



**HAL**  
open science

# Le statut social du marin de la pêche maritime : étude comparative franco-marocaine

Lahcen Bouhouch

► **To cite this version:**

Lahcen Bouhouch. Le statut social du marin de la pêche maritime : étude comparative franco-marocaine. Droit. Université Montpellier, 2019. Français. NNT : 2019MONTD001 . tel-02291851

**HAL Id: tel-02291851**

**<https://theses.hal.science/tel-02291851>**

Submitted on 9 Oct 2023

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

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

# THÈSE POUR OBTENIR LE GRADE DE DOCTEUR DE L'UNIVERSITÉ DE MONTPELLIER

En Droit privé et Sciences Criminelles

École doctorale : Droit et Science Politique

Unité de recherche : Centre du Droit de l'Entreprise

## Le statut social du marin de la pêche maritime Étude comparative franco-marocaine

Présentée par M. Lahcen BOUHOUCHE  
Le 1<sup>er</sup> mars 2019

Sous la direction de M. Pierre ALFREDO  
Maître de conférences à l'Université de Montpellier

Devant le jury composé de

M. Pierre ALFREDO, Maître de conférences, Université de Montpellier

M. Hervé CAUSSE, Professeur, Université Clermont Auvergne

M. Philippe COURSIER, Maître de conférences, Université Paris Descartes

M. Pierre MOUSSERON, Professeur, Université de Montpellier

[Directeur de thèse]

[Rapporteur]

[Rapporteur]

[Président du jury]



UNIVERSITÉ  
DE MONTPELLIER

## Résumé

---

### **Résumé en français :**

*La recherche a pour objet l'étude du statut juridique et social des marins-pêcheurs au Maroc, afin d'envisager des perspectives d'évolution concrètes. Cette catégorie de travailleurs est soumise à autant de risque.*

*Face à ces éléments, les marins-pêcheurs marocains sont entrés dans une période de remise en question et de réflexions sur leur statut social. Cette recherche permet de dresser le constat de ce statut, dont il ressort de nombreuses problématiques qui impactent négativement l'exercice de ce métier.*

*Il résulte de cette étude que le particularisme irréductible du travail dans le secteur de la pêche maritime et l'autonomie du droit du travail maritime ne suffisent plus, à établir une incompatibilité de principe de nature à faire obstacle à l'application de certaines règles du droit du travail terrestre.*

*L'étude réanime un ancien débat législatif et doctrinal relatif à l'autonomie du droit du travail maritime. Elle propose alors plusieurs pistes de réflexion et des solutions concrètes en vue de faire évoluer le statut des marins-pêcheurs dans le cadre d'une autonomie modérée. Un rapprochement et une conciliation entre le droit du travail maritime et le droit du travail terrestre s'avèrent nécessaires, en adéquation avec les besoins recensés.*

### **Mots clés en français :**

*Statut – Social – Marin – Pêche – Maritime -Maroc*

---

### **Titre et résumé en anglais (Title and summary) :**

*The purpose of the research is to study the legal and social status of fishermen in Morocco in order to predict concrete prospects for evolution. This category of workers is subject to as much risk.*

*Faced with these elements, Moroccan fishermen have entered a period of questioning and reflection on their social status. This research makes it possible to establish the observation of this status, from which many problems emerge which negatively affect the exercise of this profession.*

*It follows from this study that the irreducible particularism of work in the maritime fishing sector and the autonomy of maritime labor law are no longer sufficient to establish an incompatibility of principle likely to hinder the application of certain rules of the land labor law.*

*The study revives an old legislative and doctrinal debate on the autonomy of maritime labor law. It then proposes several avenues for reflection and concrete solutions to change the status of fishermen and sailors within the framework of a moderate autonomy. A rapprochement and a conciliation between the maritime labor law and the labor law are necessary, in adequacy with the identified needs.*

**Mots clés en anglais :** *Status – Social – Fisherman – Fishing – Marine - Morocco*

---

**Discipline :** Droit privé et sciences criminelles

---

### **Intitulé et adresse de l'U.F.R. ou du Laboratoire :**

Centre du Droit de l'Entreprise

Faculté de Droit de Montpellier

39 rue de l'Université, 34060 Montpellier Cedex 2

---

**« L'Université n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans cette thèse ; ces opinions doivent être considérées comme propres à leur auteur »**

## Remerciements

En premier lieu, que mon directeur de thèse Monsieur Pierre ALFREDO soit sincèrement remercié pour sa confiance, pour ses conseils et pour ses observations qui ont permis de mener à bien cette étude. Votre encadrement et vos précieux conseils m'ont permis de pousser plus loin la réflexion.

Mes remerciements s'adressent ensuite à l'ensemble des membres du jury :

Monsieur Hervé CAUSSE et Monsieur Philippe COURSIER, je vous suis très reconnaissant d'avoir accepté d'être les rapporteurs de cette thèse et de même pour votre participation au Jury.

Monsieur Pierre MOUSSERON, je vous remercie pour l'honneur qu'il me fait, en présidant le jury de ma soutenance et le temps qu'il a consacré à la lecture de ma thèse, malgré ses horaires bien chargés et extrêmement précieuses.

Pour leur soutien indéfectible et pour tout ce qu'ils m'apportent au quotidien merci à ma mère, ma famille et mes ami(e)s, merci pour vos encouragements et votre présence à mes côtés durant toutes ces années.

*A la mémoire de mon père*

# Sommaire

---

*Les numéros indiqués renvoient aux pages*

*Une table des matières détaillée figure à la fin de l'ouvrage*

<b>Résumé</b> .....	<b>1</b>
<b>Remerciements</b> .....	<b>3</b>
<b>Sommaire</b> .....	<b>4</b>
<b>Liste des principales abréviations</b> .....	<b>5</b>
<b>INTRODUCTION GÉNÉRALE</b> .....	<b>10</b>
<b>Première Partie LE STATUT DU MARIN PÊCHEUR DANS LE CADRE D'UNE AUTONOMIE STRUCTURELLE DU DROIT DU TRAVAIL MARITIME</b> .....	<b>58</b>
<b>INTRODUCTION À LA PREMIÈRE PARTIE</b> .....	<b>58</b>
<b>Titre I LA SPÉCIFICITÉ DU STATUT DU MARIN PÊCHEUR</b> .....	<b>60</b>
<b>Chapitre I LA SPÉCIFICITÉ DU MARIN PÊCHEUR</b> .....	<b>60</b>
<b>Chapitre II LA SPÉCIFICITÉ DE L'ENVIRONNEMENT DU TRAVAIL DU MARIN PÊCHEUR</b> .....	<b>130</b>
<b>Titre II LE STATUT DU MARIN PÊCHEUR : QUELLE AUTONOMIE FACE AU DYNAMISME DU DROIT DU TRAVAIL TERRESTRE ?</b> .....	<b>196</b>
<b>Chapitre I L'AUTONOMIE DU DROIT DU TRAVAIL MARITIME</b> .....	<b>198</b>
<b>Chapitre II D'UNE VÉRITABLE AUTONOMIE À UN SIMPLE PARTICULARISME</b> .....	<b>219</b>
<b>Deuxième Partie LE STATUT DU MARIN PÊCHEUR : UNE AUTONOMIE EN VOIE DE DISPARITION</b> .....	<b>244</b>
<b>INTRODUCTION À LA SECONDE PARTIE</b> .....	<b>244</b>
<b>Titre I RELATIONS INDIVIDUELLES DE TRAVAIL DU MARIN PÊCHEUR</b> .....	<b>249</b>
<b>Chapitre I LA CONCLUSION DU LIEN CONTRACTUEL DE TRAVAIL DU MARIN PÊCHEUR</b> .....	<b>249</b>
<b>Chapitre II LES CONDITIONS DE TRAVAIL DU MARIN PÊCHEUR</b> .....	<b>280</b>
<b>Titre II RELATIONS COLLECTIVES DE TRAVAIL DES MARINS PÊCHEURS</b> .....	<b>352</b>
<b>Chapitre I LA REPRÉSENTATION DES MARINS PÊCHEURS</b> .....	<b>354</b>
<b>Chapitre II CONFLITS, CONVENTIONS ET ACCORDS COLLECTIFS DE TRAVAIL</b> .....	<b>378</b>
<b>CONCLUSION GÉNÉRALE</b> .....	<b>404</b>
<b>BIBLIOGRAPHIE</b> .....	<b>419</b>
<b>INDEX</b> .....	<b>428</b>
<b>TABLE DES MATIÈRES</b> .....	<b>432</b>

## Liste des principales abréviations

---

AFDM	Association Française du Droit Maritime
CEDEM	Centre de droit et d'économie de la mer
ADMO	Annuaire de Droit Maritime et Océanique
AJ	Actualité juridique
AJDA	Actualité juridique de droit administratif
al.	Alinéa
ANDA	Agence nationale de développement de l'aquaculture
art.	Article
ass.	Assemblée
ass.plen.	Assemblée plénière
aud. sol.	Audience solennelle
B.O	bulletin officiel
B.O.R.M	bulletin officiel du royaume du Maroc
Bea mer	Bureau d'enquêtes sur les événements de mer
Bibl.	Bibliothèque
BIMCO	Baltic and International Maritime Conference, Conférence maritime internationale et baltique
BTL	Bulletin des transports et de la logistique
Bull.	Bulletin
Bull.civ.	Bulletin des arrêts des chambres civiles de la Cour de cassation
Bull.crim.	Bulletin des arrêts de la chambre criminelle de la Cour de cassation
C.	Code
C. civ.	Code civil
C. disc. pén. Mar.	Code disciplinaire et pénal de la marine marchande
march.	Code des transports
C. transp.	Code du travail
C. trav.	Code du travail maritime
C. trav. mar.,	Code des obligations et des contrats (promulgué par Dahir du 9 ramadan 1331 (12 août 1913)
C.O.C	Cour d'appel
CA	Cour administrative d'appel
CAA	La chambre des requêtes de la Cour de cassation française
Cass. req.	Chambre civile de la Cour de cassation
Cass.civ.	Chambre sociale de la Cour de cassation
Cass.soc.	Code de commerce maritime marocain
CCMM	Code disciplinaire et pénal de la marine marchande
CDPMM	La Confédération démocratique du travail
CDT	Communauté européenne
CE	Conseil d'État
CE	Commission d'experts pour l'application des conventions et recommandations
CEACR	Centre de droit et d'économie de la mer
CEDEM	Cour européenne des droits de l'homme
CEDH	contrat d'engagement maritime
CEM	Centre d'Études et de Recherche en Droit international de Bordeaux
CERDIB	Confédération française démocratique du travail
CFDT	La Confédération française des travailleurs chrétiens créée en 1919
CFTC	La Confédération Générale des Entreprises du Maroc
CGEM	La Confédération générale du travail est un syndicat français de salariés créé le 23 sept.1895 à Limoges
CGT	Chambres réunies de la Cour de cassation
Ch. réun.	Chambre mixte de la Cour de cassation
Ch.mixte	Chronique
Chron.	Circulaire
Chron.	Conférence internationale du Travail
Circ.	Cour de justice des communautés européennes
CIT	Cour de justice de l'Union européenne
CJCE	
CJUE	

CLM	Convention du travail maritime, 2006 « en anglais»
CNC	Commission nationale de conciliation
CNRS	Le Centre national de la recherche scientifique
CNRTL	Le Centre National de Ressources Textuelles et Lexicales
CNSS	La Caisse Nationale de Sécurité Sociale
Code P.D.M.M	Code disciplinaire et pénal de la marine marchande
Coll.	Collection
Coll.	Colloque
comm	Commentaires
concl.	Conclusions
Cons.const.	Conseil constitutionnel
Convention EDH	Convention européenne des droits de l'homme
coord.	Ouvrage coordonné par
COPACE	Comité des pêches pour l'Atlantique centre
Cour EDH	Cour européenne des droits de l'homme
CPAM	La Caisse Primaire d'assurance maladie
CPC	Code de procédure civile
CREST	Centre de recherche en économie et statistique
CSB	Conseil supérieur des bibliothèques
CSBP	Cahiers sociaux du Barreau de Paris
CTM	Code du travail maritime
CTM, 2006	Convention du travail maritime, 2006- Convention MLC, 2006
D.	Recueil de jurisprudence Dalloz
D.	Recueil Dalloz
D.aff	Dalloz affaires
DAMGM	Direction des Affaires Maritimes des Gens de Mer.
DC	Décision du Conseil constitutionnel
DCMM	Dahir de commerce maritime marocain
décr.	Décret
DH	Dalloz hebdomadaire
Dir.	Directive
dir.	Sous la direction de.
DMF	Le droit maritime français
DOC	Dahir des obligations et des contrats
doc.	Document
DOI	Identifiant numérique d'objet
DP	Dalloz Périodique qui est disparu après 1941
DPM	Délégation des pêches maritimes
Dr. mar. fr.	Droit maritime français
Dr. social	Droit social
Dr. trav.	Droit du travail
ECSA	European Community Shipowners' Associations, Associations des armateurs de la Communauté européenne
éd.	Edition
EEE	L'Espace économique européen
ENIM	Établissement National des Invalides de la Marine
ETF	La Fédération européenne des travailleurs des transports
ex.	Exemple
FAO	l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture
fasc.	Fascicule
FO	Force ouvrière est une confédération syndicale française, créée en 1947
FST	Fédération des syndicats des transports dans l'Union européenne
Gaz. Trib.	Gazette du Tribunal
Gaz.Pal.	Gazette du palais
GDFWF	Forum de dialogue mondial sur la promotion de la convention (n° 188) sur le travail dans la pêche, 2007
HAL	Hyper articles en ligne, L'archive ouverte pluridisciplinaire
HDR	Habilitation à diriger des recherches
HS	Hors-série
I.N.S.E.E.	Institut National de la Statistique et des Études Économiques
ibid, ibidem	Au même endroit
IETL	Institut d'études du travail de Lyon



in	Dans
infra	Au-dessous de.
INRH	INSTITUT NATIONAL DE RECHERCHE HALIEUTIQUE
IPE	Indemnité pour Perte d'Emploi
IPM	Institut des Pêches Maritimes du Maroc
ISM	Code international de gestion de la sécurité (International Safety Management)
ISTPM	Institut Scientifique et Technique des Pêches Maritimes
JCP G	JurisClasseur périodique édition générale
JCP S	La Semaine juridique Social
JO	Journal officiel
JOAN	Journal officiel de l'Assemblée nationale
JOAN Q	Journal officiel (Questions réponses) - Assemblée nationale
JOCE	Journal officiel des communautés européennes
JORF	Journal officiel de la République française
JS Lamy	Jurisprudence sociale Lamy
JSL	Jurisprudence sociale Lamy
juris.	Jurisprudence
LGDJ	Librairie générale de droit et de jurisprudence
MAD	Dirham marocain
MCF	Maître de conférences
MES	Ministère de l'Emploi et de la Solidarité
MLC, 2006	Convention MLC, 2006 - Convention du travail maritime, 2006
n°	Numéro
NOR	Système normalisé de numérotation des textes officiels.
O.M.C.I	l'Organisation maritime consultative internationale
obs.	Observations
OIT	L'Organisation internationale du travail
OMI	l'Organisation maritime internationale
OMP	L'Omnium marocain de pêche
ONG	Organisation non gouvernementale
ONP	Office national des pêches
Op.cit.	Opere citato, dans l'œuvre précitée
ORSTOM	Office Français de la Recherche Scientifique et Technique Outre-Mer
p.	Page
PCS	La nomenclature des professions et catégories socioprofessionnelles
PPUR	Presses Polytechniques et Universitaires Romandes
préc.	Précité
préf.	Préface
PUAM	Presses universitaires d'Aix-Marseille
PUF	Presses Universitaires de France
QPC	Question prioritaire de constitutionnalité
Rapp.	Rapport
RDC	Revue des contrats
Rec.	Recueil
Rec. Cons. const.	Recueil des décisions du Conseil constitutionnel
Rép com. Dalloz	Répertoire commercial Dalloz
Rép. min.	Réponse ministérielle
Rev.	Revue
RIPAM	Règlement international pour prévenir les abordages en mer
RJS	Revue de jurisprudence sociale
RMD	Rendement maximal durable
RSW	Navire de Pêche pélagique (réfrigérer par eau de mer RSW)
RTD com	La revue trimestrielle de droit commercial et de droit économique
RTT	Réduction du temps de travail
s.	Suivant
SHOM	Service Hydrographique et Océanographique de la Marine
SNCM	La Société nationale Corse-Méditerranée
SNOMPH	Syndicat national des officiers et marins de la pêche hauturière
SSGM	Service de Santé des Gens de Mer
STCW	Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille

STCW	Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers
STCW-F	Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille pour le personnel de navire de pêche
Synd.	Syndicat
t.	Tome
TAC	Taux admissible de capture
TJB	Tonnage de jauge brute
TPI	Tribunal de première instance
transp.	Transports
UE	union européenne
UGTM	l'Union générale des travailleurs du Maroc
UMT	l'Union marocaine du travail
univ.	université
UNTM	l'Union national du travail au Maroc
USA	les États unis d'Amérique
USP	l'Union des syndicats populaires
ZEE	Zone économique exclusive

*« Un jour où on lui demandait si les vivants étaient plus nombreux que les morts, il répondit par la question suivante : « Mais d'abord, ceux qui sont sur mer, dans quelle catégorie les rangez-vous ? »*

---

<sup>1</sup> D. Laërte, Vies, doctrines et sentences des philosophes illustres, trad. R. GENAILLE, Paris, Flammarion, 1933.

