
 . nationalité française,
 . avoir la qualité d'électeur,
 . être âgé de 23 au moins
 . et être parrainé par au moins 500 élus d'au moins 30 départements différents.

> *Les dépenses électorales doivent être déclarées et sont actuellement plafonnées à 16 millions d'Euros.*

> *L'élection a lieu au scrutin uninominal majoritaire à deux tours, ce qui signifie que*
 . les électeurs votent pour une personne (uninominal)
 . il y a normalement deux tours (sauf si un candidat obtient la majorité des suffrages au premier tour)
 . est élu celui qui obtient la majorité absolue (plus de la moitié) des suffrages exprimés (c'est-à-dire sans les bulletins blancs et nuls) au deuxième tour.

- Durée du mandat.

> 5 ans (« quinquennat ») pour correspondre au mandat des députés (5 ans) et limiter les risques de « cohabitation » (différence de « couleur politique » entre le président de la République et l'Assemblée nationale)

> réélection possible du Président sans limitation de nombre de mandats.

- Fin du mandat.

> soit à l'échéance de la durée pour laquelle le Président a été élu (5 ans)

> soit avant cette échéance normale :

- . démission
- . décès
- . empêchement physique.

- Responsabilité du Président de la République

Peu de responsabilité pour ne pas être entravé dans son action politique

(Art. 68 de la Constitution : « Le Président de la République n'est responsable des actes accomplis dans l'exercice de ses fonctions qu'en cas de haute trahison. Il ne peut être mis en accusation que par les deux assemblées statuant par un vote identique au scrutin public et à la majorité absolue des membres les composant ; il est jugé par la Haute Cour de Justice. » La Haute Cour est composée à parts égales de députés et de sénateurs.)

3.1.2. Les pouvoirs du Président de la République.

- Pouvoirs propres.

> à l'égard du Peuple français : le Président est le seul à pouvoir décider de consulter le peuple par référendum.

> à l'égard du Gouvernement : le Président
 . nomme le Premier ministre et met fin à ses fonctions.
 . définit la politique du pays

> à l'égard du Parlement : le Président
 . peut provoquer le renouvellement anticipé de l'Assemblée nationale (« élections législatives ») : il dispose du « droit de dissolution »
 . promulgue les lois dans les 15 jours de leur adoption, et peut dans ce délai demander une nouvelle délibération ;

> à l'égard du Conseil Constitutionnel (CC) : le Président
 . nomme trois des neuf membres du CC, dont son Président
 . il peut demander au CC d'examiner la constitutionnalité d'une loi (ou encore sa conformité avec les engagements internationaux de la France – exemple : conformité avec les Traités européens) avant sa promulgation.

- Pouvoirs exceptionnels du Président : article 16 de la Constitution : en cas de menace grave pour la République, le Président peut s'attribuer sans limitation de durée les pleins pouvoirs (en pratique, une seule application a été faite de l'article 16, du 23 avril au 29 septembre 1961 – Guerre d'Algérie).

- Pouvoirs partagés avec le Premier ministre et le Gouvernement.

> Présidence du Conseil des ministres
 > Pouvoir de nomination dans certains emplois : le Président
 . nomme les membres du Gouvernement sur proposition du Premier ministre et met fin à leurs fonctions
 . nomme aux emplois supérieurs, civils et militaires, de l'Etat
 > Signature des décrets délibérés en Conseil des ministres.
 > Président = Chef des Armées
 > Diplomatie : négociation des Traités internationaux
 > Protection de l'indépendance de la justice.

3.2. Organisation et fonctionnement du Gouvernement.

3.2.1. Organisation du Gouvernement

- Structure du Gouvernement

> Formations collégiales

. Conseil des ministres

* Présidé par le Président de la République

* Composé du Président, du Premier ministre et des ministres

(les secrétaires d'Etat ne sont présents que lors de l'examen d'affaires les concernant)

* Mise en œuvre de la politique du Chef de l'Etat

* Approbation des projets de lois qui seront présentés par le Gouvernement au vote du Parlement

* Délibération et signature des décrets

* Nominations dans certains emplois

* Réunion du Conseil des ministres une fois par semaine.

. Conseil de cabinet : réunion officielle du Premier ministre et des ministres en dehors de la présence du Président de la République : but = préparation du Conseil des ministres en période de « cohabitation » (situation où le Président et Premier ministre ne sont pas de la même couleur politique)

. Conseils restreints : réunion de ministres sous la présidence du Président de la République, pour examiner des questions particulières (exemples : réunion du Président, du Premier ministre, du ministre de la Défense et du ministre des Affaires étrangères pour préparer une intervention militaire ; idem avec les ministres chargés de l'Economie et des Finances pour préparer un sommet de chefs d'Etat et de gouvernements (Conseils Européens, « G 8 », « G 20 », etc.)

. Comités interministériels : réunion de ministres sous la présidence du Premier ministre pour examiner des questions précises ou des thèmes particuliers (exemples : Comités interministériels de la mer ; Comité interministériels de l'Aménagement du territoire, etc.)

> Premier ministre :

. il est nommé par le Président et révoqué par lui

. il dirige l'action du Gouvernement

. il peut être un homme politique élu : exemples : Jospin, Raffarin, Fillon) ou non (Villepin)

> Membres du Gouvernement :

. le Premier ministre exerce son autorité sur les membres du Gouv.

. les membres du Gouvernement exercent à la fois

* une fonction politique qui est de participer à la politique menée par le Gouv en solidarité avec les autres ministres

* et une fonction administrative : chaque mb du Gouvernement dispose en principe d'un « portefeuille » (c'est-à-dire de la responsabilité d'un département ministériel) et dirige à ce titre une administration.

. il y a différents types de membres du Gouvernement :

* Ministres d'Etat

* Ministres

* Ministres délégués

* Secrétaires d'Etat

* et depuis 2007 « Hauts Commissaires ».

- Le statut des ministres.

> il existe des incompatibilités entre les fonctions de ministres et d'autres fonctions, telles que les fonctions suivantes :

. membre du Parlement (député ou sénateur)
 . emploi public
 . représentant professionnel national.

> mais les fonctions sont compatibles avec d'autres fonctions :
 . mandats électifs locaux (membres d'assemblées locales ; maires ou présidents d'autres collectivités territoriales – Régions, Départements)
 . direction de partis politiques ;

> rémunération de base des ministres : depuis 2007, la rémunération des ministres a été revalorisée et s'établit ainsi :
 . ministres et ministres délégués = « double de la moyenne du traitement le plus élevé et du traitement le plus bas perçu par les fonctionnaires occupant des emplois de l'Etat classés dans la catégorie " hors échelle " », soit environ 10 800 Euros bruts par mois
 . secrétaires d'Etat = 1,9 x « moyenne du traitement le plus élevé, etc. »
 . hauts-commissaires membres du Gouvernement = 1,5 x « moyenne du traitement le plus élevé, etc. »

> responsabilité pénale des ministres. Pour protéger leur action gouvernementale, les ministres bénéficient d' « immunités ».
 En particulier, ils ne peuvent être poursuivis devant les juridictions de droit commun pour les délits ou les crimes qu'ils peuvent commettre dans l'exercice de leurs fonctions. Ils relèvent d'une juridiction spéciale : la Cour de Justice de la République (composée de 6 députés, 6 sénateurs et 3 magistrats de la Cour de Cassation).

Pour les crimes et délits commis avant ou après leurs fonctions gouvernementales, les ministres en fonction peuvent être poursuivis.
 Depuis une quinzaine d'années, il est d'usage qu'un ministre mis en examen démissionne du Gouvernement (mais il s'agit d'une pratique politique pas d'une obligation juridique).

3.2.2. La fonction gouvernementale.

- Les attributions du Premier ministre (PM).

> Pouvoirs à l'égard du Gouvernement

- . le PM dirige l'action du Gouv et a autorité sur les ministres
- . il peut présider le Conseil des ministres en l'absence du Président de la République
- . il signe ou contresigne les décrets
- . il décide des moyens financiers à attribuer aux ministères dans le cadre du budget voté par le Parlement
- . pour l'exécution de ses missions, le PM dispose de ses propres services : les « Services du Premier ministre » et en particulier le « Secrétariat Général du Gouvernement ».

> Pouvoirs à l'égard du Parlement

- le PM a l'initiative des lois
- = pouvoir très important pour la mise en oeuvre de la politique du Président de la République
- = à noter qu'environ 90% des lois sont proposées par le Gouvernement (on appelle ces propositions gouvernementales des « projets de loi », alors que les « propositions de loi » sont des textes d'initiative parlementaire)

> Les attributions exécutives du Premier ministre

- . le PM est chargé de l'exécution des lois ;
- . pour cela, il dispose du pouvoir de prendre des décrets (qu'on qualifie quelquefois de « décrets d'application », pouvoir qu'il partage avec le Président de la République ;
- . pour l'exécution des lois, le PM doit prendre les décrets dans un délai raisonnable, mais ce délai n'est pas précisé dans la Constitution ou d'autres textes, et il n'y a aucune sanction juridique au cas où les mesures d'exécution des lois ne sont pas prises ;
- . le PM est responsable de la défense nationale (alors que le Président de la République est le Chef des Armées), ce qui signifie que le PM est en charge la préparation et de la disponibilité des forces armées.

- Les attributions du Gouvernement.

Selon la Constitution, le Gouvernement détermine et conduit la politique de la Nation. Cette idée correspond à la conception du Général de Gaulle qui voyait le Président de la République comme étant plutôt « au-dessus de la mêlée » et fixant les grandes orientations de la politique générale du pays et le PM plutôt en charge des détails et de l'exécution de cette politique.

En situation politique « normale » (c'est-à-dire quand le Gouvernement est de la même tendance politique que le Président de la République), le Gouvernement est donc effectivement en charge de l'exécution de la politique décidée par le Président et pour laquelle il a été élu.

En revanche, en périodes de « cohabitation » (Mitterrand/Balladur ; Chirac/Jospin), le Gouvernement met en oeuvre la politique acceptée par le Parlement et non celle déterminée par le Président.

> Moyens classiques

- . Gouvernement = direction de l'administration de la France
- . Initiative des lois (90% des lois sont d'initiative gouvernementale – voir PM ci-dessus)
- . Préparation et exécution des Lois de finances (c'est-à-dire du Budget de l'Etat)

> Moyens exceptionnels

. Etat de siège : en cas de situation d'urgence sur une partie du territoire, le Gouvernement peut décider de l' « Etat de siège » pour une période limitée (12 jours maxi, au-delà le Gouvernement a besoin de l'autorisation du Parlement). Dans ce cas, les pouvoirs des autorités militaires sont renforcés (pouvoirs de police, de réquisitions, suspension de certains droits et libertés publics – grève, réunions, manifestations, etc.)

. Pouvoir de légiférer par Ordonnances : en cas d'urgence, le Gouvernement peut être autorisé par le Parlement à adopter directement des lois. Ces lois faites par le Gouvernement s'appelle alors des « Ordonnances ».

- Le Gouvernement « prend » environ 1500 décrets par an.

3.3. Le Parlement.

Le Parlement français est composé de deux assemblées (appelées « Chambres ») : l'Assemblée Nationale et le Sénat.

L'Assemblée Nationale est composée de 577 députés et le Sénat (à partir de 2010) de 346 sénateurs. L'existence de ce système à deux assemblées, appelé « système bicaméral », est fondé sur le fait que l'Assemblée nationale (A.N.) a vocation à représenter la population alors que le Sénat représente plutôt les territoires. On qualifie quelquefois officieusement le Sénat de « Grand Conseil des Communes de France ».

Les fonctions principales du Parlement sont de **voter les lois** (en moyenne une soixantaine de lois sont votées chaque année) et **de contrôler l'action du Gouvernement**.

3.3.1. Les parlementaires.

- élections des parlementaires

> élections législatives.

- . Ces élections ont pour but de désigner les députés à l'Assemblée nationale
- . ceux-ci sont élus pour 5 ans
- . élection au suffrage universel direct uninominal de circonscription à deux tours

(ce qui signifie :

- * suffrage universel : tous les hommes et femmes de nationalité française âgés d'au moins 18 ans, n'ayant pas subi certaines condamnations et régulièrement inscrits sur les listes électorales peuvent voter
- * direct : le vote désigne directement la personne à élire (contraire = suffrage indirect où on vote pour des personnes qui elles-mêmes vont désigner l' élu – exemple : le Maire est élu par le Conseil municipal après élection de celui-ci)
- * uninominal : on doit choisir une seule personne (et non un groupe de personnes = scrutin de liste)
- * de circonscription : on vote pour désigner des élus dans un territoire donné (« circonscription électorale ») : commune ou section de commune, canton, arrondissement, département, région, voire groupe de régions (élections européennes), etc. la plus grande circonscription électorale étant actuellement la France pour l'élection présidentielle.
- * à deux tours : il y a deux tours de scrutin. On peut être élu au premier tour si l'on a la majorité absolue (plus de la moitié) des suffrages, et au second tour si l'on a la majorité relative (c'est-à-dire le plus grand nombre de voix).

. Conditions pour être élu :

- * âge minimal = 23 ans
- * ne pas être inéligible (du fait de certaines condamnations, ou du fait de l'exercice de certaines fonctions – fonctionnaires d'autorité [Préfets par exemple] ou militaires)

> élections sénatoriales

- . A partir de 2010, les sénateurs seront élus pour 6 ans. Le Sénat sera renouvelable par moitié pour les 3 ans
- . élection des sénateurs selon un système un peu complexe au suffrage universel indirect, c'est-à-dire que les citoyens ne votent pas directement pour les sénateurs qui sont élus par des « Grands électeurs » (essentiellement les maires, conseillers municipaux et délégués des conseils municipaux, et les conseillers généraux, conseillers régionaux et députés)

. Conditions :

- * âge minimal = 30 ans
- * ne pas être inéligible (du fait de certaines condamnations, ou du fait de l'exercice de certaines fonctions – fonctionnaires d'autorité [Préfets par exemple] ou militaires)

- le statut des parlementaires.

> incompatibilités : certains cumuls d'activités sont interdits ou limités, en particulier on ne peut être parlementaire français et

- . ministre
- . député européen
- . fonctionnaire (sauf cas particuliers : professeurs d'université, etc.)
- . militaire

> immunités : les parlementaires ne peuvent être poursuivis pour les actes commis pendant leurs fonctions ; toutefois, cette immunité peut être levée par les assemblées dont ils relèvent

> indemnités : afin notamment d'assurer leur indépendance, les parlementaires reçoivent

- . une indemnité de base correspondant au salaire brut d'un haut fonctionnaire (conseiller d'État, Préfet, directeur d'administration centrale) ayant moins d'une année d'ancienneté dans son grade (environ 5400 Eur/mois) ;
- . une indemnité de fonction correspondant à 25% du montant de l'indemnité de base (environ 1400 Eur/mois) ;
- . sur ces indemnités, les retenues diverses (sécurité sociale, retraite, etc.) sont d'environ 5200 Eur/mois ;
- . une indemnité représentative de frais de mandat (5800 Eur/mois) ;
- . un crédit à la libre disposition du parlementaire calculé sur la base de la rémunération brute de 3 collaborateurs (entre 7000 Eur/mois [Sénat] et 9000 Eur/mois [Assemblée nationale]) ;
- . par ailleurs, les parlementaires disposent de facilités pour l'exercice de leur mandat
 - * transports : gratuité des transports sur le réseau SNCF + pour (pour les parlementaires de Métropole) 40 allers-retours par an en avion entre Paris et leur circonscription ou (pour les parlementaires des Départements d'outre-mer) 13 allers-retours par an en avion entre Paris et leur circonscription ;
 - * mise à disposition d'un bureau à l'Assemblée nationale ou au Sénat et forfait de télécommunications

3.3.2. Organisation et fonctionnement du Parlement.

- Règlements des assemblées

Le travail dans les assemblées est pour l'essentiel organisé par un Règlement intérieur voté par chaque assemblée.

- Organes des assemblées

> Direction

. Présidence des assemblées :

* Assemblée nationale = président élu pour 5 ans ;

* Sénat = 3 ans ;

* chaque Président organise les débats et est responsable de l'administration parlementaire

* chaque Président nomme 3 des 9 membres du Conseil Constitutionnel

. le président du Sénat assure l'intérim du Président de la République

. le président de l'Assemblée nationale préside l'A.N. et le Sénat lorsque ces deux assemblées se réunissent en Congrès (« Congrès » = réunion des deux assemblées).

. les présidents sont assistés par un Bureau composé de parlementaires et de services administratifs composés de fonctionnaires ayant un statut spécial :

* Secrétariat Général chargé de préparer et d'accompagner le travail législatif

* Secrétariat Général de la « Questure » chargé de l'administration interne de chaque assemblée (services administratifs, budget, personnels, immeubles, etc.)

> Organes d'encadrement du travail parlementaire

. Groupes parlementaires : ils correspondent aux partis politiques et peuvent être constitués dès qu'un parti ou une alliance de partis dispose d'au moins 20 députés ou 15 sénateurs ;

. Commissions parlementaires : composées de parlementaires représentant les Groupes, elles constituent les organes de base du travail parlementaire car elles préparent le travail législatif dans différents grands domaines d'activité. Elles sont en outre chargées du suivi de l'application des lois par le Gouvernement.

Il existe différentes Commissions : lois, finances, défense, affaires étrangères, affaires culturelles et éducation, etc.

. Commissions spéciales : constituées comme les commissions parlementaires (représentation des Groupes) mais pour étudier une proposition ou une question particulière.

Exemples de Commissions spéciales à l'Assemblée Nationale :

* Commission sur le dialogue social et la continuité des services publics

* Commission sur le service public à la télévision et la suppression de la pub

. Commissions d'enquête inspirées des Commissions d'enquête du Congrès des Etats-Unis, elles sont constituées de façon limitée dans le temps (6 mois maxi) de 30 députés ou de 21 sénateurs, pour enquêter sur des faits particuliers. Elles ont des pouvoirs importants (droit de convoquer toute personne majeure pour répondre aux questions de la Commission ; auditions publiques ; transmission des informations à la justice pour qu'il y ait éventuellement des suites pénales)

Exemples de Commissions à l'Assemblée Nationale:

* en 2007 : Commission d'enquête sur les conditions de libération des infirmières bulgares détenues en Libye ;

* en 2006 : Commission d'enquête sur les sectes,

* et Commission d'enquête sur les causes des dysfonctionnements de la justice dans l'affaire d'Outreau, etc.

. Délégations parlementaires : elles ont pour objet d'assurer une réflexion et information directe et précise du Parlement sur un sujet donné.

Exemples de délégations créées à l'Assemblée Nationale:

* Délégation aux droits de la femme

* Délégation parlementaire au renseignement.

- Les réunions du Parlement

> sessions parlementaires

. les sessions ordinaires : le Parlement se réunit en une session ordinaire unique d'octobre à juin ;

. les sessions extraordinaires : il s'agit, à la demande du Gouvernement,

* soit de la prolongation du travail parlementaire au-delà de juin pour terminer l'examen de textes mis à l'ordre du jour par le Gouvernement,

* soit de la convocation du Parlement en dehors de la session ordinaire ;

. les sessions de plein-droit :

* en cas de mise en œuvre de l'article 16 de la Constitution, le Parlement se réunirait de plein droit, même en dehors de sa session ordinaire,

* en cas de nouvelle élection après dissolution.

> les séances sont publiques et se déroulent normalement l'après-midi et en soirée ; les matinées sont réservées au travail en commissions.

. l'ordre du jour de la discussion des projets et des propositions de lois est fixé par le Gouvernement

. les débats ont lieu sous la direction du président de chaque assemblée ; si le texte proposé émane du Gouvernement, le représentant du Gouvernement le présente, puis le rapporteur de la Commission spécialisée intervient, puis suivent les débats (ordre des interventions et temps de parole sont fixés par le président de l'assemblée concernée) ;

. le vote est normalement personnel (dispositif électronique à clé), mais en pratique les députés et sénateurs confient leur clé à des collègues pour qu'ils votent à leur place.



3.4. Les relations entre le Gouvernement et le Parlement.

3.4.1. Le Gouvernement = « maître du jeu législatif »

- Le « domaine de la loi »

Par cette expression, on désigne les matières dans lesquelles on peut faire des lois. La délimitation du domaine de la loi est une nouveauté de l'actuelle Constitution car auparavant, il n'y avait pas de limite. De sorte que le Parlement pouvait légiférer en toutes matières car on considérait qu'il était l'unique représentant de la souveraineté nationale.

Depuis la Constitution de 1958, le domaine de la loi (c'est-à-dire donc la compétence juridique du Parlement) est défini et donc limité.

> Définition positive du domaine de la loi : l'article 34 de la Constitution énumère les matières concernées. Il s'agit de matières importantes et/ou qui concernent les droits fondamentaux des citoyens ; la Constitution distingue

. les matières où le Parlement décide

- * vote du budget de l'Etat (recettes = impôts et dépenses = fonctionnement du Gouvernement)
- * droit fiscal (règles en matière d'impôt)
- * droit pénal (définition des infractions et des peines ; définition des règles de procédure – tribunaux compétents, etc.)
- * droit civil (règles en matière d'état-civil, de mariage, de contrats, d'obligations, de responsabilité en cas de dommages, etc.), droit du travail, droit de la consommation, etc.
- * libertés publiques (presse, audiovisuel, droit d'association, droit syndical, liberté de croyance, etc.)
- * droit électoral (modes de scrutin, circonscriptions électorales, etc.)
- * ratification des traités internationaux
- * autorisation donnée au Chef de l'Etat de déclarer la guerre,

. et les matières pour lesquelles le Parlement fixe les grands principes (et le Gouvernement les détails) :

- * organisation des collectivités territoriales
- * organisation de la Défense nationale
- * nationalisations ou privatisations, etc.

> Définition négative du domaine de la loi (article 37 de la Constitution) = tout ce qui n'appartient pas au domaine de la loi appartient au domaine dit « réglementaire » (c'est-à-dire de la compétence du Gouvernement)

> Attention : à cette distinction « Loi/Règlement » s'est ajoutée une composante supplémentaire qui est la réglementation européenne : le droit issu des Traités européens (droit des traités lui-même et droit « dérivé » des traités, c'est-à-dire les Règlements, Directives et Décisions du Conseil de l'Union européenne, de la Commission européenne, du Parlement européen ou de la Banque centrale européenne, ainsi que les Arrêts et Jugements des instances judiciaires européennes [Cour de Justice, Cour des Comptes, Tribunal de 1^{ère} Instance]) est supérieur aux Lois et Règlements français.

> Respect de la délimitation entre le domaine d'action du Parlement (domaine de la loi) et le domaine d'action du Gouvernement (domaine réglementaire) :

. empiètement du domaine de la loi sur le domaine réglementaire : contrôle du Conseil Constitutionnel (CC) car non respect du partage des compétences défini par la Constitution ;

. empiètement du domaine de la loi sur le domaine européen : contrôle du CC de la « conventionalité » des lois, c'est-à-dire du respect de la conformité des lois aux Traités européens et à leur droit dérivé ;

. empiètement du domaine réglementaire sur le domaine de la loi ou le domaine européen : contrôle des juridictions administratives (Conseil d'Etat, Cour administratives d'appel et Tribunaux Administratifs), c'est-à-dire du respect de la hiérarchie des normes (Traités, Constitution, Loi, Décrets, Arrêtés, etc.).

- La procédure législative ordinaire.

> La phase préparatoire.

L'initiative des lois appartient soit au Premier ministre (projet de loi), soit aux parlementaires (proposition de loi).

. *Projet de loi* : il est préalablement soumis à l'avis du Conseil d'Etat (qui joue ici le rôle de conseiller du Gouvernement et non pas de juge administratif), puis à l'approbation du Conseil des ministres, puis présenté en premier lieu soit à l'A.N., soit au Sénat (à l'exception des projets de lois de finances qui doivent d'abord être présentés à l'A.N.).

Le Gouv présente les projets avec un ordre de priorité puisqu'il définit le calendrier d'examen des lois par les assemblées.

Le président de l'assemblée choisie oriente le projet vers la commission parlementaire compétente pour l'examiner et préparer un rapport pour permettre aux députés ou aux sénateurs de décider en assemblée plénière.

Une fois le rapport rendu, le président de l'assemblée concernée inscrit le projet de loi à l'ordre du jour des débats.

. *Proposition de loi* : elle émane des députés ou des sénateurs et non du Gouvernement.

Deux réserves :

- * les propositions de lois ne sont pas en principe recevables si elles ont pour effet de diminuer les recettes financières publiques ou d'augmenter les dépenses publiques,
- * elles sont soumises à un calendrier d'examen largement imposé par le Gouvernement.

> Examen du texte en séance.

. on examine en premier lieu les questions de procédure : recevabilité du texte (« exception d'irrecevabilité », opportunité ou non (« question préalable »), insuffisance du rapport établi par la commission parlementaire (« demande de renvoi en commission »)

. ensuite on examine le fond du texte : la discussion et le vote se font article par article. Les articles peuvent être modifiés (amendements) par les parlementaires (ou même le Gouvernement avant la discussion ; les amendements soumis à l'approbation du Gouvernement (représenté en séance par le ministre compétent pour le texte examiné) puis au vote.

> La navette législative.

Avant de devenir une loi, le projet ou la proposition de loi doivent être votés en termes identiques par l'A.N. et le Sénat. Pour ce faire, le texte va aller d'une assemblée à l'autre (« navette ») jusqu'à ce que la rédaction soit identique.

Pour limiter les pertes de temps, le Gouv peut décider d'interrompre la navette après deux examens par chacune des assemblées et soumettre à une commission mixte paritaire (commission parlementaire représentant à parts égales chaque assemblée) qui fixera une rédaction uniforme à soumettre au vote de chaque assemblée.

> La promulgation et la publication.

Après son adoption en termes identiques par chacune des assemblées, le texte de loi est adressé au Président de la République pour promulgation (c'est-à-dire signature de la loi par le Président de la République pour la faire exécuter).

Le Président de la République dispose de 15 jours pour promulguer la loi et peut dans ce délai

- . soit la signer (promulguer)
- . soit demander au Parlement une nouvelle délibération
 - . soit saisir le Conseil Constitutionnel pour que celui-ci se prononce sur la constitutionnalité ou la « conventionalité » de tout ou partie du texte.

Une fois signée, la loi est publiée au Journal Officiel de la République française et devient ainsi opposable aux citoyens dès le lendemain de la publication.

- La procédure législative spéciale.

A cause de leur objet ou leur contenu, certaines lois sont traitées selon des procédures spéciales

Type de lois	Objet ou contenu	Eléments de procédure
Lois constitutionnelles	Elles modifient la Constitution	Adoption comme la Constitution - soit vote de l'A.N. et du Sénat réunis « en Congrès » ; adoption du texte si majorité d'au moins 3/5 ^è des suffrages exprimés par les députés et de sénateurs - soit référendum ; adoption du texte si majorité d'au moins la moitié des suffrages exprimés par les électeurs.
Lois organiques	Elles précisent l'organisation et le fonctionnement des pouvoirs publics	Même procédure que pour l'adoption des lois ordinaires, sauf que - en cas de désaccord entre le Sénat et l'A.N., c'est le texte adopté par celle-ci qui l'emporte, - le texte d'une loi organique est obligatoirement soumis au contrôle de constitutionnalité du Conseil Constitutionnel.
Lois de finances (Budgets)	Elles déterminent les ressources et les charges de l'Etat	Particularités : - initiative gouvernementale uniquement - le projet de loi est d'abord soumis à l'A.N. - obligation pour le Parlement de se prononcer dans les 70 jours après saisine par le Gouv (au-delà le Gouv met en œuvre le budget par Ordonnances).
Lois de financement de la Sécurité Sociale	Elles déterminent les conditions générales d'équilibre financier de la Sécurité Sociale	- voir « Lois de finances » sauf que le Parlement a un délai de 50 jours pour se prononcer.
Lois de ratification	Elles autorisent les engagements internationaux conclus par la France	- initiative gouvernementale uniquement - le Parlement n'a pas le pouvoir de modifier le texte soumis (qui est donc un Traité ou une Convention déjà signés par la France – Président, Premier ministre, ministre des Affaires étrangères), mais l'accepte ou le rejette en bloc.

3.4.2. La responsabilité du Gouvernement devant l'Assemblée nationale (A.N.)

- Principe de responsabilité devant l'A.N.

La responsabilité politique du Gouvernement devant le Parlement est le principal élément caractérisant ce que l'on appelle une « régime parlementaire ». En France, cette responsabilité ne s'exerce que devant l'A.N. et non devant le Sénat.

- Les procédures de mise en jeu de la responsabilité gouvernementale.

> La question de confiance : le Premier ministre (PM) peut « engager la responsabilité de son Gouvernement » sur son programme (c'est-à-dire soumettre au vote de l'Assemblée nationale une « déclaration de politique générale ») ;

> La motion de censure : c'est un texte signé par 1/10^è au moins des députés demandant la démission du Gouvernement. Cette démission est acquise si la majorité absolue de l'A.N. (plus de la moitié des députés) adopte la motion ;

> L'engagement de la responsabilité gouvernementale sur le vote d'un texte. Lorsqu'un projet de loi divise la

majorité au pouvoir, et que le Gouvernement ne dispose pas d'une majorité pour le soutenir, le PM peut « forcer » les députés à adopter le texte en engageant la responsabilité du Gouvernement :

. Si les députés votent une motion de censure dans les 24 heures (voir « motion de censure » ci-dessus), le Gouvernement est forcé de démissionner (et le Président de la République peut dissoudre l'A.N. et convoquer de nouvelles élections législatives) ;

. Si les députés ne déposent pas de motion de censure, ou si celle-ci n'obtient pas la majorité absolue des suffrages des députés, la loi est considérée comme automatiquement adoptée.

C'est la procédure dite de « l'article 49-3 » de la Constitution : d'une part, le PM inverse l'exigence de majorité (il faut une majorité pour « renverser » le Gouv au lieu d'une majorité pour voter le texte de loi) et, d'autre part, la loi est adoptée sans vote.

3.4.3. L'information élargie du Parlement.

- Les questions au Gouvernement.

> Les questions orales : une séance par semaine est réservée aux questions orales posées par les parlementaires aux membres du Gouvernement. Les séances de questions et de réponses sont normalement retransmises à la télévision.

> Les questions écrites : les parlementaires peuvent également interroger le Gouvernement par écrit. Celui-ci a un mois pour répondre. Les questions et les réponses sont publiées au Journal Officiel.

> Les déclarations du Gouvernement : elles sont effectuées par le PM devant les assemblées ; elles portent généralement sur des sujets d'actualité et ne sont pas suivies d'un vote. Les dernières déclarations remontent à 2001 (déclaration du Gouv sur la situation en Afghanistan ; déclaration sur la situation consécutive aux attentats du 11 septembre 2001, etc.).

- L'information sur la politique européenne.

Il existe plusieurs problèmes entre les parlements nationaux et l'Union européenne (UE)

> supériorité juridique des règles européennes sur les règles nationales,

> dans les règles nationales, l'UE ne fait pas la distinction entre les aspects législatifs et les aspects règlementaires (qui est une distinction propre à chaque Etat)

> avec l'accord ou à la demande des Gouvernements, l'UE a accru (accroît) ses domaines d'intervention

> de plus en plus d'actes du Conseil (Règlements, Directives, Décisions) sont pris à la majorité des Etats membres (et non plus à l'unanimité)

> enfin, l'UE travaille avec les exécutifs nationaux (chefs d'Etat et de Gouvernement ; administrations, etc.) et non pas avec les organes législatifs

=> les Parlements nationaux se trouvent quelquefois dessais des compétences inscrites dans les Constitutions nationales
=> nécessité de renforcer l'information des parlementaires nationaux qui sont les représentants des citoyens et les détenteurs de la souveraineté nationale.

En France, les dispositions suivantes ont été adoptées :

> La délégation parlementaire pour l'Union européenne : créée en 1979 (et remplacée en 2008 par la Commission des Affaires européennes), elle avait pour missions d'assurer l'information des assemblées et des commissions permanentes sur les travaux conduits par l'Union européenne ;

> La Commission des Affaires européennes de l'A.N. (créée en 2008) : elle est composée de 36 députés et a une triple mission

. d'examen des projets de textes européens soumis au Gouvernement

. d'information

. et de contrôle de l'activité de l'Union européenne ;

> Le principe d'information des assemblées : le Gouv est tenu de transmettre aux assemblées les projets d'actes européens qui comportent des aspects législatifs ;

> Le vote de résolutions :

. les assemblées peuvent voter des « résolutions » par lesquelles elles approuvent, désapprouvent ou bien demandent une modification des projets d'actes européens,

. elles peuvent également faire des propositions en matière de législation communautaire,

. cependant, ni le Gouv ni l'UE ne sont pas tenus de suivre les résolutions parlementaires qui n'ont donc pas de valeur juridiquement contraignante.

. Exemples de résolutions :

* Résolution de l'A.N. sur le « Troisième paquet de sécurité maritime » (08/03/2007)

* Résolution de l'A.N. sur les droits fondamentaux dans l'espace pénal européen (07/02/2007), etc.

> Le renforcement du rôle des Parlements nationaux dans l'Union européenne :

. création en 1989 d'une « Conférence des Organes Spécialisés dans les Affaires Communautaires des Parlements de l'UE » (COSAC), pour assurer la coopération et les échanges d'information entre les différents parlements. Chaque parlement national délègue 6 membres à la COSAC. Celle-ci se réunit deux fois par an

. suivant les propositions de la COSAC, le rôle des Parlements nationaux sera renforcé dans le fonctionnement de l'Europe, grâce au Traité de Lisbonne signé le 13 décembre 2007.

3.5. Le Conseil Constitutionnel.

3.5.1. Les compétences du Conseil Constitutionnel (CC)

- Juge électoral

> Le contrôle des élections parlementaires : le CC se prononce sur la régularité des élections des députés et des sénateurs ; il peut annuler les élections.

> Le contrôle des élections présidentielles :

- . il dresse la liste des candidats admis à se présenter
- . il reçoit les déclarations de patrimoine
- . il statue sur les réclamations relatives à la régularité des opérations électorales
- . il proclame officiellement les résultats.

> Le contrôle des opérations de référendum : le CC est consulté sur l'organisation des référendums dont il proclame les résultats.

- Juge constitutionnel

> Normes qui servent de base aux contrôles constitutionnels =

- . Constitution elle-même
- . Déclaration des droits de l'homme et du citoyen de 1789
- . Préambule de la précédente Constitution de 1946
- . Charte de l'environnement de 2004
- . Traités européens (Rome 1957, Maastricht 1992, Amsterdam 1997, Nice 2001, etc.)
- . Principes fondamentaux reconnus par les lois de la République : ce sont une dizaine de principes (généralement des garanties de libertés individuelles) auxquels le CC confère une valeur constitutionnelle, même s'ils ne sont pas explicitement contenus dans les textes ci-dessus.

Exemples :

- * liberté d'association (loi de 1901)
- * liberté de l'enseignement (lois de 1875 et de 1931)
- * indépendance des juridictions administratives (loi de 1872)
- * indépendance des professeurs d'université, justice spéciale pour les mineurs, etc.

> Le contrôle du respect de la délimitation entre le domaine de la loi (art.34) et le domaine réglementaire (art.37) : le CC peut être saisi par le Gouv pour reconnaître qu'un texte de loi appartient en fait au domaine de compétences du Gouv (« domaine réglementaire »).

> Le contrôle de la constitutionnalité des lois : c'est la tâche la plus importante du CC

3.5.2. Le fonctionnement du Conseil Constitutionnel en tant que juge constitutionnel

- La saisine en matière de constitutionnalité des lois

> Le CC ne peut pas s'autosaisir d'une affaire

> il ne peut intervenir que s'il est saisi

- . par l'une des 4 plus hautes autorités de l'Etat : Président de la République, Premier ministre, Président de l'Assemblée nationale et Président du Sénat
- . ou par 60 députés ou 60 sénateurs.

> Attention : les citoyens ne peuvent pas saisir directement le CC de la constitutionnalité d'une loi. Mais une révision constitutionnelle de 2008 permet désormais aux citoyens de contester indirectement la constitutionnalité d'une loi à l'occasion de son application lors d'un procès.

- Le contrôle de constitutionnalité

- > Le CC est saisi de la constitutionnalité d'une loi entre le moment de son adoption et le moment de sa promulgation.
- > Le recours est « suspensif » (c'est-à-dire que la loi ne peut pas entrer en vigueur tant que le CC ne s'est pas prononcé)
- > Le CC dispose d'un mois pour statuer sur la constitutionnalité d'une loi
- > Sa décision est publique et publiée au Journal Officiel.

- La portée de la décision

- > Le CC peut déclarer non conforme à la Constitution la totalité d'une loi ou bien une partie seulement.
- > Les dispositions déclarées non conformes à la Constitution ne peuvent pas être promulguées et entrer en vigueur.
- > Il n'existe pas de recours contre les décisions rendues par le CC.

3.5.3. La composition du Conseil Constitutionnel

- Désignation des membres

- > il y a 9 membres nommés pour 9 ans
 - . 3 membres nommés par le Président de la République
 - . 3 mb nommés par le Président du Sénat
 - . 3 mb nommés par le Président de l'Assemblée nationale
- > auxquels il faut ajouter les anciens Présidents de la République, qui sont membres de droit et à vie.

- Statut des membres

- > Les mb nommés du CC ne peuvent être ni révoqués ni renouvelés dans leurs fonctions
 - > Ils ne peuvent être ni membres du Gouv ni élus
 - > Ils ont une obligation de réserve.

FICHE n°3 – Les différents types de juridictions.

Sauf mention contraire, les éléments encadrés ci-dessous (en particulier l'annexe) constituent des informations complémentaires ou des illustrations qui ne font pas partie du programme de la présente fiche, mais ont simplement pour but d'aider à faire comprendre les notions présentées.

On appelle « juridictions » les organes chargés de régler les litiges. Compte tenu des différents types de litiges, il existe différents types de juridictions.

On distingue principalement en France les juridictions judiciaires et les juridictions administratives. Conformément aux principes généraux de notre droit, les juridictions sont indépendantes des autres pouvoirs (pouvoir législatif et pouvoir exécutif) mais leurs règles de fonctionnement sont déterminées par le Parlement (notamment dans une série de Codes : Code de procédure pénale, Code de procédure civile, Code de justice administrative, Code de l'organisation judiciaire, etc.)

I. Juridictions judiciaires.

Les juridictions judiciaires se divisent elles-mêmes en deux : les juridictions civiles au sens large et les juridictions pénales.

Les juridictions civiles et pénales ont une organisation parallèle [voir en annexe : tableau simplifié des juridictions civiles et pénales en France].

1.1. Juridictions civiles au sens large

Elles tranchent les litiges entre les personnes privées (non-respect de contrats et/ou indemnisation d'un préjudice évaluable financièrement) ; il s'agit alors principalement des juridictions civiles, commerciales ou du travail (il existe aussi des juridictions particulières pour régler certains litiges entre agriculteurs (baux ruraux) ou entre les particuliers et les organismes de sécurité sociale (tribunaux des affaires de sécurité sociale et tribunaux du contentieux de l'incapacité) ;

> Les questions civiles (exemples : litiges relatifs aux contrats ; indemnisation du fait de dommages causés par un tiers) sont traitées par une chaîne de juridictions (Tribunal d'instance ou Tribunal de Grande instance, selon l'importance ou le type de l'affaire ; Cour d'Appel ; Cour de Cassation-Chambre civile) ;

> les questions commerciales (exemples : litiges entre deux commerçants) se « greffent » sur le fonctionnement des juridictions civiles (Tribunal de Commerce ; Cour d'Appel ; Cour de Cassation-Chambre commerciale) ;

> les litiges de droit du travail (exemples : litiges individuels entre employés et salariés (sauf les marins, qui relèvent du Tribunal d'instance « statuant en matière prud'homale ») sont traités en première instance par les Conseils de Prud'hommes (Appel en Cour d'Appel ; éventuellement cassation en Cour de Cassation-Chambre Sociale).

1.2. Juridictions pénales

Elles font respecter les lois par les individus vivant sur le territoire en appliquant les principes du droit pénal (notion d'infraction et classification : contraventions, délits, crimes) et de la procédure pénale (procédure pénale et juridictions (Tribunal de police ; Tribunal Correctionnel ; Cour d'Assises ; Appel ; Cour de Cassation-Chambre Criminelle)).

1.2.1. La classification des infractions.

On appelle « infraction » le non-respect d'une règle de droit.

Les infractions sont classées en fonction des peines prévues par le Code pénal. Pour schématiser, on pourrait dire que ce n'est pas la nature de l'infraction qui définit la peine, mais c'est la peine qui définit la nature de l'infraction.

Autrement dit, un même fait pourra être classé en différentes catégories d'infraction, selon

- qu'il y a ou non une intention de commettre l'infraction (Art. 121-3 du Code pénal : « Il n'y a point de crime ou de délit sans intention de le commettre. »)
- que la personne qui commet un fait n'est pas mentalement responsable, ou agit sur ordre d'une autorité légitime, ou agit en état de légitime défense ou pour éviter un danger imminent
- qu'il y a des circonstances aggravantes (nuit, violence, abus d'autorité, préméditation, etc.)
- ou atténuantes (absence d'intention de nuire, état de nécessité, absence de préméditation, etc.).

Sous les réserves ci-dessus,

- les peines contraventionnelles définissent et sanctionnent les contraventions. Celles-ci sont des infractions que la loi punit d'un maximum de 1.500 Euros d'amende (montant pouvant être doublé en cas de récidive). Il existe 5 classes de contraventions

Code pénal : Articles 131-12 à 131-18.

> contraventions de la première classe = amende d'au plus 38 euros
 > contraventions de la deuxième classe = amende d'au plus 150 euros
 > contraventions de la troisième classe = amende d'au plus 450 euros
 > contraventions de la quatrième classe = amende d'au plus 750 euros
 > contraventions de la cinquième classe = amende d'au plus 1500 euros (pouvant être doublée et assorties de peines complémentaires de privation de certains droits : retraits de permis ou de titres, confiscation de véhicules ou matériels, etc.)

- les peines correctionnelles définissent et sanctionnent les délits. Il existe différentes peines correctionnelles dont l'amende et l'emprisonnement.

Une infraction est classée comme délit dès qu'elle est passible d'une peine d'amende de plus de 1500 euros (hors cas de récidive) ou/et d'une peine d'emprisonnement.

Les peines correctionnelles d'emprisonnement s'échelonnent d'un maximum de 2 mois à un maximum de 10 ans.

- les peines criminelles définissent et sanctionnent les crimes. Une infraction est un crime dès qu'elle est passible d'une peine d'emprisonnement de plus de 10 ans.

1.2.2. Les juridictions pénales.

Elles sont organisées d'une part en fonction des peines à infliger et d'autre part en fonction du principe d'appel et de cassation.

> Les juridictions dites « de première instance » jugent les affaires pénales en fonction des peines à infliger

<i>Peines</i>	<i>Juridictions</i>	<i>Observations</i>
<i>Peines contraventionnelles</i>	<i>Tribunal de Police</i>	<i>1 juge unique</i>
<i>Peines correctionnelles</i>	<i>Tribunal Correctionnel</i>	<i>3 juges (1 président et 2 juges)</i>
<i>Peines criminelles</i>	<i>Cour d'Assises</i>	<i>3 juges (1 président + 2 assesseurs) + un jury de 9 personnes</i>

> Chaque jugement rendu en première instance peut faire l'objet d'un « appel » (principe dit du « double degré de juridiction »). [voir tableau joint]

1.2.3. Particularités des juridictions pénales.

Devant les juridictions pénales, l'application de la loi

> est faite par les juges (qu'on appelle « magistrats du siège ») qui sont indépendants et inamovibles (c'est-à-dire qu'ils ne peuvent être mutés sans leur accord)

> est demandée (« requise ») au nom de la Société (avec un grand « S ») par les magistrats dits « du Parquet » (Procureurs de la République, Substituts, Procureurs Généraux, Substituts Généraux, Avocats Généraux). Le Parquet met en œuvre les poursuites judiciaires (appelées « action publique »)

- . soit de sa propre initiative au vu des éléments d'enquête recueillis par les forces de police (police, gendarmerie, douanes, services spécialisés, etc.),
- . soit sur plainte (particulier, entreprise, collectivité publique) avec constitution de partie civile (c'est-à-dire revendication d'un dommage causé par l'infraction et que le coupable devra indemniser, en plus de la peine d'amende à verser au Trésor ou la peine d'emprisonnement).

> enfin, la loi pénale est interprétée strictement, ce qui signifie notamment

- . qu'il n'y a pas de peine sans une règle de droit qui la prévoit

Art. 111-3 du Code pénal : « Nul ne peut être puni pour un crime ou un délit dont les éléments ne sont pas définis par la loi, ou pour une contravention dont les éléments ne sont pas définis par le règlement. Nul ne peut être puni d'une peine qui n'est pas prévue par la loi, si l'infraction est un crime ou un délit, ou par un règlement, si l'infraction est une contravention. »

- . qu'il n'y a pas de rétroactivité des lois pénales (autrement dit, on ne peut sanctionner une personne sur la base d'une règle de droit adoptée postérieurement aux faits poursuivis)

- . que le doute profite à l'accusé (autrement dit, c'est à la fois la notion de « présomption d'innocence » [une personne est innocente tant que sa culpabilité n'est pas prouvée] et la notion de charge de la preuve, qui appartient au « Parquet ».)

Dans le cadre pénal, il existe en outre en France des juges d'instruction, qui sont des magistrats indépendants travaillant à la recherche de la vérité (instruction à charge et à décharge) dans des affaires complexes qui leur sont soumises par les procureurs.

Ils sont dotés de pouvoirs de police judiciaire très importants (privation de liberté – détention préventive – pendant la durée de l'instruction ; recherche de preuves par de nombreux moyens : écoutes téléphoniques, perquisitions, saisies de matériels et de documents, etc.).

Les juridictions pénales décident de la peine (amende, prison, travaux d'intérêt général) mais également, s'il y a lieu, du montant de l'indemnisation que le coupable devra verser à la victime.

II. Juridictions administratives.

2.1. Principes.

Particularité française. Parce qu'ils sont pris dans un but d'intérêt général, on considère en France que les actes des administrations ne peuvent être contestés que devant des juridictions spéciales (juridictions administratives).

A l'exception de la Constitution et des lois, la contestation des actes généraux de l'Etat (ordonnances, décrets, arrêtés ministériels ou préfectoraux) ou des collectivités publiques (arrêtés, délibérations) ou des actes particuliers de l'Etat ou des collectivités publiques (nomination dans un emploi public, délivrance d'un permis de construire, admission à un examen dans une école publique ou délivrance d'un permis, brevet, diplôme, etc.) sont donc du ressort des juridictions administratives.

Les juridictions administratives contribuent au respect de la hiérarchie des normes, en particulier par le « recours pour excès de pouvoir » :

4 conditions principales :

- . la décision générale ou particulière contestée doit provenir d'un organisme public,
- . la décision doit créer un préjudice à la personne qui la conteste (notions de grief et d'intérêt pour agir),
- . la décision doit être fondée sur le non-respect de la hiérarchie des normes (notion d' « excès de pouvoir », c'est-à-dire non-respect d'une norme supérieure, ne pas confondre avec l' « abus de pouvoir ») ou sur une rupture de l'égalité entre les citoyens,
- . la décision doit être contestée dans un délai de 2 mois suivant sa publication (actes généraux) ou sa notification huissier ou lettre recommandée (actes individuels).

2.2. Les juridictions administratives proprement dites.

Les juridictions administratives sont pour l'essentiel :

- . les Tribunaux administratifs, qui jugent en première instance les contestations concernant les normes juridiques locales et certains actes particuliers pris par des autorités centrales (décrets, arrêtés ou décisions ministériels à caractère individuel ou nominatif) ;
- . les Cours administratives d'Appel, qui peuvent être saisies « par voie d'appel » par les personnes contestant un jugement rendu par un Tribunal administratif [Attention : ne pas confondre les Cours administratives d'appel et les Cours d'appel (qui sont des juridictions judiciaires – voir ci-dessous)];
- . le Conseil d'Etat, qui juge « en premier et dernier ressort » les contestations des actes généraux pris par les autorités centrales (décrets, arrêtés ministériels à caractère général) et « en cassation » la contestation des arrêts des Cours administratives d'Appel.

ANNEXE : tableau simplifié des juridictions civiles et pénales en France

(Voir l'annexe 2 de la fiche précédente)

FICHE n°4 – Eléments sur l'Union européenne et les institutions communautaires.

Introduction

Actuellement, l'Union européenne rassemble 27 pays et près de 500 millions d'habitants. Elle est fondée sur plusieurs traités, dont les plus connus sont

- le Traité de Rome de 1957 instituant la Communauté Economique Européenne (C.E.E.)
- le Traité de Maastricht de 1992
- le Traité d'Amsterdam de 1997
- le Traité de Nice de 2001
- le Traité de Lisbonne de 2007, remplaçant le Traité constitutionnel rejeté par la France et les Pays-Bas.

L'Europe a progressé par étapes dans 3 directions principales :

- élargissement géographique

- > de 6 Etats en 1957
- > à 27 Etats en 2007
- > 6 pays supplémentaires ont actuellement déposé leur candidature : la Croatie, la Turquie (candidate depuis l'accord d'association de 1963 avec l'Europe), la Macédoine, le Montenegro, l'Albanie et l'Islande ;

- extension des compétences :

> initialement, la C.E.E. était une Union douanière avec, d'une part, une circulation des marchandises sans taxes entre les Etats membres de la C.E.E. et, d'autre part, un droit de douane unique perçu sur les marchandises étrangères franchissant les frontières extérieures de la Communauté ;

> puis passage de l'Union douanière au Marché Commun puis au Marché Unique avec le développement progressif de compétences plus larges fondées à la fois

. sur des politiques européennes (appelées « politiques communes »)

- * politique agricole commune (la « PAC »), politique commune des pêches
- * politique de libre concurrence (interdiction des ententes entre entreprises ; contrôles des aides financières distribuées par les Etats aux entreprises, suppression des monopoles)
- * politique de la consommation (allant de pair avec la libre circulation des produits)
- * politique régionale (visant à atténuer les disparités entre les régions en retard de développement et les régions développées : Mezzogiorno italien, Grèce, Espagne, Portugal, Finlande, régions d'outre-mer de la France, de l'Espagne et du Portugal, etc.)
- * politique des transports (création de réseaux de transports européens ; ouverture et libéralisation des trafics aériens, ferroviaires, maritimes et routiers)
- * politique de l'environnement, etc.

. et sur l'affirmation de principes fondamentaux visant à renforcer la cohésion des Etats entre eux, ainsi que la conscience d'appartenance à l'Europe.

- **mode de gouvernement** (appelée aussi « gouvernance ») : pour faire face au double mouvement d'élargissement géographique et d'extension des compétences, l'Europe a adapté son mode de gouvernement en suivant 2 tendances complémentaires :

> évolution du mode de décision : passage progressif

. du système de l'unanimité (ce qui signifie que les décisions sont prises en Conseils européens des ministres, chaque pays disposant d'une voix et les décisions [Règlements du Conseil, Directive du Conseil, etc.] étant prises à l'unanimité)

. au système de la majorité qualifiée (dans la plupart des domaines où l'Europe intervient les décisions ne sont plus prises à l'unanimité mais avec une majorité renforcée).

> création d'une Europe « à géographie variable ²», ce qui signifie que

. l'Europe est constituée d'un noyau dur appelé « acquis communautaire » (concrètement, il s'agit d'environ 80 000 pages de réglementations diverses qui constituent la base de réglementations européennes que les Etats membres ont en commun et que les nouveaux Etats membres doivent intégrer dans leur droit. Cet acquis reprend en particulier les principes de libres circulations et de liberté d'établissement, ainsi que la mise à niveau dans communes),

. les pays européens qui veulent « aller plus loin » dans l'intégration peuvent définir entre eux des coopérations renforcées. Il s'agit par exemple

* de l'Union Economique et Monétaire, autrement dit la monnaie unique (partagée par 11 pays dits de la « zone Euro » sur les 27 Etats membres)

* de la création d'un espace européen de libre circulation des personnes (dit « Espace Schengen ») à l'intérieur duquel les contrôles aux frontières intérieures entre les Etats membres de l'Espace ont été supprimés. 22 Etats de l'Union sont concernés + 3 Etats hors Union (Suisse, Islande, Norvège)

* de l'Union nordique des passeports entre les pays scandinaves (intégrée dans l'Espace Schengen).

I. Les principes

1.1. La libre circulation des marchandises

Chronologiquement, c'est la première liberté instaurée pour créer le Marché Commun : elle comporte « l'interdiction, entre les Etats membres, des droits de douane et des restrictions quantitatives à l'entrée et à la sortie des marchandises »

1.2. La libre circulation des travailleurs

Elle est d'abord fondée sur le principe de l'interdiction de « toute discrimination exercée en raison de la nationalité », principe étendu avec la création de la citoyenneté européenne :

1.3. Le droit d'établissement et la libre prestation de services

Le droit de circuler est complété par le droit de s'établir ou/et de fournir des prestations de service :

² expression employée par J.F. DREVET, *L'élargissement de l'Union européenne, jusqu'où ?* Editions L'Harmattan, 2001.

II. Les principales institutions

2.1. Composition

- Conseil de l'Union européenne

- > *composition* : ministres des 27 Gouvernements réunis par thèmes (agriculture, finances, transports, affaires étrangères, environnement, etc.) Présidence tournante (un pays différents tous les 6 mois)
- > *attributions* : attributions très étendues, en particulier : exercice du pouvoir législatif au niveau européen et nomination des membres de la Commission européenne
- > *décisions* à la majorité qualifiée de 255 sur 345 droits de vote (les 4 plus grands pays ont chacun 29 voix).

- Commission européenne

- > *composition* : 27 membres ; chaque « commissaire européen » est proposé par son Etat d'origine ; la liste des 27 commissaires est arrêtée par le Conseil après approbation du Parlement européen
- Le président de la Commission est désigné par le Conseil.
- > *attributions* : comme un gouvernement classique, la Commission exerce collégalement le pouvoir exécutif dans l'Union européenne et chaque commissaire, à l'instar des ministres, a un portefeuille d'activités et a autorité sur des directions générales.
- De plus, elle a l'initiative des Règlements.

- Parlement européen :

- > *composition* : 736 députés élus au suffrage universel direct pour 5 ans
- > *attributions*
 - . Contrairement aux parlements nationaux, le PE ne dispose pas de l'intégralité du pouvoir législatif (qui est détenu pour l'essentiel par le Conseil qui représente les Gouvernements des Etats membres, et par la Commission qui a l'initiative des Règlements européens).
 - . Toutefois,
 - * il participe à l'élaboration de la législation européenne (mécanisme de co-décision avec le Conseil)
 - * il vote le budget.
 - * son rôle sera renforcé avec l'entrée en vigueur du Traité de Lisbonne.

- Banque Centrale Européenne (BCE)

- > *composition* :
 - . Président nommé pour 8 ans non renouvelables sur proposition du Conseil par accord des chefs d'Etats et de Gouvernement des pays ayant adopté l'Euro
 - . Directoire : 5 membres nommés dans les mêmes conditions que le président. C'est l'organe exécutif de la BCE
 - . Conseil des gouverneurs: directoire + gouverneurs des banques centrales nationales : ce conseil définit la politique monétaire.
- > *attributions* :
 - . comme la Banque centrale d'un Etat, la BCE a un triple rôle d'émission de monnaie (Euro), de définition et de mise en œuvre de la politique monétaire (c'est-à-dire des volumes de monnaie à émettre et des taux d'intérêts auxquels elle prête de l'argent aux banques commerciales [« taux directeurs »]) et de tutelle des banques (montant des réserves obligatoires, etc.)
 - . les particularités de la BCE par rapport aux banques centrales ordinaires sont que
 - * la BCE a un objectif politique de stabilité de l'Euro, objectif inscrit dans les Traités européens,
 - * la BCE est indépendante des Gouvernements et de la Commission européenne,
 - * elle a autorité sur les banques centrales nationales des pays ayant adopté l'Euro.

- Cour de Justice

- > *composition* : 27 juges (1 par Etat membre) et 8 avocats généraux, nommés pour 6 ans renouvelables par commun accord des gouvernements des Etats membres. Les 27 juges élisent parmi eux leur président
- > *attributions* : la Cour est une juridiction de type administratif qui juge les litiges portant sur des questions entrant dans les compétences européennes, qui surviennent
 - . entre les Etats membres
 - . entre les institutions européennes
 - . entre les citoyens et les Etats membres ou les institutions européennes.

La Cour de Justice a développé une importante jurisprudence (c'est-à-dire l'interprétation judiciaire des traités et des règlements à l'occasion du traitement de cas d'espèces).

Contrairement aux principes du droit international classique, dans le droit européen, le respect des

normes européennes par les Etats est assuré par la Cour de Justice qui peut contraindre les Etats notamment par l' « action en manquement » dirigée par la Commission européenne ou un Etat membre contre un autre Etat membre en vue d'obtenir le respect du droit communautaire.

Exemple : condamnation de la France en juillet 2005 pour non respect de la réglementation des pêches (20 millions d'Euros d'amende et une astreinte de 314.000 Euros par jour de retard dans l'application de la réglementation européenne = 57 millions d'Euros tous les 6 mois).

2.2. Principes de fonctionnement.

- Caractères originaux.

L'Union européenne est fondée sur des traités internationaux (« droit primaire »), mais ces traités « fabriquent » leurs propres normes (« droit dérivé ») et les moyens de les faire respecter dans les Etats adhérents.

- Supériorité des normes européennes par rapport aux normes nationales : cette supériorité découle de la supériorité des traités régulièrement ratifiés par la France sur la Constitution.

- Les normes européennes (Règlements, Directives, Décisions) et leurs auteurs (Conseil, Parlement, Commission, etc.) (voir tableau simplifié ci-après)

Niveau	Normes	Auteurs
Primaire	Traités de base - de Rome (1957) instituant la Communauté Economique européenne devenu <u>Communauté européenne (CE)</u> et la Communauté européenne de l'énergie atomique (<u>Euratom</u>) - de Maastricht (1992) sur l' <u>Union européenne (UE)</u>	Etats membres (par référendum ou voie parlementaire)
Droit dérivé (ensemble des actes par les institutions communautaires sur la base des traités CE et UE).	Règlement (=acte de portée générale et impersonnelle, obligatoire et directement applicable dans chaque Etat membre)	Soit le Conseil des ministres de l'Union européenne Soit le Conseil des ministres de l'UE et le Parlement européen Soit la Commission européenne Soit la Banque Centrale Européenne
	Directive (=consigne donnée aux Etats membres en vue d'atteindre un but donné dans un délai donné ; la Directive n'est pas directement applicable dans les Etats mais nécessite une « transposition » dans leur droit interne)	Soit le Conseil des ministres de l'Union européenne Soit le Conseil des ministres de l'UE et le Parlement européen Soit la Commission européenne
	Décision (acte obligatoire visant un destinataire particulier : Etat, entreprise, particulier)	Soit le Conseil des ministres de l'Union européenne Soit le Conseil des ministres de l'UE et le Parlement européen Soit la Commission européenne Soit la Banque Centrale Européenne

Fiche n°5 : Le marin : les conditions préalables à l'exercice de la profession.

Sauf mention contraire, les éléments encadrés ci-dessous constituent des informations complémentaires ou des illustrations qui ne font pas partie du programme de la présente fiche, mais ont simplement pour but d'aider à faire comprendre les notions présentées.

Introduction.

Définition. On emploiera ici le terme « Marin » dans son sens générique, tel qu'il est donné par le Code français des Transports : toute personne qui contracte un engagement envers un armateur ou s'embarque pour son propre compte, en vue d'occuper à bord d'un navire un emploi relatif à la marche, à la conduite, à l'entretien et au fonctionnement du navire.

Sauf mention contraire, le terme « Marin » s'appliquera donc ici aux membres d'équipage, aux officiers et aux capitaines.

Pour information, l'article L.5511-1 du Code des Transports est ainsi rédigé

« Pour l'application du présent livre, est considéré comme : (...)

3° Marin, toute personne remplissant les conditions mentionnées à l'article L. 5521-1, qui contracte un engagement envers un armateur ou s'embarque pour son propre compte, en vue d'occuper à bord d'un navire un emploi relatif à la marche, à la conduite, à l'entretien et au fonctionnement du navire ; »

Article L.5521-1 du Code des Transports :

« Nul ne peut accéder à la profession de marin s'il ne remplit des conditions de qualification professionnelle et d'aptitude physique.

Les qualifications requises et les dispositions relatives aux conditions de délivrance des titres de formation, à leur validité, aux modalités de suspension et de retrait des prérogatives qui leur sont attachées ainsi qu'à la reconnaissance des titres de formation professionnelle maritime sont fixées par décret en Conseil d'Etat.

Ce décret précise les conditions dans lesquelles sont reconnus les titres, diplômes et qualifications professionnelles, obtenus ou acquis dans un autre Etat membre de l'Union européenne ou dans un Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen. Il fixe également les modalités selon lesquelles, en cas de doute sur l'équivalence de ces conditions, des épreuves ou des vérifications complémentaires peuvent être exigées.

L'aptitude physique requise pour la navigation, l'accès à la profession de marin et pour son exercice est contrôlée par le service de santé des gens de mer, dont l'organisation et le fonctionnement sont fixés par décret en Conseil d'Etat. »

La profession de marin fait historiquement et géographiquement l'objet d'un encadrement administratif assez fort.

- Encadrement historique.

A partir de la fin du XVII^{ème} siècle en France, l'idée s'est faite jour de créer une Marine de guerre de qualité permettant de rivaliser avec l'Angleterre.

Un des moyens d'atteindre cet objectif a été de professionnaliser le recrutement des marins dans les communes littorales pour rompre avec le système de la « presse », qui consistait à recruter de force les marins sur les navires de guerre.

Ce système sera progressivement assorti d'avantages pour les marins : indemnisation en cas d'accident au service du navire, demi-solde, droit de pêche.

Au XXème siècle, la réglementation va évoluer

- > vers un traitement des marins se rapprochant des salariés terrestres (affaiblissement des mesures spécifiques aux marins : nationalité, hiérarchie, régime disciplinaire)
- > vers un renforcement des exigences de qualification.

- Généralisation au plan international de l'encadrement de la profession :

- > développement général des exigences de qualification professionnelle ;
- > exigences de plus en plus fortes en matière de sécurité maritime ;
- > contexte d'internationalisation de la libre immatriculation et mobilité des travailleurs.

Ces trois facteurs vont conduire à un renforcement des obligations des Etats (Etats du pavillon, à savoir ceux qui immatriculent les navires ; et Etats du port, à savoir ceux qui accueillent les navires en escale) :

> Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer (dite « Convention de Montego Bay ») signée en 1982 et entrée en vigueur en 1994. Cette Convention impose l'obligation aux Etats du pavillon de s'assurer de la sécurité des navires et notamment de la capacité des marins à bord ;

> Convention sur la sauvegarde de la vie humaine en mer de 1974 (SOLAS³ 1974) ;

> Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (STCW⁴ 1978/1995). Cette Convention est la première à établir des obligations générales de formation et de qualification des marins au plan international. Trois points doivent notamment être soulignés à ce stade dans STCW :

. STCW fixe des normes minimales pour reconnaître l'importance du facteur humain en matière de sécurité maritime

. pour ce faire, STCW pose le principe de la définition de normes de base dans divers domaines, fonctions et type de navigation (pont, machine, radio, pétrolier, chimiquier, etc.)

. STCW s'applique aux Etats non signataires à l'occasion des contrôles des navires du port (définition d'une *white list* à partir de 2000) ;

> Convention du Travail Maritime de 2006. Cette Convention internationale revêt une grande importance pour trois raisons au moins :

. en premier lieu, la Convention du Travail Maritime « consolide » et met à jour 37 Conventions internationales de l'OIT consacrées aux gens de mer prises entre 1920 et 1996 ; ce qui en fait un texte synthétique et d'application plus pratique que des conventions dispersées ;

. En second lieu, elle a été signée par tous les Etats siégeant à l'Organisation Internationale du Travail (OIT) ; sa prochaine entrée en vigueur (probablement en 2012 ou 2013, soit 12 mois après que 30 Etats représentant au moins 33% de la flotte mondiale l'aient ratifiée⁵) en fera donc un texte vraiment universel ;

. enfin, la Convention du Travail Maritime sera intégrée aux dispositifs de contrôle par l'Etat du port avec le principe de « certification sociale des navires », ce qui devrait renforcer l'application sur le terrain d'un droit social minimal au plan mondial et aider à lutter, sinon contre la libre immatriculation, du moins contre les navires sous-normes.

³ Safety Of Life At Sea.

⁴ Standards of Training, Certification and Watchkeeping.

⁵ En février 2011, 11 Etats ont ratifié la Convention, parmi lesquels le Liberia, Panama, les Bahamas, le Norvège. L'Union européenne a invité ses 27 Etats membres à ratifier de la Convention.

Globalement, l'entrée et le maintien dans la profession de marin sont subordonnés à 6 conditions qu'on examinera successivement du point de vue international s'il y a lieu (en particulier dans le cadre de la Convention du Travail Maritime de 2006) et du point de vue français.

I. La condition de nationalité préalablement à l'entrée dans la profession de marin.

La condition de nationalité s'est renforcée à partir du XVIII^{ème} siècle en liaison avec l'émergence des Etats nations, le rapprochement entre les marines militaire et marchande et, dans ce contexte, l'idée que la nationalité était un élément essentiel de la loyauté des équipages. On comprend que l'affaiblissement de ces aspects à partir de la seconde moitié du XX^{ème} siècle ait fait évoluer ou disparaître dans le monde ou en France l'exigence de nationalité des marins.

1.1. Exigences internationales.

1.1.1. La Convention du Travail Maritime n'impose pas aux Etats de contrainte de nationalité aux marins embarqués à bord des navires qu'ils immatriculent.

Pour information, avec le renforcement des exigences de sûreté à la suite des attentats du 11 Septembre 2001, la Convention de l'Organisation Internationale du Travail n°185 sur les pièces d'identité des gens de mer de 2003 (entrée en vigueur en 2005) impose aux Etats de délivrer à leurs ressortissants qui exercent la profession de marin (et non aux Etats du pavillon) une pièce d'identité des gens de mer. Cette pièce d'identité qui ne vaut pas passeport doit répondre à des normes particulières et doit permettre aux marins de circuler plus facilement et de transiter dans les pays pour embarquer ou débarquer.