# INTRODUCTION GÉNÉRALE

## Problématiques

1. Le métier du marin pêcheur est un métier de base extrêmement important dans l'activité de la pêche maritime. Ce marin représente l'acteur primordial pour le déroulement de cette activité. C'est une profession maritime aussi importante que celle du marin de commerce ou de plaisance. La particularité principale réside dans le fait que ce métier regroupe à la fois les tâches liées à la navigation maritime et celles liées à la pêche maritime.

2. Plusieurs problématiques viennent se cumuler lorsqu'il est question d'étudier le statut social du marin pêcheur. En effet, d'une part, le marin pêcheur est un travailleur comme les autres ; doté de droits et soumis à des obligations, et d'autre part, son statut est soumis à la législation maritime du travail faisant partie du bloc législatif du droit maritime.

3. Il faut, tout de même, rappeler que le droit du travail, en général, est un droit protecteur, négocié et progressiste. Il a été créé pour protéger les ouvriers des excès et des abus de la partie dominante de la relation de travail. Les contextes économiques et sociaux étant instables et en perpétuelle évolution, les règles sociales permettent, par une série d'adaptations, de pallier les incohérences constatées au niveau de la relation de travail.

4. La législation du travail doit assurer, dans l'absolu une meilleure adaptation à la réalité de la relation de travail en tenant compte des besoins et des spécificités du secteur concerné. Parallèlement, la loi constitue le socle juridique commun et minimal applicable à tous les salariés alors que les statuts particuliers tendent à aménager de près le travail d'une catégorie bien définie de travailleurs. C'est d'ailleurs l'un des problèmes recensés au Maroc, doté d'une législation maritime qui date de 1919 et n'ayant subi aucune modification notable.

5. Le Maroc fait preuve d'un vide législatif qui a sanctionné l'efficacité juridique de la législation sociale maritime. Le statut du marin en général est largement déphasé face à des régimes sociaux voisins mais également face à des sources supranationales bien avancées. La jurisprudence est recensée comme étant également hésitante pour qualifier et remédier à ce vide. Les solutions apportées par les institutions judiciaires ne proposent, vraisemblablement, pas de solutions concrètes. Ces instances tentent à appliquer directement les dispositions du droit terrestre au marin pêcheur, sans prêter suffisamment attention à la spécificité du métier de ce dernier.

6. En présence de cette incohérence juridique et pour pallier le vide législatif enregistré sur ce statut, la question majeure qui nous interpelle est :

*Comment peut-on améliorer le statut social du marin pêcheur au Maroc ?*

7. Mais avant même d'évoquer cette question, il convient de rappeler que le Maroc a instauré, sous protectorat, un texte jugé juridiquement important et solide. Il a pu à l'époque de sa publication garantir une meilleure protection des intérêts des intervenants maritimes. C'était le premier texte juridique qui évoquait une protection sociale au profit des salariés. Ce régime juridique, préparé par les meilleurs législateurs français, et largement inspiré du Harter Act américain de 1893, était strictement d'ordre public afin de faire face à la liberté qui a été longtemps reconnue aux armateurs. C'est le cadre juridique relatif à l'activité du transport maritime au Maroc. Il est constitué d'un ensemble de lois, d'arrêtés et de décrets dont la pièce maîtresse est l'annexe I du dahir du 28 jourmada ii 1337 (31 mars 1919) formant Code de commerce maritime marocain (CCMM).

8. Pendant la période du protectorat au Maroc (1912-1956), la France a multiplié ses efforts pour reconstituer l'identité juridique marocaine bouleversée par la présence de plusieurs systèmes coloniaux. Sur le plan législatif, la France a mis fin à la présence des tribunaux consulaires relevant des consulats des pays occidentaux. Elle est arrivée à imposer sur le territoire marocain une justice à la française sous forme de lois préparées par des français et publiées au nom du sultan<sup>2</sup> du Maroc (roi). Parmi ces lois figure le Code de commerce maritime marocain de 1919 qui a abrogé et remplacé quelques Dahirs publiés en 1917<sup>3</sup>.

9. Il faut rappeler que les circonstances dans lesquelles les codifications de la législation maritime au Maroc étaient loin de la normale. Les objectifs de la mise en application de cette législation n'étaient pas dans le seul but d'organiser le secteur, mais plutôt liés à des raisons politiques et de souveraineté sur les espaces maritimes marocains.

10. En effet, l'écriture de l'histoire juridique au Maroc marque un déséquilibre législatif relatif à la compétence du législateur. Il faut préciser également que la pêche à cette époque n'était pas assez pratiquée et son importance restait toutefois limitée. L'intérêt socio-économique de la pêche en mer ne s'est approuvé que récemment<sup>4</sup>.

---

<sup>2</sup> L'expression SULTAN désigne le titre porté par des monarques musulmans. Il est exprimé pour désigner le chef et le gouverneur suprême d'une nation.

<sup>3</sup> Dahir du 7 mars 1917 (13 jourmada I 1335), sur la marine marchande chérifienne et la police de navigation dans la zone française de l'Empire Chérifien.

<sup>4</sup> Bien qu'une légère surexploitation est notée ces dernières années, les ressources halieutiques demeurent estimées, selon la FAO, à près de 1,5 million de tonnes renouvelables tous les ans. Ces richesses halieutiques placent ainsi le Maroc au premier rang des producteurs de poisson en Afrique et au 25<sup>ème</sup> rang à l'échelle mondiale. Il est aussi le premier exportateur mondial de la sardine, notamment l'espèce « Sardines pilchardus ».

**11.** Le travail du marin pêcheur au Maroc était, jusque-là, régi par les dispositions du code de commerce maritime, datant depuis 1919. Pour l'application de ce code, plusieurs décrets ont été mis en application ; d'où une dispersion préjudiciable à une bonne application de la réglementation maritime par l'administration elle-même d'une part, et par les usagers en relation avec les activités maritimes d'autre part. Cette dispersion démontre une sorte d'incompatibilité entre le travail de l'autorité compétente et l'orientation du législateur. Elle sanctionne la bonne gouvernance de l'administration des affaires maritimes.

**12.** Cette diversité des lois, parfois inutiles voire même contradictoires, a conduit vers une insécurité juridique et une dévalorisation de la loi maritime en général. De ce fait, il est difficile de respecter l'effectivité de la loi qui exige dans toutes les situations une parfaite connaissance de celle-ci.

**13.** Les armateurs du secteur de la pêche se situent actuellement en position de force. Ils se trouvent devant une administration qui s'intègre pleinement dans la politique de l'État visant la promotion et l'encouragement des investissements. Cette attitude renforce les pouvoirs des armateurs qui peuvent établir toute forme de contrat y compris celle du contrat de travail maritime<sup>5</sup>. D'ailleurs l'administration prime le principe de la force obligatoire du contrat<sup>6</sup>. Elle garantit une marge de liberté conséquente quant à l'établissement du contrat d'engagement maritime.

**14.** Au Maroc, les tentatives en vue de contrarier ce vide juridique sont hésitantes. C'est ainsi que le statut social du marin pêcheur paraît socialement impacté.

Jusqu'à présent ce constat a mis en évidence un manque de textes encadrants le métier du marin pêcheur. Nous notons également l'absence de toute mise à jour des anciennes dispositions du droit du travail maritime, auxquelles est soumis le marin pêcheur. Ce dernier se trouve démuné face au pouvoir étendu de l'armateur.

**15.** Une difficulté contextuelle entrave également la protection des intérêts du marin pêcheur. La protection sociale du marin ne peut être, de ce fait détachée des modalités de l'exploitation de la ressource halieutique dans le secteur de la pêche maritime. La préservation de cette ressource est un axe dominant dans cette activité. C'est une action qui revêt un intérêt

---

<sup>5</sup> Contrat d'Engagement Maritime : L'administration des affaires maritimes est appelée à apposer son visa sur tout contrat du travail en vue d'un emploi à bord. C'est une expression stricte pour s'assurer du respect de l'application des dispositions d'ordre publique. Les divers contrats visualisés et qui portent effectivement les visas de l'administration prouvent, clairement, le respect de l'administration de la force obligatoire du lien issu du contrat sans se préoccuper de voir si le contrat est soumis à la loi. D'ailleurs, ces deux composantes doivent être, conjointement, vérifiées pour chaque contrat : Ce n'est qu'un simple exemple relevé d'un segment de la pêche maritime, pourtant, réputé pour sa qualité d'organisation.

<sup>6</sup> C'est le principe formulé par l'article 1103 du code civil marocain, qui dispose que : « Les contrats légalement formés tiennent lieu de loi à ceux qui les ont faits ».

extrêmement capital. Elle constitue, par ses différentes mesures, l'expression d'une volonté commune. Certaines mesures, difficiles à écarter, prévoient essentiellement des arrêts de travail inopinés et non indemnisés pour les marins pêcheurs.

**16.** L'implication de l'État dans le secteur des pêches maritimes, relativement à la préservation de la ressource halieutique, fait preuve d'une tutelle et d'un contrôle étatiques rigoureux. L'autorité compétente chargée de la pêche a réservé l'un des axes de sa stratégie « Halieutis 2010 » à la durabilité. Ce qui justifie le devoir de protection des ressources halieutiques et le maintien d'une exploitation rationnelle, responsable et durable. C'est ainsi que le marin pêcheur est soumis aux impacts sociaux répercutés par les plans d'aménagements mis en application pour la sauvegarde du patrimoine halieutique.

**17.** Cette multiplication des textes dans le domaine de la pêche maritime est source d'insécurité et d'incohérence dans l'application des textes. Cette diversité de textes nous conduit à poser une autre question : *Comment peut-on agir pour se doter en fin d'un statut juridique pour les marins pêcheurs en présence de cette diversité de textes et d'une contrainte d'application ?*

**18.** Les hypothèses de recherche ont pour objectif de proposer dans un premier temps une présentation complète du travail dans le secteur de la pêche maritime face à la spécificité du travail maritime. C'est une lecture globale de la situation actuelle de ce métier qui ne cesse de perdre son attractivité. Dans un second temps, nous serons appelés à proposer des solutions pouvant inciter, selon une approche pragmatique et efficiente, le rétablissement du statut des marins pêcheurs. Les actions à proposer seront convergées vers une évolution positive de ce statut.

**19.** Depuis 2004, juste après la promulgation du Code du travail marocain<sup>7</sup> dans sa nouvelle version, les marins pêcheurs se sont davantage intéressés à une disposition codifiée par l'article 3<sup>8</sup> de ce code. Elle présente, pour cette catégorie de travailleurs, l'espoir de réclamer plus de droits. Les dispositions de cet article semblent cependant ne pas avoir entraîné de changement considérable dans la pratique. Il n'est pourtant toujours pas appliqué par l'administration qui continue à prévaloir les dispositions du code de commerce maritime marocain de 1919 pour toute affaire portée devant ses soins.

**20.** Au Maroc, les juges du fond ne prévoient pas, du moins jusqu'à présent, aucune qualification pour le marin ; celui-ci est considéré dans tous les cas comme un travailleur du

---

<sup>7</sup> Dahir n° 1-03-194 du 14 rejev 1424 (11 septembre 2003) portant promulgation

De la loi n° 65-99, relative au Code du travail, Bulletin Officiel n° : 5210 du 06 mai 2004 - Page : 600.

<sup>8</sup> Art. 3 du code du travail marocain.

secteur privé, lié par un contrat de travail loin de toute spécificité remarquable. C'est à ce stade de notre recherche qu'une autre question s'y ajoute :

***Peut-on appliquer les règles du droit du travail terrestre pour les marins pêcheurs ?***

**21.** Cette question nous renvoie vers un ancien débat législatif et doctrinal relatif à l'autonomie du droit du travail maritime. C'est dans cette perspective que nous avons estimé judicieux de revoir le statut du marin pêcheur.

***À cet égard, peut-il s'aligner directement sur les dispositions du droit du travail terrestre ?***

D'ailleurs, ce propos qui reste à développer est largement supporté par plusieurs doctrines. Nonobstant, *l'amélioration* du statut du marin pêcheur, ne peut-il pas s'effectuer tout en conservant *l'autonomie* du droit maritime ?

Les deux actions méritent un développement pour arriver enfin à cerner les impacts de chaque solution adoptée.

**22.** Le droit du travail maritime était lié à une autonomie de ses règles pour gérer la relation de travail des marins. L'historique de ce droit confirme bien cette situation. Une définition donnée auparavant au droit maritime nous laisse persuadés de l'importance de la notion d'autonomie de ce droit. Le Professeur M. Gilbert GIDEL<sup>9</sup>, a défini le droit maritime dans un cadre plus vaste. Il a précisé que « *le droit maritime a pour objet l'ordre juridique qui régit le milieu marin et les diverses utilisations dont il est susceptible* »<sup>10</sup>. Cette définition est d'autant plus marquante du fait qu'elle a été citée par plusieurs auteurs maritimistes talentueux<sup>11</sup>. Elle témoigne mieux, à notre sens, de la manière dont l'élaboration ou la codification de tout statut relatif aux métiers maritimes doit être encadrée.

**23.** Selon Auguste-Raynald WERNER, cette définition semble plus parfaitement énoncée que celles fréquemment données et qui limitent parfois le sens du droit maritime. Ce même auteur a précisé que « *le droit maritime regroupe, l'ensemble des principes, des usages et des règles qui régissent les rapports juridiques engendrés par la navigation maritime*<sup>12</sup> ». C'est plutôt un sens plus général. Ces propos ne peuvent qu'alimenter positivement notre choix de la notion de l'autonomie de ce droit.