1.1.2. L'Union européenne. L'intervention de l'Union européenne en matière de nationalité des marins est indirecte mais très forte, car elle repose sur le principe de la création de la citoyenneté européenne et l'interdiction entre les ressortissants et travailleurs des Etats membres de toute discrimination fondée sur la nationalité.

Pour information,

Article 18 du Traité sur le Fonctionnement de l'Union européenne :

« Dans le domaine d'application des traités, et sans préjudice des dispositions particulières qu'ils prévoient, est interdite toute discrimination exercée en raison de la nationalité. »

Article 20 du Traité sur le Fonctionnement de l'Union européenne :

« 1. Il est institué une citoyenneté de l'Union. Est citoyen de l'Union toute personne ayant la nationalité d'un Etat membre. La citoyenneté de l'Union s'ajoute à la citoyenneté nationale et ne la remplace pas.

2. Les citoyens de l'Union jouissent des droits et sont soumis aux devoirs prévus par les traités. Ils ont, entre autres:

- a) le droit de circuler et de séjourner librement sur le territoire des Etats membres;*
- b) le droit de vote et d'éligibilité aux élections au Parlement européen ainsi qu'aux élections municipales dans l'Etat membre où ils résident, dans les mêmes conditions que les ressortissants de cet Etat;*
- c) le droit de bénéficier, sur le territoire d'un pays tiers où l'Etat membre dont ils sont ressortissants n'est pas représenté, de la protection des autorités diplomatiques et consulaires de tout Etat membre dans les mêmes conditions que les ressortissants de cet Etat;*
- d) le droit d'adresser des pétitions au Parlement européen, de recourir au médiateur européen, ainsi que le droit de s'adresser aux institutions et aux organes consultatifs de l'Union dans l'une des langues des traités et de recevoir une réponse dans la même langue.*

Ces droits s'exercent dans les conditions et limites définies par les traités et par les mesures adoptées en application de ceux-ci. »

Article 45 du Traité sur le Fonctionnement de l'Union européenne :

« 1. La libre circulation des travailleurs est assurée à l'intérieur de l'Union.

2. Elle implique l'abolition de toute discrimination, fondée sur la nationalité, entre les travailleurs des Etats membres, en ce qui concerne l'emploi, la rémunération et les autres conditions de travail.

3. Elle comporte le droit, sous réserve des limitations justifiées par des raisons d'ordre public, de sécurité publique et de santé publique:

- a) de répondre à des emplois effectivement offerts,*
- b) de se déplacer à cet effet librement sur le territoire des Etats membres,*
- c) de séjourner dans un des Etats membres afin d'y exercer un emploi conformément aux dispositions législatives, réglementaires et administratives régissant l'emploi des travailleurs nationaux,*
- d) de demeurer, dans des conditions qui feront l'objet de règlements établis par la Commission, sur le territoire d'un Etat*

membre, après y avoir occupé un emploi.

4. Les dispositions du présent article ne sont pas applicables aux emplois dans l'administration publique. »

1.2. Exigences françaises.

1.2.1. Historiquement, l'exigence de nationalité des marins conditionnait l'attribution du pavillon français aux navires (décret de l'Assemblée nationale du 21 septembre 1793 ; loi du 13 décembre 1926 portant Code du Travail Maritime ; Titre IX du Code des Douanes).

Pour information, sur un navire français, plus des trois quarts de l'équipage devait être de nationalité française, et le capitaine et les officiers devaient tous être français (Acte de Navigation du 21/09/1793).

Sur l'évolution de la situation dans ce domaine, il y a lieu de distinguer très schématiquement deux grandes périodes : avant les années soixante et à partir des années soixante.

Avant les années 1960, la question de la nationalité se posait relativement peu pour plusieurs raisons :

> le critère de nationalité était apprécié largement et comprenait les citoyens français mais également les sujets français (Empire colonial)

> la concurrence dans le secteur maritime était faible soit parce que certains trafics étaient réservés au pavillon national, soit parce que les pavillons de libre immatriculation étaient peu développés (essentiellement Panama et Liberia qui ne représentaient que 9% du tonnage mondial en 1955) ;

> enfin, compte tenu de la taille de la flotte nationale, de la diversité des lignes et de la faible concurrence du transport aérien, l'offre d'emplois maritimes était très importante.

A partir des années 1960, plusieurs phénomènes vont progressivement conduire à remettre en cause l'exigence de nationalité française pour les états-majors et des équipages :

> les indépendances des Etats vont, d'une part, priver le pavillon français des anciens sujets français devenus étrangers et, d'autre part, offrir des opportunités aux nouveaux Etats de créer des pavillons concurrents;

> l'intégration européenne (du Traité de Rome (1957) au Traité de Lisbonne (2007)) va généraliser les principes fondateurs de la Communauté européenne, à savoir la liberté de circulation des personnes, des biens et des services, la liberté d'établissement, l'égalité de traitement des citoyens européens et l'interdiction des discriminations fondées sur la nationalité entre ressortissants européens, la reconnaissance mutuelle des diplômes, etc.

Dès 1974, la Cour de Justice des Communautés européennes va ainsi obliger la France à traiter sur un pied d'égalité les marins français et les ressortissants des autres Etats membres de la Communauté (la France mettra 20 ans à se mettre en règle avec cette obligation européenne).

Puis en avril 2008, le Gouvernement fait supprimer la dernière réserve de nationalité française sur les navires français (trois ans après avoir garanti lors du vote de la loi sur le RIF le maintien de la réserve de nationalité pour le capitaine et son suppléant).

1.2.2. Aujourd'hui, la situation peut être résumée ainsi :

pour pouvoir entrer dans la profession de marin de la marine marchande française, il faut être :

- soit de nationalité française,
- soit ressortissant d'un Etat membre de l'Union européenne,
- soit ressortissant d'un Etat membre de l'Espace Economique Européen (Norvège, Liechtenstein, Islande),
- soit ressortissant suisse,
- soit ressortissant d'un Etat lié à la France par un accord de sécurité sociale.

Pour information, le Code français des Transports est ainsi rédigé sur la question de la nationalité des gens de mer sur les navires du premier registre :

Article L.5522-1

« Le rôle d'équipage d'un navire doit comporter une proportion minimale de ressortissants d'un Etat membre de l'Union européenne, d'un Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen ou de la Confédération suisse ou d'un Etat partie à tout accord international ayant la même portée en matière de droit au séjour et au travail, fixée par arrêté du ministre chargé de la mer pris, après avis des organisations représentatives d'armateurs, de gens de mer et de pêcheurs intéressées, en fonction des caractéristiques techniques des navires, de leur mode d'exploitation et de la situation de l'emploi.

Le capitaine et l'officier chargé de sa suppléance sont ressortissants d'un Etat membre de l'Union européenne, d'un Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen ou de la Confédération suisse ou d'un Etat partie à tout accord international ayant la même portée en matière de droit au séjour et au travail. »

Pour information, concernant le Registre International Français, le Code des Transports dispose que :

Article L.5612-3

« A bord des navires immatriculés au registre international français, les membres de l'équipage sont, dans une proportion d'au moins 35 % calculée sur la fiche d'effectif, des ressortissants d'un Etat membre de l'Union européenne, d'un Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen ou de la Confédération suisse.

La fiche d'effectif désigne le document par lequel l'autorité maritime française atteste que l'effectif du navire satisfait aux exigences des conventions internationales suivantes et des mesures prises pour leur application :

1° La convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, faite à Londres le 1er novembre 1974 modifiée ;

2° La convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, faite à Londres le 7 juillet 1978 modifiée ;

3° La convention n° 180 sur la durée du travail des gens de mer et les effectifs des navires adoptée le 22 octobre 1996 par l'Organisation internationale du travail.

Le pourcentage visé au premier alinéa est fixé à 25 % pour les navires ne bénéficiant pas ou plus du dispositif d'aide fiscale attribué au titre de leur acquisition.

Le capitaine et l'officier chargé de sa suppléance, garants de la sécurité du navire et de son équipage, de la protection de l'environnement et de la sûreté, sont français, ressortissants d'un Etat membre de l'Union européenne, d'un Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen ou de la Confédération suisse.

L'accès aux fonctions mentionnées à l'alinéa précédent est subordonné à la possession de qualifications professionnelles et à la vérification d'un niveau de connaissance de la langue française et des matières juridiques permettant la tenue des documents de bord et l'exercice des prérogatives de puissance publique dont le capitaine est investi. Un décret en Conseil d'Etat, pris après avis des organisations représentatives d'armateurs et de gens de mer intéressées, précise les conditions d'application de cette dernière disposition. »

II. La condition d'aptitude médicale dans la profession de marin.

La vérification de l'aptitude médicale des marins à l'entrée dans la profession et en cours de carrière repose sur trois exigences qui se sont développées et généralisées depuis le XVIIIème siècle :

- le besoin de protéger la sécurité intérieure du bord contre les porteurs de maladies,
- le souci de sécurité maritime,
- la sécurité sociale.

2.1. Exigences internationales.

Les exigences internationales de santé des marins ont été traduites dès les années 1920 (Convention OIT n°16 de 1921 sur l'examen des jeunes gens (travail maritime)) puis après la Seconde Guerre Mondiale (Convention OIT n°73 de 1946 sur l'examen médical des gens de mer).

La Convention du Travail Maritime de 2006 (Norme obligatoire A1.2) impose aux Etats du pavillon de s'assurer que les marins embarquant à bord de leurs navires produisent un certificat médical attestant qu'ils sont médicalement aptes à exercer leurs fonctions.

Ce certificat doit

- être rédigé au moins en anglais pour les marins employés sur des navires effectuant des voyages internationaux
- être délivré par un médecin qualifié
- indiquer l'aptitude du marin en ce qui concerne la vue (ainsi que la perception des couleurs) et l'ouïe
- indiquer l'absence de pathologies risquant
 - > de s'aggraver en mer
 - > ou de rendre la marin inapte au service
 - > ou de mettre en danger la vie d'autres personnes à bord.

La validité du certificat ne peut normalement excéder deux ans (ou un an pour les marins de moins de 18 ans).

Si la période de validité du certificat expire en cours de voyage, le certificat reste valide jusqu'au prochain port d'escale où le marin pourra se faire délivrer un nouveau certificat, à condition que cette période n'excède pas trois mois.

2.2. Exigences françaises.

Elles sont anciennes pour les raisons indiquées plus haut (sécurité des équipages, sécurité maritime et sécurité sociale).

Cette vérification de l'aptitude du marin est opérée par un médecin spécialisé (un médecin des gens de mer ou, à défaut, un médecin désigné par l'autorité administrative).

Le médecin délivre un certificat médical sur la base de deux groupes de normes :

- Normes I (= aptitude Toutes Fonctions, Toutes Spécialités)
- Normes II (= aptitude Toutes Fonctions Toutes Spécialités, sauf commandement et veille).

Pour information ces normes et l'arrêté ministériel du 16 avril 1986 modifié, relatif aux conditions d'aptitude physique à la profession de marin, à bord des navires de commerce, de pêche et de plaisance, sont consultables sur le site :

< <http://www.developpement-durable.gouv.fr/L-aptitude-physique-des-marins.html> >.

L'examen médical doit être passé au minimum

- tous les ans ;
- ou tous les deux ans pour les marins âgés de 21 à 50 ans n'effectuant pas de travail de nuit et pratiquant la conchyliculture, la petite pêche ou exerçant des fonctions autres que celles de commandement et de veille à bord de navires de commerce armés en 4ème ou 5ème catégorie de navigation ;
- ou tous les six mois pour les marins de moins de 18 ans inscrits au rôle d'équipage des navires qui effectuent de façon habituelle des sorties en mer de plus de 24 heures.
- ou après toute absence pour accident ou maladie susceptible de remettre en cause l'aptitude au métier de marin notamment après une absence :
 - > pour congé de maternité ;
 - > pour maladie professionnelle ;
 - > d'au moins 21 jours pour maladie ou accident non professionnel ;
 - > pour toute hospitalisation quelle qu'en soit la durée.

Pour information, ci-après des extraits de l'arrêté ministériel du 16 avril 1986 modifié relatif aux conditions d'aptitude physique à la profession de marin, à bord des navires de commerce, de pêche et de plaisance

CHAPITRE PREMIER Conditions d'aptitude physique à la profession de marin

Article 1er Dispositions générales

L'exercice de la profession de marin est soumis aux règles médicales d'aptitude définies ci-dessous ; d'une manière générale, l'aptitude physique à la navigation requiert l'intégrité fonctionnelle et morphologique de l'individu.

Constitue une contre-indication médicale à la navigation maritime et entraîne l'inaptitude d'une manière partielle ou totale, temporaire ou permanente sinon définitive, tout état de santé, physique ou psychique, toute affection ou infirmité décelable qui soit susceptible :

- de créer par son entité morbide, son potentiel évolutif, ses implications thérapeutiques, un risque certain pour un sujet qui peut se trouver dans l'exercice de sa profession hors de portée de tout secours médical approprié ;
- d'être aggravé par l'exercice professionnel envisagé ;
- d'entraîner un risque certain pour les autres membres de l'équipage ou des passagers éventuels ;
- de mettre le sujet dans l'impossibilité d'accomplir normalement ses fonctions à bord, en particulier les états d'assuétude (drogues et/ou alcool).

Ces règles s'appliquent aux candidats à la profession de marin et aux marins en cours de carrière, elles peuvent être nuancées selon la catégorie et le genre de navigation envisagées ou pratiquées, et selon les fonctions postulées ou exercées.

Article 2 Maladies contagieuses

Est inapte temporairement à la navigation toute personne atteinte d'une maladie contagieuse.(...)

Article 3 Tuberculose (...)

Article 4 Maladies pleurales, pulmonaires, bronchiques (...)

Article 5 Maladies allergiques et immunitaires

L'inaptitude à la navigation, temporaire ou définitive, partielle ou totale, des sujets atteints d'affections allergiques ou immunitaires sera envisagée au cas particulier, notamment à l'entrée dans la profession de marin, en fonction du retentissement physique ou fonctionnel qu'elles peuvent avoir sur les différents appareils et de leur étiologie.

La positivité isolée du test de recherche des anticorps anti VIH ne constitue pas en soi une cause d'inaptitude à la navigation.

Article 6 Affections néoplasiques (...)

Article 7 Intoxications (...)

Article 8 Maladies métaboliques

Le diabète sous toutes ses formes entraîne l'inaptitude physique à l'entrée dans la profession de marin. Le diabète insulino-dépendant entraîne l'inaptitude définitive à la navigation.

(...)

L'obésité, suivant son importance, peut être jugée incompatible avec la navigation, soit par ses conséquences fonctionnelles, soit par la nécessité d'un régime alimentaire strict; l'inaptitude est temporaire ou définitive, chaque cas faisant l'objet d'une décision particulière.

Article 9 Maladies des glandes endocrines (...)

Article 10 Maladies de l'appareil digestif (...)

Article 11 Affections cardio-vasculaires (...)

Article 12 Maladies du sang et des organes hématopoïétiques (...)

Article 13 Maladies de l'appareil génito-urinaire (...)

Article 14 Troubles psychiques (...)

Article 15 Affections neurologiques (...)

Sont incompatibles avec la navigation :

(...)

- la mutité ;

- le bégaiement marqué est éliminatoire pour les candidats à des fonctions impliquant la transmission orale d'ordres ou d'informations aux autres membres de l'équipage ou aux passagers.

Article 16 Etat somatique (...)

Article 17 Maladies de la peau

Sont incompatibles avec la navigation les affections cutanées chroniques lorsqu'elles entraînent une gêne fonctionnelle importante ou peuvent, par leur aspect, incommoder l'entourage.

Article 18 Dents

L'aptitude à la navigation est subordonnée à la constatation d'un coefficient masticatoire égal ou supérieur à 40 %, avec minimum de dents saines ou soignées comprenant six couples de dents antagonistes, dont deux couples de molaires ou prémolaires et deux couples de canines ou incisives.

Les dents soignées ou remplacées par une prothèse en bon état et permettant une fonction masticatoire normale sont considérées comme répondant aux conditions exigées.

Avant l'embarquement, les dents de sagesse ayant été à l'origine d'accident devront être extraites, les dents cariées devront être obturées ou extraites.

Article 19 Oto-rhino-laryngologie

L'aptitude à la navigation est soumise aux conditions d'acuité auditive fixées en annexe 1.

La correction prothétique n'est en principe pas admise pour l'obtention des performances exigées, à l'exception des bioprothèses permettant un niveau d'audition satisfaisant. Toutefois, une décision particulière d'aptitude peut être envisagée pour d'autres modes de correction prothétique, après évaluation spécialisée, pour les personnels non exposés à des ambiances bruyantes et ne participant pas à des fonctions de veille.

(...)

Article 20 Appareil Oculaire, vision

L'aptitude à la navigation est soumise aux conditions d'acuité visuelle et de perception chromatique fixées en annexe 1. D'une manière générale sont incompatibles avec la navigation, de façon temporaire ou définitive, les affections et lésions aiguës ou chroniques de l'oeil ou de ses annexes, ayant ou risquant d'avoir un retentissement sur la valeur fonctionnelle de l'appareil ou qui imposeraient des contraintes thérapeutiques impossibles à mettre en oeuvre dans les conditions normales de navigation.

A l'entrée dans la profession de marin :

- les candidats qui satisfont, au moyen d'une correction optique, aux conditions d'acuité visuelle exigées mais ne présentent pas, avec cette correction, une acuité visuelle de 10 dixièmes de chaque oeil feront l'objet d'un examen spécialisé, destiné à préciser la nature de l'amétropie en cause, son étiologie et son pronostic ;*
- les sujets monophtalmes ou présentant une amblyopie fonctionnellement équivalente ne peuvent prétendre qu'à des fonctions de médecin, d'agent du service général, de goémonier, de conchyliculteur, de matelot embarqué sur des navires armés à la petite pêche en 5ème catégorie, sous réserve que l'oeil restant ou directeur présente une acuité visuelle sans correction d'au moins 5 dixièmes et un champ visuel normal. Ils ne peuvent participer à la veille, ni prétendre à des fonctions de commandement.*

En cours de carrière :

- les marins devenus monophtalmes peuvent être autorisés à poursuivre la navigation après un délai d'adaptation de 6 mois et après avis favorable du spécialiste, sous réserve que l'oeil restant présente une acuité visuelle sans correction d'au moins 5 dixièmes sans anomalie du champ visuel, avec cependant les restrictions suivantes : ils ne peuvent participer à la veille, ni prétendre à un brevet ou à des fonctions de commandement ;*
- les marins devenus aphaques bilatéraux ne peuvent être autorisés à poursuivre la navigation, sauf s'ils ont été traités par implants avec un bon résultat fonctionnel ; ils peuvent alors faire l'objet d'une décision particulière d'aptitude après évaluation spécialisée de leur vision et en l'absence de trouble majeur du champ visuel ;*
- leur cas est examiné par la Commission Médicale Régionale d'Aptitude.*

Dans tous les cas, le strabisme important, les anomalies sévères du champ visuel entraînent l'inaptitude aux fonctions de commandement et à la veille à la passerelle.

Article 21 Pathologie de l'axe crânio-rachidien (...)

Article 22 Pathologie des membres et des ceintures (...)

Article 23 Hernies, éventrations (...)

Article 24 Gynécologie - Obstétrique

Toute affection gynécologique qui, par son entité, son évolution, ses exigences thérapeutiques, peut faire courir un risque certain à un sujet susceptible de se trouver professionnellement hors de tout secours médical approprié, est incompatible avec la navigation.

Dès sa constatation, l'état de grossesse, même non pathologique, est incompatible avec la navigation.

CHAPITRE II Dispositions diverses

Article 25 Examens médicaux d'aptitude

La constatation de l'aptitude médicale à la navigation selon les conditions définies au chapitre 1er appartient aux médecins des gens de mer ou, à défaut, lorsqu'il n'existe pas de service de santé des gens de mer, aux médecins désignés par l'autorité maritime sur acte de candidature et après agrément du service de santé des gens de mer ; ces médecins sont associés au service dont ils appliquent les règles.

L'avis médical est prononcé à l'issue d'un examen qui sera complété en tant que de besoin par tous examens para cliniques, y compris éventuellement des tests biochimiques permettant de déceler l'usage de drogues, et par tous avis spécialisés pouvant être nécessaires à sa motivation. Le marin ou le candidat à la profession est tenu de se soumettre aux examens préconisés médicalement justifiables ; à défaut, le médecin examinateur est fondé à refuser tout avis.

A l'entrée dans la profession les candidats sont tenus de déclarer au médecin examinateur leurs antécédents médicaux et chirurgicaux, personnels et familiaux, ainsi que les traitements suivis et de fournir toutes pièces médicales qu'ils peuvent détenir pour préciser leurs déclarations. En cours de carrière les marins sont soumis à la même obligation concernant tout évènement médical survenu en cours ou hors navigation.

A chaque visite ils doivent pouvoir justifier de la validité des vaccinations obligatoires, conformément à la réglementation internationale et nationale en cours.

Pour les candidats à la profession, l'examen médical est requis :

- à l'entrée dans la profession de marin ;*
- à l'entrée dans un établissement d'enseignement ou de formation maritime agréé ; dans ce cas, l'examen doit obligatoirement être passé par un médecin des gens de mer, et ce, préalablement aux concours d'admissions ou à toute inscription définitive pour les admissions sur dossier ;*

Pour les marins en cours de carrière l'examen médical est, d'une manière générale, requis tous les ans, sauf dans les cas suivants qui font l'objet de mesures particulières et pour lesquels la visite est requise :

- tous les deux ans pour les marins âgés de 21 à 50 ans n'effectuant pas de travail de nuit et pratiquant la conchyliculture, la petite pêche ou exerçant des fonctions autres que celles de commandement et de veille à bord de navires de commerce armés en 4ème ou 5ème catégorie.

- tous les six mois pour les marins de moins de 18 ans inscrits au rôle d'équipage des navires qui effectuent de façon habituelle des sorties en mer de plus de 24 heures ;

- selon une périodicité spécifique pour les marins effectuant des travaux tels que prévus à l'article 1 de l'arrêté du 11 juillet 1977, fixant la liste des travaux nécessitant une surveillance médicale spéciale, en tenant compte de la spécificité du travail maritime ;

- après toute absence pour accident ou maladie susceptible de remettre en cause l'aptitude au métier de marin selon les termes du présent arrêté, et notamment après une absence :

- pour congé de maternité ;

- pour maladie professionnelle ;

- d'au moins 21 jours pour maladie ou accident non professionnel ;

- pour toute hospitalisation quelle qu'en soit la durée ;

- répétée pour raison de santé.

- à la demande motivée de l'autorité maritime sur sollicitation de l'armateur dûment justifiée par un rapport circonstancié.

Toutefois, le médecin examinateur peut dans tous les cas, ou à l'occasion d'une surveillance médicale particulière, fixer un délai de validité différent à l'expiration duquel le marin devra être revu.

A l'issue de son examen, le médecin remet au candidat à la profession ou au marin, un certificat médical d'aptitude à la navigation maritime conforme au modèle figurant en annexe 2 du présent arrêté et mentionne ses conclusions sur le livret professionnel que les marins en activité doivent avoir en leur possession.

Le marin est tenu de signer le certificat, attestant ainsi qu'il a connaissance du résultat de sa visite et des limites éventuelles de son aptitude.

Ce modèle de certificat n'est pas utilisé pour les marins candidats à un emploi navigant à bord d'un navire immatriculé dans le territoire des terres australes et antarctiques françaises pour lesquels un modèle particulier est annexé à l'arrêté n° 22 du 10 juin 1996 portant application dans les T.A.A.F d'un certificat médical d'aptitude à la navigation maritime.

Article 26 Commission médicale régionale d'aptitude physique à la navigation (...)

III. Les conditions de moralité dans la profession de marin.

On appelle ici « moralité » l'absence de condamnations criminelles ou correctionnelles, à l'exclusion de toute opinion sur le comportement individuel ou social du marin.

Historiquement, les conditions de moralité répondaient au double souci

- de protéger la collectivité du bord en évitant d'embarquer des personnes ayant été condamnées,
- de valoriser la profession (en opposition au système de la « presse »).

De ces points de vue, il y a eu peu d'évolution dans le temps en France, alors qu'aucune exigence n'existe au plan international.

2.1. Exigences internationales.

La Convention du Travail Maritime de 2006 n'impose aux Etats aucune obligation en matière de vérification des conditions de moralité des marins. Il appartient à chaque Etat de définir ses exigences en la matière.

2.2. Exigences françaises.

- Principes :

Pour pouvoir entrer et rester dans la profession de marin, il ne faut pas avoir subi certaines condamnations (peines criminelles ou correctionnelles) de durées modulées en fonction du type d'infraction. L'idée de modulation repose sur le fait qu'il faut protéger la collectivité du bord contre les marins ayant commis certaines infractions (coups et blessures volontaires, vol, recel, escroquerie, abus de confiance, attentat aux moeurs, rébellion ou violence envers les dépositaires de l'autorité ou de la force publique, proxénétisme ou trafic de stupéfiants).

Pour information, la question est réglée par le Décret n°67-690 du 7 août 1967 relatif aux conditions d'exercice de la profession de marin (< www.legifrance.gouv.fr > - Version consolidée au 1er décembre 2010) qui intervient en application de l'article L.5521-2, 2ème alinéa, du Code des Transports :

Article L.5521-2, 2ème alinéa, du Code des Transports :

« Nul ne peut exercer la profession de marin si les mentions portées au bulletin n°2 de son casier judiciaire sont incompatibles avec l'exercice de cette profession ».

Article 4 du Décret n°67-690 du 7 août 1967, modifié par Ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 :

« Peuvent être portées au rôle d'équipage d'un navire français les personnes qui remplissent les conditions suivantes :

(...)

4° N'avoir subi aucune condamnation :

Soit à une peine criminelle ;

Soit à une peine correctionnelle sans sursis de plus de deux ans de prison ;

Soit à une peine correctionnelle sans sursis de plus de six mois de prison pour une des infractions suivantes : coups et blessures volontaires, vol, recel, escroquerie, abus de confiance, attentat aux mœurs, rébellion ou violence envers les dépositaires de l'autorité ou de la force publique ;

Soit à plusieurs peines d'emprisonnement sans sursis dont le total excède six mois pour les infractions ci-dessus spécifiées ;

Soit à une peine de plus de deux mois d'emprisonnement sans sursis ou de plus de six mois d'emprisonnement avec sursis, accompagnée ou non de mise à l'épreuve du chef de proxénétisme ou de trafic de stupéfiants. »

Article 5 du Décret n°67-690 du 7 août 1967 :

« Les directeurs des affaires maritimes peuvent, après avoir recueilli l'avis du juge de l'application des peines, accorder à titre individuel des dérogations aux dispositions de l'article 4 (4°) ci-dessus. »

- Application

> le contrôle des conditions de moralité est systématique à l'entrée dans la profession (le bulletin n°2 du casier judiciaire est une pièce du dossier de demande d'identification de la personne en tant que marin de la marine marchande),

> le contrôle n'est pas systématique en cours de carrière (seul un arrêt dans les services déclarés de plus de 18 mois entraîne normalement la radiation du marin et l'obligation de réidentification, donc de nouvelle demande du casier judiciaire)

> le directeur des affaires maritimes (depuis le 1er janvier 2011, le Délégué à la mer et au littoral de la Direction départementale des Territoires et de la Mer, chargé des rôles d'équipage et du régime social des marins) peut accorder, après avis du juge de l'application des peines, une dérogation aux conditions de moralité permettant l'identification d'un marin malgré l'existence de condamnations.

IV. Les conditions liées à l'exercice maritime, professionnel et permanent de l'emploi.

4.1. Exigences internationales.

La Convention du Travail Maritime de 2006 n'impose aux Etats aucune obligation en matière de caractère maritime, professionnel et permanent de l'emploi. Il appartient à chaque Etat de définir ses exigences en la matière.

D'ailleurs, la définition donnée par la Convention des gens de mer ou marins ne fait pas allusion à ces exigences.

Pour information, l'Article II de la Convention du Travail Maritime stipule que :

« 1. Aux fins de la présente convention, et sauf stipulation contraire dans une disposition particulière, l'expression: (...) f) gens de mer ou marin désigne les personnes employées ou engagées ou travaillant à quelque titre que ce soit à bord d'un navire auquel la présente convention s'applique; (...) »

4.2. Exigences françaises.

L'origine de ces conditions réside dans la volonté de limiter l'octroi du statut avantageux de marin, considéré depuis la fin du XVII^{ème} siècle comme un régime disposant de privilèges (droit de pêche, couverture sociale maladie et accident, régime de pension de retraite), à ceux qui naviguent réellement et sont réellement « exposés aux risques de la navigation maritime ».

C'est pourquoi, l'exigence des caractères maritime, professionnel et permanent de l'emploi est indirecte. Elle porte en fait sur les conditions de validation des périodes de travail en vue de l'obtention de la pension de retraite au titre du régime particulier des marins.

En bref, pour justifier l'octroi et le maintien du statut de marin,

- la navigation doit être maritime, c'est-à-dire se dérouler en mer et dans les rivières jusqu'au premier obstacle à la navigation (défini par décret) ; des possibilités de validation de services à terre sont cependant ouvertes sous certaines conditions aux marins (voir le régime de retraite) ;

- la navigation doit être professionnelle, c'est-à-dire être effectuée sur un navire doté d'un rôle d'équipage armé à la pêche, au commerce, à la plaisance ou la conchyliculture. Pour être qualifiée de professionnelle, la navigation doit constituer un moyen d'existence du marin (par opposition à une navigation de loisir) (selon l'Instruction Générale du 31 janvier 2005 pour l'application du code des pensions de retraite des marins) ;

- l'emploi doit revêtir un caractère permanent, c'est-à-dire que la navigation épisodique du marin lui fait normalement perdre ses droits (déclassement ou radiation).

Pour information, il est à noter que cette exigence du caractère permanent de l'emploi semble s'être « affaiblie » si l'on compare la définition de la profession de marin donnée par le décret de 1967 précité et le Code des Transports. En effet, le caractère permanent de l'emploi à bord était exigé en 1967, mais a disparu dans le Code des Transports.

*L'article 1er du décret n°67-690 du 7 août 1967 dispose que :
« Exerce la profession de marin toute personne engagée par un armateur ou embarquée pour son propre compte en vue d'occuper à bord d'un navire français un emploi **permanent** relatif à la marche, à la conduite, à l'entretien et à l'exploitation du navire. »*

*Tandis que l'article L.5511-1 du Code des Transports définit le marin comme
« Toute personne remplissant les conditions mentionnées à l'article L.5521-1, qui contracte un engagement envers un armateur ou s'embarque pour son propre compte en vue d'occuper à bord d'un navire un emploi relatif à la marche, à la conduite, à l'entretien et au fonctionnement du navire ».*

V. Les conditions d'âge.

5.1. Rappel historique.

La question des limites d'âge pour entrer et rester dans la profession de marin est relativement ancienne.

- l'Ordonnance d'Août 1681 sur la Marine ne précise pas de minimum, mais le commentaire de l'édition de 1714 (< www.gallica.bnf.fr >) suggère aux Officiers de l'Amirauté de ne pas laisser embarquer d'enfants de moins de 7 ans...

- de même, il n'y a pas d'âge maximum pour entrer ou rester dans la profession, mais l'Ordonnance fait implicitement référence à la notion d'invalidité de la marine et donc à la condition d'aptitude physique ;

- au plan international, le travail des enfants en général et le travail à bord des navires en particulier ont été, dès l'origine de l'Organisation Internationale du Travail, un sujet de préoccupation.

Pour information, la question du travail des enfants a été très tôt l'objet de Conventions de l'OIT :

- la Convention OIT n°5 sur l'âge minimum dans l'industrie date de 1919,
- la Convention OIT n°6 sur le travail de nuit des enfants dans l'industrie date également de 1919,
- la Convention OIT n°7 sur l'âge minimum au titre du travail maritime date de 1920,
- la Convention OIT n°10 sur l'âge minimum dans l'agriculture date de 1921, etc.

- En revanche, il y a peu de choses sur l'âge maximum, sinon la volonté d'établir le principe de pension de retraites à partir de 55 ou 60 ans.

Pour information, la Convention n°71 de 1946, concernant les pensions des gens de mer, prévoit dans ses articles 2 et 3

Article 2

« 1. Tout Membre de l'Organisation internationale du Travail pour lequel la présente convention est en vigueur doit établir ou faire établir conformément à sa législation nationale un régime de pensions pour les gens de mer qui se retirent du service à la mer. » (...)

Article 3

« 1. Le régime doit satisfaire à l'une des règles suivantes:

- a) les pensions prévues par le régime:*
- i) doivent être versées aux gens de mer ayant accompli une période déterminée de service à la mer lorsqu'ils ont atteint l'âge de cinquante-cinq ou de soixante ans, selon ce qui sera prévu par le régime; » (...)*

5.2. Situation actuelle.

5.2.1. Exigences internationales.

- âges minima.

Il y a plusieurs minima que les Etats signataires de la Convention du Travail Maritime de 2006 se sont engagés à faire respecter :

> en principe « l'emploi ou l'engagement ou le travail à bord d'un navire de toute personne de moins de 16 ans est interdit » (Norme obligatoire A1.1§1)

> et « le travail de nuit⁶ par un marin de moins de 18 ans est interdit » (Norme obligatoire A1.1§2).

Dans certaines conditions, des dérogations au travail de nuit peuvent être accordées par les Etats.