---

<sup>9</sup> Professeur honoraire à la Faculté de Droit de Rennes, ancien professeur à la Faculté de Droit de Paris,

<sup>10</sup> G. GIDEL, *Le droit international public de la mer*, Paris 1932-1934. Tome I. p. 3

<sup>11</sup> Comme par exemple l'auteur A. R. WERNER ainsi que *Recueil des Cours, Collected Courses*, 1935, Volume 51, Académie de droit international de La Haye, Martinus Nijhoff Publishers, 1970.

<sup>12</sup> A. R. WERNER, *Traité de droit maritime général : éléments et système, définitions, problèmes, principes*, Librairie Droz, 1964



Il est également important de reformuler l'idée que ce droit est doté d'une grande étendue du domaine régi.

Notre propos ne peut être développé sans pouvoir appréhender les échanges entre le droit du travail maritime et le droit du travail terrestre dans le cadre de l'autonomie du premier.

**24.** Les règles du droit du travail maritime constituent, sans aucun doute, un régime juridique spécial. Elles ont pour longtemps géré le travail des marins dans les différents secteurs d'activités maritimes. Les conflits entre les régimes spéciaux et le droit commun est un phénomène juridique particulièrement ancien. Ce phénomène ne cesse de proliférer en présence des spécificités et des usages relatifs à chaque secteur d'activité. C'est ainsi que nous avons préféré évoquer la question de l'autonomie du droit du travail maritime. Cette autonomie est perçue comme le point ultime de la reconnaissance du particularisme de ce droit.

**25.** La question de l'autonomie mérite une réflexion et peut nous conduire tout au long de cette recherche à déterminer globalement les échanges possibles entre le droit commun et le droit maritime.

Il faut tout de même préciser que le problème de l'autonomie du statut juridique des marins fait apparition à chaque fois que nous revenons aux introductions des ouvrages du droit maritime.

**26.** Si certains auteurs martimistes revendiquent l'autonomie du droit du travail maritime, leurs arguments reviennent essentiellement au particularisme de ce droit. C'est le cas du statut du marin pêcheur qui puise son particularisme des anciennes législations maritimes et de la pratique de la pêche maritime.

Mais ce qui nous a incité le plus à évoquer ce sujet est le fait que l'autonomie du droit du travail maritime se voit de nos jours remis en cause. En effet, nous sommes persuadés que le droit social des marins en général, et le statut du marin pêcheur en particulier se construisent et s'adaptent entre un alignement sur le droit général et une affirmation de leur spécificité structurelle. Ce statut perd parfois son autonomie au profit de la survie de ses spécificités.

**27.** L'échange entre le droit du travail terrestre et son homologue maritime allait dans un sens. Aujourd'hui, nous assistons à un renversement de ce sens. C'est plutôt, le droit du travail maritime qui s'inspire largement du droit du travail terrestre.

Si l'échange des institutions juridiques entre le droit maritime et le droit commun n'est pas remis en cause, son utilité est incontestable. Il s'agit certainement de revoir les modalités d'échange et l'applicabilité effective de ces institutions. C'est ainsi que la question qui se pose

revient à savoir si nous pouvons appliquer, de façon directe et sans aucun remaniement ni renvoi, les règles du droit du travail terrestre pour les marins pêcheurs ?

La réponse à cette question fondamentale relative à l'application des principes du droit du travail terrestre attire de plus en plus l'attention des juristes et des marins pêcheurs. Cette catégorie de travailleurs se voit privée de plusieurs avantages, pourtant, garanties aux travailleurs terrestres. Le seul texte juridique qui reconnaît aux marins pêcheurs le droit de s'inspirer des meilleurs avantages du droit terrestre et de leur donner plus ou moins des points positifs est cet unique article 3 du code du travail marocain<sup>13</sup>. Les discussions sur ce point d'intérêt étant absentes au Maroc. Les débats sont généralement peu animés.

**28.** Nos remarques relevées sur le terrain vont vers une confirmation stricte d'un silence législatif incompréhensible. En effet, l'autorité compétente chargée du secteur de la pêche maritime au Maroc, à l'exception des règles relatives à la formation des gens de mer, n'a jamais codifié de textes juridiques relatifs au statut social du marin pêcheur.

**29.** L'administration des affaires maritimes, pour résoudre les conflits sociaux des marins pêcheurs au Maroc, se contente désormais de diriger des séances de conciliation qui finissent souvent par défavoriser la position du marin pêcheur devant son armateur.

Ceci démontre clairement que cette institution se lance dans des actions de codification mais loin de se porter sur le statut social des marins pêcheurs. L'organigramme et les actions menées fréquemment par cette autorité confirment bien notre avis<sup>14</sup>.

**30.** Au niveau international, le Maroc, dans le souci de démontrer sa qualité d'un État de droit, pour garder son partenariat privilégié avec l'Union européenne et pour consolider ses liens avec les institutions internationales, s'oblige à raviver le débat dans ce contexte.

**31.** D'ailleurs, le Maroc est doté d'une constitution encourageante et favorable à toute recodification sociale. Il fait partie des membres de l'Organisation internationale du travail (OIT) depuis 1956. La bonne fois de l'État marocain à adopter un tel statut clair et efficace pour les marins pêcheurs est supposée. Celle-ci est clairement traduite par la signature du Maroc, en 3<sup>ème</sup> rang, de la convention internationale C188<sup>15</sup> sur le travail dans la pêche 2007.

---

<sup>13</sup> Art. 3 du code du travail terrestre.

<sup>14</sup> En France, un décret dans ce sens a été publié au Journal officiel de la République française. Il a pour objet de moderniser la procédure de résolution des litiges individuels portant sur les différends liés à la formation, à l'exécution ou à la rupture du contrat de travail entre le marin et l'employeur. Les démarches prescrites par ce Décret méritent bien d'être revues.

\* Décret n° 2015-219 du 27 février 2015 relatif à la résolution des litiges individuels entre les marins et leurs employeurs.

<sup>15</sup> C 188 : la convention internationale sur le travail dans la pêche 2007. Cette convention a été mise en œuvre suite à une révision globale des conventions internationales adoptées par la Conférence internationale du Travail concernant spécifiquement le secteur de la pêche, notamment :

Cette convention est entrée en vigueur le 16 nov. 2017, relative aux conditions de travail des marins pêcheurs.

**32.** Dans le cadre de cette étude, la question de l'autonomie du droit du travail maritime sera abordée au regard de la spécificité accrue, reconnue au droit maritime ainsi que la particularité associée au déroulement et à la pratique de la pêche maritime.

**33.** Si dans un premier temps, il est préconisé d'aligner les deux droits du travail ; terrestre et maritime, la question qui se pose dans un second temps est de prévoir comment peut-on garder des liens d'échange entre ces deux droits, toute en préservant la spécificité de la relation de travail du marin pêcheur ?

Dans les deux cas, il est intéressant de savoir si une telle évolution est opportune et peut apporter une amélioration significative au statut social du marin pêcheur.

**34.** En corrélation directe avec la problématique précédente, la spécificité du droit maritime révèle des caractéristiques enracinées depuis le moyen âge. Cette spécificité revient en premier lieu aux origines de cette législation et par suite à son évolution au travers du temps.

Il est à constater que le droit maritime a pu conserver une autonomie évidente. Le juriste Jean-Marie PARDESSUS, défendait pleinement depuis le dix-huitième siècle l'autonomie de ce droit et que ses institutions étaient suffisantes pour gérer la navigation maritime et l'ensemble des rapports qui en découlent. Il a mentionné que le droit maritime est celui dont les principes sont les moins variables.

**35.** Ainsi le professeur A. MONTAS en va de même en précisant que le risque encouru qui rend l'autonomie du droit maritime plus évidente. Il précisait que : « *Le droit maritime s'articule autour du risque<sup>16</sup>* ». Le doyen RIPERT était du même avis. Il défendait l'autonomie de ce droit qui, selon lui, conservait son caractère traditionnel et ses fondements originaux. Il citait dans ce sens que : « *Les navigateurs et les marchands y suivaient des usages communs à tous les ports de la même mer. Quand, sous l'ancien régime, ce droit fut codifié par ordonnance royale, il conserva son caractère traditionnel, il l'a conservé également dans le Code de commerce qui n'a pas innové. Ainsi, par son origine, le droit maritime a un caractère original remarquable. Des institutions comme l'avarie commune, l'assurance, le prêt à la grosse n'avaient pas d'équivalent dans le droit commun. Ce caractère s'est atténué au cours du XIXe*

---

La convention (n° 112) sur l'âge minimum (pêcheurs), 1959,

La convention (n° 113) sur l'examen médical des pêcheurs, 1959,

La convention (n° 114) sur le contrat d'engagement des pêcheurs, 1959,

La convention (n° 126) sur le logement à bord des bateaux de pêche, 1966.

<sup>16</sup> A. MONTAS, Droit maritime, page 13, édition Vuibert, 2011.

*siècle. L'insertion des règles maritimes dans le Code de commerce a conduit les auteurs à lui appliquer la technique générale de l'interprétation<sup>17</sup>».*

**36.** Les relations entretenues entre le droit maritime et le droit commun faisaient l'objet d'un long débat doctrinal. Suite à la mise en cause d'une autonomie parfaite du droit maritime, le doyen RODIÈRE propose un nouveau débat tout en gardant le même sens. Le débat, initialement animé sur l'autonomie revient en opposant les partisans d'un « particularisme absolu » aux tenants d'un « particularisme relatif ».

**37.** Les partisans d'un « particularisme absolu » qualifient le droit maritime comme étant un droit doté d'une autonomie en dehors de toute subordination au droit civil et commercial terrestre. C'est une reformulation des propos de Jean-Marie PARDESSUS et du doyen RIPERT<sup>18</sup>. Le doyen CHAUVEAU est également du même avis. Il considère le droit maritime comme une branche « autonome du droit » du fait de la spécificité de ses institutions et de sa tendance à l'uniformité internationale<sup>19</sup>.

**38.** De l'autre côté, il existe les partisans d'un « particularisme relatif ». Cette thèse est défendue par le professeur BONNECASE qui considère le droit maritime comme étant une branche spécifique du droit qui ne saurait cependant être détachée du droit commun. Selon le professeur, le droit maritime « *s'encastre dans le droit commercial général et puise toutes ses racines dans le droit privé* »<sup>20</sup>.

L'alignement progressif du droit social maritime sur le droit terrestre implique la mise en valeur des instruments juridiques en œuvre par l'un ou l'autre de ces derniers. Il s'agit alors de s'attacher concrètement à l'organisation du travail, ainsi, aux conditions de travail à bord des navires de pêche.

**39.** Les instruments juridiques mis à la disposition des marins pêcheurs représentent un enjeu significatif dans la mise en application des règles du droit du travail terrestre au travail en mer. En effet, les chances d'applicabilité d'une telle règle de droit ne peuvent avoir lieu que lorsque toutes les conditions d'une recodification sont réunies. L'absence de cette action ne peut qu'approuver avec certitude l'existence de contraintes juridiques, institutionnelles, et professionnelles. Ce n'est qu'en surmontant ces contraintes que nous pouvons envisager une telle action.

---

<sup>17</sup> R. RODIÈRE et E. DU PONTAVICE, *Droit maritime*, 11<sup>ème</sup> édition, Précis DALLOZ, 1991.

<sup>18</sup> G. RIPERT « *Droit maritime* », 4<sup>ème</sup> éd. T.I, Librairie Dalloz, 1930 n° 44 et n° 52

Le doyen RIPERT Ce dernier considère que « le particularisme très accentué » du droit maritime ne permet pas de l'envisager « comme une application aux choses et aux gens de la mer du droit commercial terrestre ».

<sup>19</sup> P. CHAUVEAU « *Traité de droit maritime* », Litec 1958 n° 9 et 10.

<sup>20</sup> J. BONNECASE « *Traité de droit commercial maritime* », n° 6 §2 p. 6.

**40.** Par cette étude, nous estimons judicieux de limiter le champ d'étude et de revoir certains aspects du statut actuel du marin pêcheur. Il convient, par la suite, de tenir en compte les besoins contemporains, les instruments juridiques et l'ouverture socio-économique pour envisager une modification globale de ce statut.

**41.** Cette première étape de notre recherche pourra certainement répondre à des questions qui ne cessent d'être posées sur l'autonomie du droit du travail maritime. Mais faisant suite à ce débat, d'autres interrogations continueront à se poser sur l'évolution du droit maritime.

***Le droit maritime se dirige-t-il vers son autonomie ou vers une forme de fusion au droit commun ?***

**42.** Ceci nous aidera sans aucun doute à savoir si le droit maritime est autonome ou bien simplement un droit spécifique ? Ce n'est qu'en répondant à cette question majeure que nous pouvons prévoir l'amélioration du statut du marin pêcheur.

**43.** Force est de constater que même en approuvant l'autonomie du droit du travail maritime, et malgré le silence du législateur, les nouvelles dispositions du code du travail terrestre s'appliquent-elles aussi aux marins ? Autrement-dit, peut-on traiter les marins comme le reste des salariés à terre ?

Le constat fait indique que le droit du travail maritime est à présent entre deux mouvements doctrinaux contradictoires : ceux qui sont pour et ceux qui sont contre l'autonomie de ce droit.

**44.** La notion de l'autonomie du droit du travail maritime ne peut vraiment être évaluée qu'en évoquant certaines conditions de travail du marin pêcheur vécues actuellement. Elles seront ensuite envisagées au regard d'une perspective d'évolution. Ainsi, les nouveaux principes du droit du travail terrestre feront l'objet d'une recherche approfondie en vue d'une éventuelle adaptation aux conditions de travail du marin pêcheur. Des échanges entre le droit du travail maritime et le droit du travail terrestre seront appréciés.

**45.** Les conditions à traiter dans cette étude se limitent essentiellement à la durée du travail et à la rémunération. Ces deux conditions présentent des fondements de la relation de travail du marin pêcheur. Ces deux conditions sont sensibles et peuvent nous aider à revoir l'autonomie du droit du travail maritime. Elles sont également les plus touchées par l'évolution du droit du travail terrestre. Les conditions de travail, parfois lamentables, vécues par les marins pêcheurs ne peuvent se concilier avec une faible rémunération perçue. C'est ainsi que certains secteurs d'activité perdent leurs attractivités. Les marins pêcheurs ont certainement droit à une rémunération proportionnelle à la valeur de leur travail.

**46.** L'approche que nous comptons emprunter consiste essentiellement à préconiser une harmonisation des principes du droit commun malgré la différence entre les deux secteurs.

**47.** Le travail dans un cas général revêt un aspect identique, l'enjeu est alors de déterminer si le statut du marin pêcheur peut être amélioré pour répondre aux exigences standards du travail et s'adapter à des besoins contemporains. Cette approche sur le statut du marin pêcheur doit s'inspirer de la réalité de la pratique et du déroulement de l'activité des pêches maritimes. Mais comment peut-on envisager un statut qui répond aux standards du travail et s'adapte parfaitement à la profession du marin pêcheur ? Ça sera certainement un statut qui pourra répondre à la spécificité du travail maritime et l'évolution du droit du travail terrestre.

**48.** D'un point de vue purement juridique, le marin pêcheur est un marin et doit conserver sa qualité de marin. Ceci nous ramène à préciser que toute amélioration ou adaptation doit, obligatoirement, se conformer aux dispositions du droit maritime.

**49.** Ce n'est qu'à partir de cette position que le marin pêcheur pourra mieux défendre ses intérêts. Une éventuelle perte de la qualité et de l'identité maritime sera d'un impact sérieux sur le statut social du marin.

**50.** Au Maroc, certaines voix ignorent clairement la spécificité du marin pêcheur. L'exemple clair est celui de la Caisse nationale de sécurité sociale qui a pris le souci de déterminer les modalités de recouvrement des cotisations liées à ses diverses prestations, sans toutefois se préoccuper à reformuler et à spécifier le cas du métier du marin pêcheur.

**51.** Si la Caisse Nationale de Sécurité Sociale au Maroc a proposé les Indemnité pour Perte d'Emploi (IPE), elle a exclu de façon indirecte le marin pêcheur de cet avantage. Il ne pourra, par conséquent, bénéficier de cet avantage social. Les marins pêcheurs se demandent bien de cette différence de traitement entre les catégories professionnelles adhérentes et si cette différence se base sur des indices réels et pertinents.

**52.** De nombreux exemples d'incohérences constatées, que nous aurons l'occasion d'évoquer le long de notre recherche, et qui tendent à écarter définitivement l'idée d'un traitement unique pour tous les salariés du secteur privé. Cette idée est appuyée également par le sens de l'article 3 du CT qui prévoit que : « *Demeurent régies par les dispositions des statuts qui leur sont applicables et qui ne peuvent en aucun cas comporter de garanties moins avantageuses que celles prévues dans le code du travail, les catégories de salariés ci-après : « ...les marins ... »*

« ...la catégorie des marins est soumise aux dispositions du code du travail terrestre pour tout ce qui n'est pas prévu par les statuts qui leur sont applicables<sup>21</sup> ».

**53.** Une réflexion sur l'avenir et l'amélioration du statut du marin pêcheur propose les modifications des instruments juridiques ou des statuts ; toutefois, cette réflexion doit prendre en considération un problème plus large. En effet, une étude juridique n'est pas suffisante, les éventuelles modifications de statuts professionnels ont également des impacts économiques. Toute modification doit avoir ses chances d'applicabilité sur le champ pratique. Les adaptations voire même une refonte à proposer par cette étude doivent se focaliser essentiellement sur la nécessité à réparer les incohérences et à rétablir un équilibre social au profit des marins pêcheurs sans toutefois mettre en cause les intérêts des armateurs.

**54.** Ces problèmes seront abordés dans cette étude. Une recherche pour décrire la nécessité d'évoluer vers un statut juridique et social des marins pêcheurs est un sujet qui permet de rapprocher le droit terrestre et le droit du travail maritime. La spécificité du droit maritime s'impose du fait que l'activité de la pêche maritime est une activité maritime entourée de risques. Mais une approche socio-économique s'impose également dans ce type de recherche. Elle permet d'accorder la théorie juridique avec le réalisme et la pratique réelle de la profession du marin pêcheur.

**55.** La recherche que nous sommes en train d'entamer ne peut se limiter à la théorie juridique. Le fondement du droit maritime consiste à régir conjointement un travail et une vie à bord. Le marin pêcheur se trouve devant une progression du droit du travail terrestre qui a adopté plusieurs principes qui tendent à installer des limites entre la vie professionnelle et la vie privée des salariés.

Ce principe est difficile à prévoir, sachant que le navire constitue conjointement un lieu de vie et de travail.

***Peut-on, par exemple, proposer ou imposer un minimum de respect de la vie privé des marins à bord ?***

C'est un propos qui ne fait certainement pas l'objet de cette étude. Même s'il nous semble actuellement difficile à s'instaurer, il devra toutefois être pris en considération lors des débats futurs.

**56.** Pour donner plus d'importance et de notoriété à notre étude, nous avons choisi comme régime de comparaison le régime français. La raison essentielle de ce choix revient à ce que la législation maritime au Maroc était d'origine française. Le Code du commerce maritime

---

<sup>21</sup> Art. 3 du code du travail marocain.

marocain est une œuvre juridique, mise en place sous forme d'un regroupement de plusieurs Dahirs. Il constitue l'une des parties du code de commerce, préfacé par M. BLANC DU COLLET<sup>22</sup>, chef du service des Études Législatives à la Résidence Générale<sup>23</sup>. Le dahir du 31 mars 1919 a été publié en trois grandes parties. La première traitait la navigation et le commerce maritimes, la deuxième évoquait le code disciplinaire et pénal de la marine marchande chérifienne<sup>24</sup>, alors que la dernière était consacrée au règlement sur la pêche maritime. La publication de cette législation commerciale maritime avait lieu à l'époque du Protectorat français au Maroc. La législation maritime marocaine avait un caractère très moderne<sup>25</sup>. Elle tenait compte des derniers travaux des congrès scientifiques internationaux. La République chinoise n'a pas hésité à prendre la législation maritime marocaine pour modèle. Il est important de préciser que la jurisprudence du Tribunal de Casablanca et de la Cour d'appel de Rabat était prise de référence. Cette ancienne jurisprudence était source de plusieurs articles du CCMM 1919<sup>26</sup>.

**57.** L'absence d'un suivi législatif rigoureux, des réformes et des aménagements évolutifs ont ainsi fait perdre à cette œuvre juridique sa cohérence. Suite à l'évolution du droit du travail terrestre, les progrès technologique et l'importance économique du secteur de la pêche maritime, la législation maritime au Maroc est devenue peu convaincante. Sa capacité et sa notoriété à bien gérer le secteur de la pêche maritime ont été largement remises en cause. La refonte du code et la réécriture de ses dispositions s'imposent.

La recodification du statut du marin pêcheur au Maroc doit s'imposer comme une réalité évidente parallèlement au développement global de ce pays dans divers domaines.

Quelle que soit l'ampleur d'une nouvelle conception juridique en vue de mettre en place un statut juridique du marin pêcheur, l'objectif serait d'aboutir à un statut clair, effectif et flexible de telle façon à permettre son alignement et sa mise à jour à chaque moment que cela sera jugé nécessaire.

---

<sup>22</sup> M. BLANC DU COLLET, chef du service des Études Législatives à la Résidence générale.

<sup>23</sup> REVUE MAROCAINE DE LÉGISLATION, DOCTRINE, JURISPRUDENCE CHÉRIFIENNES (Droit musulman, coutumes berbères, lois israélites) Trimestrielle, en langue française et arabe Fondée par Paul ZEYS Président de Chambre à la Cour d'Appel de Rabat Ancien Inspecteur des Juridictions Chérifiennes, édition : librairie Pierre COUSIN.

<sup>24</sup> Le sens du mot chérifien est équivalent au mot « marocain » ou « national ».

<sup>25</sup> Revue marocaine de législation, doctrine, jurisprudence chérifiennes (Droit musulman, coutumes berbères, lois israélites) Trimestrielle, en langue française et arabe Fondée par Paul ZEYS Président de Chambre à la Cour d'Appel de Rabat Ancien Inspecteur des Juridictions Chérifiennes, édition : librairie Pierre COUSIN.

<sup>26</sup> Les articles 266 à 269 du CCMM 1919, relatifs à la responsabilité conventionnelle de l'armateur et à la prohibition des clauses de non responsabilité à l'instar du système de l'Harter Act, étaient bien les fruits de la jurisprudence marocaine à cette époque.



**58.** La recodification n'est pas sans contrainte. S'agissant d'un métier particulier de marin pêcheur, le statut de ce travailleur doit recenser les instruments internationaux, la constitution nationale, la législation du travail ainsi que l'ensemble des règles en relation avec ce statut. Il est à recenser également le DOC<sup>27</sup>, la réglementation sur la pêche maritime, les règles du droit maritime, les lois relatives à la sécurité sociale et les conventions collectives.

**59.** Le système juridique marocain s'inspire alors largement du système juridique français. Nous estimons de rester dans la même logique et entamons cette étude dans un contexte comparatiste. La France a pris conscience de ce déphasage et a essayé de réadapter les institutions du droit du travail maritime au profit du marin pêcheur.

Étant conscient du rapprochement de ces deux régimes maritimes, nous avons commencé cette étude en essayant de s'ouvrir sur le régime français. Nous allons nous poser la question de savoir si ce régime peut apporter certaines réponses ou, du moins, servir de source d'inspiration ? Une appréciation du statut mis en place en France pour le marin pêcheur ainsi que de l'ensemble des œuvres doctrinales et jurisprudentielles peut constituer la matière essentielle pour une étude comparée. C'est en guise de l'évolution de la législation maritime en France que nous pouvons répondre à une question secondaire : Comment peut-on envisager des perspectives d'évolutions concrètes du statut du marin pêcheur ?

**60.** La présentation de la valeur juridique de la spécificité du droit maritime et la détermination du cadre du travail du marin pêcheur permettent de dresser un constat clair du métier de marin pêcheur. Nous devons tenter de concilier ces deux composantes majeures pour l'ensemble des intervenants dans le secteur de la pêche maritime. Le professeur CHAUMETTE, spécialiste du droit social maritime, a précisé que : « *les spécificités maritimes deviennent parfois des originalités, mais aussi des archaïsmes, voire des incohérences* ». Un lissage d'ensemble des textes serait nécessaire, mais ce lissage est en réalité un besoin permanent.

**61.** Ainsi, cette étude permettra de développer des mesures en vue d'évoluer le statut du marin pêcheur, dans le cadre de leurs relations de travail. Ces mesures doivent lui permettre d'apprécier davantage son métier, en se projetant dans une perspective évolutive rassurante.

L'étude a donc pour objet de mettre en lumière un certain nombre d'hypothèses en vue de faire évoluer le statut du marin pêcheur dans le cadre du droit maritime.

---

<sup>27</sup> DOC : Code des obligations et des contrats (promulgué par Dahir du 9 ramadan 1331 (12 août 1913) tel que modifié par la loi N° 53-05 relative à l'échange électronique de données juridiques)

**62.** Ces hypothèses ont pour objet de répondre aux problématiques recensées qui entourent le déroulement de cette profession. La construction de ces hypothèses est donc le résultat de recherches, de compilations, de comparaisons, mais également de réflexions, en vue de déterminer les perspectives d'évolution du statut de cette catégorie de travailleurs.

### **Plan de recherche**

**63.** Menées dans un esprit résolument pragmatique, nos constatations s'appuient, tout d'abord, sur des réalités recueillies lors de notre parcours professionnel et les diverses études et projets encadrés dans un cadre universitaire. De même, pour éclaircir et pour orienter une réflexion proprement juridique, nous comptons faire appel à une analyse de l'arsenal juridique maritime déjà en vigueur au Maroc. C'est la seule référence juridique qui gère le statut social du marin pêcheur.

Cette étude propose un état des lieux exhaustif des règles et institutions qui, en l'absence d'une structure propre, contribuaient à l'organisation juridique du statut du marin pêcheur.

**64.** Enfin, dans ce type de recherche, une étude comparative s'impose. Elle met en évidence l'évolution de certaines législations étrangères dans ce sens. Le choix du régime français est un choix bien étudié.

L'aspect comparatiste visera le régime français du fait qu'il a connu des évolutions plus marquantes au profit du statut social du marin. Il nous sera encore d'une grande importance à chaque fois placé devant une série de problèmes récurrents, auxquels notre étude doit répondre par autant de choix qui orientent la recherche et délimitent le type et le niveau d'analyse.

**65.** Dans le cas du statut du marin pêcheur, la question qui se posera certainement est liée également au lieu d'application des règles. Une attention particulière est fortement demandée sachant qu'une solution en France ne l'est pas forcément au Maroc.

**66.** Les modalités d'application du statut du marin en France et son vécu pourront représenter pour nous une référence juridique très importante. Cette référence nous sera d'un grand intérêt notamment en vue d'explorer les voies et moyens possibles d'une amélioration de notre système juridique.

De tels apports sont en effet susceptibles de modifier, soit les données, soit les solutions possibles à des problèmes qui demeurent souvent posés en termes trop étroitement juridiques.

**67.** La première partie de cette recherche sera consacrée au statut du marin pêcheur dans le cadre de l'autonomie du droit du travail maritime. C'est un droit qui partage les spécificités et le particularisme du droit maritime. Ce droit est défini par l'ensemble des textes juridiques,

réglementaires et doctrinaux régissant l'ensemble des activités maritimes. Il a fait l'objet de multiples définitions, la plus fréquente le définit comme étant l'ensemble des règles juridiques relatives à la navigation maritime<sup>28</sup>. Néanmoins, la présence de la navigation, à elle seule, ne suffit pas à distinguer clairement le droit maritime vis à vis d'autres disciplines proches. En effet, la pêche fluviale utilise également les mêmes moyens techniques et atteint bien les mêmes objectifs sans toutefois être régie par les règles du Droit maritime. Au sens restreint, le professeur R. RONDIÈRE<sup>29</sup> », définit le Droit maritime comme étant *l'ensemble des règles juridiques relatives à la navigation qui se fait sur la mer*<sup>30</sup>.

**68.** La pratique de l'activité de la pêche maritime ainsi que les divers aspects qui entourent cette activité doivent être pris en compte pour mieux mener une étude globale du statut du marin pêcheur. La qualité de marin nous oblige à revoir les règles déjà en vigueur au Maroc. C'est une base inévitable pour envisager les perspectives d'évolution du statut social du marin pêcheur suivant une démarche juridique prospective. Une science prospective est donc orientée vers l'avenir. Elle anticipe par ces diverses mesures la résolution de plusieurs conflits et de différends. Elle permettra sans aucun doute d'anticiper et d'envisager les éléments qui composeront ou qui pourront aider à composer un avenir lié à ce statut spécifique de marin pêcheur. Il s'agit bien là de l'objectif escompté de cette recherche.

**69.** Si le droit prospectif est la science qui permet de déterminer les futurs besoins juridiques pour la société, cette optique colle parfaitement à notre cas sur le statut du marin pêcheur. Dans un souci constant de projection vers l'avenir, cette recherche permet de déterminer les différents problèmes en vue de soumettre un certain nombre de propositions visant à modifier ou à améliorer le statut du marin pêcheur.

**70.** En premier lieu, le statut social des marins pêcheurs fera l'objet d'une réflexion approfondie. Est-il opportun de laisser le statut des marins pêcheurs en l'état face aux évolutions remarquables du droit du travail terrestre ? L'étude permet de mettre en avant certaines propositions pour faire évoluer progressivement et efficacement le statut des marins pêcheurs. Cette action permettra sans aucun doute de proposer des pistes capables de réviser le statut des marins pêcheurs et de lui procurer une position juridique consistante par un statut

---

<sup>28</sup> Cité par Frédérique Vallon, *La mer et son droit, entre liberté et consensualisme, l'impossible gestion de la piraterie et du terrorisme*, page Éditions Publibook, 2011.

<sup>29</sup> R. RONDIÈRE, né le 18 août 1907 à Alger et mort le 8 novembre 1981, est un professeur émérite de droit français, spécialisé notamment en droit comparé, en droit maritime et en droit commercial. Il était professeur de droit maritime et des transports à la faculté de droit et des sciences économiques de Paris.

<sup>30</sup> R. RONDIÈRE, *Droit maritime*, première page, Précis Dalloz, Huitième édition 1979.

précis, équilibré et cohérent. Dans un second lieu, ces perspectives d'évolution seront proposées parallèlement au débat animé sur l'autonomie du droit du travail maritime.

**71.** Le fait d'arriver à instaurer un statut social efficace ne peut être vu dans la seule perspective de promouvoir socialement les marins pêcheurs. Le statut doit effectivement répondre aux soucis des marins et des armateurs ainsi qu'à ceux de l'administration chargée du secteur de la pêche maritime.

**72.** Revenant à l'histoire maritime française, Colbert a pu assurer une main d'œuvre à la flotte royale à un moment où les gens s'éloignaient du travail maritime. Sa stratégie n'était autre que de jouer un rôle paternaliste envers les marins et leurs familles pour se voir enfin doté d'un équipage complet et compétent.