Pour information, l'Union européenne a adopté ces planchers de 18 ans et de 16 ans (Directive 1999/63/CE du Conseil du 21 juin 1999 concernant l'accord relatif à l'organisation du temps de travail des gens de mer, conclu par l'Association des armateurs de la Communauté européenne (ECSA) et la Fédération des syndicats des transports dans l'Union européenne (FST)).

- âge maximum.

La Convention du Travail Maritime n'impose pas aux Etats d'âge maximum pour servir à bord des navires, ni en termes de sécurité maritime ni en termes de droit à pension de retraite à partir d'un âge donné.

5.2.2. Exigences françaises

- âges minima.

⁶ Le terme « nuit » est défini par chaque Etat à l'intérieur des normes suivantes : « période de 9 heures consécutives au moins, commençant au plus tard à minuit et se terminant au plus tôt à 5 heures du matin » (Norme obligatoire A1.1§2 de la Convention du Travail Maritime).

> en dessous de 18 ans, le marin est considéré comme jeune travailleur (art. L.5541-2 du Code des Transports) et bénéficie à ce titre d'un certain nombre d'aménagements de la durée et des horaires de travail (art. L.5544-26 et suivants du Code des Transports) ;

> l'âge minimum pour embarquer à titre professionnel à bord d'un navire est fixé à 16 ans (correspondant à l'âge de la scolarité obligatoire en vertu de l'ordonnance du 6 janvier 1959) ;

> il est cependant possible d'embarquer en dessous de 16 ans dans le cadre d'une convention de stage entre l'établissement scolaire et l'armateur ;

> enfin, l'âge « plancher » est de 15 ans.

- âge maximum.

Il n'y a pas d'âge maximum légal au-delà duquel on ne peut plus devenir marin ou le rester. Seules, les questions d'aptitude physique et de cumul d'activités avec une pension de retraite peuvent créer de fait une limite d'âge maximale.

VI. Les conditions de formation professionnelle.

6.1. Rappel historique.

La condition de formation professionnelle pour servir à bord d'un navire français est ancienne, mais s'est longtemps focalisée sur le personnel officier.

Pour information,

- l'Ordonnance royale de 1584 sur l'Amirauté indique que : « Avant d'être Maître de navire il faut être examiné et jugé capable d'être reçu à ce commandement. »

- l'Ordonnance d'août 1681 sur la Marine affine le dispositif et prescrit que : « Aucun ne pourra cy-après être reçu Capitaine (...) s'il n'a navigué pendant 5 ans et n'a été examiné publiquement sur le fait de la navigation et trouvé capable par deux anciens capitaines en présence des officiers de l'Amirauté et du professeur d'Hydrographie. »

*Toujours dans l'Ordonnance de 1681, la volonté royale s'exprime ainsi : « Voulons que dans les villes maritimes les plus considérables de notre Royaume, il y ait des Professeurs d'Hydrographie pour enseigner publiquement la navigation. »
« Déclarons les Professeurs d'Hydrographie enseignant actuellement, exempts de guet et de garde, et toutes autres charges publiques. »*

Au plan international (et avant l'intervention de STCW), les questions de qualification seront d'abord traitées par l'Organisation Internationale du Travail afin d'améliorer les conditions de travail et de favoriser le bien-être des navigants.

Pour information,

- la Convention OIT n°53 de 1936, concernant le minimum de capacité professionnelle des capitaines et officiers de la marine marchande, sera ainsi la première à fixer au plan international des principes de délivrance des qualifications fondés sur 3 conditions : l'âge minimum, la durée de l'expérience et la détention d'un diplôme ;

- la Convention OIT n°69 de 1946, concernant le diplôme de capacité professionnelle des cuisiniers de navire, vise quant à elle le double objectif d'amélioration des conditions de vie à bord et de reconnaissance du métier de cuisinier à bord ;

- la Convention OIT n°74 de 1946, concernant les certificats de capacité de matelot qualifié, instaure l'obligation du certificat de capacité de matelot qualifié sur les bases d'âge, d'expérience et de diplôme.

Il faut attendre l'intervention de l'Organisation Maritime Internationale (OMI) pour qu'une Convention prenne en compte la qualification professionnelle maritime en tant qu'élément de la sécurité maritime, d'abord avec la Convention SOLAS puis avec la Convention STCW.

6.2. Situation actuelle.

6.2.1. Exigences internationales.

- Deux types de dispositifs internationaux interviennent :

> au titre de l'OIT : la Convention du Travail Maritime de 2006 reprend l'objectif social de « promouvoir le développement des carrières et des aptitudes professionnelles ainsi que des possibilités d'emploi des gens de mer » ;

> au titre de l'OMI : la Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (STCW 1978) ;

(par ailleurs, l'Union européenne a développé des dispositifs concernant la formation, autour de l'idée d'améliorer la mobilité des travailleurs en levant l'obstacle des différences de qualifications).

- Les exigences de l'OMI sont les plus importantes. Sans vouloir résumer STCW 1978, cette Convention tourne autour de quelques principes :

> champ d'application :

- . reprise des principes de base de la Convention OIT n°53 (âge, expérience, diplôme),
- . seuls les navires de mer sont concernés,
- . seuls les navires de commerce sont concernés (ni les navires de guerre, de pêche ou de plaisance),
- . STCW concerne les brevets Pont, Machine et Radio, mais aussi les pratiques de veille en route, au port, au pont et à la machine.

> principes :

- . chaque Etat déclare à l'OMI les types de brevets qu'il délivre, ainsi que les niveaux de formation,
- . les brevets doivent être rédigés dans la langue du pays qui les délivre et en anglais,
- . les qualifications sont réparties en 7 fonctions (navigation, manutention, contrôle et assistance, mécanique, électronique, entretien, radiocommunications) et 3 niveaux (niveau de direction, niveau opérationnel, niveau d'appui)
- . les Etats s'engagent à respecter certaines obligations concernant les brevets de capitaine et de second sur les navires de 200 et plus, à savoir une durée d'expérience (36 mois pour le capitaine et 18 pour le second), des examens portant sur un niveau de connaissances

Pour information, le niveau des connaissances minimales exigé par STCW porte sur les domaines suivants : navigation, veille (règlement pour prévenir les abordages en mer), radar, compas, météo, manœuvre, machine, manutention et arrimage des cargaisons, prévention et lutte contre les incendies, secours médical, droit maritime, communications (signaux et radio), sauvetage.)

- . les Etats s'imposent des obligations parallèles concernant la machine,
- . enfin, les Etats s'obligent à réexaminer les compétences à intervalles réguliers n'excédant pas cinq ans.

Pour information, l'Union européenne s'est également intéressée à la formation des gens de mer, notamment pour limiter les obstacles à la libre circulation des travailleurs.

En particulier, la Directive 2008/106/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 novembre 2008 concernant le niveau minimal de formation des gens de mer refond plusieurs textes antérieurs d'avril 2001 et de novembre 2003.

*Cette nouvelle Directive européenne qui s'impose à la France
- tend à se caler sur STCW et sur SOLAS
- fait intervenir l'Agence Européenne pour la Sécurité Maritime,*

- porte pour partie sur l'harmonisation de la procédure de reconnaissance des brevets délivrés par les pays extérieurs à l'Europe,
 - intègre les questions de qualification et de brevets dans le contrôle par l'Etat du port,
 - et renforce l'obligation d'évaluation par l'inspection des établissements de formation maritime, des programmes et des cours de formation.

6.2.2. Exigences françaises.

L'exercice de la profession de marin est subordonné à la détention d'un titre de formation professionnelle maritime en cours de validité.

Les exigences nationales font l'objet d'un décret du 25 mai 1999 qui est en partie calé (sauf pour la pêche et les « petits brevets ») sur STCW ;

Le décret reprend de façon simplifiée le canevas fonctions/niveaux de STCW.

Niveau de responsabilité	Service Pont	Service Machine	Service Polyvalent Pont et Machine	Radiocommunications
Appui	Matelot Pont	Mécanicien	Matelot Polyvalent	-
Opérationnel	Officier chargé de Quart Passerelle	Officier chargé de Quart Machine	Officier Polyvalent	Officier radioélectronicien
Direction	Second Capitaine	Second Mécanicien	Second Polyvalent	-
	Capitaine	Chef Mécanicien	Capitaine Polyvalent	

Pour information, voir le Décret n°99-439 du 25 mai 1999 relatif à la délivrance des titres de formation professionnelle maritime et aux conditions d'exercice de fonctions à bord des navires de commerce et de pêche ainsi que des navires de plaisance armés avec un rôle d'équipage (< www.legifrance.gouv.fr >).

Fiche n°6 : Le marin : contrat de travail.

Sauf mention contraire, les éléments encadrés ci-dessous constituent des informations complémentaires ou des illustrations qui ne font pas partie du programme de la présente fiche, mais ont simplement pour but d'aider à faire comprendre les notions présentées.

Introduction.

Caractéristique majeure du droit du travail en général et du droit du travail maritime : lutter contre le déséquilibre existant entre l'employeur et l'employé.

Rapide historique :

- à la Révolution française : l'abolition des corporations (Loi Le Chapelier – 1791) va de pair avec le début de la révolution industrielle en France =>

- > existence d'une certaine misère ouvrière
- > interdiction de la grève (jusqu'en 1864)
- > interdiction des syndicats (jusqu'en 1884)

- réactions diverses

- > marxisme (1848 – Karl Marx : Le manifeste du parti communiste)
- > catholicisme social (la fameuse formule : « Entre le fort et le faible, entre le riche et le pauvre, entre le maître et le serviteur, c'est la liberté qui opprime et la loi qui libère » (Lacordaire 1802-1861))

La notion de contrat de travail des marins est assez ancienne (l'Ordonnance d'Août 1681 sur la Marine traitait déjà de « l'engagement et des loyers des matelots »).

Sauf précisions contraires, on entend ici par « marin » toute personne engagée pour servir à bord d'un navire sans distinction de rang ou de qualification (englobant donc les officiers et les capitaines).

I. La formation et le contenu du contrat de travail des marins.

1.1. Caractères généraux.

1.1.1. Obligation d'un contrat écrit.

- Exigences internationales.

Les exigences internationales en matière de contrat sont contenues dans la Norme obligatoire A2.1 de la Convention du Travail Maritime de février 2006 qui rend obligatoire le contrat de travail des marins (contrat d'engagement maritime) qui doit être

- > signé par le marin et l'armateur,
- > établi en 2 exemplaires originaux au moins, dont un pour le marin.

Le contrat

- > peut se référer à un accord collectif (ou une convention collective)
- > peut être un contrat-type.

Pour information, la Norme obligatoire A2.1 de la Convention du Travail Maritime stipule

Norme A2.1 - Contrat d'engagement maritime

1. Tout Membre adopte une législation exigeant que les navires qui battent son pavillon respectent les prescriptions suivantes:

a) à bord des navires battant son pavillon, les gens de mer doivent être en possession d'un contrat d'engagement maritime signé par le marin et l'armateur ou son représentant, ou, lorsqu'ils ne sont pas salariés, d'un document attestant l'existence d'un arrangement contractuel ou assimilable, leur garantissant des conditions de travail et de vie décentes à bord ainsi que l'exige la présente convention;

b) les gens de mer signant un contrat d'engagement maritime doivent pouvoir examiner le document en question et demander conseil avant de le signer et disposer de toute autre facilité propre à assurer qu'ils se lient librement en étant dûment informés de leurs droits et responsabilités;

c) l'armateur et le marin détiennent l'un et l'autre un original signé du contrat d'engagement maritime;

d) des mesures sont prises pour que les gens de mer, y compris le capitaine du navire, puissent obtenir à bord, sans difficulté, des informations précises sur les conditions de leur emploi, et pour que les fonctionnaires de l'autorité compétente, y compris dans les ports où le navire fait escale, puissent aussi accéder à ces informations, y compris la copie du contrat d'engagement maritime;

e) tout marin reçoit un document mentionnant ses états de service à bord du navire.

2. Lorsque le contrat d'engagement maritime est constitué pour tout ou partie par une convention collective, un exemplaire de cette convention est tenu à disposition à bord. Lorsque le contrat d'engagement maritime et les conventions collectives applicables ne sont pas en anglais, les documents suivants sont tenus à disposition en anglais, sauf sur les navires affectés seulement à des trajets domestiques:

a) un exemplaire d'un contrat type;

b) les parties de la convention collective qui donnent lieu à une inspection par l'Etat du port conformément aux dispositions de la règle 5.2 de la présente convention.

3. Le document mentionné au paragraphe 1 e) de la présente norme ne contient aucune appréciation de la qualité du travail du marin et aucune indication de son salaire. La législation nationale détermine la forme de ce document, les mentions qui y figurent et la manière dont elles sont consignées.

4. Tout Membre doit adopter une législation indiquant les mentions à inclure dans tous les contrats d'engagement maritime régis par le droit national. Le contrat d'engagement maritime comprend dans tous les cas les indications suivantes:

a) le nom complet du marin, sa date de naissance ou son âge, ainsi que son lieu de naissance;

b) le nom et l'adresse de l'armateur;

c) le lieu et la date de la conclusion du contrat d'engagement maritime;

d) la fonction à laquelle le marin doit être affecté;

e) le montant du salaire du marin ou la formule éventuellement utilisée pour le calculer;

f) le congé payé annuel ou la formule éventuellement utilisée pour le calculer;

g) le terme du contrat et les conditions de sa cessation, notamment:

i) si le contrat est conclu pour une durée indéterminée, les conditions dans lesquelles chaque partie pourra le dénoncer ainsi que le délai de préavis, qui ne doit pas être plus court pour l'armateur que pour le marin;

ii) si le contrat est conclu pour une durée déterminée, la date d'expiration;

iii) si le contrat est conclu pour un voyage, le port de destination et le délai à l'expiration duquel l'engagement du marin cesse après l'arrivée à destination;

h) les prestations en matière de protection de la santé et de sécurité sociale qui doivent être assurées au marin par l'armateur;

i) le droit du marin à un rapatriement;

j) la référence à la convention collective, s'il y a lieu;

k) toutes autres mentions que la législation nationale pourrait imposer.

5. Tout Membre adopte une législation établissant les durées minimales du préavis qui est donné par les gens de mer et par les armateurs pour la cessation anticipée du contrat d'engagement maritime. Ces délais de préavis sont fixés après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressés et ne sont pas inférieurs à sept jours.

6. Un préavis d'une durée inférieure au minimum peut être donné dans les circonstances reconnues par la législation nationale ou par les conventions collectives applicables comme justifiant la cessation du contrat d'engagement avec un préavis plus court ou sans préavis. En déterminant ces circonstances, le Membre s'assure que la nécessité pour le marin de résilier, sans pénalité, le contrat d'engagement avec un préavis plus court ou sans préavis, pour des raisons humanitaires ou pour d'autres motifs d'urgence, est prise en considération.

- Exigences françaises.

Le Code des Transports impose que le contrat soit

- > écrit
- > en langue française.

1.1.2. Contenu du contrat de travail des marins

- Exigences internationales.

Elles proviennent du paragraphe 4 de la Norme obligatoire A2.1 de la Convention du Travail Maritime. Selon cette norme, le contrat doit au moins contenir les éléments suivants :

- > nom complet du marin, date de naissance ou âge, et lieu de naissance
- > nom et adresse de l'armateur
- > lieu et date de conclusion du contrat
- > fonction à laquelle le marin doit être affecté
- > montant du salaire du marin ou la formule éventuellement utilisée pour le calculer
- > congé payé annuel ou la formule éventuellement utilisée pour le calculer;
- > date de fin du terme du contrat et conditions de sa cessation, notamment:
 - . si le contrat est conclu pour une durée indéterminée (CDI), les conditions de dénonciation ainsi que le délai de préavis, qui ne doit pas être plus court pour l'armateur que pour le marin
 - . si le contrat est conclu pour une durée déterminée (CDD), la date d'expiration
 - . si le contrat est conclu pour un voyage, le port de destination et le délai à l'expiration duquel l'engagement du marin cesse après l'arrivée à destination
- > prestations en matière de protection de la santé et de sécurité sociale qui doivent être assurées au marin par l'armateur
- > droit du marin à un rapatriement
- > référence à la convention collective, s'il y a lieu.

- Exigences françaises.

En complément des exigences internationales (ou pour les renforcer), le Code de Travail et le Code des Transports imposent de prévoir dans le contrat de travail des marins :

> la durée de la période d'essai

Pour information, le Code du Travail dispose :

Article L.1221-3 :

« La période d'essai et la possibilité de la renouveler ne se présument pas. Elles sont expressément stipulées dans la lettre d'engagement ou le contrat de travail. »

- > le montant des salaires et accessoires
- > le mode de rémunération (fixe ou « à la part »)
- > l'adresse et le numéro de téléphone de l'inspecteur du travail.

A noter que le temps de travail, les congés, la sécurité sociale et la retraite sont d'ordre public en droit français (c'est-à-dire obligatoires ou, en d'autres termes, s'imposent aux contractants) et ne figurent donc pas toujours sur le contrat, sauf si les conditions offertes au marin par l'armateur sont plus favorables que le droit.

1.2. Les contrats à durée indéterminée, à durée déterminée et au voyage.

1.2.1. Le contrat à durée indéterminée (CDI).

- Exigences internationales.

Elles sont prévues par la Convention du Travail Maritime (Norme obligatoire « A2.1.§4 (g) i ») : le contrat de travail peut être à durée indéterminée ; dans ce cas, la seule obligation du contrat est de prévoir les conditions de rupture.

Naturellement, le fait qu'aucun terme ne soit fixé à l'avance pour le contrat ne signifie pas que le travail est continu à bord : il existe un droit à congé annuel qui interrompt l'embarquement effectif.

- Exigences françaises.

En droit français du travail, le contrat à durée indéterminée est la formule de « droit commun », c'est-à-dire qu'un contrat est considéré comme CDI si aucune mention contraire ne figure dans le contrat.

« Le contrat de travail à durée indéterminée est la forme normale et générale de la relation de travail » (art. L.1221-2 du Code du Travail.)

1.2.2. Le contrat à durée déterminée (CDD).

Le CDD fixe à l'avance la date de la fin du contrat.

- Exigences internationales.

Elles sont prévues par la Convention du Travail Maritime (Norme obligatoire « A2.1.§4 (g) ii »).

- Exigences françaises.

> « Le contrat de travail peut comporter un terme fixé avec précision dès sa conclusion ou résultant de la réalisation de l'objet pour lequel il est conclu. » (art. L.1221-2, 2ème alinéa, du Code du Travail).

> durée maximale : 12 mois d'embarquement effectif (= période de travail à bord du navire, repos compris).

1.2.3. Le contrat au voyage.

Le contrat au voyage est une spécificité maritime.

- Exigences internationales.

Elles sont prévues par la Convention du Travail Maritime (Norme obligatoire « A2.1.§4 (g) iii ») : le contrat au voyage est celui qui cesse à l'arrivée au port de destination prévu ou dans un délai déterminé à la suite de l'arrivée dans ce port.

- Exigences françaises.

La législation nationale (art. L.5542-9 du Code des Transports) impose pour le contrat au voyage la mention du port de destination et du délai maximum au-delà duquel le marin pourra demander son débarquement.

Pour information,

1.3. La période d'essai.

1.3.1. Exigences internationales.

Il n'y a pas d'exigences internationales prévues dans la Convention du Travail Maritime. Cela renvoie en pratique à la notion de CDD.

1.3.2. Exigences françaises.

- définition.

La période d'essai permet à l'employeur d'évaluer les compétences du salarié dans son travail et au salarié d'apprécier si les fonctions occupées lui conviennent (art. L. 1221-20 du Code du Travail).

- durée :

- > tous les marins sauf les officiers : durée maximale de 2 mois, renouvelable une fois ;*
- > officiers : durée maximale de 4 mois, renouvelable une fois.*

- portée.

- > Dans la période d'essai, la rupture du contrat à l'initiative de l'employeur ou du salarié peut intervenir à n'importe quel moment (sous réserve d'un préavis – voir ci-dessous)*
- > La rupture n'a pas à être motivée.*
- > Lorsqu'il prend l'initiative de la rupture, l'employeur doit prendre en charge le rapatriement du marin.*

- rupture du contrat de travail en période d'essai.

Depuis 2008, la rupture est encadrée par un préavis minimal de la part de l'employeur

- > préavis de 24 heures si le salarié a moins de 8 jours de travail*
- > préavis de 1 mois pour 3 mois de travail.*

Lorsque la rupture est à l'initiative du salarié, le préavis n'est que de

- > 48 heures s'il a travaillé 8 jours ou plus*
- > 24 heures s'il a travaillé moins de 8 jours.*

Le point de départ de la rupture se calcule à partir de la date de la notification à l'autre partie.

Sous réserve des congés et repos acquis, le préavis est travaillé et payé.

La rupture ne prend effet qu'à l'arrivée au premier port d'escale.

- Cas particulier de la période d'essai des CDD.

Le CDD peut comporter une période d'essai. La durée de la période d'essai est alors d'un jour par semaine, dans la limite de 15 jours si la durée du contrat est inférieure à 6 mois et d'un mois si le contrat est d'une durée inférieure à un an.

II. L'exécution du contrat de travail des marins.

2.1. Obligations générales de l'employeur.

[A noter : ce cours ne traite pas des obligations générales ou particulières de l'armateur en matière de sécurité maritime ou de sécurité des personnels. Par ailleurs, les obligations de l'employeur dans le domaine des congés, repos et salaires seront examinées à part.]

2.1.1. Exigences internationales.

Elles sont relativement détaillées dans le Titre 3 de la Convention du Travail Maritime de 2006 (historiquement, il faut se souvenir que l'Organisation Internationale du Travail s'est d'abord préoccupée – et se préoccupe toujours – du bien être des marins, et ensuite de la sécurité) :

- normes minimales de logement à bord : taille des cabines, chauffage, ventilation, bruit, vibrations, installations sanitaires, éclairage, infirmerie, etc.

- alimentation et service de table :

- > qualité des aliments (en tenant compte des pratiques religieuses) et quantité de nourriture et d'eau potable
- > normes d'hygiène en cuisine et pour le stockage des vivres
- > qualification des personnels cuisiniers.

2.1.2. Exigences françaises.

- nourriture. L'armateur doit la nourriture au marin ou une indemnité équivalente pendant toute la durée de son inscription au rôle d'équipage (art. L. 5542-18 du Code des Transports) ;

- couchage. L'armateur a l'obligation d'assurer le couchage des marins dans le respect des normes nationales définies par la législation sur l'habitabilité à bord des navires (art. L. 5542-19 du Code des Transports, loi du 5 juillet 1983 et décret d'application) ;

- l'armateur doit employer le marin dans ses fonctions et qualifications, conformément à ce qui est prévu au contrat ;

- il doit au marin les salaires et soins en cas de blessures ou maladies contractées au service du navire :

> Lorsque le marin est blessé au service du navire ou tombe malade, pendant le cours de son embarquement, après que le navire a quitté le port où le marin a embarqué, il est soigné aux frais de l'employeur (art.5542-21 du Code des Transports).

>Le salaire du marin lui est maintenu pendant tout le temps où il a droit à la prise en charge de ses soins par l'employeur (art. 5542-26 du Code des Transports).

- rapatriement du marin :

> cas :

L'armateur doit prendre en charge le rapatriement des marins débarqués dans un port non métropolitain :

En fin d'embarquement

En cas de licenciement

Pour motif disciplinaire

En cas de blessure, maladie ou accident

A l'issue d'une période d'embarquement maximale de 6 mois (ou de 9 mois si c'est prévu par un accord collectif) Quand le navire fait route vers une zone de conflit armé où le marin n'accepte pas de se rendre (art. L. 5542-29 du Code des Transports).

> contenu de l'obligation de rapatriement:

Dans les cas énumérés ci-dessus, l'armateur doit prendre en charge le transport du marin vers les lieux suivants (au choix du marin débarqué):

*Lieu où le marin a été engagé
Port d'embarquement
Pays de résidence du marin
Tout autre lieu convenu entre le marin et l'armateur.*

2.2. Obligations générales du marin.

C'est le domaine traditionnel d'application du droit du travail national.

- le marin doit se conformer aux ordres du capitaine. Ce devoir d'obéissance est non une obligation

> au titre du droit du travail (le non respect des ordres ou des consignes pouvant être sanctionné par des mesures disciplinaires : mise à pied, licenciement pour motif personnel, etc.),

> également au titre du régime disciplinaire et pénal de la marine marchande

- dans certains cas (sauvetage du navire, de la cargaison ou des passagers), les clauses de limitation (temps de travail et de repos, emploi du marin dans un certain type de fonctions, hébergement et couchage, nourriture, etc.) ne sont plus exigibles de l'armateur ou du capitaine (art. L.5542-34 du Code des Transports).

III. La rupture du contrat de travail des marins.

2.1. Les exigences internationales.

La Convention du Travail Maritime de 2006 n'impose pas de normes en matière de rupture du contrat de travail. L'armateur a seulement l'obligation de fournir au marin un document mentionnant ses états de service à bord du navire (Norme obligatoire A2.1, § 1 (e)).

2.2. Les exigences françaises.

La rupture du contrat de travail est un des domaines traditionnels d'application du droit du travail national.

Pour information, l'édition 2010 du Code français du Travail aux Editions Dalloz ne comprend pas moins de 140 pages d'articles et de commentaires sur les questions relatives aux ruptures du contrat de travail.

On examinera ci-après les conditions et modalités de la rupture du contrat de travail à durée indéterminée (CDI) « de droit commun » pour les salariés ordinaires (à savoir les salariés non protégés par des mandats électifs ou des fonctions syndicales, et les capitaines), sachant que le CDI maritime est calqué sur le CDI de droit commun.

2.2.1. Dispositions générales.

- possibilités de rupture.

La rupture du contrat de travail est possible à l'initiative

> de l'employeur

> du salarié

> ou d'un commun accord entre l'employeur et le salarié (art. 1231-1 du Code du Travail).

- pas de renonciation aux droits.

Le salarié ne peut renoncer par avance aux droits qui lui sont reconnus par la législation du travail (art. 1231-4 du Code du Travail). Il s'agit de dispositions dites « d'ordre public », c'est-à-dire auxquelles les contractants ne peuvent pas déroger par accord entre eux, sauf éventuellement pour améliorer la situation des salariés (rappel du caractère déséquilibré du droit du travail au profit des salariés).

- ruptures implicites et « prises d'actes ».

Le contrat de travail n'est généralement pas rompu de façon implicite :

Par exemple, l'employeur ne peut pas considérer que le contrat est rompu du fait de l'absence du salarié qui ne se présente pas sans raison à son poste de travail. En cas d'absence injustifiée du salarié, l'employeur doit engager une procédure formelle de licenciement s'il veut valider la rupture du contrat.

De même, le salarié qui ne se présente pas à son poste de travail en raison de faits graves (absence de sécurité, non paiement des salaires, etc.) qu'il reproche à son employeur est considéré comme démissionnaire. Pour obtenir la rupture du contrat à son avantage, le salarié doit demander la résiliation judiciaire du contrat de travail en invoquant les faits qui sont de nature à justifier son absence à son travail.

Pour information, il ne faut pas confondre cette résiliation avec l'exercice du droit de retrait.

Celui-ci est strictement encadré par le Code du Travail :

Article L.4131-1

*« Le travailleur alerte immédiatement l'employeur de toute situation de travail dont il a un motif raisonnable de penser qu'elle présente un **danger grave et imminent pour sa vie ou sa santé** ainsi que de toute défectuosité qu'il constate dans les systèmes de protection.*

Il peut se retirer d'une telle situation.

L'employeur ne peut demander au travail qui a fait usage de son droit de retrait de reprendre son activité dans une situation de travail où persiste un danger grave et imminent résultant notamment d'une défectuosité d'un système de protection. »

Article L. 4131-3

« Aucune sanction, aucune retenue de salaire ne peut être prise à l'encontre d'un travailleur ou d'un groupe de travailleurs qui se sont retirés d'une situation de travail dont ils avaient un motif raisonnable de penser qu'elle présentait un danger grave et imminent pour la vie ou pour la santé de chacun d'entre eux. »

Article L. 4132-1

« Le droit de retrait est exercé de manière telle qu'il ne puisse créer pour autrui une nouvelle situation de danger grave et imminent. »

De plus, le Code des Transports consacre au droit d'alerte et de retrait un article particulier :

Article L5545-4

« Les modalités d'application aux marins des dispositions des articles L. 4126-1, L. 4131-1 à L. 4131-4, L. 4132-1 à L. 4132-5 du code du travail relatifs aux droits d'alerte et de retrait sont déterminées par décret en Conseil d'Etat. Ce décret précise notamment les conditions dans lesquelles s'exerce l'autorité du capitaine, en cas de circonstances exceptionnelles, à l'égard des membres de l'équipage ayant fait usage de leur droit d'alerte et de retrait. »

- force majeure.

La force majeure est définie comme un événement imprévisible, extérieur et irrésistible rendant impossible la poursuite du contrat.

La force majeure ainsi définie libère généralement l'employeur de la responsabilité de la rupture du contrat et de l'obligation du préavis et des indemnités de licenciement.

2.2.2. Le licenciement pour motif personnel.

- **définition** et principe.

Le licenciement pour motif personnel est

- > une rupture de contrat de travail à l'initiative de l'employeur
- > reposant sur un motif propre à la personne licenciée
- > et justifié par une cause réelle et sérieuse.

Sur ce dernier point, il y a une jurisprudence importante qui permet de classer les motifs de rupture en différentes catégories selon qu'ils sont admissibles ou non admissibles.

- **motifs.**

[A noter : les exemples (non exhaustifs) de motifs présentés sont essentiellement tirés des commentaires figurant dans l'Édition 2010 du Code du Travail publié aux Éditions Dalloz.]

> motifs admissibles de licenciement personnel.

. motifs tirés de la vie personnelle du salarié : refus de travailler un jour particulier ; refus de passer une visite médicale légalement imposée ; incarcération du salarié, etc.

. motifs disciplinaires :

répétition de faits fautifs ; manquements à une obligation professionnelle ; insubordination (c'est-à-dire : refus injustifié opposé par un salarié d'exécuter le travail pour lequel il est embauché), etc.

abandon de poste : absences non motivées qui perturbent le bon déroulement du travail ; non respect des horaires de travail ; refus de travailler le dimanche si l'établissement bénéficie d'une dérogation ; refus d'exécuter des heures supplémentaires

incivilités : injures entre salariés, éthyliisme

déloyauté : établissement de rapports inexacts, activité concurrente non autorisée, etc.

. motifs non disciplinaires :

insuffisance professionnelle,

non réalisation d'objectifs professionnels réalistes

mésentente objectivement imputable à un salarié

divergences stratégiques, etc.

> motifs non admissibles de licenciement personnel.

. motifs non admissibles tirés de la vie personnelle du salarié :

en principe, ne sont pas admissibles à moins qu'ils aient été prévus par la loi (limites d'âge, nationalité, sexe, état de santé), les motifs de discrimination classiques (âge ; sexe ; race ; origine ; religion ; idées politiques, philosophiques ou syndicales ; orientation sexuelle ; situation matrimoniale ; état de santé ou handicap) ou les motifs fondés sur la nationalité des citoyens européens ;

de même, on ne peut pas en principe licencier un salarié pour des faits imputables à des membres de sa famille.

. motifs disciplinaires non admissibles : tenue vestimentaire si celle-ci n'est pas un élément de la fonction imposée par le contrat de travail, perte de confiance, etc.

. motifs non disciplinaires non admissibles pour motiver un licenciement : insuffisance professionnelle si celle-ci était connue au moment de l'embauche du salarié ; non respect d'objectifs professionnels difficiles à atteindre ou non réalistes ou inexistantes ; exercice du droit de grève ; maladie ou maternité, etc.

> la notion de cause réelle et sérieuse.

Éléments de définition : il n'y a pas de définition légale de la notion de cause réelle et sérieuse de licenciement (art.1232-1 du Code du Travail). Néanmoins, la jurisprudence a tracé les contours de cette notion : pour motiver un licenciement personnel, la cause réelle et sérieuse doit simultanément

- . reposer sur des faits objectifs et importants
- . causer un trouble à l'entreprise
- . être liée au contrat de travail.

- **procédure** de licenciement pour motif personnel.

> l'entretien préalable à la décision de licenciement.

Prévu par l'art. L.1232-2 du Code du Travail.

. convocation du salarié par l'employeur par lettre recommandée ou remise en main propre indiquant l'objet de la convocation (et naturellement, la date, l'heure et le lieu précis de l'entretien).

*Pour information, le Professeur Patrick Chaumette rappelle dans son ouvrage (Le contrat d'engagement maritime, CNRS Editions, 1993, 314 p.) que la réglementation dispose que
« Les formalités imposées à l'employeur peuvent être accomplies à bord du navire par le capitaine. Les lettres prévues sont alors remises en main propre au marin contre décharge ; mention de la remise est portée au journal de bord signée par le marin. »*

- . il doit s'écouler un délai minimum de 5 jours ouvrables entre la réception de la lettre par le marin et l'entretien ;
- . l'entretien a lieu avec l'employeur ou une personne mandatée par lui, et doit indiquer les motifs du licenciement. A l'occasion de l'entretien, l'employeur doit recueillir les explications éventuelles du salarié ;
- . le salarié a la possibilité de se faire assister par une personne de son choix appartenant à l'entreprise ou par un conseiller à choisir sur liste établie par la Direction du Travail.

> la notification du licenciement:

Prévu par l'art. L.1232-6 du Code du Travail.