**73.** Il faut reconnaître que l'attractivité professionnelle vers le métier de marin est aujourd'hui remise en question que ce soit en France ou au Maroc. Le nombre de marins actifs ne cessent de réduire. Avec un statut du marin pêcheur amélioré et adapté aux attentes des marins, nous pouvons en fin assister à un encouragement des jeunes à intégrer ce domaine.

Cette amélioration du statut du marin pêcheur ne peut donner que plus d'assurance aux armateurs au devenir de leurs activités maritimes.

**74.** L'examen de l'ensemble des règles mises en application actuellement au profit de la catégorie des marins pêcheurs met en évidence une insécurité juridique et une incohérence certaine. Une étude sur le statut juridique et social des marins pêcheurs nécessite d'avoir une approche juridique et socioéconomique pour pouvoir proposer des idées valables pour favoriser l'évolution et l'amélioration de ce statut.

**75.** Nous avons choisi un principe par lequel il est nécessaire de redéfinir le contexte général de la pratique du travail du marin pêcheur et par suite les réalités juridiques qui entourent ce marin. Certains textes qui régissent les marins pêcheurs au Maroc dataient environ un siècle alors que l'activité de la pêche est en évolution permanente.

Les textes en vigueur ont perdu de leur capacité d'adaptation à la situation actuelle d'où l'apparition d'une crise législative pour ce statut. Cette nécessité perspective comparative, basée sur une étude détaillée de l'arsenal juridique existant et mis en vigueur relatif au marin pêcheur, permettra d'évaluer l'impact des incohérences juridiques relevées. Il s'agit ainsi de démontrer que l'évolution du statut du marin pêcheur est du moins envisageable.

Nos recommandations et notre étude sur le statut des marins pêcheurs ont donc pour objectifs de clarifier et de concilier les dispositions actuelles, en faveur d'une sécurité juridique développée.

**76.** La deuxième partie sera consacrée à une démarche pour mieux apprécier les conditions de travail au sens le plus large du terme. La relation de travail du marin pêcheur nécessite des mécanismes juridiques à mettre en place pour l'adapter aux réalités pratiques de nos jours. C'est l'occasion de revoir les relations individuelles et collectives du marin pêcheur. Dans chaque cas de figure, l'autonomie du droit du travail maritime sera passée au crible pour voir si ce droit conserve encore son autonomie structurelle.

**77.** Le lien contractuel entre le marin et l'armateur, la rémunération sous ses divers aspects et modalités, ainsi que la durée du travail sont des éléments qui ont un caractère tellement spécifique dans le secteur de la pêche maritime qu'il est difficile de les cerner et de les déterminer parallèlement aux évolutions du droit du travail terrestre.

**78.** Une interaction entre la science juridique sociale et une parfaite connaissance des réalités pratiques de l'activité de la pêche maritime peuvent nous amener à un projet qui traduira sans aucun doute une coexistence entre les théories de droit et la réalité de la pratique.

## Introduction

**79.** Le marin pêcheur occupe une place extrêmement importante dans l'activité de la pêche maritime. Il représente l'acteur primordial pour le déroulement de cette activité. Il exerce une profession maritime au même titre que le marin de commerce ou de plaisance. Sa particularité est qu'il occupe un métier qui regroupe à la fois les tâches liées à la navigation maritime et celles liées à la pêche maritime.

**80.** Le marin pêcheur participe à toutes les opérations qui se déroulent à bord d'un navire de pêche. Il prend part aux opérations de la pêche, la réparation et la confection des filets de pêche, des opérations de nettoyage et d'entretien des locaux et bien d'autres tâches liées à la conduite, l'exploitation et l'entretien du navire<sup>31</sup>.

**81.** Le marin pêcheur exerce son travail dans un contexte difficile. Les pertes des vies humaines et l'ampleur du danger, auquel est exposée cette classe de travailleurs, éveillent, sans doute, nos préoccupations. Ces hommes laborieux continuent à pratiquer une profession tellement nourrissante en négligeant le danger auquel font face, notamment les conditions météorologiques, les averses orageuses et les tempêtes exposant leur vie à un péril imminent et parfois même inévitable.

**82.** Les marins pêcheurs définissent leur activité professionnelle digne de tout respect qui s'impose de fait au monde du travail. Ils prétendent bénéficier de l'ensemble des avantages et des faveurs prescrits par la législation du travail terrestre. Si l'on s'en tient aux aspects historique et épistémologique, le métier du marin pêcheur faisait déjà son apparition dans un ancien ouvrage publié en 1826 et regroupant les divers métiers existants. Il précisait que : « *Le pêcheur est celui qui fait métier de pêcher. Les pêcheurs habitent, les uns, les bords des rivières et des fleuves, et s'attachent à la pêche des poissons d'eau douce ; les autres, placés sur les bords de la mer, s'attachent à la pêche du poisson de mer* »<sup>32</sup>.

**83.** D'autres définitions, liées au marin pêcheur, ont ainsi été proposées. Nous devons les présenter ci-après, sachant qu'il s'agit bien d'un mot composé. Les dictionnaires de la langue française restent d'une trop grande généralité en essayant de définir le terme marin comme

---

<sup>31</sup> Décret n° 67-690 du 7 août 1967.

Cass. Civ., 2<sup>ème</sup> 11 oct. 2007, n° 06-14.723.

Cass. Soc., 3 nov. 2005, Marin. Définition. Ouvrier ostréicole. Emploi permanent à bord d'un navire français (oui). Inaptitude à la navigation. Obligation de reclassement. Compétence du tribunal d'instance – P. CHAUMETTE – Droit social 2006. 218.

<sup>32</sup> M. BAUDRILLART, Traité général des eaux et forêts, chasses et pêches, composé d'un recueil des règlements forestiers, d'un dictionnaire des eaux et forêts, d'un dictionnaire de chasses et d'un dictionnaire des pêches, P. 424, ARTHUS BERTRAND 1827.

étant : « *ce qui relève de la mer, qui y vit, qui en provient*<sup>33</sup> ». C'est un mot défini en qualité d'adjectif qui peut être valable à tout ce qui provient de la mer. Alors que ce même dictionnaire définit le marin pêcheur comme étant un « *marin inscrit sur le rôle d'un navire de pêche*<sup>34</sup> ». Cette désignation, purement juridique, définit le marin pêcheur par son lieu de travail ; à bord d'un navire destiné à la pêche maritime. Le dictionnaire Littré a désigné le pêcheur de « *celui qui pêche ou celui qui fait métier de pêcher*<sup>35</sup> ».

**84.** Le Centre national de ressources textuelles et lexicales<sup>36</sup> définit le marin pêcheur comme étant « *une Personne qui pêche, par métier ou pour son plaisir*<sup>37</sup> ». Les écrivains anciens tel le célèbre Victor Hugo et bien d'autres ont largement utilisé ce mot. Ce qui atteste l'authenticité de cette expression. C'est ainsi que Victor Hugo avait mentionné dans son livre « les travailleurs de la mer », qu'« *une vieille pêcheuse de fruits de mer...*<sup>38</sup> ».

**85.** Dans les écrits et récits littéraires, nous constatons clairement que certains écrivains considèrent cette activité comme un métier dangereux, c'est le cas par exemple du Raymonde MENUGE-WACRENIER<sup>39</sup> qui précisait dans son livre intitulé « Zabelle : femme de marin pêcheur » que : « *Le métier est dur, dangereux, même, mais lorsqu'au large la mer nous appartient, on ressent une impression de plénitude que tu ne soupçonnes pas*<sup>40</sup> ».

**86.** Cependant, d'autres écrivains prenaient le soin de définir ce mot dans un contexte positif et tentaient de le placer comme l'un des meilleurs métiers. C'était le cas de l'écrivain Jacqueline STRAHAM qui précisait que « *Dans le Pas-de-Calais, où feu son père exerça le beau métier de marin-pêcheur*<sup>41</sup> ».

**87.** Parfois, nous devons penser, hors toute disposition juridique, au bien-être du marin pêcheur. En effet, la nature et le particularisme de ce métier, ont un impact considérable sur la vie personnelle et familiale du marin pêcheur. En fait, vu le nombre d'heures qu'il passe à

---

<sup>33</sup>Suite à une consultation du site officiel, le 09 avril 2016 ; [http://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/marin\\_marine/49486#uV1gefITQ64WqIUQ](http://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/marin_marine/49486#uV1gefITQ64WqIUQ).

<sup>34</sup>Suite à une consultation du site officiel, le 09 avril 2016 ; [http://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/marin\\_marine/49486#uV1gefITQ64WqIUQ](http://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/marin_marine/49486#uV1gefITQ64WqIUQ).

<sup>35</sup> <https://www.littre.org/d%C3%A9finition/p%3AAcheur>.

<sup>36</sup> Centre National de Ressources Textuelles et Lexicales, Créé par le CNRS, le Centre National de Ressources Textuelles et Lexicales (CNRTL) est adossé au laboratoire Analyse et Traitement Informatique de la Langue Française (ATILF / CNRS - Nancy Université). Son objectif est de réunir au sein d'un portail unique, le maximum de ressources informatisées et d'outils de consultation pour l'étude, la connaissance et la diffusion de la langue française. « Source <http://www.cnrtl.fr/accueil/presentation.php> consulté le 26 janvier 2016 ».

<sup>37</sup> Source <http://www.cnrtl.fr/accueil/presentation.php> consulté le 26 janvier 2016.

<sup>38</sup> VICTOR HUGO, Les travailleurs de la mer, 1866, p. 231.

<sup>39</sup> Raymonde MENUGE-WACRENIER, présidente du centre du Boulonnais, est l'auteur de plusieurs ouvrages consacrés aux traditions et à l'histoire de Boulogne-sur-Mer et de ses environs, notamment les Boulonnais.

<sup>40</sup> R. MENUGE-WACRENIER, Zabelle : femme de marin pêcheur, page 277, Éditions Cheminements, 2006.

<sup>41</sup> J. STRAHAM, Montmartre : beaux jours ... et belles de nuits, page 233, Éditions Cheminements, 2001.

bord, le temps imparti à sa vie privée est réduit ; chose qui rend parfois ses attitudes et ses comportements étranges.

De même l'auteur J. CHAUSSADE avait écrit que : « Le marin ne pense, ne vit que pour la mer et la pêche. Il ne s'intéresse qu'à sa famille et à son métier ; c'est plus qu'un métier d'ailleurs, un genre de vie dans le sens que donne M. SORRE à cette expression<sup>42</sup> ».

**88.** Loin de la littérature et cette fois-ci du point de vue juridique, les textes législatifs et réglementaires adoptés dans ce sens ont, à plusieurs reprises, mentionné cette expression.

**89.** En France, au niveau national, nous marquons que l'ancien article L. 351-13<sup>43</sup> du code du travail, a mentionné le droit des marins pêcheurs à des allocations. Cet article dispose que : « Ont droit à l'allocation prévue à l'article L. 351-10, selon des conditions d'âge et d'activité antérieure qui sont fixées par décret en Conseil d'État : « 1° Les marins pêcheurs embarqués sur des bateaux remplissant une condition relative, soit à leur tonnage, soit à leur longueur fixée par le décret mentionné ci-dessus ; ..... ».

Cette allocation de solidarité spécifique est destinée aux chômeurs de longue durée qui ont épuisé leurs droits à l'allocation d'assurance et qui satisfont à des conditions d'activité antérieure et de ressources. Elle est par suite étendue aux marins pêcheurs.

**90.** À l'échelle internationale, la convention C188<sup>44</sup> de 2007, relative au travail dans le secteur de la pêche, adoptée à Genève, lors de la 96<sup>ème</sup> session<sup>45</sup>, dans son article premier et plus précisément à l'alinéa (e), a défini le marin pêcheur selon son engagement effectif à bord d'un navire armé pour la pêche maritime. Cet alinéa a précisé qu'il s'agit de « *toute personne, employée ou engagée, à quelque titre que ce soit où exerçant une activité professionnelle à bord d'un navire de pêche*<sup>46</sup> ». Cet article prévoit également les différents types de rémunération adoptés dans le secteur de la pêche dans la perspective d'étendre le champ d'application de la qualification des marins pêcheurs. Il précise que les marins pêcheurs comprennent également « *les personnes travaillant à bord qui sont rémunérées à la part*<sup>47</sup> ».

---

<sup>42</sup> J. CHAUSSADE, L'évolution des perceptions dans le milieu maritime. L'exemple des marins-pêcheurs des Sables d'Olonne (The fishing communities at Les Sables d'Olonne. Changes in way of life and spatial perception), page 174, Bulletin de l'Association de géographes français.

\* Maximilien Joseph SORRE, dit « Max. Sorre », est un géographe français, né le 16 juillet 1880 à Rennes et mort le 10 août 1962 à Messigny. Ses travaux ont essentiellement traité de géographie biologique et humaine.

<sup>43</sup> Modifié par Ordonnance n° 2010-1307 du 28 oct. 2010 - art. 7.

<sup>44</sup> C188 - Convention (n° 188) sur le travail dans la pêche, 2007. Cette convention concernant le travail dans le secteur de la pêche, a été Adoptée à Genève lors de la 96<sup>ème</sup> session CIT (14 juin 2007).

<sup>45</sup> La 96<sup>ème</sup> session CIT du 14 juin 2007.

<sup>46</sup> Art. 1, C188 - Convention (n° 188) sur le travail dans la pêche, 2007.

<sup>47</sup> C188, la convention Op. Cit.



Il a toutefois exclu certains travailleurs ou personnes qui peuvent servir ou effectuant des tâches à bord d'un navire de pêche. Ces personnes peuvent être « *des pilotes, des équipages de la flotte de guerre, des autres personnes au service permanent du gouvernement, des personnes basées à terre chargées d'effectuer des travaux à bord d'un navire de pêche et des observateurs des pêches*<sup>48</sup> ».

**91.** La définition du marin pêcheur n'est pas chose aisée ; vu la complexité de son statut. Ce terme est largement utilisé par l'administration maritime marocaine sans même le définir. Les juristes, au Maroc, trouvent du mal à le situer et à lui donner sa part de qualification en tant que métier très particulier. Les juges de fond le traite comme salarié du droit commun.

**92.** C'est un terme que les spécialistes trouvent parfois du mal à encadrer. Il renferme un peu plus qu'un simple métier mais toute une vie dans un milieu doté d'une incroyable confusion. La notion du marin pêcheur a été toujours associée à la notion du marin. Il se trouve désormais soumis à l'ensemble des règles imposées au même titre qu'un marin de commerce ou de plaisance.

**93.** Le marin pêcheur partage avec le marin de commerce ou celui de la plaisance l'ensemble de ses caractéristiques puisqu'ils opèrent à bord d'un même engin, dans un même milieu et dans les mêmes conditions.

Pour pouvoir être qualifié ainsi, le marin pêcheur doit répondre à plusieurs conditions. Il est indispensable qu'il soit inscrit au registre d'immatriculation des marins détenu par chaque délégation des pêches maritimes le long du littoral marocain. Sur ce point, on constate clairement qu'il est soumis au même régime juridique appliqué au marin de commerce.

**94.** Toujours au Maroc, le marin pêcheur, en absence de toute législation spéciale du travail, emprunte le sillage des institutions du droit maritime. Il partage la qualité du marin et se positionne sous l'empire de la législation du travail maritime.