- . la notification est obligatoirement écrite ; il n'y a pas de licenciement verbal ;
- . la notification est adressée au salarié par lettre recommandée avec avis de réception (ou remise par le capitaine au marin contre décharge et mention portée au journal de bord) ;
- . la lettre doit indiquer complètement le ou les motifs du licenciement, car elle servira de fondement à un éventuel litige entre le salarié et l'employeur portant sur la « cause réelle et sérieuse » ;
- . il doit s'écouler un délai minimum de 2 jours ouvrables entre l'entretien et l'envoi de la lettre.

2.2.3. Le licenciement pour motif économique.

- définition et principe.

« Constitue un licenciement pour motif économique, le licenciement effectué par un employeur pour un ou plusieurs **motifs non inhérents à la personne du salarié** résultant d'une suppression ou d'une transformation d'emploi ou d'une modification, refusée par le salarié, d'un élément essentiel du contrat de travail, consécutives notamment à des difficultés économiques ou des mutations technologiques. » (art. L.1233-3 du Code du Travail).

- *procédure.*

[A noter que, pour ne pas surcharger le présent cours, seuls sont présentés ici les principes de procédure des licenciements économiques individuels ou de moins de 10 salariés dans une même période de 30 jours. Pour les cas de licenciements de 10 salariés et plus, la procédure est plus complexe et impose notamment la consultation du Comité d'entreprise, l'intervention de l'administration du Travail, la mise en œuvre d'un plan de sauvegarde de l'emploi intégrant un plan de reclassement, etc.]

> avant de procéder au licenciement pour cause économique, l'employeur a l'obligation de proposer au salarié un reclassement dans l'entreprise ou le groupe ;

> en l'absence de convention ou d'accord collectifs, l'employeur a l'obligation de classer les licenciements selon un ordre tenant compte

- . des charges de famille
- . de l'ancienneté
- . des difficultés de reclassement du salarié en raison de son âge ou d'un handicap éventuel
- . des qualités professionnelles du salarié ;

> le licenciement est obligatoirement précédé d'un entretien préalable (voir ci-dessus pour le licenciement pour motif personnel) ;

> notification. La notification est opérée

- . par lettre recommandée avec avis de réception ou remise en main propre par le capitaine contre décharge
- . la lettre recommandée doit être adressée au salarié au moins 7 jours ouvrables après l'entretien (ou au moins 15 jours ouvrables après l'entretien, si le salarié est un cadre ou un officier)
- . le motif du licenciement doit être énoncé dans la lettre recommandée
- . la lettre doit également mentionner l'existence d'une priorité de réembauche en cas de retour à meilleure fortune de l'entreprise
- . sur demande du salarié, l'employeur doit lui indiquer les critères qui ont été retenus pour déterminer l'ordre des licenciements.

2.2.4. Les conséquences des licenciements pour motifs personnel et pour motif économique.

- principe.

Hors faute grave, **le salarié a droit à un préavis et à une indemnité de licenciement.**

Pour information, la notion de faute grave est importante puisqu'elle va dispenser l'employeur du préavis et de l'indemnité.

Cette notion est quelquefois assimilée à d'autres types de fautes : faute lourde, faute disciplinaire. Celles-ci sont cependant différentes car elles n'impliquent pas nécessairement un licenciement ni a fortiori un licenciement sans préavis ni indemnités.

Il n'y a cependant pas en France de définition légale de la faute grave, et la Cour de Cassation a été amenée à la définir (définition jurisprudentielle) comme la faute qui rend impossible le maintien du salarié dans l'entreprise.

- le préavis de licenciement.

En droit commun, la durée du préavis est fonction de l'ancienneté de services continus chez le même employeur. L'adaptation au contrat de travail des marins est faite au plus près par le Code des Transports, qui prévoit selon les cas un mois au minimum et deux mois au maximum.

Pour information, le Code des Transports dispose que

Article L5542-43

« Dans le cas de licenciement pour un motif autre qu'une faute grave, le marin a droit :

1° A un préavis d'un mois, s'il justifie chez le même employeur de six mois au moins d'embarquement effectif et continu et d'une ancienneté de services continus comprise entre un an et moins de deux ans ;

2° A un préavis de deux mois, s'il justifie chez le même employeur d'une ancienneté de services continus de deux ans au moins.

Ces dispositions sont d'ordre public. »

- l'indemnité de licenciement.

> principe.

L'indemnité de licenciement est à la charge de l'employeur et n'est pas due en cas de licenciement pour faute grave.

> calcul.

. l'indemnité de licenciement ne peut être inférieure à une somme calculée par année de service dans l'entreprise, et tenant compte des mois accomplis au-delà des années pleines (art. R. 1234-1 du Code du Travail) ;

. cette somme est au minimum de 1/5 de mois de salaire par année de service dans l'entreprise, somme à laquelle s'ajoutent 2/15 par année au-delà de 10 ans de services.

. le salaire à prendre en considération comme base du calcul ci-dessus est, selon la formule la plus avantageuse pour le salarié,

*soit le douzième de la rémunération des 12 derniers mois précédant le licenciement,
soit le tiers de la rémunération des 3 derniers mois précédant le licenciement. Dans ce cas, les primes et gratifications annuelles versées dans les 3 mois sont lissées sur l'année.*

IV. Dispositions relatives au temps de travail, aux congés payés et aux salaires.

4.1. Durée de travail.

4.1.1. Exigences internationales.

Pour information, la question de la durée du travail est historiquement importante pour l'Organisation Internationale du Travail (OIT). Sa première convention internationale a porté en 1919 sur la durée du travail dans l'industrie (fixée à l'époque à 8 heures par jour et 48 heures par semaine), et le repos hebdomadaire dans l'industrie est réglé en 1921 (repos obligatoire d'au minimum vingt-quatre heures consécutives au cours de chaque période de sept jours).

Dans la marine, les congés payés et la durée du travail font l'objet de conventions internationales en 1936 : à l'époque, les congés payés seront de neuf jours ouvrables par an pour les équipages et douze jours pour le capitaine et les officiers ; le temps de travail ne pourra excéder huit heures par jour, ni cinquante-six heures par semaine.

Dans le but de diminuer les risques de fatigue excessive à bord, la Convention du Travail Maritime de 2006 (Norme obligatoire A2.3) impose aux Etats de limiter la durée du travail à bord des navires battant leur pavillon à une base de 8 heures par jour avec un jour de repos par semaine.

A partir de cette base, différentes limites sont imposées :

- le nombre maximal d'heures de travail ne doit pas dépasser

. 14 heures par période de 24 heures
et
. 72 heures par période de 7 jours

ou bien

- le nombre minimal d'heures de repos ne doit pas être inférieur à

. 10 heures par période de 24 heures
et
. 77 heures par périodes de 7 jours.

- les heures de repos ne peuvent être scindées en plus de deux périodes dont l'une d'au moins 6 heures ;

- un tableau précisant (en anglais et dans la ou les langues de travail du navire) l'organisation du travail à bord doit être affiché à bord dans un endroit facilement accessible et indiquer pour chaque fonction

. le programme du service à la mer et au port
. le nombre maximum d'heures de travail ou le nombre minimal d'heures de repos imposés par la législation nationale en application de la Convention du Travail Maritime.

- Des registres des heures quotidiennes de travail ou de repos doivent être tenues par le capitaine ou une personne autorisée par celui-ci. Le marin doit recevoir un exemplaire des inscriptions aux registres le concernant ; cet exemplaire doit être émargé par le capitaine et le marin.

Pour information, l'Union européenne a également adopté des textes en matière de durée du travail :

4.1.2. Exigences européennes.

- Directive 1999/63/CE du Conseil du 21 juin 1999 concernant l'accord relatif à l'organisation du temps de travail des gens de mer, conclu par l'Association des armateurs de la Communauté européenne (ECSA) et la Fédération des syndicats des transports dans l'Union européenne (FST) :

> ce texte s'applique aux gens de mer se trouvant à bord de tout navire de mer immatriculé dans le territoire d'un État membre et normalement affecté à des opérations maritimes commerciales ;

> il reprend les exigences minimales des Conventions de l'OIT en matière de temps de travail et de temps de repos (exigences reprises dans la Convention du Travail Maritime de 2006), et les rend obligatoires pour les États membres de l'Union.

- Directive 1999/95/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 décembre 1999 concernant l'application des dispositions relatives à la durée du travail des gens de mer à bord des navires faisant escale dans les ports de la Communauté :

> avec ce texte, l'idée est de préserver la sécurité et d'éviter les distorsions de concurrence : ainsi, les États membres doivent pouvoir vérifier la conformité aux dispositions pertinentes de la directive 1999/63/CE de tous les navires de mer faisant escale dans leurs ports, quel que soit l'État dans lequel ils sont immatriculés ;

> il s'agit d'élargir le contrôle par l'État du port aux questions relatives au temps de travail à bord des navires extra-européens fréquentant les ports des États membres de l'Union.

4.1.3. Exigences françaises.

En matière de durées du travail et du repos, le Code du Travail **n'est pas** en principe **applicable** aux marins.

Pour le Code des Transports :

« Est considéré comme temps de travail effectif à bord le temps pendant lequel le personnel embarqué est, par suite d'un ordre donné, à la disposition du capitaine, hors des locaux qui lui servent d'habitation à bord. »(art. L.5544-2),

Sur ces bases, les durées légales sont fixées par un décret (actuellement le décret du 31 mars 2005 relatif à la durée du travail des gens de mer, qui sera intégré à terme dans la partie réglementaire du Code des Transports).

a) Durées du travail.

Le décret de 2005 distingue les navires de pêche (non étudiés ici) et les autres navires, et définit plusieurs seuils :

- durée journalière du travail.

> le travail à bord des navires autres que les navires de pêche est organisé sur la base de 8 heures par jour

> la durée maximale quotidienne de travail effectif (voir la définition ci-dessus) à bord est de 12 heures

> Cette durée de 12 heures peut être portée à 14 heures dans certaines situations.

Pour information, les situations permettant de dépasser la durée maximale quotidienne du travail à bord des navires français sont selon le décret du 31 mars 2005 les suivantes :

- lorsque le travail est organisé par cycles alternant des périodes d'embarquement de 6 semaines au maximum et des périodes à terre et qu'il existe une convention collective qui le prévoit et une compensation adéquate (par exemple, l'allongement des périodes de congés)

- ou pour compenser le débarquement ou l'inaptitude d'un marin en cours de voyage

- ou à l'entrée et à la sortie des ports, pour les appareillages et les mouillages en renfort du personnel de quart

- ou dans les ports et installations terminales, pour exécuter les opérations commerciales et pour assurer la continuité du service de veille et de sécurité

- ou à bord des remorqueurs qui ne sortent pas des ports et des rades

ou à bord des navires à passagers assurant des lignes régulières.

- durée hebdomadaire du travail

Plusieurs seuils sont également fixés : la durée maximale du travail effectif ne doit pas en principe dépasser 72 heures par périodes de 7 jours, mais elle peut être portée à 84 heures dans certaines situations.

Pour information, la durée maximale hebdomadaire du travail à bord des navires français peut être portée à

- 84 heures par périodes de 7 jours lorsque le travail est organisé par cycles alternant des périodes d'embarquement de 6 semaines au maximum et des périodes à terre et qu'il existe une convention collective qui le prévoit et une compensation adéquate (par exemple, l'allongement des périodes de congés)

- ou, pour le transport de passagers, 144 heures par périodes de 14 jours lorsque le travail est organisé par cycles alternant des périodes d'embarquement de 6 semaines au maximum et des périodes à terre et qu'il existe une convention collective qui le prévoit et une compensation adéquate (par exemple, l'allongement des périodes de congés).

Pour information, le Code des Transports (art. L.5544-4) prévoit que

- les heures supplémentaires sont calculées au-delà des 35 heures hebdomadaires fixées par l'article L. 3121-10 du Code du Travail ;

- elles ne peuvent conduire à dépasser une durée de 16 heures quotidiennes et 84 heures hebdomadaires ;

Et,

- les heures supplémentaires accomplies au-delà de la durée légale hebdomadaire fixée par l'art. L. 3121-10 du Code du Travail donnent lieu à une majoration de salaire de 25% pour chacune des huit premières heures supplémentaires. Les heures suivantes donnent lieu à une majoration de 50%. Une convention ou un accord de branche étendu ou une convention ou un accord d'entreprise ou d'établissement peuvent prévoir un taux de majoration différent. Ce taux ne peut être inférieur à 10%.(art.L.3121-22 du Code du travail auquel renvoie l'art. L.5544-8 du Code des Transports)

- Une convention ou un accord de branche étendu ou une convention ou un accord d'entreprise ou d'établissement peuvent prévoir le remplacement de tout ou partie du paiement des heures supplémentaires, ainsi que les majorations prévues par l'art. L.3121-22 du Code du Travail, par un repos compensateur équivalent. (art. L.3121.24 du Code du Travail).

- durée annuelle du travail.

Le contingent annuel d'heures de travail effectif par marin est de

> 1820 heures sur

- . les navires armés au long cours
- . les navires armés au pilotage
- . les navires armés à la plaisance professionnelle
- . les navires et engins de travaux maritimes
- . les remorqueurs portuaires

> 2100 heures sur

- . les navires armés au cabotage
- . les navires armés en navigation côtière.

b) Mise en œuvre.

- Le capitaine doit établir un tableau de service (qui doit être annexé au journal de bord et affiché dans les locaux réservés à l'équipage) ;

- le tableau de service est rédigé en français et si nécessaire en anglais (art. 17 du décret du 31 mars 2005) ;

- le tableau de service doit indiquer pour chaque fonction :

- > le programme de service à la mer et au port ;
- > le nombre maximal d'heures de travail ou le nombre minimal d'heures de repos imposés par la législation française ;

- un registre des heures quotidiennes de travail ou de repos doit être tenu par le capitaine.

4.2. Repos.

4.2.1. Repos quotidien.

- définition : « Est considéré comme temps de repos toute période qui n'est pas du temps de travail » (art. 2 décret du 31 mars 2005)

- principes :

> les dispositions du droit commun en matière de repos (Code du Travail) ne sont pas applicables à la marine marchande ;

> « la durée minimale de repos à laquelle a droit le marin est de dix heures par périodes de vingt-quatre heures » (art. L.5544-15, 1er alinéa, du Code des Transports) ;

> « le repos quotidien ne peut pas être scindé en plus de deux périodes. L'une de ces périodes est d'au moins 6 heures consécutives. L'intervalle entre deux périodes consécutives de repos ne peut dépasser quatorze heures. » (art. L.5544-15, 2ème alinéa, du Code des Transports) ;

> « Lorsqu'une période de repos est interrompue, notamment par des appels, le temps de repos non pris est décompté et le marin doit bénéficier d'une période de repos compensatoire, accordée immédiatement ou dès que possible.

Les appels, les exercices d'incendie et d'évacuation et tous exercices prescrits par la législation nationale et les règles internationales applicables doivent se dérouler de manière à éviter, si possible, d'interrompre les périodes de repos. » (art. 12 du décret du 31 mars 2005)

4.2.2. Repos hebdomadaire.

- définition : « Une journée de repos hebdomadaire s'entend de vingt-quatre heures de repos consécutives, comptées à partir de l'heure normale où le marin doit prendre son service » (art. L. 5544-17 du Code des Transports).

- principes :

> les dispositions du Code du Travail imposant en principe le repos le dimanche (repos dominical) ne sont pas obligatoires dans la marine marchande ;

> Pour tenir compte des contraintes propres aux activités maritimes, une convention ou un accord collectif, un accord d'entreprise ou d'établissement peuvent prévoir la prise du repos hebdomadaire

- . soit par roulement ;
- . soit de manière différée, au retour au port ;
- . soit en cours de voyage, dans un port d'escale.

Dans le cas où le repos hebdomadaire est différé, la convention (ou l'accord) prévoit des mesures compensatoires et précise le délai maximum dans lequel il doit être pris.

> A défaut de convention ou d'accord collectif de travail, l'employeur fixe celle de ces modalités qu'il retient, en se référant aux usages et après consultation du comité d'entreprise et des délégués de bord, s'ils existent. Il en informe l'inspecteur du travail. (art. L.5544-18 du Code des Transports).

> Tout travail effectué le jour du repos hebdomadaire en suspend l'effet, à moins qu'il ne résulte de circonstances imprévues et que sa durée n'excède pas deux heures. (art. L.5544-19 du Code des Transports).

> Le repos hebdomadaire qui n'a pas été pris est compensé par un repos d'une durée équivalente. (art. L.5544-13 et L.5544-20).

4.2.3. Jours fériés.

- définition : on appelle jours fériés, des jours de repos supplémentaires institués par la loi à l'occasion de certaines fêtes ou commémorations.

En France, la liste des 11 jours fériés est fixée par le Code du Travail.

Pour information, l'article L.3133-1 du Code du Travail prévoit que :

« Les fêtes légales ci-après désignées sont des jours fériés :

- 1° Le 1er Janvier ;*
- 2° Le lundi de Pâques ;*
- 3° Le 1er Mai ;*
- 4° Le 8 Mai ;*
- 5° L'Ascension ;*
- 6° Le lundi de Pentecôte ;*
- 7° Le 14 Juillet ;*
- 8° L'Assomption ;*
- 9° La Toussaint ;*
- 10° Le 11 Novembre ;*
- 11° Le jour de Noël. »*

- principe :

Sauf dispositions spéciales des conventions collectives, les jours fériés travaillés sont compensés par un repos de durée équivalente, à l'exception du 1^{er} Mai (ou Fête du Travail) qui est compensé et indemnisé en plus du salaire.

Pour information, les questions de durée du travail sont précisées pour la marine marchande par le décret n°2005-305 du 31 mars 2005 relatif à la durée du travail des gens de mer (version consolidée du 1er décembre 2010 consultable sur le site gouvernemental < www.legifrance.gouv.fr >).

4.3. Congés payés.

4.3.1. Exigences internationales.

Les exigences internationales sont formulées dans la Convention du Travail Maritime (Norme obligatoire A2.4).

Les Etats signataires de cette convention s'engagent à imposer sur les navires battant leur pavillon un droit à congés payés à la charge de l'employeur de 2,5 jours « par mois d'emploi ».

En revanche, des dispositions telles que le niveau de rémunération pendant les congés ou les conditions de fractionnement des congés ne sont pas prévues dans les normes minimales obligatoires fixées par la convention.

4.3.2. Exigences françaises.

- principes.

- > Le Code du Travail **est** en principe **applicable** aux congés payés dans la marine marchande ;
- > les salariés ont droit à un congé annuel à la charge de l'employeur ;
- > le droit à congé et normalement ouvert dès que le salarié justifie avoir travaillé chez le même employeur pendant un temps équivalent à un minimum de 10 jours ;
- > Pour la détermination de la durée du congé, la période de travail effectif comprend :
 - . les jours de travail
 - . les périodes de congés payés
 - . les jours de repos légaux
 - . les jours de repos accordés au titre d'une convention collective
 - . les périodes d'interruption du contrat de travail à la suite d'un accident du travail ou d'une maladie professionnelle.
- > a contrario, ne « génèrent » pas des droits à congés payés :
 - . les jours de grève
 - . les jours de maladie ou d'accident hors travail.

- application à la marine marchande.

- > le marin a droit à un congé payé légal minimum de 3 jours par mois d'embarquement effectif (art. L.5544-23, 1er alinéa, du Code des Transports).
- > les dispositions de droit commun (Code du Travail) s'appliquent : on rajoute donc dans les périodes générant des droits à congés payés
 - . les périodes de congés payés elles-mêmes
 - . les jours de repos légaux
 - . les jours de repos accordés au titre d'une convention collective
 - . les périodes d'interruption du contrat de travail à la suite d'un accident du travail ou d'une maladie professionnelle.
- > De plus, le temps passé dans l'attente du rapatriement et la durée du voyage de rapatriement ne peuvent pas être déduits des congés payés acquis par le marin (art. L.5544-23, 2ème alinéa, du Code des Transports).
- > Enfin, la prise de congés ne peut être remplacée par une indemnité compensatrice, sauf si la relation de travail est arrivée à son terme (art. L.5544-23, 3ème alinéa, du Code des Transports).

4.4. Salaires.

Les salaires constituent un des éléments majeurs de concurrence internationale. Avec les charges sociales, ils sont également le reflet des grandes disparités qui existent entre les registres d'immatriculation.

Il n'est donc pas surprenant d'une part que la question des salaires soit peu traitée au plan international (faute d'accord entre les différents pays sur les montants minima par exemple) et d'autre part que chaque Etat du pavillon fixe ses propres règles en la matière (soit en harmonie avec son droit du travail national, soit pour attirer des compagnies en quête de « low cost »)

4.3.1. Exigences internationales.

Il y a peu d'exigences internationales en matière de salaires, mais par la Convention du Travail Maritime de 2006 (Norme obligatoire A2.2) les Etats du pavillon s'obligent à imposer sur leurs navires :

- le paiement des salaires à intervalles au minimum mensuels ;
- l'obligation pour les armateurs de fournir aux marins un relevé mensuel des montants dus et versés ;
- l'obligation pour les armateurs d'offrir aux marins la possibilité de faire parvenir tout ou partie de leur salaire à leur famille.

En revanche, il n'y a pas de salaire minimum obligatoire international ; les Etats signataires de la Convention du Travail Maritime sont seulement invités (Principe directeur B2.2.3 de la Convention du Travail Maritime) à fixer des salaires minima pour les gens de mer dans le cadre de négociations collectives.

Par ailleurs, le Convention invite le Bureau International du Travail à établir un salaire de référence (montant mensuel minimum du salaire de base d'un matelot qualifié) qui est à l'heure actuelle de 545 US Dollars par mois de 208 heures de travail.

4.3.2. Exigences françaises.

- principes.
 - > le montant des salaires et accessoires doit figurer dans le contrat de travail (art. L. 5542-3 du Code des Transports) ;
 - > le salarié a droit à une rémunération au moins égale au salaire minimum interprofessionnel de croissance (SMIC) horaire (voir ci-dessous) ;
 - > le paiement de la rémunération est effectué une fois par mois (art. L.3242-1 du Code du Travail) ;
 - > lors du paiement du salaire, l'employeur remet au salarié un bulletin de paie (art. L.3243-2 du Code du Travail) ;
 - > le bulletin de paie comporte un certain nombre de mentions obligatoires (qui sont également de bon sens)

Art. R.3243-1 du Code du Travail :

- . Le nom et l'adresse de l'employeur ;
- . La référence de l'organisme auquel l'employeur verse les cotisations de sécurité sociale, le numéro sous lequel ces cotisations sont versées ;
- . S'il y a lieu, l'intitulé de la convention collective de branche applicable au salarié ou, à défaut, la référence au code du travail pour les dispositions relatives à la durée des congés payés du salarié et à la durée des délais de préavis en cas de cessation de la relation de travail ;
- . Le nom et l'emploi du salarié ainsi que sa position dans la classification conventionnelle qui lui est applicable ;
- . La période et le nombre d'heures de travail auxquels se rapporte le salaire en distinguant, s'il y a lieu, les heures payées au taux normal et celles qui comportent une majoration pour heures supplémentaires ou pour toute autre cause et en mentionnant le ou les taux appliqués aux heures correspondantes ;
- . Le montant de la rémunération brute du salarié ;
- . La nature et le montant de tous les ajouts et retenues réalisés sur la rémunération brute ;
- . Le montant de la somme effectivement reçue par le salarié ;
- . La date de paiement de cette somme.

> En principe, l'employeur ne peut pas opérer de retenue sur salaire (art. L3251-1 du Code du Travail)

. ni pour compenser une somme qui lui serait due par un salarié (sauf pour compenser la fourniture d'outils et instruments nécessaires au travail ou pour rembourser des avances sur salaire)

. ni au titre de sanctions pécuniaires (en dehors des déductions de salaires pour les jours non travaillés suite à une sanction disciplinaire prise en les formes) (art. L. 1331-2 du Code du Travail).

> L'employeur ne peut imposer au salarié des versements en argent ou opérer des retenues sur salaire, sous quelque dénomination que ce soit, à l'occasion de son embauche ou de l'exercice de son travail.

- montants.

> Le **SMIC horaire brut** « terrestre » est de 9,00 EUR (à partir 1er janvier 2011) ;

> dans la marine marchande, ce salaire est de 7/8 du SMIC horaire terrestre pour tenir compte du versement de l'indemnité de nourriture à la charge de l'employeur.

> mais le calcul des charges sociales est basé sur un salaire fictif, appelé salaire forfaitaire, qui impose aux armateurs et au marins une répartition des emplois de marins en 20 catégories selon leur qualification, le type de navire, le genre de navigation.

Fiche n°7 : Le marin : protection sociale.

Sauf mention contraire, les éléments encadrés ci-dessous constituent des informations complémentaires ou des illustrations qui ne font pas partie du programme de la présente fiche, mais ont simplement pour but d'aider à faire comprendre les notions présentées.

Introduction.

- La protection sociale est, avec le droit du travail, une des composantes du droit social.

Pour information, la protection sociale comprend traditionnellement 9 types de prestations de sécurité sociale (appelées aussi « branches » ou « risques »):

- . la prise en charge des soins médicaux*
- . le versement d'indemnités en cas de maladie*
- . le versement d'indemnités en cas de chômage*
- . les pensions de retraite (appelées également assurance-vieillesse ou pensions de vieillesse)*
- . les prestations en cas d'accident du travail ou de maladie professionnelle*
- . les prestations familiales versées à raison du nombre d'enfants*
- . les prestations de maternité*
- . les prestations d'invalidité*
- . les prestations de survivants (allocations versées en cas de décès, pensions versées aux veuves et orphelins, etc.)*

- La protection sociale est également un des éléments du bien-être des navigants et c'est à ce titre qu'elle a été soutenue par l'Organisation Internationale du Travail à partir de 1936.

- Et comme le droit du travail (conditions d'embauche et de rupture du contrat de travail, durée du travail, salaires, etc.), la protection sociale est devenu un élément des coûts d'exploitation d'un navire dans un contexte de concurrence internationale.

- Enfin, la mise en œuvre de la protection sociale des gens de mer est une responsabilité des Etats du pavillon (c'est-à-dire, ceux qui immatriculent les navires).

- Parmi les différentes « branches » de la protection sociale, on examinera seulement les grandes lignes des régimes des assurances obligatoires contre les accidents et les maladies, ainsi que le régime de retraite des marins.

I. L'assurance accidents et maladie.

1.1. Les exigences internationales.

Trois points :

- Par la Convention du Travail Maritime de 2006 (Norme obligatoire A4.2), les Etats s'engagent à imposer aux armateurs de navires battant leur pavillon la responsabilité de la protection de la santé et l'obligation de dispenser des soins médicaux à tous les gens de mer travaillant à bord. Les normes minimales suivantes sont prévues :

> prise en charge par les armateurs du coût de toute maladie ou accident survenus aux gens de mer entre le commencement de leur service et leur rattachement ;

> prise en charge pour une durée minimale de 16 semaines du traitement médical et des soins (médicaments, nourriture, hébergement) du marin blessé ou tombé malade au service du navire

> prise en charge

- . de la totalité du salaire sans les primes du marin blessé ou tombé malade demeurant à bord,
- . de tout ou partie du salaire sans les primes du marin entre le moment de son débarquement et sa guérison pour une durée minimale de 16 semaines

- En revanche, la Convention du Travail Maritime de 2006 n'impose pas à l'armateur la prise en charge :

- > des accidents des gens de mer qui ne sont pas survenus à bord des navires,*
- > des accidents ou des maladies imputables à une faute intentionnelle des marins,*
- > des maladies ou d'infirmités dissimulées volontairement au moment de l'engagement maritime.*

- Par ailleurs, les autorités publiques nationales peuvent se substituer à l'armateur.

- Les législations nationales de chaque Etat doivent comprendre au moins 3 des 9 branches traditionnelles de la sécurité sociale (généralement, les soins médicaux, les indemnités de maladie et les prestations en cas d'accident du travail ou en cas de maladie professionnelle).

- Enfin, chaque Etat du pavillon peut prévoir que la protection sociale soit assurée par

- > des organismes publics,*
- > des organismes privés,*
- > des conventions collectives,*
- > une combinaison de ces moyens.*

1.2. Les exigences françaises.

Ces exigences sont anciennes en France (on trouve des éléments de protection sociale dans l'Ordonnance d'Août 1681 sur la marine) et antérieures aux lois sociales « terrestres »

Quelques dates de lois sociales « terrestres » en France :
lois de 1894 sur les retraites ouvrières et les caisses de maladies des mineurs de fond;
loi de 1898 sur les accidents du travail ;
ordonnances de 1945 généralisant la sécurité sociale.

1.2.1. Principes actuels.

- en principe, c'est le lieu de travail et l'Etat de résidence du travailleur et non la nationalité de celui-ci qui déterminent le régime de sécurité sociale applicable ;

- le régime de sécurité sociale des marins est géré par la Caisse Générale de Prévoyance (CGP) de l'Etablissement National des Invalides de la Marine (ENIM) ;

- le régime de sécurité sociale de l'ENIM est obligatoire pour les marins français ou résidant en France embarqués sur les navires immatriculés dans un département français ;

- ce régime d'assurance accidents et maladie est organisé par un décret-loi du 17 juin 1938, régulièrement actualisé (< www.legifrance.gouv.fr >).

1.2.2. Application de ce régime à 4 « risques ».

- Accident professionnel

Pour information, le Décret-loi du 17 juin 1938 modifié, (article 9) dispose que :

« L'accident professionnel s'entend d'un événement imprévisible et soudain, survenu au cours ou à l'occasion du travail afférent au métier de marin et entraînant, pour la victime, soit une incapacité de travail temporaire ou définitive, soit la

nécessité de soins médicaux.

L'accident doit être immédiatement constaté par un rapport de l'employeur, du capitaine ou du patron.(...) »

L'accident professionnel (encore appelé « accident de travail » ou « accident du travail maritime ») ouvre droit à la « couverture maximale »

à savoir :

> le remboursement des frais médicaux, chirurgicaux et pharmaceutiques,

> le versement d'un salaire de remplacement (appelé « indemnités journalières ») égal aux deux tiers du salaire forfaitaire, jusqu'à la date de reprise du travail ou de « consolidation » (c'est-à-dire, l'absence d'évolution des blessures)

> le versement éventuel d'une pension d'invalidité en fonction du taux d'incapacité de travail résiduel (= réduction définitive de la capacité de travail en relation avec l'accident)

Pour information :

Article 16 du décret-loi du 17 juin 1938

« Après consolidation de la blessure ou stabilisation de l'état morbide résultant de l'accident, le marin reçoit une pension s'il est atteint d'une invalidité permanente d'au moins 10 % évaluée d'après le barème en vigueur pour les accidents du travail.(...) »

Article 17 du décret-loi du 17 juin 1938

« La pension prévue à l'article 16 est égale au salaire annuel multiplié par le taux d'incapacité préalablement réduit de moitié pour la partie de ce taux qui ne dépasse pas 50 % et augmenté de moitié pour la partie excédant 50 %.

Le taux d'incapacité est, dans tous les cas, la réduction de capacité professionnelle occasionnée par l'accident, exprimée par rapport à la capacité que possédait la victime au moment où ledit accident s'est produit.

Dans le cas où l'incapacité permanente est totale et oblige la victime pour effectuer les actes ordinaires de la vie, à avoir recours à l'assistance d'une tierce personne, le montant de la rente, calculé comme il est dit ci-dessus, est majoré de 40 %, sans que toutefois cette majoration puisse être inférieure au minimum fixé par arrêté pris par le ministre chargé de la marine marchande et le ministre de l'économie et des finances. »

Pour information :

- Maladie professionnelle. C'est une maladie essentiellement et directement causée par l'exercice de l'activité de marin et provoquant soit son décès, soit son incapacité physique permanente. A peu de choses près, elle ouvre droit aux mêmes prestations que l'accident du travail.

Article 21-4 du décret du 17 juin 1938 modifié :

« Pour l'application de l'article 21-3, est considérée comme ayant son origine dans un risque professionnel la maladie 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.

Sont également considérés comme ayant leur origine dans un risque professionnel l'invalidité ou le décès résultant d'une maladie qui n'a pas pu être traitée de façon appropriée à bord, en raison des conditions de navigation.

Les maladies mentionnées aux tableaux prévus à l'article L. 461-2 du code de la sécurité sociale sont présumées trouver leur origine dans un risque professionnel dès lors qu'est établi, par le Conseil supérieur de santé, le lien avec l'exercice d'une activité entraînant affiliation au régime de sécurité sociale des marins. Dans ce cas, les durées d'exposition au risque et les délais de prise en charge définis par ces tableaux s'appliquent au régime des marins.

En ce qui concerne les maladies ayant leur origine dans un risque professionnel, la date à laquelle la victime est informée par un certificat médical du lien possible entre sa maladie et son activité professionnelle est assimilée, pour l'application du présent décret, à la date de l'accident visé à l'article 9. Lorsque ladite maladie est constatée en cours de navigation, la date de débarquement est assimilée à la date de l'accident. »

- Maladie contractée en cours de navigation, à l'exclusion des maladies professionnelles : elle ouvre droit

> à la prise en charge par l'ENIM des frais médicaux jusqu'à la guérison ou au plus tard 6 mois après le débarquement du marin malade

> au versement par l'ENIM d'une indemnité journalière représentant la moitié du salaire forfaitaire pendant 6 mois (ou jusqu'à 36 mois, sous réserve pour le marin de satisfaire des conditions préalables de temps de cotisation).