**95.** De ce fait, la notion du marin pêcheur s'emboîte parfaitement dans celle du marin en général. Cette notion doit donc s'entendre conformément aux dispositions du Code de commerce maritime marocain de 1919<sup>49</sup>. Elle est acceptée sans aucune opposition législative

---

<sup>48</sup> C188, la convention Op. Cit.

<sup>49</sup> Le Code du Commerce, préfacé par M. Blanc du Collet, Chef du Service des Études Législatives à la Résidence Générale, comprend le dahir du 12 août 1913, formant code de commerce et le dahir du 31 mars 1919 qui se subdivise en code de commerce maritime, code disciplinaire et pénal de la marine marchande chérifienne et enfin règlement sur la pêche maritime. Cette législation commerciale maritime du Protectorat tient compte des derniers travaux des congrès scientifiques internationaux. Elle a un caractère très moderne. La République chinoise n'a pas hésité à la prendre pour modèle La jurisprudence du Tribunal de Casablanca et de la Cour d'Appel de Rabat, dans l'édition VUILLET, figure sous les principaux articles du code de 1913 et du code de 1919, spécialement pour ce dernier dans les articles 266 à 269, relatifs à la responsabilité conventionnelle de l'armateur et à la prohibition des clauses de non responsabilité à l'instar du système de l'Harber Act.

ou doctrinale. Le marin est défini par l'article 166<sup>50</sup> du Code de commerce maritime marocain qui dispose que : « *est considérée comme marin pour l'application du présent code, toute personne de l'un ou de l'autre sexe, servant à bord d'un navire de mer*<sup>51</sup> ».

Par cette définition, le marin pêcheur doit répondre à l'ensemble des conditions exigées pour accéder au métier de marin. Cette assimilation paraît pour certains claire et simple mais nous allons voir par la suite, exactement à la première section du 1<sup>er</sup> titre de la première partie de ce travail certaines incohérences pesantes.

**96.** Le métier du marin pêcheur est spécifique. Ceci revient essentiellement au régime particulier auquel sont soumis les gens de mer, notamment celui de l'inscription maritime. Ce principe est l'un des fondements du Droit maritime. Sa création est attribuée à Colbert<sup>52</sup>. Il demeure valable au niveau du droit maritime marocain. En France, ce principe a été supprimé en 1965.

**97.** La situation juridique d'un marin pêcheur est nettement différente de celle d'un travailleur terrien. Ses tâches et ses missions professionnelles se déroulent loin de sa famille, de la société, et de son environnement social. Il est soumis aux différentes dispositions légales et à un régime de vie et de travail spécial. Le marin pêcheur pratique un travail qui était dérivé d'une activité purement militaire. Ceci a instauré une discipline sévère pour ce profil.

---

\*Revue marocaine de législation, doctrine, jurisprudence chérifiennes (Droit musulman, coutumes berbères, lois israéliennes) Trimestrielle, en langue française et arabe Fondée par Paul ZEYS Président de Chambre à la Cour d'Appel de Rabat Ancien Inspecteur des Juridictions Chérifiennes, édition : librairie Pierre COUSIN.

<sup>50</sup> Art. 166 du CCMM.

<sup>51</sup> Cette définition a été codifiée par l'article 166 dans un quatrième titre du code de commerce maritime marocain consacré à l'équipage dans le chapitre : « Du contrat d'engagement maritime, de sa forme et de sa constatation », Modifié et complété par le dahir du 24 Chaoual 1372, 6 Juillet 1953.)

<sup>52</sup> Selon le site <https://fr.wikipedia.org/>, Jean-Baptiste COLBERT est né le 29 août 1619 à Reims, et mort le 6 septembre 1683 à Paris. Il est un des principaux ministres de Louis XIV. Contrôleur général des finances de 1665 à 1683, secrétaire d'État de la maison du roi et secrétaire d'État de la Marine de 1669 à 1683.

Il entre au service du roi à la mort de son protecteur Mazarin, incite Louis XIV à disgracier son rival Nicolas Fouquet. Inspirateur et promoteur d'une politique économique interventionniste et mercantiliste (ultérieurement désignée sous le vocable de colbertisme) il favorise le développement du commerce et de l'industrie en France par la création de fabriques et monopoles royaux, étatiques.

Colbert passe pour s'être inspiré des idées de Barthélemy de Laffemas, économiste et conseiller d'HENRI IV ; Laffemas avait en particulier développé le commerce colonial et l'industrie textile, les deux secteurs auxquels COLBERT s'est particulièrement consacré, avec la gestion des finances publiques, pour devenir à son tour l'éminence grise du royaume.

À partir de 1661, COLBERT dirige officieusement la Marine. En 1663, il est nommé Intendant de la Marine. Louis XIV dissout la Compagnie des Cent-Associés et fait de la Nouvelle-France une province royale sous juridiction de la Marine de Colbert. Pour assurer le recrutement des équipages, il n'a pas recours, comme l'Angleterre, à la presse, ou enrôlement forcé des matelots de la marine marchande, mais à un nouveau procédé, appelé l'inscription maritime. En revanche, il demande aux juges de privilégier la condamnation aux galères, y compris pour le délit de vagabondage, ce qui permettra de mouvoir une partie des galères royales militaires et de commerce.

**98.** Le métier des marins ou les activités maritimes en général se déroulent loin des regards et du suivi médiatique. C'est un métier peu connu par le public. Ce qui a aidé à préserver plusieurs usages liés à ce métier ; la rémunération à la part en est un exemple.

**99.** Au Maroc comme en France, les législateurs ont mis en œuvre un ensemble de dispositions pour gérer la fonction de marin. Ce métier est pratiqué sous l'emprise d'une législation exceptionnelle au nom de l'intérêt général. Ils étaient soumis également à un régime militaire<sup>53</sup> appliqué sévèrement par l'autorité publique. La tutelle étatique sur les marins se présentait et se présente encore sous forme d'un ensemble de règles de discipline et d'un mode de recrutement sévères et drastiques.

**100.** Les marins se trouvaient soumis à la tutelle d'une administration à caractère à la fois civile et militaire. Ils avaient à gérer leurs rapports avec les particuliers d'une part, et les rapports entre les gens de mer d'autre part. Par conséquent, Ils avaient plus d'obligations à observer.

**101.** Sans revenir davantage vers l'histoire de cette institution, l'inscription maritime peut tout simplement être vue comme un système qui permet de tenir des listes des gens ayant la capacité et la disponibilité de figurer parmi les membres d'équipage d'un navire. C'est un registre qui regroupe les noms des gens susceptibles d'être appelés un jour au service en mer. En effet ; Colbert avait commencé, depuis 1681, à considérer les gens de mer comme une catégorie à part. Il avait admis comme hypothèse que les marins sont la propriété exclusive de l'État qui en dispose comme bon lui semble.

**102.** En outre, Colbert avait basé sur les conditions des marins pour encourager leur engagement volontaire. Il a pensé à favoriser cette catégorie de travailleurs en leur accordant divers privilèges. Cette action a donné bientôt ses fruits puisqu'il ne tardait pas pour parvenir à dépasser les nombres suffisants pour servir les navires du roi.

---

<sup>53</sup> H. JOLY, les entreprises de biens de consommation sous l'occupation, Perspectives historiques, page 22, Presses universitaires François-Rabelais, 2013.

Cet ouvrage a éclairci l'histoire du métier du marin pêcheur et que ce vieux métier était encadré par un décret-loi : « Les métiers de marin pêcheur et de pêcheur à pied sont déjà très encadrés, et ce depuis le décret-loi de 1852. Les raisons de cet encadrement sont doubles. D'une part, pour des objectifs militaires : les inscrits maritimes doivent être identifiés, dénombrés et classés suivant leur capacités professionnelles afin de pouvoir être organisée à la pêche. La période historique dans l'histoire maritime française allant de 1784 à 1860 marquait l'avènement d'un système qui a permis de constituer l'administration d'une manière plus forte. Elle était représentée le long du littoral français sous forme de quartiers et départements maritimes. C'était exactement le moment où l'inscription maritime s'étendait aux marins pêcheurs. Cette période était tellement importante au point de vue juridique ; elle assimilait légalement pour la première fois entre le marin et le marin pêcheur ».

**103.** Les marins disponibles à terre étaient payés au demi-solde et ils avaient des permissions de se livrer à la pêche le long des côtes. C'était ainsi qu'apparait l'idée de se livrer de façon provisoire à l'activité de la pêche en mer.

**104.** La mer, comme étant le lieu de la pratique de l'activité du marin pêcheur, est un milieu caractérisé par un danger très redouté. Des imprévus pourront surgir brusquement, notamment ceux liés au mouvement des vagues générées soit, par la montée des eaux, soit par les orages pourront même provoquer des raz de marée dévastateurs.

La mer est assez compliquée. C'est ainsi qu'il est très difficile à déterminer et à cerner. Il est administré par des dispositions le considérant tantôt comme un espace distinct juridiquement de la terre, tantôt l'assimilant fortement pour certains aspects à cette dernière (la terre). Nous nous trouvons devant un espace gigantesque et énorme, plein de risques et de dangers et ne peut, par suite, doter que de dispositions assez particulières.

**105.** La doctrine a, traditionnellement, caractérisé la mer, en la distinguant juridiquement de toute autre chose, comme étant une source d'eau inépuisable et indéfinie<sup>54</sup>.

Ce milieu n'a été l'objet d'aucune définition en droit. Toutefois, certains auteurs essaient de trouver une définition appropriée. Dans ce sens ; « *le professeur RÉMOND-GOUILLOUD* », approuvait l'énigme de ce milieu. Il notait que : « *ils sont allés conquérir la lune, mais la mer à leurs pieds conservait son mystère*<sup>55</sup> ».

**106.** S'agissant du navire, comme étant le moyen utilisé pour pratiquer la pêche maritime, il constitue un lieu de travail et de vie. Chaque navire atteste d'une résistance limitée aux circonstances du milieu marin. Pour un navire de pêche, en plus des dangers liés au milieu viennent s'ajouter les risques liés en grande partie aux déplacements à bord du navire et les opérations violentes et compliquées de la mise à l'eau et du virage du matériel de pêche.

Jusqu'à présent, la pêche maritime est demeurée un secteur d'activité identifié « *à haut risque* ». De multiples innovations techniques dans ce secteur diminuent les conséquences de ces risques.

---

<sup>54</sup> A.R. WERNER, Traité de droit maritime général : éléments et système, définitions, problèmes, principes, page 20 Librairie Droz 1964. Le marin pêcheur est appelé à affronter constamment les risques et les aléas d'un milieu dangereux et c'est le fondement exact de sa spécificité. Le Doyen CHAUVEAU écrivait alors « Dans une lutte qu'il doit mener contre les éléments qui le dominent, le marin, si expérimenté qu'il soit, n'est jamais sûr de sortir vainqueur. Il ne peut lui être donné instruction sur la meilleure façon de mener ce combat ; c'est une question d'opportunité et de circonstance qui doit être laissée à son appréciation. Le marin mène un combat contre le milieu marin depuis des siècles. Il s'avère que ce combat reste inégal. Jusqu'à présent, des vies humaines se voient toujours en perdition suite à des événements de mer de toute sorte.

<sup>55</sup> M. RÉMOND-GOUILLOUD, De la présence en mer, étude offerte à R. RODIÈRE, Dalloz 1981, p. 493.

**107.** Ces quelques éléments de définition sur le marin pêcheur nous permettent de repositionner ce métier et de chercher à préciser son cadre juridique et son statut social relatif. Or, comme cela a pu être souligné, la définition du marin pêcheur démontre clairement qu'il s'agit d'un marin qui, en plus de ses occupations pour le déplacement et la navigation de son navire, s'occupe en outre des opérations de la pêche.

Pour appréhender le métier du marin pêcheur, il est utile de s'intéresser à la pratique de l'activité de la pêche maritime en tant qu'activité maritime. Elle se pratique sur un navire, dans un milieu marin et est soumise aux mêmes risques que les activités de la navigation commerciale ou de plaisance. Ceci réfère le statut du marin pêcheur aux particularités et aux spécificités du droit du travail maritime. Ce droit qui gère le travail des marins à bord de tout type de navire.

**108.** Le secteur de la pêche maritime est un secteur lié directement à l'environnement du milieu marin. Il partage ainsi l'ensemble des aspects spécifiques du domaine maritime. Le secteur de la pêche maritime est également particulier par ses deux axes majeurs liés à la protection sociale des employés et à la relation de travail entre le marin pêcheur et l'armateur du navire.

**109.** Le Droit maritime, en sa qualité de l'unique référence juridique qui gère les activités maritimes, gère également l'activité de la pêche maritime. Toute justification de la spécificité de l'activité de la pêche maritime nous emmène certainement à puiser dans la spécificité du droit maritime.

**110.** Les origines du droit maritime constitue l'une des caractéristiques les plus importantes de ce droit. L'histoire du droit maritime nous incite à revenir vers les ouvrages les plus anciens des historiens et des jurisconsultes les plus talentueux.

Le retour jusqu'à l'époque d'apparition du droit maritime et l'appréciation des usages et coutumes de cette époque met en évidence certains caractères particuliers de ce droit. Nous aurons, le long de cette partie, le soin de revoir davantage l'originalité, l'évolution, et certains caractères qui font de ce droit une discipline particulière.

**111.** Le droit maritime est constitué de règles mises en application pour résoudre des situations juridiques réelles et existantes. Les rapports généraux et la relation inextricable du commerce maritime et de la navigation mettaient en épreuve les relations des usages et des pratiques des peuples entre eux. Les règles de ce droit répondaient à la fois aux rapports de l'État avec le commerce extérieur, les rapports entre armateurs et les équipages des navires, les rapports entre la société civile et les services chargés des activités maritimes, et les rapports

entre les États qui pouvaient être fréquentés par ces navires. L-B HAUTEFEUILLE<sup>56</sup> nous a rappelé que : « *La source du droit maritime international est la loi primitive. La loi primitive est l'unique source du droit international, terrestre ou maritime ; ce n'est qu'en remontant jusqu'à elle qu'il est possible de trouver les vrais principes. Toute autre voie conduirait infailliblement à l'erreur, et, en cette matière, toute erreur est grave, car elle peut compromettre le bonheur des peuples, et faire couler des flots de sang humain*<sup>57</sup> ».

Par ce passage, l'auteur répliquait, en quelque sorte, à ceux qui exprimaient à son époque des incertitudes liées à l'authenticité de ce droit. C'est un droit connu par ses fondements et ses principes qui sont, désormais, méconnus. C'est le cas de certains juristes qui tentent de traiter des questions de natures maritimes d'un regard purement civil.

**112.** La pêche, en sa qualité d'activité exercée en mer, partage le même intérêt et le même degré d'attention que le reste des activités maritimes. Cette activité de pêche était à l'origine d'un principe fondamental du droit maritime qui est la liberté des mers<sup>58</sup>. Ce principe a démontré sa notoriété. Il a permis aux États de poursuivre librement les activités de la pêche. Cette liberté s'exerçait d'autant plus facilement que les espaces maritimes se limitaient à la mer territoriale et à la haute mer avant même 1982<sup>59</sup>. De ce fait, le principe de la liberté des mers est à la base du droit maritime international public<sup>60</sup>.

**113.** Ces propos ont été également confirmés par « Jean-Grégoire MAHINGA<sup>61</sup> » qui a indiqué que : « la pêche apparaît ainsi comme une activité économique exercée en mer. La caractéristique principale de cette activité est d'être liée au principe de la liberté des mers<sup>62</sup> ». La pêche était pratiquée sans aucune restriction des frontières. « En effet, la pêche constitue une activité qui était exercée indépendamment des frontières maritimes. Au demeurant, la

---

<sup>56</sup> Laurent-Basile HAUTEFEUILLE, Française de nationalité, Jurisconsulte. - Avocat au Conseil d'État, (25-07-1805, 26-01-1875).

<sup>57</sup> L-B HAUTEFEUILLE, Histoire, origines progrès et variations du droit maritime international ; page 3, GUILLAUMIN LIBRAIRES PARIS.

<sup>58</sup> Le principe de la liberté des mers, posé par Grotius en 1609, est aujourd'hui le socle fondamental sur lequel reposent les droits reconnus à chaque pays de naviguer sans entrave, de commercer librement et d'exploiter les ressources marines. Pourtant, historiquement, cette liberté semble se heurter de façon graduelle à d'autres principes de nature juridique, écologique et stratégique dont l'influence se fait de plus en plus pressante. De nombreux enjeux, au premier rang desquelles une matérialisation de la « tragédie des communs », l'extension des limites extérieures des plateaux continentaux nationaux ou encore, l'exploitation des ressources minérales et génétiques des fonds marins poussent à ce que la Communauté internationale s'organise, scientifiquement et juridiquement, en faveur d'une régulation par le droit de l'espace maritime international.

« La liberté des mers et la préservation des océans à l'aune de la régulation internationale des espaces maritimes communs », Informations diverses, Calenda, Publié le vendredi 11 octobre 2013, <http://calenda.org/262724>.

<sup>59</sup> En 1982, la convention internationale sur le droit de la mer a modifié les anciens concepts des espaces maritimes.

<sup>60</sup> La pêche maritime, Volume 52, Numéros 1146 à 1149, Éditions maritimes, 1973, page 734

<sup>61</sup> Jean-Grégoire MAHINGA, docteur en droit Il est ancien auditeur de l'Académie de droit international de La Haye et auteur de publications en droit de la mer.

<sup>62</sup> J-G. MAHINGA, La pêche maritime et le droit international, Page 13, L'Harmattan, 2014, Paris.

notion même de frontière maritime est un concept qui ne s'est développé que plus tard. Car, le droit international public classique ne connaissait que la mer territoriale, dont la largeur, après avoir été la portée du canon, était de trois milles marins, et la haute mer. Dès lors, la pêche pouvait-elle être accomplie librement dans toute la haute mer<sup>63</sup>».

**114.** L'appréciation de ces principes s'est avérée nécessaire pour tout chercheur, comme dans notre cas, qui s'intéresse de près à la législation liée aux activités maritimes. Tel sera le cas des praticiens, en premier rang, mais également celui des juristes et des magistrats dans des moments où ils seront appelés à prononcer sur le sort d'un marin contre son armateur, d'un chargeur contre son transporteur, d'une affaire d'assurance maritime, du prêt à la grosse, des avaries communes, ou d'une opération d'assistance très compliquée.

L'énorme intérêt de connaître les grands enseignements du droit maritime réside de l'importance significative des activités à gérer. Ces activités peuvent mettre en question des investissements géants ou parfois des relations politiques interétatiques.

**115.** Force est de constater que les dispositions du droit maritime ne peuvent en aucun cas être considérées comme de simples dispositions de nature purement juridique et académique sans prêter attention aux règles régissant les activités connexes. C'est ce qui a été témoigné par le professeur « Domenico Alberto AZUNI » quand il avait cité que : « *C'est dans ces anciennes lois, plus particulièrement dans l'histoire de leurs origines et des peuples qui les ont promulguées, que se trouvent les sources où doivent puiser ceux qui veulent remonter aux principes*<sup>64</sup> ».

D'ailleurs, le professeur a introduit son ouvrage en précisant que : « la mer et les océans constituent des zones où se déroulent plusieurs activités. Parmi celles-ci, les activités de navigation et de la pêche. C'est ainsi que les règles de la liberté de navigation et de la liberté de pêche sont présentées comme étant caractéristiques de la mer. Ce sont deux libertés qui sont liées à la mer »<sup>65</sup>.

**116.** L'intérêt crucial des activités maritimes revient essentiellement à l'incitation des anciens navigateurs à respecter leurs engagements. Ils savaient pertinemment que tout dérapage pouvait mettre en péril toute une expédition maritime de commerce ou de la pêche.

**117.** Le marin pêcheur, géré dans sa relation de travail par les règles du droit du travail maritime, s'est trouvé devant un droit spécial, parfois différent ou contraire du droit commun

---

<sup>63</sup> J-G. MAHINGA, Op. Cit.

<sup>64</sup> D.A AZUNI, Origine et progrès de droit et de la législation maritime, Quai MALAQUAIS, 1810. Préface de lettre de présentation adressée au DUC DE MASSA, grand juge, ministre de la justice de l'Empire Français et grand aigle de la légion d'honneur.

<sup>65</sup> J-G. MAHINGA, Op. Cit.

du travail. C'est par des dispositions spéciales et particulières caractérisant cette discipline que les professionnels de ce secteur sont soumis à ce statut distinctif.

**118.** Pris au sens large du terme, le droit maritime est considéré comme l'ensemble des textes juridiques et réglementaires régissant l'ensemble des activités maritimes. Il a fait l'objet de multiples définitions. Celle présentée par Auguste-Raynard WERNER va dans le sens que ce droit englobe un ensemble de principes, d'usages et de règles. Il constitue en effet, encore aujourd'hui, une des rares disciplines juridiques où les principes généraux et les usages conservent autant d'importance, si ce n'est davantage, que les règles du droit positif<sup>66</sup>.

**119.** Au sens restreint, le professeur R. RONDIÈRE<sup>67</sup>, définit le droit maritime comme étant l'ensemble des règles juridiques relatives à la navigation qui se fait sur la mer<sup>68</sup>.

Force est de constater que la définition la plus fréquente le définit comme étant l'ensemble des règles juridiques relatives à la navigation maritime<sup>69</sup>. Or la navigation, à elle seule, n'est pas suffisante pour distinguer clairement le droit maritime vis à vis d'autres disciplines proches. En effet, la pêche fluviale utilise également les mêmes moyens techniques et atteint bien les mêmes objectifs sans toutefois être régis par les règles du droit maritime.

**120.** Le Droit maritime, par ses origines, par ses différentes phases marquantes<sup>70</sup>, et par son évolution, est considéré comme le pionnier à mettre en application certaines règles juridiques. Il est souvent à la base de plusieurs principes juridiques adoptés ensuite par le droit commun. Le professeur « DOMENICO ALBERTO AZUNI » a précisé dans ce sens que le droit maritime engendre des figures juridiques originales, dont le droit commun s'est ensuite inspiré largement de ses institutions<sup>71</sup>.

---

<sup>66</sup> A. R. WERNER, *Traité de droit maritime général : éléments et système, définitions, problèmes, principes*, page 18, librairie Droz Genève 1964.

<sup>67</sup> R. RONDIÈRE, né le 18 août 1907 à Alger et mort le 8 novembre 1981, est un professeur émérite de droit français, spécialisé notamment en droit comparé, en droit maritime et en droit commercial. Il était professeur de droit maritime et des transports à la faculté de droit et des sciences économiques de Paris.

<sup>68</sup> R. RONDIÈRE, *Droit maritime*, première page, Précis Dalloz, Huitième édition 1979.

<sup>69</sup> Cité par Frédérique Vallon, *La mer et son droit, entre liberté et consensualisme, l'impossible gestion de la piraterie et du terrorisme*, page Éditions Publibook, 2011.

<sup>70</sup> Des règles des Rhodiennes, Consulat de la mer, les règles d'Oléron.....

<sup>71</sup> August Raynard WERNER, *Traité de droit maritime général : éléments et système, définitions, problèmes, principes*, page 8, librairie Droz Genève 1964.



Les deux grands auteurs qui s'intéressaient au droit maritime, le Professeur « P. BONASSIES<sup>72</sup> » et le Maître « C. SCAPEL<sup>73</sup> » définissaient le droit maritime par l'ensemble des règles juridiques spécifiques directement applicables aux activités que la mer détermine<sup>74</sup>. C'est la définition la plus couramment utilisée et répond aux besoins de l'ensemble des activités maritimes.

**121.** Le Droit maritime ne se limite plus à la navigation : il englobe toutes les activités liées à la mer. Le Droit maritime est une branche de droit qui fait appel au même temps au droit public et au droit privé. Autrement dit, la mer n'est plus exclusivement le théâtre de la navigation maritime, elle reçoit d'autres utilisations : ses ressources sont exploitées systématiquement dans toute sa profondeur, jusqu'à son sol et même son sous-sol. C'est pour ces différentes raisons que « Dr. J. LOPUSKI » a proposé de définir le droit maritime comme étant l'ensemble des règles concernant les divers rapports liés à l'utilisation de la mer et à l'exploitation de ses ressources<sup>75</sup>. Cette définition a davantage touché aussi bien le droit public que le droit privé. En effet par cette définition, l'auteur voulait élargir l'application du droit maritime à tout ce qui est en relation directe avec la mer.

**122.** Le Droit maritime est lié à la navigation maritime. Par conséquent, sa disparition au profit de l'évolution constante d'autres disciplines concurrentes reste inenvisageable. Cette activité est désormais rassurante par les moyens de son exécution et encore pour son intérêt économique. C'est une activité mesurable par le développement de la marine marchande, l'intensité des mouvements des ports et du commerce international<sup>76</sup>.

Du point de vue de la culture générale, ce droit offre des éléments essentiels de la civilisation générale telle sa richesse intellectuelle et son caractère universel.

**123.** Le Droit maritime organise la vie humaine en société à bord dans un milieu, répété territoire totalement différent du milieu où l'homme a son habitat habituel. Il se trouve

---

<sup>72</sup> P. BONASSIES est professeur honoraire à la Faculté de droit et de science politique d'Aix-Marseille, président honoraire de l'Association Française du Droit Maritime, vice-président fondateur de l'Institut Méditerranéen des Transports Maritimes. Il a enseigné le droit maritime à la Faculté d'Aix-Marseille depuis 1960, et continue d'y avoir un enseignement de troisième cycle. Il a également enseigné le droit maritime aux Facultés de droit de Rabat, Casablanca et Genève. Depuis 1986, il est l'auteur d'une chronique annuelle sur le droit positif français, publiée dans la revue *Le droit maritime français*.

<sup>73</sup> CHRISTIAN SCAPEL est avocat au Barreau de Marseille, maître de conférences à la Faculté de droit d'Aix-Marseille, directeur du Centre de Droit Maritime et des Transports de cette Faculté. Il enseigne le droit maritime dans cette faculté depuis 1975, et a également enseigné à la Faculté de droit de Casablanca, de Sofia et de la République de Maurice. Il dirige les Masters de droit maritime et des transports, de transport aérien et de droit des transports terrestres. Il est directeur de la Revue de droit commercial, maritime, aérien et des transports et directeur scientifique de l'IFURTA (Institut de Formation et de Recherche sur le Transport Aérien) de la Faculté d'Aix-Marseille.

<sup>74</sup> P. BONASSIES et C. SCAPEL, *Traité de droit maritime*, LGDJ, 2010, p. 1, 2<sup>ème</sup> édition.

<sup>75</sup> M. JAN LOPUSKI, *encyclopédie de droit maritime*, Gdansk Pologne 1982.

<sup>76</sup> R. RONDIÈRE, *Droit maritime*, page 2, Précis Dalloz, Huitième édition 1979.

désormais devant une réalité évidente : celle de maintenir une vie bien organisée à bord et d'accomplir une exploitation de pêche ou de commerce en toute sécurité. Il doit pouvoir s'adapter à diverses situations dans des espaces fréquentés. Ce droit est appelé, à mettre en œuvre un arsenal juridique ayant des liens d'interdépendances et d'interconnexion avec d'autres disciplines.

**124.** La viabilité et l'interaction du droit maritime avec le droit commun atteste sa solidité et son importance incontestable. Il a généré des figures juridiques originales. Les juristes attestent que le droit commun s'inspirait largement du droit maritime. Le Droit des assurances tout entier pourra être l'exemple le plus marquant. Il est sorti essentiellement du droit maritime. Le fondement du droit maritime, édité par les rhodiens<sup>77</sup>, relatif au jet à la mer qui traduit la solidarité face à des pertes en cas d'avarie commune, est à la base des régimes modernes de sécurité sociale d'aujourd'hui.

**125.** Par ailleurs, le droit maritime a précisé les attributions et les responsabilités du capitaine à bord d'un navire en mer qui peut, d'un moment à l'autre, assurer le rôle de la puissance publique. Vu qu'en plus de ses responsabilités liées à la navigation, il substitue en quelque sorte à la puissance publique dans les divers rapports et circonstances qui peuvent survenir à bord.

**126.** L'intérêt du droit maritime ne peut être limité au profit économique des activités maritimes, mais doit également être lié à sa capacité à gérer à la fois une activité et une vie à bord. Cette situation nécessite, sans aucun doute, les dispositions du droit civil et pénal pour une gestion rationnelle de la vie et des différents rapports à bord.

**127.** La forte spécificité du droit maritime trouve son fondement de la complexité du milieu maritime, par le moyen d'action dans ce domaine qui est le navire et sans toutefois oublier l'acteur humain qui présente le vif de cette recherche.

**128.** Le Droit maritime est disposé pour répondre à l'ensemble des soucis exprimés par les intervenants aux activités maritimes. Les juristes se sont livrés des batailles argumentatives pour donner à ce droit une haute portée philosophique et morale, sans arriver toutefois à des synthèses claires. Par une citation qui revient au D. SCHADÉE, cité par le professeur E. DU

---

<sup>77</sup> Ce sont les habitants de l'île de Rhodes. Au temps de leur puissance navale (IV<sup>e</sup>-III<sup>e</sup> siècles av. J.-C.) ils ont établi le Droit rhodien, lois rhodiennes sous forme d'un Code maritime. Les Rhodiens qui, favorisés par une position géographique des plus heureuses, assuraient presque tout le commerce entre l'Asie et l'Europe.

PONTAVICE<sup>78</sup>, dans la onzième édition de l'ouvrage du doyen R. RODIÈRE « Droit maritime », « *le droit maritime est tout entier ordonné autour de la notion de risque de mer*<sup>79</sup>».

**129.** L'importance politique et économique des activités maritimes se confrontent à une panoplie de risques à surmonter. Le risque lié au milieu marin est loin d'être écarté. Il porte essentiellement sur les abordages, les chavirements et les échouements des navires. La notion du risque relatif à des vies humaines commençait véritablement après l'événement du TITANIC survenu la nuit du 14 au 15 avr. 1912 dans l'océan Atlantique Nord au large de Terre-Neuve. Actuellement les risques écologiques et terroristes viennent s'ajouter.

**130.** Le risque maritime reste l'une des raisons qui fondent les dispositions du droit maritime. C'est un élément essentiel largement pris en considération lors de toute codification ou reformulation de ce droit.

**131.** L'évolution du droit maritime consiste à suivre les règles de ce droit dès ses origines jusqu'à ses dernières formes de nos jours. Le plus important est de voir comment un ensemble d'usages, qui portent le nom d'une petite île méconnue « Rhodes<sup>80</sup> » de la méditerranée, a été accepté et adopté par une des nations d'une telle réputation juridique, tel est le cas des grecs.

**132.** Au fil des siècles, ces mêmes règles des rhodiens se sont répandues en Europe et sur les bords de la méditerranée. La survie de ces règles devant des législations civiles durant tous ces siècles ne peut témoigner que d'une solidité juridique des dites règles.