> au versement d'une pension d'invalidité, sous réserve de conditions préalables de temps de cotisation et d'incapacité de travail.

- Maladie ou accident hors navigation : ils ouvrent droit :

> à la prise en charge par l'ENIM des frais médicaux sous réserve de conditions préalables de temps de cotisation

> au versement par l'ENIM d'une indemnité journalière représentant la moitié du salaire forfaitaire pendant 3 mois (ou jusqu'à 36 mois, sous réserve pour le marin de satisfaire des conditions préalables de temps de cotisation)

> au versement d'une pension d'invalidité, sous réserve de conditions préalables de temps de cotisation et d'incapacité de travail d'au moins deux tiers

Pour information :

Article 29 du décret-loi du 17 juin 1938 modifié :

« I - Pour avoir droit aux prestations en nature au titre d'une maladie ou d'un accident survenu en dehors de la navigation, le marin doit avoir cotisé à la caisse générale de prévoyance : soit pendant au moins 50 jours durant les 90 jours ou, à défaut, 200 jours durant les 360 jours précédant la date des soins dont le remboursement est demandé ; soit pendant au moins 270 jours durant l'année civile précédant la période de douze mois allant du 1er juillet au 30 juin au cours de laquelle les soins pourront être dispensés.

II - Pour avoir droit aux prestations en espèces au même titre, le marin doit avoir cotisé au moins 50 jours dans les 90 jours ou 200 jours durant les 360 jours précédant la date de l'interruption de travail.

III - Les journées ayant donné lieu soit à paiement de salaire par l'armateur, en application des articles 79 à 86 du code du travail maritime, soit au paiement par la caisse de l'indemnité journalière compensatrice de perte de salaire au titre des assurances accident du travail maritime ou maladie sont décomptées comme journées de cotisations à l'exclusion des journées indemnisées, au titre de la maladie, en application de l'article 35 du présent décret et de l'article L. 311-5 du code de la sécurité sociale. (...).»

Article 44 du décret-loi du 17 juin 1938 modifié :

« Est considéré comme invalide le marin qui, soit à l'expiration du délai prévu à l'article 27 a ou à l'article 33, soit après la stabilisation de son état survenue avant la fin du délai précité, reste encore atteint d'une infirmité réduisant au moins des deux tiers sa capacité de travail. »

Article 45 du décret-loi du 17 juin 1938 modifié :

« Pour pouvoir bénéficier de l'assurance en cas d'invalidité le marin doit justifier de deux années d'affiliation au moins à la caisse à la date, soit de l'accident ou de l'interruption de travail suivi d'invalidité, soit de la constatation médicale de l'invalidité résultant d'une usure prématurée de l'organisme.

Il doit en outre avoir cotisé à la caisse générale de prévoyance durant 400 jours au moins pendant les 720 jours précédant celle des dates ci-dessus définies qui est à considérer.

Toutefois, si la maladie est survenue en cours de navigation, le marin invalide peut bénéficier de l'assurance, aux seules conditions de compter au moins un an d'affiliation à la caisse et d'avoir cotisé durant 200 jours au moins pendant les 360 jours précédant la date du débarquement pour maladie.(...). »

- Couverture des ayants droit

> Les ayants droit sont : le conjoint, les enfants, les ascendants ou descendants vivant sous le même toit que l'assuré.

> Leur couverture consiste dans le remboursement des frais médicaux et pharmaceutiques pour les ayants droit malades ou accidentés, ainsi que les frais occasionnés par la maternité.

Pour information :

Article 36 du décret-loi du 17 juin 1938 modifié :

« Bénéficiaire de l'assurance :

1° Le conjoint du marin.

Toutefois, le conjoint ne peut prétendre à aucune prestation de la caisse lorsqu'il bénéficie d'un régime obligatoire de sécurité sociale, lorsqu'il exerce pour le compte de l'assuré ou d'un tiers personnellement une activité professionnelle ne

motivant pas son affiliation à un tel régime pour le risque maladie, lorsqu'il est inscrit au registre des métiers ou du commerce ou lorsqu'il exerce une profession libérale.

2° Les enfants de moins de seize ans à la charge du marin ou de son conjoint, qu'ils soient légitimes, naturels, reconnus ou non, adoptifs, pupilles de la nation dont le mari est tuteur ou enfants recueillis.

Sont également considérés comme à charge les enfants de moins de dix-huit ans en apprentissage, ceux de moins de vingt et un ans qui continuent leurs études et, quel que soit leur âge, les descendants directs atteints d'infirmités ou de maladies chroniques les mettant dans l'impossibilité, absolue et définitive de subvenir à leurs besoins.

3° L'ascendant, le descendant, le collatéral jusqu'au troisième degré ou l'allié au même degré du marin, qui vit sous le toit de celui-ci et qui se consacre exclusivement aux travaux du ménage et à l'éducation d'au moins deux enfants de moins de quatorze ans à la charge de l'assuré.

Lorsque des parents sont l'un et l'autre assurés à un régime d'assurance maladie et maternité, le rattachement des membres de la famille à l'un ou à l'autre d'entre eux est régi par le décret n° 78-241 du 6 mars 1978. »

Article 37 du décret-loi du 17 juin 1938 modifié :

Pour conférer à ses ayants droit le bénéfice de l'assurance, le marin doit réunir les conditions de cotisations prévues par l'article 29.

Article 38 du décret-loi du 17 juin 1938 modifié :

Les ayants droit malades ou accidentés bénéficient du remboursement des soins médicaux et pharmaceutiques dans les conditions fixées par les articles 30, 31, 32.

II. L'assurance vieillesse.

Plusieurs éléments :

- l'assurance-vieillesse (ou régime de pension de retraite) est un élément assez ancien et symbolique du système de protection sociale des marins français (système dit de la « demi-solde ») ;

- il existe actuellement un mouvement généralisé d'allongement de la durée du travail et de remise en cause des retraites (âges de départ à la retraite ; modes de calcul des droits à pension, etc.) ;

- les régimes de retraite entrent également dans la composition des coûts du travail et jouent un rôle dans la concurrence internationale, notamment entre les pavillons maritimes (voir par exemple le développement des pavillons de complaisance et des seconds registres).

2.1. Les exigences internationales.

- Alors qu'il y a depuis longtemps des exigences internationales en matière d'âge minimum pour travailler à bord d'un navire (Conventions OIT de 1920 puis de 1936 sur l'âge minimum ; et depuis 2006, la Convention du Travail Maritime (16 ans ; norme obligatoire A1.1)), il n'y a pas d'âge maximum. Celui-ci est traditionnellement déterminé par l'aptitude médicale à exercer des fonctions en mer.

- L'assurance vieillesse est considérée comme une des « branches » de la sécurité sociale (Norme obligatoire A4.5 de la Convention du Travail Maritime de 2006). Cependant, on peut trouver en pratique des États du pavillon qui ne versent pas ou qui n'imposent pas aux armements le versement d'une retraite aux gens de mer.

Pour information :

Extraits de la Convention de l'Organisation Internationale du Travail n°71 sur les pensions des gens de mer de 1946 :

Article 2

*1. Tout Membre de l'Organisation internationale du Travail pour lequel la présente convention est en vigueur doit établir ou faire établir conformément à sa législation nationale **un régime de pensions pour les gens de mer qui se retirent du service à la mer.***

2. Le régime peut prévoir telles exceptions que le Membre estimerait nécessaires en ce qui concerne:

a) les personnes employées à bord ou au service : (...)

iii) des bateaux de pêche;(...)

v) des navires dont la jauge brute est inférieure à 200 tonneaux enregistrés;(...)

j) les personnes qui ne résident pas sur le territoire du Membre;

k) les personnes qui ne sont pas ressortissantes du Membre.

Article 3

1. Le régime doit satisfaire à l'une des règles suivantes:

a) **les pensions prévues par le régime:**

i) doivent être versées aux gens de mer ayant accompli une période déterminée de service à la mer lorsqu'ils ont atteint l'âge de cinquante-cinq ou de soixante ans, selon ce qui sera prévu par le régime;

ii) ne doivent pas être inférieures, y compris toute autre pension de sécurité sociale payable simultanément au pensionné, à la somme représentant 1,5 pour cent, pour chaque année de service à la mer, de la rémunération sur la base de laquelle une cotisation pour cette année a été payée pour son compte, dans le cas d'un régime prévoyant une pension à partir de l'âge de cinquante-cinq ans, et 2 pour cent dans le cas d'un régime prévoyant une pension à partir de l'âge de soixante ans;

b) le régime doit prévoir des pensions dont le financement — compris celui de toute autre pension de sécurité sociale payable simultanément au pensionné et celui de toute prestation de sécurité sociale payable aux personnes qui étaient à la charge du pensionné décédé (telles qu'elles sont définies par la législation nationale) — nécessite des primes, de toute provenance, totalisant au moins 10 pour cent de la rémunération globale sur la base de laquelle sont versées les cotisations exigées par le régime.

2. Les gens de mer ne doivent pas participer collectivement pour plus de la moitié au coût des pensions payables en conformité du régime.(...)

2.2. Les exigences françaises.

En France, les marins ne relèvent pas du droit commun de la sécurité sociale (appelé « régime général »).

Le régime des retraites, géré par la Caisse de Retraite des Marins (CRM) de l'Etablissement National des Invalides de la Marine (ENIM), est un régime spécial défini par le Code des pensions de retraites des marins. Ce Code des Pensions a été pour partie intégré au Code des Transports en vigueur depuis le 1er décembre 2010, articles L.5551-1 et suivants).

Pour information, ce régime spécial n'est pas touché par la réforme des retraites en France. Dans un courrier commun envoyé au préfet de Provence-Alpes-Côte d'Azur, aux entreprises maritimes et à leurs employés, à la suite d'un conflit à la Société Nationale maritime Corse-Méditerranée en octobre 2010, MM. Eric Woerth (ministre du Travail) et Jean-Louis Borloo (ministre chargé des Transports) ont confirmé que « le régime spécial de retraite des marins ne fait l'objet d'aucun projet de réforme et n'est donc pas concerné par l'actuelle réforme des retraites ».

2.2.1. Principes relatifs à l'affiliation.

2.2.1.1. Affiliation obligatoire.

- Les ressortissants français **résidant en France** et exerçant la profession de marin (au sens de l'article L.5511-1 du Code des Transports) à bord des navires battant pavillon français (y compris seconds registres et RIF) relèvent obligatoirement du régime de pension de retraite des marins géré par l'ENIM.

- Les ressortissants étrangers **résidant en France** et en règle du point de vue de l'exercice de la profession de marin à bord des navires battant pavillon français (y compris seconds registres et RIF) relèvent obligatoirement du régime de pension de retraite des marins géré par l'ENIM.

2.2.1.2. Affiliation facultative des marins français⁷ dans le cadre de détachements.

Pour information, le détachement (au sens des régimes de sécurité sociale) se définit comme le maintien au régime de protection sociale de son pays habituel d'emploi, d'un travailleur qui va accomplir, pour le compte de son employeur et rémunéré par lui, une mission temporaire dans un autre Etat.

- les **marins français**, préalablement affiliés à l'ENIM, embarqués **sur des navires étrangers** peuvent bénéficier du maintien de leur affiliation à ce régime

⁷ et étrangers résidant en France et autorisés à y travailler.

L'Instruction Générale du 31 janvier 2005 pour l'application du Code de pension de retraite des marins, rappelle les conditions de cette affiliation :

- > sans limitation de durée en cas d'activité sur un navire battant pavillon d'un Etat membre de l'Union européenne sous réserves que le marin réside en France et que l'entreprise qui l'emploie ait son siège social en France,*
- > avec une limitation de durée (2 ans maximum) dans tous les autres cas lorsque l'activité sur un navire battant pavillon d'un Etat membre ne répond pas aux conditions ci-dessus (par exemple, l'entreprise n'a pas son siège en France)*
- > avec des limitations de durée variables (entre 6 mois et 5 ans) dans le cas où existent des accords bilatéraux de sécurité sociale avec des Etats non membres de l'Union européenne;*

- les **marins français**, préalablement affiliés à l'ENIM, embarqués **sur des navires battant pavillon d'Etats non membres de l'Union européenne en l'absence de convention** bilatérale (ou au-delà de la durée maximale prévue par une convention bilatérale). Dans ces cas, puisqu'il n'y a pas (ou plus) de convention bilatérale applicable, il y a une possibilité de double cotisation (à l'ENIM et au régime de sécurité sociale exigé par l'Etat du pavillon) ;

- les **marins français**, préalablement affiliés à l'ENIM pendant une certaine durée, qui effectuent des **services à terre**

On entend par services à terre, l'emploi dans les cas suivants :

- > entreprises d'armement maritime (minimum d'affiliation préalable exigé à l'ENIM : 10 ans)*
- > sociétés de classification (minimum d'affiliation préalable exigé à l'ENIM : 10 ans)*
- > organisations professionnelles ou syndicales (minimum d'affiliation préalable exigé à l'ENIM : 5 ans)*
- > gestion personnelle de son entreprise d'armement maritime (minimum d'affiliation préalable exigé à l'ENIM : 10 ans) ;*

2.2.1.3. Affiliation facultative des marins étrangers.

- les marins étrangers **ne résidant pas en France** mais embarqués sur des navires battant pavillon français **peuvent** acquérir des droits à pension à l'ENIM à 2 conditions :

- > les marins étrangers doivent être ressortissants de l'Union européenne, l'Espace économique européen, la Suisse ou un Etat signataire d'une convention bilatérale de sécurité sociale avec la France
- > être embarqué sur un navire immatriculé dans un département français (de métropole ou d'outre-mer) ;

- les marins étrangers **ne résidant pas en France** mais détachés par leur employeur étranger sur des navires battant pavillon français peuvent bénéficier d'un maintien d'affiliation dans leur régime de sécurité sociale d'origine. Ces marins sont alors dispensés d'affiliation au régime de l'ENIM.

2.2.2. Types de pensions de retraite.

Il y a 3 principaux types de pensions de retraite servies aux marins par l'Etablissement National des Invalides de la Marine :

- la pension d'ancienneté, qui permet aux marins de bénéficier d'une retraite à partir de l'âge de 50 ans sous certaines conditions de temps de service (minimum 25 ans) ;

- la pension proportionnelle dont le droit est acquis au marin à partir de 15 ans de services et 50 ans d'âge, mais qui ne sera versée qu'à partir de 55 ans ;

- la pension spéciale qui est ouverte au marin qui ne réunit pas la condition de services (moins de 15 ans) ou la condition d'âge (moins de 50 ans) pour prétendre à la pension d'ancienneté ou proportionnelle : dans ce cas, la pension spéciale est versée au même moment que la pension versée par un régime légal.

Pour information sur les principaux types de pensions de retraite versées par l'ENIM : tableau extrait de l'Instruction Générale du 31 janvier 2005 pour l'application du Code de pension de retraite des marins, p.29.) :

Nature de la pension de retraite	Age d'ouverture des droits	Autres conditions	Nombre d'années	Age d'entrée en jouissance	Articles de Références	
Pension d'ancienneté	A partir de 50 ans.	Cessation de tous services validables pour une pension de retraite ENIM.	25 ans au minimum ET plafonnement à 25 du nombre d'années prises en compte pour le calcul de la pension.	Entre 50 et 55 ans.	<i>L.4 du Code des pensions de retraite des marins - CPRM (nouveaux art. L.5552-4, L.5552-6 et L.5552-7 du Code des Transports (C.Trans.)</i>	<i>R.2 du CPRM.</i>
	A partir de 52,5 ans.	Idem.	37 ans et 3 mois.	Entre 52,5 ans et 55 ans.		<i>R.13 du CPRM.</i>
	A partir de 55 ans.	Cessation d'activités limitativement énumérées à l'article L.4 (activités à terre).	Plus de 25 ans.	55 ans.		<i>R.2 du CPRM.</i>
Pension proportionnelle	A partir de 50 ans.	Cessation d'activités limitativement énumérées à l'article L.4 (activités à terre).	15 ans.	A partir de 55 ans.	<i>L.5 du CPRM (nouveaux art. L.5552-8 et L.5552-9 du C.Trans.)</i>	<i>R.3 du CPRM.</i>
Pension spéciale	62 ans.	Sans conditions.	Moins de 15 ans.	62 ans.	<i>L.7 et L.8 (nouveaux art. L.5552-11 et L.5552-12 du C.Trans.)</i>	<i>R.5 du CPRM.</i>
	Entre 55 ans et 62 ans.	Quand il y a une autre pension servie par un régime de base légal.		Entre 55 ans et 62 ans.		

2.2.3. Les temps et services pris en compte pour le calcul des pensions de retraite.

Sauf dispositions particulières, l'ENIM prend en compte pour le calcul des pensions de retraite des marins **le temps de navigation active et professionnelle accompli sur des navires battant pavillon français** (Article L.5552-13 du Code des Transports).

D'autres temps de services peuvent néanmoins compter pour la retraite.

Il s'agit en particulier :

- des périodes de congés ou repos acquis à la suite d'un embarquement,
- des périodes de maladie ou d'accident pendant lesquelles le marin perçoit des indemnités journalières de la part de l'ENIM,
- des périodes de chômage, indemnisé,
- des périodes de service détaché sous pavillon étranger,
- de certaines périodes de service à terre, etc.

Pour information, d'autres services entrent également en compte pour la pension :

Article L5552-16 du Code des Transports :

Entrent également en compte pour la pension :

1° Le temps de navigation accompli sous pavillon monégasque ;

2° Le temps passé par les marins, en exécution de leur contrat, en qualité de passagers à bord d'un navire français ou étranger, pour se rendre hors du territoire métropolitain en vue d'y embarquer sur un navire battant pavillon français ou pour regagner ce territoire ;

3° Les périodes pendant lesquelles le marin a dû interrompre la navigation pour cause de congé ou repos, de maladie, d'accident, de naufrage, d'innavigabilité du navire ou en raison de circonstances résultant de l'état de guerre ;

4° Les périodes antérieures à l'ouverture du rôle d'équipage ou postérieures à la clôture de ce rôle durant lesquelles les marins d'un navire sont affectés à des tâches de nature technique à bord de ce navire ;

5° Le temps pendant lequel les marins ayant accompli au moins dix ans de navigation sont employés d'une façon permanente dans les services techniques des entreprises d'armement maritime ou des sociétés de classification agréées ;

6° Le temps pendant lequel les marins ayant antérieurement accompli au moins cinq ans de navigation professionnelle sont titulaires d'une fonction permanente dans les organisations professionnelles ou syndicales maritimes régulièrement constituées, dans les foyers ou maisons de marins, à la condition qu'ils n'aient cessé de naviguer que pour exercer cette fonction ;

7° Le temps pendant lequel les marins ayant accompli au moins cinq ans de navigation professionnelle ont été investis d'un mandat parlementaire, à la condition qu'ils n'aient cessé de naviguer que pour exercer ce mandat ;

8° Les périodes pendant lesquelles, avant d'avoir atteint un âge fixé par décret en Conseil d'Etat, les marins sont privés d'emploi et perçoivent :

a) Le revenu de remplacement mentionné à l'article L. 5421-1 du code du travail ;

b) L'allocation de conversion prévue au 3° de l'article L. 5123-2 du code du travail ;

c) L'allocation versée aux marins pêcheurs ayant présenté une demande de cessation d'activité qui remplissent des conditions d'âge et de durée d'assurance dans le régime d'assurance vieillesse des marins et qui renoncent à titre définitif à exercer toute activité de pêche professionnelle ;

d) L'allocation de cessation anticipée d'activité versée aux marins et anciens marins exposés à l'amiante ;

9° Le temps pendant lequel :

a) Un marin interromp la navigation pour les besoins de la gestion de l'entreprise qu'il dirige, à condition que les périodes correspondantes représentent, par année civile, moins de 50 % du total des services validés pour pension ;

b) Un marin, ayant accompli au moins dix ans de navigation professionnelle, cesse de naviguer pour gérer personnellement, de façon permanente, l'entreprise d'armement maritime qu'il dirige ;

10° Le temps passé dans les activités mentionnées aux 6° et 9° dès lors que le marin est reconnu atteint d'une infirmité le mettant dans l'impossibilité absolue et définitive de continuer l'exercice de la navigation ;

11° Dans des limites fixées par décret en Conseil d'Etat, les périodes pendant lesquelles un marin a perçu une pension d'invalidité en raison d'une maladie ou d'un accident non professionnels ;

12° Les périodes de versement de l'indemnité de soins aux tuberculeux définies par l'article L. 161-21 du code de la sécurité sociale ;

13° Les périodes non embarquées de courte durée entre deux embarquements dès lors que le marin reste lié à l'armateur par son contrat de travail et que les cotisations correspondantes sont versées ;

14° Les périodes de détachement pendant lesquelles le marin est autorisé à rester affilié au régime ;

15° Le temps de navigation maritime active et professionnelle accompli sur les navires battant pavillon d'un Etat membre de l'Union européenne, lorsque le marin est affilié au régime de sécurité sociale des marins en application des règlements européens portant sur la coordination des systèmes de sécurité sociale ;

16° Le temps d'enseignement des marins ayant accompli préalablement une durée de navigation professionnelle fixée par décret en Conseil d'Etat dans l'Ecole nationale supérieure maritime ou un établissement d'enseignement professionnel maritime, dans la limite de leur durée de navigation antérieure effective ;

17° Le temps de concours à des travaux de recherche géophysique, dans une limite de trois ans.

Un décret en Conseil d'Etat fixe les modalités d'application du présent article [il s'agit de l'article R.8 de la partie réglementaire du Code des Pensions de retraite des marins qui reste applicable dans l'attente de la publication de la partie réglementaire du Code des Transports].

2.2.4. Le calcul des pensions de retraite des marins.

Le calcul des pensions de retraite des marins se fait selon la formule suivante:

Salaire forfaitaire de la catégorie ENIM * nombre d'annuités * 2% = montant de la pension de retraite.

où

- le salaire forfaitaire est un salaire fictif qui sert de base au calcul des cotisations sociales et qui s'impose aux armateurs et aux marins ;

Pour information, l'article L. 5553-5 du Code des Transports (qui reprend pour l'essentiel l'article L.42 du Code des Pensions de retraite des marins) dispose que

« Les cotisations des marins et les contributions des armateurs sont assises sur des salaires forfaitaires correspondant aux catégories dans lesquelles sont classés les marins compte tenu des fonctions qu'ils occupent et qui sont fixées par décret. La définition des salaires forfaitaires tient compte du salaire moyen résultant, pour ces fonctions, des dispositions réglementaires et des conventions collectives en vigueur. En cas de modification générale des salaires dépassant un pourcentage fixé par décret par rapport aux salaires antérieurs, il est procédé à la révision du salaire forfaitaire. »

A titre d'exemple, le barème des salaires forfaitaires au 1er avril 2010 est le suivant :

Catégories ENIM	Par an (Euros)
1	11 863,96
2	14 755,73
3	17 646,96
4	19 466,59
5	20 776,13
6	21 497,22
7	22 832,05
8	24 031,10
9	25 114,90
10	26 688,70
11	29 568,90
12	31 457,56
13	34 029,15
14	36 600,79
15	39 452,99
16	42 474,11
17	46 166,06
18	50 874,85
19	56 001,85
20	61 531,59

Le salaire forfaitaire pris en compte pour le calcul de la retraite correspond à la moyenne des trois dernières années précédant la liquidation de la pension (article R.11 du Code des pensions de retraite des marins).

- le nombre d'annuités. Les annuités sont les périodes de 12 mois de services. Pour leur décompte final, la fraction de semestre égale ou supérieure à 3 mois et comptée pour 6 mois et la fraction de semestre inférieure à 3 mois n'est pas prise en compte.

Pour information, l'Instruction Générale du 31 janvier 2005 pour l'application du Code des pensions de retraite des marins donne l'exemple suivant de décompte des annuités :

- un marin réunit 14 ans 8 mois et 27 jours de services valables pour pension : sa pension est calculée sur la base de 14 annuités et demie ;

- un marin réunit 14 ans et 9 mois de services valables pour pension : sa pension sera calculée sur la base de 15 annuités.

- plafonnement du nombre des annuités :

> 25 annuités pour les retraites prises entre 50 et 55 ans

> 37,5 annuités pour les retraites prises à partir de 55 ans (ou 52,5 ans pour le marin atteint d'infirmités ou ayant 37,5 annuités de services).

- 2%. C'est le taux qui est attribué par année de service.

Pour information, l'article L5552-19 du Code des Transports dispose que

« Le montant de la pension d'ancienneté, proportionnelle ou spéciale, est égal, par année de service, à un pourcentage du salaire forfaitaire annuel mentionné à l'article L. 5553-5, correspondant, sous réserve d'un abattement au-delà d'un plafond, à la catégorie dans laquelle se trouvait le marin pendant une période déterminée, dans la limite d'un maximum d'annuités. Ce pourcentage, cet abattement, ce plafond, cette période et ce maximum sont fixés par décret en Conseil d'Etat. (...)»

et l'article R.13 du Code des Pensions de retraite des marins fixe les différents taux et plafond évoqués ci-dessus :

« Les pensions servies en application du présent code sont calculées à raison de 2 p.100 du salaire annuel défini à l'article R.11 par annuité de service.

Le maximum des annuités liquidables dans les pensions est fixé à trente-sept annuités et demie. Il peut être porté à quarante annuités du chef de bonifications prévues aux articles L.11-1° et R.6 (services de guerre)

En outre, le maximum des annuités liquidables dans les pensions d'ancienneté demandées avant cinquante-cinq ans est fixé à vingt-cinq annuités. Ce maximum n'est toutefois pas applicable :

a) dans le cas de pension liquidée dans les conditions prévues aux articles L.6 et R.4 (marin atteint d'infirmité le mettant dans l'impossibilité absolue et définitive de continuer la navigation) ;

b) dans le cas de pension liquidée au profit d'un marin âgé d'au moins cinquante-deux ans et demi, réunissant trente-sept annuités et demie de services.

Si le marin qui a demandé sa pension avant l'âge de cinquante-cinq ans reprend la navigation avant cet âge, le paiement de celle-ci est suspendu jusqu'à la cessation de l'activité ou jusqu'à ce que l'intéressé ait atteint cinquante-cinq ans. »

III. Contributions et cotisations à l'assurance maladie-accident et à l'assurance vieillesse..

3.1. Les exigences internationales.

En principe, il n'y a aucune exigence internationale dans ce domaine, sauf

3.2. Les exigences françaises.

3.2.1. Schéma général.

Comme le régime général, le régime d'assurance maladie-accident et le régime d'assurance vieillesse des marins est financé par des cotisations des marins et des armateurs.

Pour chaque marin, ces cotisations se calculent par la formule suivante :

salaires forfaitaires journaliers * taux de cotisations * nbre de j. de service accomplis par le marin

- les salaires forfaitaires journaliers servent de base au calcul et varient en fonction de différents critères imposés par l'administration et notamment :

- > niveau de responsabilité du marin
- > qualification
- > taille du navire
- > type d'activité
- > éloignement
- > âge, etc.

Pour information, les salaires forfaitaires journaliers qui servent de base au calcul des cotisations sont les suivants au 1er avril 2010 :

<i>Catégories ENIM</i>	<i>Par jour (Euros)</i>
1	32,96
2	40,99
3	49,02
4	54,07
5	57,71
6	59,71
7	63,42
8	66,75
9	69,76
10	74,14
11	82,14
12	87,38
13	94,53
14	101,67
15	109,59
16	117,98
17	128,24
18	141,32
19	155,56
20	170,92

- les taux de cotisation sont variables selon différents critères et notamment :

- > genre de navigation
- > taille du navire
- > « exposition » à la concurrence internationale
- > statut du propriétaire (embarqué ou non), etc.

Pour information, et sous réserve de réévaluations ou ajustements, les taux de base sont les suivants :

	Caisse de retraite des marins de l'ENIM (assurance vieillesse)		Caisse générale de prévoyance de l'ENIM (assurance accident-maladie)		Ensemble ENIM		Total
	Marin	Armateur	Marin	Armateur	Marin	Armateur	
Cas général des Services validables à l'ENIM	10,85%	19,30%	1,25%	16,35%	12,10%	35,65%	47,75

Le détail des différents taux est consultable en ligne sur le site de l'Etablissement National des Invalides de la Marine.

Nota : Ces taux ne comprennent pas les cotisations obligatoires à la Caisse d'allocations familiales, la Cotisation sociale généralisée, la Contribution au redressement de la dette sociale, les cotisations au régime d'assurance chômage, ni les assurances volontaires (mutuelles ou régimes de retraite complémentaire).

- le nombre de jours de service accomplis par le marin fait référence aux services décrits plus haut, c'est-à-dire en principe les services validables suivants :

- > embarquement des marins au rôle d'équipage
- > périodes de congés ou repos acquis à la suite d'un embarquement,
- > périodes de maladie ou d'accident pendant lesquelles le marin perçoit des indemnités journalières de la part de l'ENIM,
- > périodes de chômage, indemnisé,
- > périodes de service détaché sous pavillon étranger,
- > certaines périodes à terre (services validés à terre, périodes entre embarquements des marins stabilisés ou des officiers titularisés dans le cadre de conventions collectives, etc.).

Fiche n°8 : Le capitaine.

Sauf mention contraire, les éléments encadrés ci-dessous constituent des informations complémentaires ou des illustrations qui ne font pas partie du programme de la présente fiche, mais ont simplement pour but d'aider à faire comprendre les notions présentées.

I. Introduction.

Définition : le Capitaine est la personne qui exerce à la fois le commandement du navire et celui de l'expédition maritime.

La situation originale du capitaine n'est pas liée au seul commandement, mais au cumul de missions :

- mission privée, dérivée du droit maritime classique = direction de l'expédition maritime pour son compte propre ou pour le compte d'un armateur (Article L.5412-2 du Code des Transports (anciennement Loi du 03/01/1969 – art. 4)).

- mission publique, dérivée du droit de la mer = représentation de l'Etat du pavillon, en particulier en haute mer ou plus généralement dans des circonstances (urgence ou éloignement) où une autorité terrestre de l'Etat du pavillon ne peut s'exercer.

A bord des navires français, le capitaine et son suppléant doivent être de nationalité française ou ressortissants d'un Etat de l'Union européenne, de l'Espace économique européen ou de la Confédération suisse.

Pour information, le Code des Transports prévoit que :

Article L.5521-3

« L'accès aux fonctions de capitaine à bord d'un navire battant pavillon français et d'officier chargé de la suppléance de ce dernier est subordonné :

1° A la possession de qualifications professionnelles ;

2° A la vérification d'un niveau de connaissance de la langue française ;

3° A la vérification d'un niveau de connaissance des matières juridiques permettant la tenue des documents de bord et l'exercice des prérogatives de puissance publique dont le capitaine est investi.

Un décret en Conseil d'Etat, pris après avis des organisations représentatives d'armateurs, de gens de mer et de pêcheurs intéressés, précise les conditions d'application des dispositions du présent article. »

Article L.5522-1

« (...)

Le capitaine et l'officier chargé de sa suppléance sont ressortissants d'un Etat membre de l'Union européenne, d'un Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen ou de la Confédération suisse ou d'un Etat partie à tout accord international ayant la même portée en matière de droit au séjour et au travail. »

II. Obligations.

2.1. Mission de direction de l'expédition maritime

C'est la mission classique du capitaine, qu'on peut scinder en trois fonctions : la fonction commerciale, la fonction nautique et la fonction sociale.

2.1.1. Fonction commerciale.

Lorsque le capitaine n'est pas lui-même propriétaire du navire, la fonction commerciale consiste en la représentation de l'armateur avec la capacité d'engager la responsabilité de celui-ci dans de nombreux actes : choix des ports d'escale, achat ou vente de marchandises, avitaillement du navire, embauche ou congédiement des personnels, etc.

Mais il appartient à l'armateur

- > de définir les pouvoirs qu'il attribue au capitaine pour mener l'expédition maritime
- > et de le sanctionner s'il ne remplit pas sa mission (licenciement).

2.1.2. Fonction nautique.

- La fonction nautique présente 2 caractères :

- > monopole : pour l'essentiel, le capitaine exerce seul la direction du navire (organisation du service à bord, choix des itinéraires, etc.), quoique le code ISM prévoit depuis 1992 le partage de certaines décisions avec « la personne désignée » à terre par la compagnie et que le trafic de ligne réduit la capacité du capitaine à choisir son itinéraire ;

- > indépendance : elle est confortée

- . par des textes récents (amendements de 2002 à la Convention SOLAS de 1974, en matière de sûreté)

- . ou plus anciens (en France : code disciplinaire et pénal de la marine marchande de 1926 dont certaines dispositions ont été intégrées dans le nouveau Code des Transports: interdiction faite à l'armateur de s'ingérer dans la vie du bord, délit d'usurpation de commandement, etc.)

2.1.3. Fonction « sociale ».

Enfin, **le capitaine est le chef de la collectivité du bord**, comprenant l'état-major, l'équipage et les passagers éventuels.

L'importance de cette fonction varie selon le type de navire et s'accroît naturellement à mesure de l'éloignement et de l'isolement. Elle est essentiellement traduite par l'exercice d'une autorité, dont la formule générale est donnée par le Code des Transports.

Pour information, l'article L.5531-1 du Code des Transports dispose que :

« Le capitaine a sur toutes les personnes, de quelque nationalité qu'elles soient, présentes à bord pour quelque cause que ce soit (sauf les militaires – art.L.5532-1), l'autorité que justifient le maintien de l'ordre, la sûreté et la sécurité du navire et des personnes embarquées, la sécurité de la cargaison et la bonne exécution de l'expédition entreprise. Dépositaire de l'autorité publique, il peut employer à ces fins tout moyen de coercition nécessité par les circonstances et proportionné au but poursuivi. Il peut également requérir les personnes embarquées de lui prêter main-forte. »

A l'inverse, si elle lui confère des pouvoirs exorbitants du droit commun, la loi impose au capitaine de faire preuve de retenue et sanctionne les violences, les abus d'autorité ou les outrages par paroles, gestes ou menaces envers les personnes embarquées.

Pour information, il convient de noter que le Code des Transports prévoit :

Article L5531-10

« Est puni de six mois d'emprisonnement et de 3 750 € d'amende le fait, pour le capitaine ou un autre membre de l'équipage titulaire de l'autorité, d'abuser de son autorité ou d'ordonner, d'autoriser ou de tolérer un abus d'autorité vis-à-vis d'une personne embarquée. »

Article L5531-11

« Est puni de six mois d'emprisonnement et de 3 750 € d'amende le fait, pour le capitaine, un officier ou un maître, de se rendre coupable d'outrage par paroles, gestes ou menaces envers les autres membres de l'équipage.
Est puni de la même peine le fait, pour un marin, de se rendre coupable d'outrage par paroles, gestes ou menaces envers un supérieur. »

2.2. Missions publiques à bord des navires français.

Liaison entre le droit maritime et le droit de la mer,

- puisque le capitaine est censé représenter l'autorité de l'Etat du pavillon à bord du navire
- et que le droit de la mer (Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer, dite Convention de Montego Bay, de décembre 1982) renvoie le règlement des questions d'autorité à bord à la compétence de chaque Etat du pavillon.

2.2.1. Actes d'état civil.

Principes :

- ce sont les **règles terrestres** (Code Civil) qui ont été **adaptées au milieu maritime**,
- l'**intervention du capitaine** reste **exceptionnelle** et « à défaut » d'une autorité française terrestre, notamment **en cas d'urgence et d'éloignement** d'une telle autorité,
- le capitaine **n'est pas un officier de l'état civil** au sens strict du terme (pas plus qu'il n'est officier de police judiciaire au sens du code de procédure pénale), mais exerce certaines des fonctions de l'officier de l'état civil. On l'appelle alors « **officier instrumentaire** ».

2.2.1.1. Naissances à bord.

Le capitaine doit dresser l'acte de naissance dans les trois jours suivant l'accouchement (art. 59 du code civil). Son intervention est subordonnée à des **circonstances d'urgence et d'éloignement d'une autorité française terrestre**, ou à l'impossibilité de communiquer avec elle dans le délai imparti.

2.2.1.2. Décès à bord.

- Le capitaine doit dresser l'acte de décès dans les 24 heures suivant la découverte du corps.
- Il est **interdit de faire figurer les circonstances de la mort dans l'acte de décès**.
- En cas de circonstances particulières (mort violente, découverte tardive du corps, etc.), le capitaine rédige, à part de l'acte de décès, un procès-verbal détaillant les éléments utiles.

2.2.1.3. Disparition en mer.

- définition : disparition ≠ décès ==> **pas d'acte de décès**. La disparition au sens juridique nécessite deux conditions :

- > que la personne ait disparu dans des circonstances de nature à mettre sa vie en danger
- > et que le corps n'ait pas pu être retrouvé.

- le capitaine n'établit pas un acte de décès (même si le décès apparaît certain) mais un procès-verbal de disparition

Pour information sur le procès-verbal de disparition :

> contenu : le PV indique l'identité de la ou des personnes disparues, les circonstances de la disparition (lieu, date, tous éléments de nature à renseigner sur les chances de survie, état de la mer, présence ou absence de navires dans les parages, etc.)

> procédure : le PV est signé par le capitaine et par les témoins éventuels ; il est transcrit sur le rôle ou sur le journal de bord et remis à la première autorité française terrestre.

> ces éléments sont importants pour la suite de la procédure car il appartiendra à la justice (tribunal de grande instance) de déclarer le décès sur requête du procureur de la République (« jugement déclaratif de décès » qui remplace, pour les disparus, l'acte de décès).

2.2.2. Conservation du patrimoine des personnes du bord.

Il s'agit de la conservation du patrimoine des personnes décédées ou disparues lors d'un « voyage maritime » (vêtements, bagages, valeurs = « effets personnels »).

Deux particularités : urgence à préserver les biens des personnes décédées ou disparues + responsabilité du capitaine, notamment vis-à-vis de la compagnie et des héritiers.

Trois étapes : inventaire, conservation, remise.

- les effets personnels doivent faire l'objet d'un inventaire par le capitaine en présence de deux témoins (éventuellement parents du défunt). Cet inventaire donne lieu à l'établissement d'un procès-verbal en deux exemplaires signés par le capitaine et les deux témoins.

- Les biens recueillis doivent être conservés par le capitaine avec le même soin que ses propres biens.

- Après l'inventaire, les biens ne doivent normalement pas être remis directement à la famille mais à l'autorité française terrestre (affaires maritimes dans un port français ; consulat dans un port étranger).

- La compagnie est responsable des effets personnels et des bagages de cabine s'il est établi que la perte ou l'avarie est due à sa faute ou à celle de ses agents.

2.2.3. Missions de police à bord.

2.2.3.1. En matière pénale.

Traditionnellement, et juridiquement, le droit de la mer (loi du pavillon) confère aux capitaines des navires la mission de représenter l'Etat du pavillon à bord. Comme on l'a vu ci-dessus, cette représentation se manifeste dans plusieurs domaines dont le domaine pénal.

Le capitaine à bord des navires français n'est pas un officier de police judiciaire, mais il a certaines obligations et prérogatives des officiers de police judiciaire au sens du Code de procédure pénale.

- Obligations du capitaine à bord des navires français.

> Le Code des Transports oblige le capitaine à faire les constatations requises en cas de crimes et délits commis à bord (art. 26 du Code disciplinaire et pénal de la Marine Marchande (CDPMM), art. L. 5222-1, L.5562-4 et L.5531-2 du Code des Transports, ancien article 43§1 du CDPMM).

> Les crimes et délits en question peuvent être ceux prévus par le Code des Transports lui-même et ceux prévus par le Code pénal et par tous les Codes et textes particuliers, dès lors que l'infraction a lieu à bord du navire.

. Délits prévus par le Code disciplinaire et pénal de la marine marchande et repris par le Code des Transports lui-même.

Pour information, ce sont pour l'essentiel les infractions suivantes (les articles renvoient au nouveau Code des Transports avec référence à l'ancien Code disciplinaire et pénal de la Marine Marchande) :

détournement, détérioration ou vente d'objets utiles à la navigation, à la manoeuvre ou à la sécurité du navire, (art.L.5531-18 – anc. Art.52 CDPMM) ou vente des vivres embarqués pour le service du bord (art.52) ;

violences commises contre le capitaine par toute personne embarquée (art.L.5531-8 – ancien art.58 du CDPMM) ;

violences commises à bord par des personnes embarquées qui se soulèvent collectivement contre l'autorité du capitaine, et refusent, après une sommation formelle, de rentrer dans l'ordre (art.L.5531-6 – ancien art.60 du CDPMM) ;

complot ou attentat contre la sûreté, la liberté ou l'autorité du capitaine (art.L.5531-7 – ancien art.61 du CDPMM),

pénétrer à bord d'un navire sans billet ou sans autorisation du capitaine ou de l'armateur, ou sans y être appelée par les besoins de l'exploitation (ne concerne pas les fonctionnaires et agents des services publics) (art.L.5531-17 – ancien art.74§1 du CDPMM),

s'introduire frauduleusement sur un navire avec l'intention de faire une traversée de long cours ou de cabotage international (art. L.5531-15 – ancien art.74§2 du CDPMM),

favoriser l'embarquement ou le débarquement d'un passager clandestin, le dissimuler ou lui fournir des vivres à l'insu du capitaine (art.L.5531-16 – ancien art.74§3 du CDPMM),

embarquement à l'insu du capitaine de marchandises non inscrites au manifeste (art. L.5422-26 – ancien art.75 du CDPMM) etc.

[Attention : le capitaine ne peut constater que les infractions commises à bord de son propre navire.

En conséquence, le capitaine d'un navire français de commerce, de pêche ou de plaisance ne peut constater les infractions commises par ou à bord d'autres navires. Par exemple, un capitaine ne peut normalement pas faire usage de ses pouvoirs judiciaires pour constater une infraction à la navigation (manoeuvre dangereuse, excès de vitesse, non respect du règlement international pour prévenir les abordages en mer, etc.) ou autre (acte de piraterie à l'égard d'un navire tiers, etc.) commis par un autre navire.]

. Autres crimes et délits, dès lors qu'ils sont constatés par un officier de police judiciaire et ont lieu à bord du navire. En pratique, ces infractions peuvent difficilement être listées avec exhaustivité car elles relèvent de très nombreux textes.

Il peut s'agir d'infractions générales prévues par le Code pénal ou d'infractions prévues par le Code des douanes, le Code de la Santé publique, le Code de l'Entrée et du Séjour des Etrangers et du Droit d'Asile (CESEDA), les textes particuliers relatifs à la sécurité ou à la sûreté des navires, notamment le Décret n° 2007-937 du 15 mai 2007 relatif à la sûreté des navires.

- Prérogatives du capitaine à bord des navires français.

Pour assumer ses obligations, le capitaine dispose de certaines prérogatives judiciaires

Le capitaine

> dispose de pouvoirs d'enquête détaillés dans le Code de procédure pénale auquel renvoie l'article 30 du CDPMM :

- . mesures de conservation des indices ;
- . saisie des papiers, documents, données informatiques ou autres objets en la possession des personnes qui paraissent avoir participé au crime ou détenir des pièces, informations ou objets relatifs aux faits incriminés ;

- . défense à toute personne de s'éloigner du lieu de l'infraction jusqu'à la clôture de ses opérations ;
- . pouvoirs d'enquête préliminaire, c'est-à-dire, audition des différentes personnes pouvant éclairer la situation ;

> peut ordonner la consignation dans un lieu fermé, pendant la durée strictement nécessaire, d'une personne mettant en péril la préservation du navire, de sa cargaison ou de la sécurité des personnes se trouvant à bord (art. 29 du CDPMM ; art. L.5531-1 du Code des Transports) ;

En revanche,

- > le capitaine ne peut pas placer en garde à vue une personne ;
- > les mesures de consignation sont strictement limitées (durée ; personnes concernées ; accord du procureur de la République systématiquement requis pour la consignation).

2.2.3.2. Domaine de la santé publique.

Le capitaine peut être confronté soit à un décès ayant pour origine possible une maladie contagieuse, soit simplement à la nécessité de conserver un corps dans l'attente de la délivrance d'un certificat de décès par un médecin.

Dans ces cas, il fait application du Règlement Sanitaire International (RSI).

Sur ces bases, sur ordre du capitaine, les passagers peuvent être confinés dans leurs locaux, ou bien certains locaux peuvent être interdits, ou bien encore un espace peut être réservé pour la conservation temporaire d'une personne décédée, etc.

Pour information, le RSI, adopté par l'Organisation Mondiale de la Santé le 23 mai 2005, et intégré, en France, dans le Code de la Santé publique (Annexe 31-1) prescrit simplement et avec bon sens que « le capitaine d'un navire ou le commandant de bord d'un aéronef peut prendre toutes les mesures d'urgence qui peuvent être nécessaires pour protéger la santé et la sécurité des passagers. » (article 28, §6, du RSI).

2.2.3.3. Domaine de la Sûreté maritime.

La question est principalement réglée par un décret de 2007 relatif à la sûreté des navires, qui confère des obligations au capitaine, ainsi que certaines prérogatives qui confortent ces pouvoirs à bord.

Pour information, le Décret n° 2007-937 du 15 mai 2007 relatif à la sûreté des navires dispose :

« Art. 12. - I. - Le capitaine est responsable de l'application du plan de sûreté du navire en mer et au port. Il prend toute mesure nécessaire au maintien de la sécurité et de la sûreté du navire. A ce titre, il peut refuser d'embarquer des passagers ou leurs effets, ainsi que des marchandises. Lorsque des mesures de sécurité nécessaires à la préservation du navire, de son équipage ou de ses passagers ne sont pas compatibles avec les mesures de sûreté, le capitaine donne la priorité aux premières. Il prend alors des mesures de sûreté temporaires correspondant dans toute la mesure du possible au niveau de sûreté requis.(...) »

III. Responsabilité pénale et civile du capitaine.

Il y a une distinction classique en droit entre la responsabilité civile et la responsabilité pénale.

- la **responsabilité civile** oblige l'auteur d'un dommage à le réparer, la réparation pouvant conduire à indemniser la (ou les) victime(s) de ce dommage ; il peut s'agir d'un dommage matériel (lié au non respect d'un contrat – rupture d'un contrat, retard de livraison d'un bien, malfaçons

dans la construction d'un ouvrage, etc., ou bien lié à une imprudence) ou d'un dommage corporel ou matériel (lié à un accident, etc.) ; **la responsabilité civile et les dommages en résultant peuvent être assurés** (et donc pris en charge par d'autres (compagnies d'assurances, en particulier)) ;

- la **responsabilité pénale** concerne les conséquences du non respect d'une règle édictée par une autorité publique (infraction) ; elle se traduit généralement par la condamnation de l'auteur de l'infraction à une peine d'amende ou d'emprisonnement ; **la responsabilité pénale et les peines d'amende en résultant sont toujours personnelles et ne sont pas assurables.**

- Les deux types de responsabilités sont quelquefois liés lorsque la transgression d'une règle publique (infraction) crée un dommage à une personne qui en réclame réparation. C'est la notion de « partie civile » constituée dans le cadre d'un procès pénal par les victimes de l'infraction.

3.1. Responsabilité pénale du capitaine à bord d'un navire français.

L'examen de cette question est limité ici à quelques aspects de l'exercice des fonctions de capitaine.

3.1.1. Infractions maritimes de droit commun.

3.1.1.1. Sécurité et sûreté maritimes.

On classe dans ce domaine les infractions aux réglementations dérivées de la Convention SOLAS 1974 ou inspirées par SOLAS (pour les navires d'un tonnage inférieur à 500). Ces infractions exposent leurs auteurs à des peines d'amende et éventuellement d'emprisonnement.

Pour information, la question est réglée par les articles L.5241-11 à L.5241-14 du Code des Transports.

En particulier, l'article L.5241-12 prescrit que :

« Est puni d'un an d'emprisonnement et de 15 000 € d'amende le fait, pour l'armateur ou le propriétaire d'un navire, de faire naviguer ou de tenter de faire naviguer celui-ci sans titre de sécurité ou certificat de prévention de la pollution en cours de validité.

Le capitaine qui a commis une des infractions définies par le premier alinéa est passible des mêmes peines que l'armateur ou le propriétaire. Toutefois, le maximum de l'emprisonnement est de trois mois et celui de l'amende de 3 750 € s'il est prouvé que le capitaine a reçu un ordre de l'armateur ou du propriétaire. »

3.1.1.2. Prévention de la pollution marine, notamment par hydrocarbures.

Il s'agit des infractions aux réglementations dérivées de la Convention MARPOL 1973/78.

Le régime pénal de ces infractions a été intégré au Code français de l'environnement et prévoit des peines très lourdes. Depuis 2004, une partie de l'amende peut être mise à la charge de l'exploitant ou du propriétaire du navire. La principale base juridique actuelle est le code de l'environnement.

Pour information, la question est notamment réglée par les articles L.218-1 à L.218-23 du Code français de l'Environnement (< www.legifrance.gouv.fr >).

3.1.1.3. Infractions douanières en France.

En matière douanière, la responsabilité pénale est assez étendue, de sorte que, en général, **le capitaine est réputé pénalement responsable des infractions douanières commises à bord de son navire**, sauf pour lui à démontrer le contraire. La principale base juridique actuelle est le Code des Douanes.

Pour information, les principes de cette responsabilité pénale sont notamment fixés par les articles suivants du Code des Douanes :

Article 393 : « 1. Les capitaines de navires, bateaux, embarcations et les commandants d'aéronefs sont réputés responsables

des omissions et inexactitudes relevées dans les manifestes et, d'une manière générale, des infractions commises à bord de leur bâtiment.

2. Toutefois, les peines d'emprisonnement édictées par le présent code ne sont applicables aux commandants des navires de commerce ou de guerre ou des aéronefs militaires ou commerciaux qu'en cas de faute personnelle. »

Article 394 : « Le capitaine est déchargé de toute responsabilité : a) dans le cas d'infraction visé à l'article 424, 2^o, ci-après [voir ci-dessous], s'il administre la preuve qu'il a rempli tous ses devoirs de surveillance ou si le délinquant est découvert ; (...) »

[Article 424 : « Sont réputés faire l'objet d'une importation sans déclaration : (...) 2^o les objets prohibés ou fortement taxés à l'entrée ou passibles de taxes intérieures découverts à bord des navires se trouvant dans les limites des ports et rades de commerce indépendamment des objets régulièrement manifestés ou composant la cargaison et des provisions de bord dûment représentées avant visite ; (...) »]

3.1.1.4. Infractions liées à l'entrée et au séjour des étrangers en France.

La base juridique est le Code de l'entrée et du séjour des étrangers et du droit d'asile (CESEDA).

Retenir que

- la facilitation de l'entrée irrégulière d'un étranger en France est passible d'une amende d'un montant maximum de 30 000 Euros et d'une peine d'emprisonnement de 5 ans,
- le capitaine et l'armateur peuvent être poursuivis,
- mais ils pourront s'exonérer de leur responsabilité pénale en démontrant
 - > l'absence d'intention de favoriser l'entrée irrégulière d'un étranger en France
 - > ou, le cas échéant, l'aide apportée en mer à une personne en danger de se perdre (cas des réfugiés recueillis en mer).

3.1.2. Régime pénal maritime.

La base juridique actuelle est désormais le Code des Transports entré en vigueur le 1er décembre 2010⁸.

3.1.2.1. Infractions aux règles générales de conduite en mer.

Exemples :

- infractions à la réglementation de la navigation (règles de barre ; arrêtés des Préfets maritimes en matière de circulation maritime, etc.)
- infractions à la police des eaux et rades
- infractions au règlement international pour prévenir les abordages en mer
- collisions et pertes de navire ou de cargaison ou échouements par négligence.

Ces règles sont applicables aux navires français et étrangers.

Le « barème » des sanctions est modulé entre 3750 Euros et 7500 Euros selon les circonstances de l'infraction et les risques encourus. La responsabilité pénale du capitaine peut être mise en jeu, ainsi que celle du chef de quart ou du pilote.

Pour information, ces questions sont traitées dans les articles L.5242-1 à L.5242-6 du Code des Transports.

3.1.2.2. Infraction à l'obligation d'assistance des navires en danger de se perdre.

- > refus d'assistance
- > refus d'identification après abordage
- > abandon de navire.

⁸ Cependant, en vertu de l'article 7 (17^o) de l'Ordonnance du 28/10/2010, une partie du Code disciplinaire et pénal de la Marine Marchande, concernant en particulier les règles de procédure pénale, est restée en vigueur après la publication du nouveau Code des Transports.

Pour information, ces questions sont traitées dans les articles L.5262-5 et L.5262-6, et dans les articles L.5263-1 et L.5263-3 du Code des Transports.

3.1.2.3. Infractions à la police intérieure du navire ou manquements aux obligations professionnelles.

Exemples :

- > abus d'autorité
- > usurpation de commandement
- > ivresse à bord
- > délaissement.

Pour information, ces questions sont traitées dans les articles L.5531-9 à L.5531-14 du Code des Transports :

Article L.5531-12

*« Est puni de six mois d'emprisonnement et de 3 750 € d'amende le fait, pour le capitaine, de favoriser, par son consentement, l'usurpation de l'exercice du commandement à son bord.
Est puni de six mois d'emprisonnement et de 3 750 € d'amende le fait de prendre indûment le commandement d'un navire. »*

Article L.5531-13

*« Est puni de six mois d'emprisonnement et de 3 750 € d'amende :
1° Le capitaine trouvé en état d'ivresse à bord de son navire ;
2° Le marin autre que le capitaine qui s'enivre habituellement ou qui s'est trouvé en état d'ivresse pendant le service de quart. »*

Article L.5531-14

« Est puni de deux mois d'emprisonnement et de 3 750 € d'amende le fait, pour le capitaine, de laisser à terre, avant qu'il ait atteint son lieu de destination, un passager malade ou blessé sans en informer l'autorité consulaire du pays dont le passager est ressortissant ou, à défaut, l'autorité locale. »

3.2. Responsabilité civile du capitaine

La complexité de la question résulte d'une part de l'existence de textes différents (responsabilité civile du Code civil et texte spécifique au capitaine) et d'autre part de l'interprétation faite par la jurisprudence.

3.2.1. Principes.

3.2.1.1. Responsabilité civile en général.

Elle résulte du code civil et oblige le responsable d'un dommage à le réparer.

Pour information, les trois articles fondamentaux du code civil, relatifs à la responsabilité civile sont les suivants :

Article 1382 : « Tout fait quelconque de l'homme, qui cause à autrui un dommage, oblige celui par la faute duquel il est arrivé à le réparer. »

Article 1383 : « Chacun est responsable du dommage qu'il a causé non seulement par son fait, mais encore par sa négligence ou par son imprudence. »

Article 1384 – 1er alinéa : « On est responsable non seulement du dommage que l'on cause par son propre fait, mais encore de celui qui est causé par le fait des personnes dont on doit répondre, ou des choses que l'on a sous sa garde.(...)

alinéa 4 : Le père et la mère, en tant qu'ils exercent l'autorité parentale, sont solidairement responsables du dommage causé par leurs enfants mineurs habitant avec eux.

alinéa 5 : Les maîtres et les commettants, du dommage causé par leurs domestiques et préposés dans les fonctions auxquelles ils les ont employés ;

alinéa 6 : Les instituteurs et les artisans, du dommage causé par leurs élèves et apprentis pendant le temps qu'ils sont sous leur surveillance.(...) »

3.1.1.2. Responsabilité civile de l'armateur.

Par principe, l'armateur est responsable des faits du capitaine (« Les propriétaires des navires seront responsables des faits du maître : mais ils en demeureront déchargés, en abandonnant leur bâtiment & le fret », Ordonnance de la Marine de 1681, p. 176)

Et conformément aux principes généraux rappelés ci-dessus, « l'armateur répond de ses préposés terrestres et maritimes dans les conditions du droit commun » (art. L.5412-1 du Code des Transports, ancien art.3 de la loi du 3 janvier 1969).

De plus, le transporteur assume normalement la responsabilité civile du fait de dommages corporels subis par les passagers ou les marchandises en cours de voyage, ou pendant les opérations d'embarquement et de débarquement, s'il n'a pas mis et conservé « le navire en état de navigabilité, convenablement armé, équipé et approvisionné pour le voyage considéré et de faire toute diligence pour assurer la sécurité des passagers » ou si « une faute a été commise par lui-même ou un de ses préposés » (art. L.5421-2 et L.5421-3 du Code des Transports).

3.1.1.3. Responsabilité civile spéciale du capitaine.

Elle résulte de l'art. L.5412-2, 2ème alinéa, du Code des Transports (ancien art. 5 de la loi du 3 janvier 1969 précitée) qui dispose que : « *Le capitaine répond de toute faute commise dans l'exercice de ses fonctions* ».

3.1.1.4. Position du problème :

Il y a une contradiction entre les textes qui prévoient la responsabilité de principe de l'armateur pour les fautes commises par le capitaine et la responsabilité personnelle du capitaine.

Pour information, le Code des Transports est rédigé ainsi :

*« Chapitre II : Les agents de l'armateur
Section 1 : Dispositions générales
Article L.5412-1*

L'armateur répond de ses préposés terrestres et maritimes dans les conditions du droit commun, sous réserve de l'application éventuelle des dispositions relatives à la limitation de responsabilité définie par le chapitre Ier du titre II du livre Ier de la présente partie.

*Section 2 : Le capitaine
Article L.5412-2*

Le capitaine est désigné par le propriétaire du navire ou, en cas d'affrètement, par l'armateur selon la convention conclue entre le propriétaire et l'affrètement. Il répond de toute faute commise dans l'exercice de ses fonctions. »

3.2.2. Application.

Deux cas à distinguer :

3.2.2.1. La responsabilité civile du capitaine vis-à-vis de son armateur.

On est dans le cas de l'application des articles 1382 et 1383 du code civil. Le capitaine est lié à son armateur par un contrat en vue de la réalisation d'une mission plus ou moins largement définie (expédition maritime) ; si le capitaine rompt le contrat ou ne réalise pas la mission, il peut en être tenu responsable civilement et doit indemniser l'armateur pour le dommage que celui-ci a éventuellement subi du fait de la démission du capitaine (art L. 5542-47 du Code des Transports).

3.2.2.2. La responsabilité civile du capitaine vis-à-vis des tiers.

La jurisprudence récente tendrait à s'orienter vers l'application de l'article 1384, al.5, du Code civil et le nouvel article L.5412-1 du Code des Transports en mettant à la charge de l'armateur les dommages liés à l'action du capitaine dans l'exécution de sa mission.

Fiche n°9 : Le Droit communautaire des marins (Eléments).

Sauf mention contraire, les éléments encadrés constituent des informations complémentaires ou des illustrations qui ne font pas partie du programme de la présente fiche, mais ont simplement pour but d'aider à faire comprendre les notions présentées.

I. Rappel des principes européens en la matière.

L'Union européenne instaure 4 libertés ou droits intéressant plus particulièrement les marins:

- la liberté de circulation des citoyens
- la liberté de circulation des travailleurs
- le droit d'établissement
- la liberté de prestation de services à l'intérieur de l'Union.

1.1. Liberté de circulation des citoyens.

Principe posé par les articles 18 et 20 du Traité sur le Fonctionnement de l'Union européenne :

> Art.18 : (...) « est interdite toute discrimination exercée en raison de la nationalité ».

> Art.20 : « Il est institué une citoyenneté de l'Union.

Est citoyen de l'Union toute personne ayant la nationalité d'un Etat membre.(...)

« Les citoyens de l'Union jouissent (...) du droit de circuler et de séjourner librement sur le territoire des Etats membres ».

1.2. Liberté de circulation des travailleurs.

Elle implique l'absence de discrimination nationale et l'application des règles dites « de l'Etat d'accueil » (art.45 § 3 (c) : en substance, la libre circulation des travailleurs comporte le droit « de séjourner dans un des Etats membres afin d'y exercer un emploi conformément aux dispositions législatives, réglementaires et administratives régissant l'emploi des travailleurs nationaux »)

Autrement dit, un ressortissant européen peut travailler dans n'importe quel Etat européen à condition qu'il se conforme au droit social (droit du travail et droit de la sécurité sociale) de l'Etat qui l'accueille et non de l'Etat dont il est originaire.

Pour information, le Traité sur le Fonctionnement de l'Union européenne stipule que

Article 45 :

« 1. La libre circulation des travailleurs est assurée à l'intérieur de l'Union.

2. Elle implique l'abolition de toute discrimination, fondée sur la nationalité, entre les travailleurs des États membres, en ce qui concerne l'emploi, la rémunération et les autres conditions de travail.

3. Elle comporte le droit, sous réserve des limitations justifiées par des raisons d'ordre public, de sécurité publique et de santé publique:

a) de répondre à des emplois effectivement offerts,

b) de se déplacer à cet effet librement sur le territoire des États membres,

c) de séjourner dans un des États membres afin d'y exercer un emploi conformément aux dispositions législatives, réglementaires et administratives régissant l'emploi des travailleurs nationaux,

d) de demeurer, dans des conditions qui feront l'objet de règlements établis par la Commission, sur le territoire d'un État membre, après y avoir occupé un emploi.

4. Les dispositions du présent article ne sont pas applicables aux emplois dans l'administration publique. »

1.3. Droit d'établissement.

Le droit d'établissement est la transposition aux travailleurs indépendants et aux entreprises du principe de liberté de circulation des travailleurs. Le droit d'établissement implique l'absence de discrimination en fonction de la nationalité des Européens, mais impose également à l'entreprise d'un pays européen qui s'établit dans un autre pays européen de se conformer aux règles de ce pays (Etat d'accueil) (art.49).

Pour information, le Traité sur le Fonctionnement de l'Union européenne stipule que

Article 49

« Dans le cadre des dispositions ci-après, les restrictions à la liberté d'établissement des ressortissants d'un État membre dans le territoire d'un autre État membre sont interdites. Cette interdiction s'étend également aux restrictions à la création d'agences, de succursales ou de filiales, par les ressortissants d'un État membre établis sur le territoire d'un État membre.

La liberté d'établissement comporte l'accès aux activités non salariées et leur exercice, ainsi que la constitution et la gestion d'entreprises, et notamment de sociétés au sens de l'article 54, deuxième alinéa, dans les conditions définies par la législation du pays d'établissement pour ses propres ressortissants, sous réserve des dispositions du chapitre relatif aux capitaux. »

1.4. La liberté de prestation de services à l'intérieur de l'Union.

L'Union prévoit la liberté de prestation de services à l'intérieur de l'Europe, c'est-à-dire la possibilité pour un prestataire établi dans un pays européen de fournir des services dans un autre pays. La question qui se pose est alors de savoir à quelles conditions la prestation est-elle fournie : aux conditions de l'Etat d'origine de l'entreprise ou à celles de l'Etat d'accueil.

Actuellement, les prestataires demeurent régies par les règles de l'Etat d'accueil sous réserve de l'interdiction des discriminations en fonction de la nationalité (art. 61 TFUE).

Pour information,

Article 56 du Traité sur le Fonctionnement de l'Union européenne :

« Dans le cadre des dispositions ci-après, les restrictions à la libre prestation des services à l'intérieur de l'Union sont interdites à l'égard des ressortissants des États membres établis dans un État membre autre que celui du destinataire de la prestation. (...)»

Article 57

« Au sens des traités, sont considérées comme services les prestations fournies normalement contre rémunération, dans la mesure où elles ne sont pas régies par les dispositions relatives à la libre circulation des marchandises, des capitaux et des personnes.

Les services comprennent notamment:

- a) des activités de caractère industriel,*
- b) des activités de caractère commercial,*
- c) des activités artisanales,*
- d) les activités des professions libérales.*

Sans préjudice des dispositions du chapitre relatif au droit d'établissement, le prestataire peut, pour l'exécution de sa prestation, exercer, à titre temporaire, son activité dans l'État membre où la prestation est fournie, dans les mêmes conditions que celles que cet État impose à ses propres ressortissants. »

Article 58

« 1. La libre circulation des services, en matière de transports, est régie par les dispositions du titre relatif aux transports. »

II. Le cas particulier de Schengen⁹.

En juin 1985, l'Allemagne fédérale, la Belgique, la France, le Luxembourg et les Pays-Bas ont conclu dans la commune luxembourgeoise de Schengen un accord intergouvernemental ayant pour objet « *le libre franchissement des frontières intérieures par tous les ressortissants des États membres et [...] la libre circulation des marchandises et des services* ».

Le principe défini en 1985, acté en 1990, effectif en 1995 et « codifié » en 2006¹⁰ est limpide : « *Les frontières intérieures peuvent être franchies en tout lieu sans que des vérifications aux frontières soient effectuées sur les personnes, quelle que soit leur nationalité* ».

Toutefois, depuis 1985, ce principe est confronté à des conditions d'application complexes, qui touchent également, les navires et ceux qui sont à leur bord.

1. Les principes de Schengen.

L'Accord de *Schengen* initiait trois démarches complémentaires pour créer en Europe un espace de libre circulation : la suppression des contrôles aux frontières intérieures, le contrôle renforcé des personnes aux frontières extérieures et un haut niveau de sécurité dans l'espace ainsi créé, notamment par le développement du *Système d'Information Schengen (SIS)*.

1.1. La suppression des contrôles aux frontières intérieures.

Ce premier point ne comportait pas, en soi, de difficultés techniques, mais plutôt politiques ou économiques en l'absence d'harmonisation dans nombre de domaines – fiscalité, travail, emploi, législations civile, pénale, commerciale ou sociale, pavillon, etc.

La levée des contrôles a donc été tempérée. Chaque Etat a conservé ses prérogatives relatives à l'ordre public, à la police et à la justice. En cas de menace grave, les contrôles aux frontières intérieures peuvent être réactivés. Surtout, la suppression des contrôles aux frontières intérieures a été compensée par des frontières extérieures plus étanches répondant au développement des menaces contre la sécurité intérieure, l'ordre et la santé publics.

1.2. Le contrôle renforcé des personnes aux frontières extérieures.

Ces nouvelles *frontières extérieures* ou *frontières Schengen* sont distinctes des frontières politiques des Etats.

Pour se protéger, les Etats se sont imposés une attitude commune aux frontières extérieures, caractérisée par l'adoption des mêmes motifs de refoulement des personnes, l'harmonisation des normes de contrôle et l'émergence d'une politique commune des visas.

Il en résulte que, par exemple, la France va pouvoir refuser l'entrée sur son territoire (en fait le territoire des Etats adhérant à *Schengen*) à une personne non désirable en Espagne ou en Allemagne. Au nombre de neuf, ces motifs vont de l'absence de documents de voyage valables au signalement « aux fins de non-admission dans le *SIS* ou dans le fichier national » ou au fait de représenter « un danger pour l'ordre public, la sécurité intérieure, la santé publique ou les relations internationales d'un ou de plusieurs Etats membres de l'Union européenne ».

S'agissant de l'harmonisation des normes de contrôles, outre la création en 2004 de l'Agence européenne pour la gestion de la coopération opérationnelle aux frontières extérieures –Frontex –, les contrôles de base ont été harmonisés : lieux et autorités de contrôle, personnes à contrôler et procédures.

⁹ Ce paragraphe reprend certains aspects détaillés dans : P. ANGELELLI, 2009, Quelques éléments sur Schengen et la mer, Revue « le Droit Maritime Français », n°704, Juin 2009, 11 p.

¹⁰ Règlement (CE) n°562/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 établissant un code communautaire relatif au franchissement des frontières par les personnes (*code frontières Schengen*) [consultable à partir du site de l'Union européenne : < http://www.europa.eu/index_fr.htm >]

A ces derniers titres, *Schengen* distingue fondamentalement ceux qui jouissent du droit communautaire à la libre circulation – essentiellement les nationaux d'un Etat membre ou d'un pays tiers lié par des accords avec l'Union (Espace économique européen par exemple) – de ceux ne disposent pas de ce droit – les ressortissants de pays tiers, qui peuvent être astreints ou non à un visa d'entrée, selon le pays d'origine.

Quoi qu'il en soit, **toute personne entrant à une frontière extérieure doit être systématiquement contrôlée**. Ce contrôle est cependant minimal pour les personnes jouissant du droit à la libre circulation – « un examen simple et rapide » d'identité sur production des documents de voyage – mais approfondi pour les ressortissants de pays tiers. Ceux-ci sont soumis à une vérification des documents de voyage, du visa s'il est requis ou du titre de séjour, des moyens de subsistance dans le pays d'accueil et de retour vers le pays d'origine ; de plus, le SIS et les fichiers nationaux sont consultés pour rechercher d'éventuels motifs de refoulement.

1.3. Le développement du Système d'Information Schengen (SIS).

Ce SIS dont le but est de « préserver l'ordre et la sécurité publique y compris la sûreté de l'Etat » fait partie des *mesures compensatoires* répondant dès l'origine au souci des premiers gouvernements d'éviter que l'ouverture des frontières ne favorise les activités criminelles. Le SIS est alimenté et utilisé par les différentes forces de police nationales intéressées par la circulation des personnes – gardes-frontières, autorités de police et de douane à l'intérieur du pays, autorités délivrant les visas et les titres de séjour, services chargés de l'immatriculation de véhicules – ainsi que par les autorités judiciaires.

2. Les particularités maritimes du champ d'application de Schengen.

2.1. Les frontières maritimes de Schengen.

Les frontières maritimes de *Schengen* ne correspondent pas aux frontières des Etats résultant des limites de leur mer territoriale. Assurant le contact entre le navire et le territoire, elles sont définies par les points de contrôle et les services garde-frontières.

La notion de *ports Schengen* illustre le retrait de la frontière *Schengen* par rapport à la frontière légale de l'Etat. Un *port Schengen* est « un port constituant une frontière extérieure d'un Etat membre appliquant l'acquis de *Schengen*¹¹ ». Il est désigné par l'Etat membre pour accueillir le trafic avec les territoires n'appliquant pas *Schengen*.

2.2. Les navires.

En tant que moyens de franchissement des frontières, *Schengen* distingue, à côté de la notion de transporteur, quatre types d'activités pratiquées avec des navires et ayant une incidence sur la circulation des personnes.

L'*activité de croisière* illustre le souci de *Schengen* de protéger non seulement le territoire mais également les navires pouvant être menacés.

En premier lieu, le capitaine ou l'agent de l'armateur sont obligés de déposer un programme de croisière – itinéraire comportant les dates et lieux d'escale – aux postes frontières de tous les ports d'escale.

En second lieu, le traitement est différencié selon l'itinéraire : soit le navire escale uniquement dans des ports Schengen et « il peut (...) être procédé à des vérifications sur l'équipage et les passagers de ces navires » ; soit le navire escale dans un pays tiers et des vérifications sont alors systématiquement effectuées au retour dans un port Schengen sur la base des listes des personnes à bord ; les passagers se rendant à terre seront soumis aux vérifications d'entrée prescrites par le code frontières Schengen, et l'équipage bénéficiera de mesures particulières plus souples.

¹¹ Annexe I du Règlement (CE) n°415/2003 du Conseil du 27 février 2003 relatif à la délivrance de visas à la frontière, y compris aux marins en transit.

La navigation de plaisance¹² et la pêche côtière peuvent quant à elles être dispensées de l'obligation de franchir les frontières extérieures aux points de passage frontaliers et durant les périodes d'ouverture de ces points.

S'agissant plus particulièrement de la navigation de plaisance, Schengen prévoit des assouplissements : soit le navire provient d'un Etat membre et dans ce cas « des vérifications sur les personnes et/ou une fouille physique du navire de plaisance [peuvent être] effectuées » ; soit le navire de plaisance provient d'un pays tiers et alors il doit entrer par un port Schengen (point de passage frontalier) ; toutefois, exceptionnellement, il peut entrer dans un autre port après autorisation des autorités portuaires et présentation de la liste des passagers.

Pour les navires de pêche, il est prévu que « l'équipage des navires de pêche côtière rentrant quotidiennement ou dans les 36 heures au port d'immatriculation ou dans tout autre port situé sur le territoire des États membres, sans mouiller dans un port situé sur le territoire d'un pays tiers, n'est pas soumis aux vérifications systématiques [destinées à s'assurer que les passagers et l'équipage peuvent franchir la frontière extérieure]. Les équipages des navires de pêche immatriculés dans un pays tiers doivent en revanche faire « l'objet de vérifications conformément aux dispositions relatives aux marins. Le capitaine du navire avertit les autorités compétentes de toute modification de la liste de son équipage et de l'éventuelle présence de passagers ».

Enfin, pour les *transbordeurs* : lorsque des liaisons ont lieu régulièrement avec des pays tiers, les moyens de contrôle aux frontières, voire à bord, doivent être prévus pour ne pas entraver la fluidité du trafic ; de plus « les moyens de transport utilisés par les passagers [véhicules embarqués] et, s'il y a lieu, le chargement ainsi que d'autres objets transportés, font l'objet de fouilles par sondage, notamment en vue de la détection d'immigrants illégaux ».

Du point de vue du champ d'application de *Schengen*, les navires présentent également des particularités communes : ils peuvent être des instruments d'infractions au sens de *Schengen* et à ce titre immobilisés, saisis puis confisqués ; par ailleurs, ils peuvent être obligés de rapatrier un voyageur refusé à la frontière ; enfin, le *SIS* est applicable aux navires, quel que soit leur pavillon, qui peuvent ainsi être recherchés comme d'autres objets ou véhicules, disparus ou objets d'infraction.

2.3. Les personnes à bord des navires : passagers et marins.

2.3.1. Les passagers.

Les passagers maritimes peuvent ou non jouir du droit communautaire à la libre circulation. Un des aspects particuliers du champ d'application réside dans l'obligation imposée aux transporteurs de contrôler « en amont » cette situation juridique des passagers. Plusieurs cas se présentent.

- Passager en situation régulière. Il est titulaire d'un titre de transport qui a permis à la compagnie de vérifier son identité, et le plus souvent sa nationalité et les documents nécessaires à son accès au territoire.

- Passager clandestin. Le passager maritime clandestin est d'abord et par définition en situation irrégulière par rapport au navire, mais ne l'est pas nécessairement par rapport au territoire d'accueil – s'il en a la nationalité par exemple – et inversement. En substance, le passager clandestin est la personne présente à bord à l'insu de l'armateur ou du capitaine, c'est-à-dire sans être portée sur la liste d'équipage ou la liste des passagers. La clandestinité ne recouvre donc pas nécessairement l'entrée ou la tentative d'entrée irrégulière dans l'Espace Schengen. Notion à teneur d'abord commerciale puis de sécurité maritime, la présence « à bord d'un navire, sans billet ou sans autorisation du capitaine ou de l'armateur, ou sans y être appelée par les besoins de l'exploitation¹³ » autorise le capitaine à prendre des mesures pour la sauvegarde du navire ou de l'expédition maritime – notion de police intérieure du navire.

- Naufragé. La situation du naufragé n'a pas la même origine que celle du clandestin mais peut produire les mêmes effets vis-à-vis de l'Etat d'accueil en termes d'irrégularité d'accès. Plusieurs principes contradictoires peuvent rendre complexe la position du naufragé. D'une part, le devoir d'assistance prévu par la Convention de Londres de 1974 ainsi que par la Convention de Montego Bay qui obligent le capitaine d'un navire à se porter au secours de personnes en danger de se perdre en mer ; d'autre part, les règles d'accès imposées par le pays où les naufragés sont conduits par leur sauveteur.

- Réfugié en mer. Cette catégorie est quelquefois proche de celle du naufragé, à cette particularité juridique près que le

¹² Définie par l'art. 2 §17 du *CFS* comme l'utilisation de navires de plaisance à des fins sportives et touristiques.

¹³ pour reprendre les termes de l'art. 74 du code disciplinaire et pénal de la marine marchande.

¹⁴ Voir Art. 3 du *CFS* ; Convention de Dublin de 1990, visant à déterminer l'Etat responsable de l'examen d'une demande d'asile présentée dans l'un des Etats membres des Communautés européennes ; directives 2004/83/CE du Conseil du 29 avril 2004 concernant les normes minimales relatives aux conditions que doivent remplir les ressortissants des pays tiers ou les apatrides pour pouvoir prétendre au statut de réfugié (...) et 2005/85/CE du Conseil du 1^{er} décembre 2005 relative à des normes minimales concernant la procédure d'octroi et de retrait du statut de réfugié dans les États membres.

réfugié pourra être couvert par la Convention de 1951 (Convention des Nations unies relative au statut des réfugiés, adoptée à Genève le 28 juillet 1951, amendée par le protocole de New York du 31 janvier 1967). Théoriquement, cette Convention interdit aux Etats signataires de refouler les réfugiés, mais laisse néanmoins un important pouvoir discrétionnaire à l'Etat côtier ou à l'Etat du pavillon qui les a recueillis. Il est à noter que les droits des réfugiés sont réservés dans Schengen¹⁴.

2.3.2. Les marins.

Les marins de la marine marchande et de la pêche de pays tiers peuvent pour leur part bénéficier d'un régime favorable, soit d'exemption pure et simple de visa, soit de la délivrance d'un visa à la frontière extérieure pour une durée limitée à 15 jours (« visa de voyage ») ou 5 jours (« visa de transit »)¹⁵.

Lorsqu'un visa est normalement exigé, l'*exemption de visa* concerne plus particulièrement les marins escalant dans un *port Schengen*, qui bénéficient alors de la faculté de circuler dans les communes du port d'escale et celles limitrophes, sous certaines conditions précisées par le *code frontières Schengen*. Ce régime est conforme aux principes adoptés par l'Organisation internationale du travail (OIT)¹⁶.

La *délivrance d'un visa à la frontière extérieure* concerne les marins de pays tiers pour lesquels un visa est normalement exigé, qui doivent rejoindre leur navire escalant dans un *port Schengen*. Dans ce cas, l'armateur ou à son agent ont un rôle important¹⁷ pour opérer les démarches auprès du service de contrôle aux frontières (certification, à partir des listes d'équipage ou de relève et des pièces d'identité des gens de mer, du caractère professionnel de l'activité du marin et de son déplacement). Ces dispositions s'inscrivent également dans le droit fil des principes de l'OIT¹⁸.

3. Obligations et sanctions des transporteurs maritimes dans Schengen.

3.1. Obligations.

- L'entrée en provenance d'un pays tiers ou d'une zone hors Schengen¹⁹ ne peut en principe avoir lieu qu'à un point de passage frontalier et durant les heures d'ouverture fixés par l'Etat.

- Ensuite, Schengen oblige le capitaine ou l'agent de la compagnie à déclarer les personnes à bord et à remettre aux gardes-frontières la liste des marins et des passagers, ainsi qu'à signaler les clandestins.

- Le transporteur maritime doit en troisième lieu s'assurer que les personnes à bord ne sont pas susceptibles d'être refoulées aux frontières extérieures.

Le transporteur est tenu de prendre toutes les mesures nécessaires pour s'assurer que l'étranger transporté par voie aérienne ou maritime est en possession des documents de voyage requis pour l'entrée sur le territoire des Etats membres de Schengen. Cette obligation majeure se décline en différents cas.

> Cas des marins professionnels ressortissants de pays tiers. Ils bénéficient d'un traitement favorable évoqué plus haut, sous réserve que le transporteur, en tant qu'employeur, atteste leur activité auprès des gardes-frontières.

> Cas du passager en situation régulière. Le transporteur maritime doit déterminer avant l'embarquement le statut Schengen du passager : libre circulation ou non – et astreint à visa ou non. Souvent, le transporteur s'assure déjà de l'identité du titulaire du titre de transport, soit dans le cadre commercial et à titre contractuel, soit dans le cadre des règles de sûreté imposées en 2004. A ces contrôles s'ajoutent lors de l'embarquement la vérification des documents de voyage – nationalité et identité, éventuellement visa ou dispense de visa. Contrairement au transport aérien, les compagnies maritimes ne sont pas tenues en France à la transmission numérisée aux autorités de contrôle aux frontières, des documents de voyage et des visas des passagers.

En France, la jurisprudence administrative limite les obligations du transporteur aux pouvoirs dont il dispose pour opérer les contrôles. Il n'est astreint qu'aux vérifications élémentaires ne nécessitant pas de pouvoirs d'enquête ni de personnels hautement spécialisés ; il est en revanche responsable de toutes ces vérifications – détection des falsifications manifestes ; conformité ou validité des dates sur les documents d'identité ou de voyage, visas ; identification des personnes sur photo, etc.

¹⁵ Règlement (CE) n°415/2003 précité.

¹⁶ Art. 6 §6 de la Convention de l'OIT n°185 concernant les pièces d'identité des gens de mer, adoptée à Genève le 19 juin 2003. La plupart des pays européens n'ont cependant pas encore ratifié cette Convention.

¹⁷ Règlement (CE) n°415/2003 précité.

¹⁸ Art. 6 (paragraphe 7, 8 et 9) de la Convention OIT n°185 précitée.

¹⁹ Départements d'outre-mer, Grande-Bretagne, etc.

> Cas du passager clandestin, du naufragé ou du réfugié. Présent à bord à l'insu de l'armateur ou du capitaine, le passager clandestin n'a pu, par définition, se soumettre aux contrôles de la compagnie. Du point de vue du transporteur maritime et de l'application de Schengen, les cas du naufragé et du réfugié sont proches de celui du passager clandestin. En effet, leur présence est imposée aux bords sans qu'aucune vérification préalable n'ait pu être faite. Les règles humanitaires – devoir d'assistance en mer ; protection des réfugiés – peuvent ici entrer en contradiction avec le pouvoir que conservent les Etats d'accueillir ou non ces passagers « forcés ». Dans les trois cas, les circonstances imposées au transporteur ne l'exonèrent pas de ses obligations. En effet, l'embarquement d'un passager clandestin « dénote un défaut de vigilance de la part des préposés de la compagnie » qui est bien de nature à engager sa responsabilité. Mais dans les cas du naufragé et du réfugié, la bonne foi, les normes humanitaires et/ou le respect des procédures de contrôle doivent pouvoir être admis pour décharger la responsabilité du transporteur.

- Le transporteur a en quatrième lieu l'obligation de rapatrier les personnes non admises.

En complément de l'amende, et aux confins de l'obligation et de sa sanction, Schengen impose à la compagnie de réacheminer le voyageur « soit vers le pays tiers d'où il a été transporté, soit vers le pays tiers qui a délivré le document permettant le franchissement de la frontière, soit vers tout autre pays tiers dans lequel son admission est garantie ».

Lorsque le rapatriement n'est pas immédiat, la situation du transporteur maritime peut être spécifique car, contrairement aux autres « vecteurs » (automobiles, camions, trains, avions), le navire est un lieu de vie pour l'équipage et les passagers. Schengen prescrit alors que l'autorité responsable – à savoir le garde-frontières – « en attendant le réacheminement, prend, dans le respect du droit national et compte tenu des circonstances locales, les mesures appropriées afin d'éviter l'entrée illégale des ressortissants de pays tiers frappés d'une décision de refus d'entrée ». Parallèlement, les Etats doivent imposer aux transporteurs « lorsque le réacheminement ne peut être immédiat, de prendre en charge les frais de séjour et de retour du ressortissant de pays tiers en question ».

Le capitaine du navire, pour autant que le droit du pavillon l'y autorise, peut donc être dans l'obligation de consigner à bord le passager refoulé.

En France, cette situation est sujette à controverse. Hormis certains cas, tels que l'isolement imposé au titre de maladies infectieuses listées par le règlement sanitaire international, la loi du pavillon ne connaît en principe que deux cas autorisant le capitaine d'un navire français à consigner une personne : lorsqu'elle est soupçonnée d'un crime ou d'un délit, ou d'une tentative, ou bien lorsqu'elle a commis une faute disciplinaire .

En dehors de ces cas, une consigne imposée par l'administration semble juridiquement fragile, comme l'a montré le débat né de la pratique du ministère de l'Intérieur de refuser le débarquement sur le territoire français de clandestins sans titres de voyage ou de séjour.

Par conséquent, l'alternative pour le passager en règle avec le bord est ou bien d'être admis sur le territoire ou bien d'être placé en zone d'attente dans la mesure où de tels espaces existent. Le maintien à bord en tant que « mesures appropriées afin d'éviter l'entrée illégale des ressortissants de pays tiers frappés d'une décision de refus d'entrée » ne saurait être envisagé sans le consentement – sans doute peu probable – desdits ressortissants.

Le maintien à bord pour une durée n'excédant pas quatre jours n'est donc théoriquement envisageable que pour le passager clandestin qui peut être considéré en infraction par rapport à la police du bord .

3.2. Sanctions.

L'objectif des pouvoirs publics est d'obtenir des transporteurs le renforcement des contrôles à l'embarquement.

3.2.1. Observations générales.

- Chaque Etat doit adopter, au titre des « mesures nationales d'exécution », des régimes de sanction imposés par les actes communautaires. Ces sanctions peuvent avoir un caractère pénal ou administratif. En France, les amendes prévues par Schengen sont décidées par le ministre de l'Intérieur et ont ainsi un caractère administratif. De même, en cas de franchissement non autorisé d'une frontière extérieure, il appartient à chaque Etat de prendre les mesures pertinentes pour l'exécution du code frontières Schengen.

- Ensuite, concernant les destinataires des sanctions, les obligations imposées par Schengen pèsent sur la compagnie ou les personnes qui agissent en son nom – capitaine, « agent maritime ». La faute de l'entreprise en tant que personne morale est systématiquement présumée dès lors qu'elle a transporté un passager refoulé.

Au-delà, la responsabilité pénale du transporteur maritime peut être recherchée s'il a aidé sciemment à l'entrée, au transit et au séjour d'un étranger en situation irrégulière, délit pénalement encadré par l'Union européenne et mis en oeuvre par les Etats membres²⁰. Mais, la compagnie pourra aussi être poursuivie si un défaut de surveillance ou de contrôle de la part d'une personne physique exerçant un pouvoir de direction – capitaine, agent maritime, cadre de l'entreprise – a simplement rendu possible l'infraction.

²⁰ En France par exemple avec l'art. L.622-8 du Code de l'entrée et du séjour des étrangers et du droit d'asile.

²¹ Art.1^{er} et 2 de la Directive 2002/90/CE du Conseil du 28 novembre 2002 définissant l'aide à l'entrée, au transit et au séjour irréguliers.

²² Directive 2001/51/CE du 28 juin 2001.

²³ Art.3 de la Décision-cadre du Conseil du 28 novembre 2002.

La responsabilité pénale personnelle du capitaine ou de l'agent maritime peut également être engagée en cas de faute intentionnelle, c'est-à-dire en pratique pour avoir aidé – en tant qu'instigateur ou s'être rendu complice ou avoir tenté d'aider – « sciemment une personne non ressortissante d'un État membre à pénétrer sur le territoire d'un État membre ou à transiter par le territoire d'un tel État, en violation de la législation de cet État relative à l'entrée ou au transit des étrangers²¹ ».

- Enfin, dernière observation générale, des sanctions complémentaires sont prévues par la Directive de 2001²² – « l'immobilisation, la saisie et la confiscation du moyen de transport, ou la suspension temporaire ou le retrait de l'autorisation d'exploitation » –, et dans la Décision-cadre de 2002²³, spécialement pour les personnes morales : « a) des mesures d'exclusion du bénéfice d'un avantage public ou d'une aide publique; b) des mesures d'interdiction temporaire ou permanente d'exercer une activité commerciale; c) un placement sous surveillance judiciaire ». Aucune protection propre aux navires n'est prévue par ces textes.

3.2.2. Les sanctions applicables aux transporteurs maritimes.

- Obligation générale de réacheminer les ressortissants de pays tiers dont l'entrée est refusée

- Obligation pour les transporteurs de prendre en charge les frais de séjour et de retour du ressortissant.

- En outre, le transporteur ayant participé sans intention frauduleuse à l'entrée d'un étranger en situation irrégulière du point de vue de Schengen encourt

- > une amende administrative dont le montant est fixé entre 3 000 et 5 000 euros par personne transportée en situation irrégulière,*
- > une amende administrative forfaitaire maximale de 500 000 euros indépendamment du nombre des personnes transportées*
- > et des sanctions complémentaires « d'une autre type » : immobilisation, saisie et confiscation du navire ou suspension temporaire ou retrait de l'autorisation d'exploitation.*

III. L'application du droit communautaire aux marins : aspects concernant les qualifications, la protection sociale et la fiscalité.

3.1. Qualifications professionnelles.

- Cadre général

Le cadre général est défini par une directive européenne de 2005²⁴, qui conforte le système général de reconnaissance des titres de formation en Europe. Cette Directive vise à contribuer à l'abolition des obstacles à la libre circulation des personnes et des services en Europe et à permettre aux ressortissants des États membres d'exercer une profession, à titre salarié ou non salarié, dans un autre État membre que celui où ils ont acquis leurs qualifications professionnelles.

La directive de 2005 s'applique aux professions maritimes.

Toutefois, la reconnaissance mutuelle des diplômes et des certificats qu'elle prévoyait ne garantissait pas toujours un niveau normalisé de formation pour tous les gens de mer servant à bord des navires battant pavillon d'un État membre, ce qui a conduit à une autre directive de 2008.

- Le dispositif maritime.

Avec la directive 2008/106/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 novembre 2008 concernant le niveau minimal de formation des gens de mer (qui refond plusieurs textes antérieurs d'avril 2001 et de novembre 2003), l'Union européenne a donc fait adopter aux États membres des niveaux minima calqués sur ceux stipulés par la Convention STCW1978/1995.

Sans entrer dans le détail, cette nouvelle directive européenne qui s'impose à la France

- facilite la reconnaissance mutuelle des diplômes,
- renforce l'harmonisation de la délivrance des brevets sur la base de STCW pour les marins navigant sous la pavillon d'un Etat membre,

²⁴ Directive 2005/36/CE du Parlement européen et du Conseil du 7 septembre 2005 relative à la reconnaissance des qualifications professionnelles.

- porte pour partie sur l'harmonisation de la procédure de reconnaissance des brevets délivrés par les pays extérieurs à l'Europe,
- renforce l'intégration des questions de qualification et de brevets dans le contrôle par l'Etat du port, y compris pour les pays tiers n'ayant pas ratifié STCW.

Pour information, la Directive européenne 2008/106/CE dispose notamment que :

Article 2 - Champ d'application

« La présente directive s'applique aux gens de mer mentionnés dans la présente directive, servant à bord des navires conçus pour la navigation en mer et battant pavillon d'un État membre, à l'exception:

- a) des navires de guerre, des navires d'appoint de la marine de guerre ou autres navires appartenant à un État membre ou exploités par un État membre et utilisés exclusivement à des fins gouvernementales et non commerciales;*
- b) des navires de pêche;*
- c) des yachts de plaisance ne se livrant à aucun trafic commercial;*
- d) des navires en bois de construction primitive. »*

Article 3 - Formation et délivrance du brevet

« 1. Les Etats membres prennent les mesures nécessaires pour que les gens de mer servant à bord d'un navire visé à l'article 2 reçoivent une formation qui soit au moins conforme aux prescriptions de la convention STCW, telles qu'elles sont énoncées à l'annexe I de la présente directive, et pour qu'ils soient titulaires d'un brevet au sens de l'article 4 ou d'un brevet approprié au sens de l'article 1er, point 27. »

3.2. Régimes de protection sociale.

- Importance de l'harmonisation des régimes de protection sociale pour favoriser la libre circulation (mobilité) des travailleurs à l'intérieur de l'Europe,
- Pourtant : pas de réelle harmonisation ou unification des régimes de protection sociale, mais plutôt des tentatives de coordination des régimes (en particulier en matière d'assurance maladie).

Le premier règlement européen sur la question date de 1971²⁵. Il a été régulièrement réactualisé, puis remplacé par un Règlement de 2004²⁶.

Les principes de protection sociale (et de droit du travail) sont les suivants :

- le travailleur n'est soumis qu'à la législation d'un seul Etat membre
- cet Etat membre est normalement celui où il travaille
- pour les marins embarqués sur des navires européens, la législation sociale applicable est en principe celle déterminée par l'Etat dont le navire bat le pavillon.

Pour information, le texte suivant est extrait du site officiel de l'Union européenne < www.europa.eu > :

« Le Règlement (CEE) n°1408/71 du Conseil du 14 juin 1971, puis le nouveau Règlement (CE) n°883/2004 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004, portant coordination des systèmes de sécurité sociale, concernent les travailleurs (salariés et non salariés), ainsi que les étudiants et stagiaires de la formation professionnelle, ressortissants d'un Etat membre ou non, résidant sur le territoire d'un Etat membre. Il s'applique notamment aux régimes spéciaux des marins.

Ces Règlements visent essentiellement

- à déterminer la législation sociale applicable et pour cela mettent en œuvre un certain nombre de principes et de règles générales, et reconnaissent un certain nombre de cas particuliers ;*
- à développer la coopération entre les différents organismes sociaux.*

Principes :

- le travailleur est soumis à la législation d'un seul Etat membre ;*
- les droits acquis au titre d'un régime de sécurité sociale dans un Etat membre ne peuvent être remis en cause au motif que le travailleur réside dans un autre Etat membre ;*
- l'ouverture du droit aux diverses prestations sociales (maladie, accident, maternité, vieillesse, chômage) dans un Etat membre donné doit tenir compte d'assurance, d'emploi ou de résidence accomplies dans un ou plusieurs autres Etats membres.*

²⁵ Règlement (CEE) n°1408/71 du Conseil du 14 juin 1971, relatif à la coordination des régimes de sécurité sociale pour les personnes qui se déplacent à l'intérieur de la Communauté

²⁶ Règlement (CE) n°883/2004 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004, portant coordination des systèmes de sécurité sociale.

Règles générales pour la détermination de cet Etat membre :

- a) le travailleur (quelle que soit sa nationalité) qui est occupé sur le territoire d'un Etat membre est soumis à la législation de cet Etat ;
- b) le travailleur occupé à bord d'un navire battant le pavillon d'un Etat membre est soumis à la législation de cet Etat ;
- c) les personnes « postactives » (retraités, etc.) sont soumis à la législation de l'Etat membre sur le territoire duquel elles résident.

Cas particuliers.

- a) chômage : le travailleur en chômage complet qui satisfait aux conditions requises par la législation d'un Etat membre pour avoir droit aux prestations et qui se rend dans un autre Etat membre pour y chercher un emploi conserve le droit à ces prestations pendant une période de trois mois ;
- b) soins de santé :
 - résidence ou séjour habituel : les citoyens européens peuvent obtenir des soins de santé quand ils résident dans un Etat membre autre que celui auprès duquel ils sont affiliés ;
 - séjour temporaire : de même, les travailleurs européens peuvent obtenir des soins de santé quand ils séjournent temporairement dans un Etat membre autre que celui auprès duquel ils sont affiliés ; dans ce cas, c'est la législation de l'Etat membre où se déroule le séjour qui détermine les conditions financières d'exercice des prestations de santé, mais les coûts sont pris en charge/remboursés par l'organisme de sécurité sociale de l'Etat membre où le travailleur est affilié. »

3.3. Fiscalité des revenus du travail.

Il n'y a pas de fiscalité européenne des revenus. Autrement dit, chaque Etat détermine souverainement son régime d'imposition des revenus (sous réserve naturellement de respecter le principe de base d'absence de discrimination entre les travailleurs européens en raison de leur nationalité).

En France, on fait donc application du principe selon lequel dès lors que le marin a son domicile fiscal en France, il paie en France ses impôts sur les revenus, quel que soit l'endroit où il les a gagnés.

Pour information, le Code Général des Impôts rappelle que

Article 4 A

« Les personnes qui ont en France leur domicile fiscal sont passibles de l'impôt sur le revenu en raison de l'ensemble de leurs revenus.

Celles dont le domicile fiscal est situé hors de France sont passibles de cet impôt en raison de leurs seuls revenus de source française. »

Article 4 B

« 1. Sont considérées comme ayant leur domicile fiscal en France au sens de l'article 4 A :

- a. *Les personnes qui ont en France leur foyer ou le lieu de leur séjour principal ;*
- b. *Celles qui exercent en France une activité professionnelle, salariée ou non, à moins qu'elles ne justifient que cette activité y est exercée à titre accessoire ;*
- c. *Celles qui ont en France le centre de leurs intérêts économiques.*

2. Sont également considérés comme ayant leur domicile fiscal en France les agents de l'Etat qui exercent leurs fonctions ou sont chargés de mission dans un pays étranger et qui ne sont pas soumis dans ce pays à un impôt personnel sur l'ensemble de leurs revenus. »

Ce principe est aménagé

- de façon unilatérale par l'Etat pour tenir de la situation des salariés détachés à l'étranger (article 81A du Code Général des Impôts)

Pour information l'article 81A du Code Général des Impôts est libellé comme suit :

Article 81 A

« 1. - Les personnes domiciliées en France au sens de l'article 4 B qui exercent une activité salariée et sont envoyées par un employeur dans un Etat autre que la France et que celui du lieu d'établissement de cet employeur peuvent bénéficier d'une exonération d'impôt sur le revenu à raison des salaires perçus en rémunération de l'activité exercée dans l'Etat où elles sont envoyées.

L'employeur doit être établi en France ou dans un autre Etat membre de la Communauté européenne, ou dans un Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen ayant conclu avec la France une convention fiscale qui contient une clause d'assistance administrative en vue de lutter contre la fraude ou l'évasion fiscale.

L'exonération d'impôt sur le revenu mentionnée au premier alinéa est accordée si les personnes justifient remplir l'une des conditions suivantes :

1° Avoir été effectivement soumises, sur les rémunérations en cause, à un impôt sur le revenu dans l'Etat où s'exerce leur activité et sous réserve que cet impôt soit au moins égal aux deux tiers de celui qu'elles auraient à supporter en France sur la même base d'imposition ;

2° Avoir exercé l'activité salariée dans les conditions mentionnées aux premier et deuxième alinéas :

- soit pendant une durée supérieure à cent quatre-vingt-trois jours au cours d'une période de douze mois consécutifs lorsqu'elle se rapporte aux domaines suivants :

a) Chantiers de construction ou de montage, installation d'ensembles industriels, leur mise en route, leur exploitation et l'ingénierie y afférente ;

b) Recherche ou extraction de ressources naturelles ;

c) **Navigation à bord de navires immatriculés au registre international français,**

- soit pendant une durée supérieure à cent vingt jours au cours d'une période de douze mois consécutifs lorsqu'elle se rapporte à des activités de prospection commerciale.

Les dispositions du 2° ne s'appliquent ni aux travailleurs frontaliers ni aux agents de la fonction publique.

II. - Lorsque les personnes mentionnées au premier alinéa du I ne remplissent pas les conditions définies aux 1° et 2° du même I, les suppléments de rémunération qui leur sont éventuellement versés au titre de leur séjour dans un autre Etat sont exonérés d'impôt sur le revenu en France s'ils réunissent les conditions suivantes :

1° Etre versés en contrepartie de séjours effectués dans l'intérêt direct et exclusif de l'employeur ;

2° Etre justifiés par un déplacement nécessitant une résidence d'une durée effective d'au moins vingt-quatre heures dans un autre Etat ;

3° Etre déterminés dans leur montant préalablement aux séjours dans un autre Etat et en rapport, d'une part, avec le nombre, la durée et le lieu de ces séjours et, d'autre part, avec la rémunération versée aux salariés compte non tenu des suppléments mentionnés au premier alinéa. Le montant des suppléments de rémunération ne peut pas excéder 40 % de celui de la rémunération précédemment définie. »

[Une Instruction de l'administration fiscale française n°5B-15-06, publiée au Bulletin Officiel des Impôts (BOI) n°63 du 6 avril 2006 détaille les modalités d'application de cet article 81A aux marins résidant en France et embarqués au RIF (voir en particulier les paragraphes 26 à 40 de l'Instruction, qui est en ligne sur le site gouvernemental www.impots.gouv.fr).]

- de façon négociée d'Etat à Etat pour éviter la double imposition des revenus (à savoir payer des impôts sur le revenu au titre de l'Etat de la résidence et au titre de l'Etat de la source des revenus) : dans ce cas, la France a conclu avec chaque pays européen, des conventions fiscales dites de « non double imposition ».