Nous estimons d'une grande importance de rappeler ces lois fondamentales de la législation nautique, avant de nous livrer à l'examen de notre question principale. Ce n'est que par cette connaissance que nous pouvons apprendre le langage et les fondements de la législation maritime. Le juriste français RENÉ-JOSUÉ VALIN, avocat et procureur du Roi au siège de l'Amirauté de la Rochelle à Rouen, citait, dans sa mémorable préface, un grand nombre de lois étrangères. Il déclarait que « *tout cela doit être consulté pour avoir une idée nette des principes et des usages de la navigation relative au commerce par mer*<sup>81</sup> ».

**133.** Le secteur de la pêche maritime au Maroc ainsi qu'en France, adopte toutes les institutions et les fondements du droit maritime. Ainsi par assimilation, la relation de travail entre le marin pêcheur et l'armateur se positionne, désormais, au champ d'application des dispositions du droit du travail maritime. Cette assimilation, dans tous les cas, peut parfois

---

<sup>78</sup> EMMANUEL DU PONTAVICE, agrégé des facultés de droit, Professeur de droit maritime à l'université Panthéon Assas, Paris I et Paris II.

<sup>79</sup> R. RODIÈRE et E. DU PONTAVICE, Droit maritime, 11<sup>ème</sup> édition, Précis DALLOZ, 1991.

<sup>80</sup> Rhodes est la plus grande île de l'archipel grec du Dodécanèse.

<sup>81</sup> DESJARDINS, ARTHUR (1835-1901). Introduction historique à l'étude du droit commercial maritime, page 04, A. DURAND et PEDONE-LAURIEL, Paris 1890.

paraître non équitable. Le marin pêcheur est très attaché à son identité et perçoit mal certaines dispositions, qui ne lui sont pas convenables.

**134.** La relation entre la pêche et la navigation a été approuvée depuis longtemps. Ces deux activités partagent plusieurs éléments identiques ; mer, navire et marin.

**135.** Au Maroc, la relation est encore plus claire. Le Code de commerce maritime marocain a été le premier instrument juridique qui proposait les définitions aux activités de la pêche<sup>82</sup> par les dispositions de son article 52<sup>83</sup> et ce depuis les modifications apportées en Juill. 1953.

Au sens des dispositions de l'article 52 du CCMM, il est mis en évidence une assimilation entre la navigation commerciale et les catégories de pêche énumérées. Cet article est tellement clair de façon à ne plus laisser des illusions en matière de la qualification de l'activité de la pêche maritime. Il a précisé l'ensemble des catégories désignées par la navigation commerciale. L'article 3 du CCMM 1919, modifié juste après l'indépendance du Maroc en date du 03 août 1957, a précisé les conditions d'immatriculation des navires de pêche sous pavillon chérifien<sup>84</sup>, en références au cadre limité par l'article 52. L'article 53, modifié en 1961, fixe les diplômes exigés pour exercer le commandement ou les fonctions d'officier à bord des navires de commerce ou de pêche. Ces trois articles confirment la gérance juridique de l'activité de la pêche par les dispositions du CCMM 1919.

**136.** La formation maritime était également un point commun entre la pêche maritime et la marine marchande, notamment pour les établissements et le contenu de la formation. Ce n'est qu'en 1985, par la création d'un institut spécialisé en formation maritime orientée vers la pêche maritime que nous avons au Maroc une formation maritime spécialisée en pêche et l'autre en navigation commerciale.

Les conditions pour commander les navires de pêche et du commerce pour les lauréats issus des deux formations sont fixées par un même article du CCMM.

Dans un cadre purement administratif, l'article 28 du CCMM a imposé la mise en place d'un registre d'équipage pour les navires de pêche à l'instar des navires de commerce.

Toutefois, il est à signaler que lors de la codification des dispositions du Code de commerce maritime marocain en 1919, la pêche était pratiquée dans un rayon bien limité et par des moyens vraiment traditionnels. Ceci avait influé négativement les dispositions de ce code qui

---

<sup>82</sup> Art. 52 du code de commerce maritime marocain du 28 Joumada II 1377 (31 mars 1919) (BO. N° 344 du 26 mai 1919), titre troisième, de la conduite des navires, chapitre premier : du long cours, des cabotages, du bornage et des pêches. Cet article a été modifié le 6 Juillet 1953 et le 15 Février 1961.

<sup>83</sup> Art. 52 du code Op. Cit.

<sup>84</sup> Chérifien est un mot d'origine arabe ; c'est une expression utilisée au Maroc pour désigner Marocain (navire chérifien : navire battant le pavillon marocain).

ont, à multiples reprises, renvoyé la gestion de divers aspects de ce secteur à l'autorité compétente qui se chargeait de la pêche maritime. C'est le cas de la durée du travail, le congé hebdomadaire des marins-pêcheurs ainsi une série d'autres conditions que nous aurons l'occasion d'évoquer dans la deuxième partie de ce travail.

**137.** La pêche maritime au Maroc, se pratique le long du littoral marocain en trois segments différents.

**138.** Le premier segment est un segment purement traditionnel. Il se pratique le long des côtes marocaines par des canots construits en bois. L'activité de la pêche liée à cette flotte longe les deux façades maritimes marocaines et opère à partir de 150 lieux de débarquement. Cette flotte alimente exclusivement le marché intérieur.

Les marins pêcheurs embarqués à bord de ces canots sont des artisans, notamment les fils de marins ou les habitants des régions côtières. Ils ne répondent à aucune exigence quant à la formation maritime<sup>85</sup>.

Les marins pêcheurs de ce segment d'activité sont liés aux propriétaires des barques suite à un consentement mutuel. La relation de travail dans ce secteur d'activité se base essentiellement sur ce consentement loin de toute formalité contractuelle. La rémunération est à la part selon les apports de la compagnie de pêche. Le calcul de la rémunération est édicté par des coutumes et des usages reconnus propres à chaque région du littoral. L'autorité compétente tend à organiser ce secteur par la mise en place d'un document d'identification et d'un système de protection sociale.

**139.** Le deuxième segment est celui occupé par la flotte de la pêche côtière. Il est composé d'unités, dont le tonnage est inférieur à 150 TJB. Le nombre de navires immatriculés pour ce segment s'élève à 2.509 unités, d'un tonnage total de 133.045 TJB<sup>86</sup>.

Cette flotte est composée de différents types de navire selon le type de pêche pratiqué. La relation de travail est plus organisée par rapport au premier segment. Le registre d'équipage est obligatoire pour ce type de pêche. Il indique l'identité des marins pêcheurs et la qualité de

---

<sup>85</sup> Dans un cas général, le marin-pêcheur exécute à bord des tâches bien définies (travail du poisson, responsable d'équipe, conduite du navire et des engins de pêche,). Il profite au fur et à mesure d'une auto-formation continue qui s'appuie sur une complémentarité formation-expérience. Il occupe des postes sans pré requis et visualise les tâches les plus délicates. Dans tous les cas, le marin progresser dans sa carrière et se réoriente soit vers des postes de responsabilité dans le secteur de la pêche ou vers le commerce maritime, la plaisance professionnelle ou l'activité aquacole. Le marin pêcheur est fortement apprécié dans ces secteurs.

<sup>86</sup> Rapport « Mer en chiffres 2016 », présenté par le Ministère de l'Agriculture, de la Pêche Maritime, du Développement Rural et des Eaux et Forêts, Département de la Pêche Maritime.

chaque marin à bord. Ces éléments permettent de déterminer la part salariale de chaque marin après une opération de partage censée<sup>87</sup> être équitable.

**140.** Le troisième segment est celui de la pêche hauturière. Il est formé d'une flotte mise en place récemment au Maroc. Cette flotte a commencé à se constituer à partir de 1973, grâce aux encouragements de l'État. Cette flotte est composée principalement de navires modernes en acier de longueur supérieure à 24 mètres et d'un tonnage supérieur à 150 TJB<sup>88</sup>. Ce type de pêche est pratique en utilisant des filets géants ; souvent des chaluts sous leurs différentes formes. Les voyages à entreprendre par ces navires s'étendent de deux à plusieurs mois. La technique de conservation se fait par congélation à bord : d'où l'appellation de chalutiers congélateurs ou parfois chalutier céphalopodiers<sup>89</sup> en raison des espèces ciblées.

La relation de travail dans ce segment d'activité est similaire à celle des travailleurs du secteur privé à terre. Le marin est lié à son armateur par un contrat de travail appelé contrat d'engagement maritime.

**141.** La notion de solidarité sociale dans la société marocaine est une notion qui ne peut être limitée dans le temps. C'est une notion enracinée par les préceptes religieux sous forme de la « Zakat » qui consiste à redistribuer proportionnellement aux revenus annuels un pourcentage bien défini.

**142.** Néanmoins, pendant le protectorat, un nouveau système est apparu. En effet, Sous l'égide du protectorat, les groupes industriels installés au Maroc ont mis en œuvre des règles pour gérer le premier système d'assurance sociale. Le système repris intégralement le régime français. Il a été destiné en un premier lieu à des ressortissants français et européens. Une chronologie législative nous conduit à repérer certaines phases remarquables.

En 1927, un premier texte avait en fin abordé la notion de la réparation des accidents du travail. Cette forme juridique s'est étendue en 1943 pour évoquer les maladies professionnelles.

Ce n'était qu'en 1955, et conformément aux directives de la Convention n°102 de l'Organisation internationale de travail, qu'un système de protection sociale moderne et

---

<sup>87</sup> Les propos recueillis sur terrains démontrent clairement que les marins du segment côtier ne sont pas confiant de leur système de rémunération. Il constitue l'objet de la majorité des réclamations relevées par les équipages devant l'autorité maritime.

<sup>88</sup> Selon l'article 8 du CCMM, le jaugeage est la constatation officielle de la capacité totale et utilisable du bateau. Le jaugeage comprend la jauge brute et la jauge nette. Il sert à identifier les navires et à répartir les espaces entre ceux dédiés à l'exploitation et ceux dédiés à la conduite du navire. Au point de vue juridique, le jaugeage est pris comme seuil pour l'application de certaines dispositions juridiques. Il reflète l'importance et le volume total d'un navire.

<sup>89</sup> La flotte de la pêche hauturière cible essentiellement les céphalopodes à haute valeur économique tel le poulpe, la seiche et le calmar.

obligatoire s'est installé. Ce système a été accepté par tout le monde. Il représentait un exploit remarquable dans le domaine de la protection sociale.

En 1959<sup>90</sup>, l'appellation de la Caisse nationale de sécurité sociale<sup>91</sup> (CNSS) apparaît comme organisme regroupant l'ensemble des prestations sociales envers certains travailleurs du secteur privé. La CNSS est financée par des contributions patronales et salariales proportionnellement à la masse salariale.

**143.** Les marins de commerce et les marins pêcheurs, notamment ceux embarqués dans le segment de la pêche hauturière, ont été pris en charge depuis la mise en place de ce système de protection sociale. Tandis qu'au niveau de la pêche côtière et artisanale le problème s'est posé. La rémunération n'a pas été normalisée au niveau de tous les ports marocains et le système de rémunération se fait à la part. Il fallut attendre un décret du 30 janv. 1964 pour reconnaître aux marins pêcheurs d'être rémunérés à la part et leur droit à la protection sociale.

**144.** Le marin pêcheur selon son segment d'activité, suite à une reconnaissance légale par la délégation des pêches maritimes, cotise à une caisse générale de sécurité sociale pour bénéficier de diverses prestations sociales.

Malheureusement les contributions à cette caisse de prévoyance ou de la sécurité sociale sont tributaires de l'apport du navire en produit de la pêche. Durant les saisons de mauvaise pêche, les contributions diminuent, voire parfois s'annulent.

Ceci nous montre qu'il faut revoir le système de protection sociale destiné aux marins de la pêche maritime dans sa totalité ainsi que sa corrélation avec la spécificité qui entoure le métier du marin pêcheur.

**145.** Le régime de la protection sociale au Maroc est assuré par la caisse nationale de la sécurité sociale. C'est une caisse générale qui regroupe l'ensemble des salariés du secteur privé.

En matière de la sécurité sociale, la comparaison entre le Maroc et la France, peut apparaître étrange. Il suffit d'apprendre que, dès 1898, la caisse de prévoyance des marins a été mise en œuvre et qu'elle est alimentée par les cotisations des armateurs et des marins. Le secteur terrien du travail s'inspirait de cette formule de protection sociale pour créer par suite la sécurité sociale en 1945.

---

<sup>90</sup> Dahir du 31 décembre 1959.

<sup>91</sup> Art. 1 du Dahir portant sur la mise en place de la CNSS.

**146.** Le Maître Martine Le BIHAN-GUÉNOLÉ <sup>92</sup>, a retracé l'historique de la protection sociale des marins militaires mais également celle des marins civils actifs dans le secteur de la navigation de commerce ou dans le secteur de la pêche maritime. Le maître a lié la spécificité du métier de marin avec l'ensemble des avantages qui ont été accordés aux marins sous forme d'une liberté dans l'exercice de leur activité (vente de poisson, par exemple), mais surtout d'une couverture sociale : les « invalides ». En effet, en s'inspirant de l'histoire de la protection sociale des gens de mer, « *Dès 1673, Louis XIV a accordé une pension appelée « demi-solde » aux marins et officiers blessés. Plus tard, un édit de mai 1709 a étendu ce régime de protection à tous les marins de commerce et de la pêche*<sup>93</sup> ».

**147.** La notion de marin est une notion commune à toute sorte de navigation. Elle désigne la personne dont la profession est de naviguer en mer. La terminologie de « marin » s'accorde avec le type de navigation entreprise. Pour la navigation destinée à la pêche, le marin affecté est souvent dénommé marin pêcheur.

**148.** L'ordonnance de la marine<sup>94</sup> en 1681 n'a pas exclu le marin pêcheur de la législation sociale prescrite aux autres marins de commerce. Par ses diverses dispositions, l'Ordonnance avait prévu plusieurs avantages sociaux en faveur de ce marin.

Le marin pêcheur, à bord de son bateau de pêche, est appelé à participer à toutes les tâches qui visent à la fois l'exploitation, la conduite et l'entretien du navire en tant que moyen de la navigation maritime et participe également à l'ensemble des tâches liées à la pêche. Par ses fonctions à bord, le marin embarqué pour le service d'un navire de pêche répond parfaitement aux définitions déterminées par les législations marocaine et française.

**149.** Au Maroc, c'est au niveau du CCMM que nous trouvons l'unique définition du marin telle qu'elle a été codifiée en 1919 par l'article 166 qui dispose que : « *Est considérée comme marin, pour l'application du présent code, toute personne de l'un ou de l'autre sexe, servant à bord d'un navire de mer*<sup>95</sup> ».

**150.** En France, le Code des transports a consacré dans sa partie législative une cinquième partie intitulée transport et navigation maritimes, pour définir le marin à son article « L. 5511-

---

<sup>92</sup> Martine Le BIHAN-GUÉNOLÉ : Maître de conférences à l'Université du Havre, habilitée à diriger des recherches à l'université du Havre et responsable du Master 2 Droit de la mer et des activités portuaires. Elle est membre de l'association Française de droit maritime.

<sup>93</sup> Martine LE BIHAN-GUÉNOLÉ, droit du travail maritime : spécificité structurelle et relationnelle, page 10, L'Harmattan 2001.

<sup>94</sup> Ordonnance de la marine de Colbert de 1681.

<sup>95</sup> Art. 166 du code de Commerce Maritime Marocain du 28 Joumada II, 1377 (31 mars 1919), (BO. N° 344 du 26 mai 1919).



1<sup>96</sup>», Comme étant les gens de mer salariés ou non-salariés exerçant une activité directement liée à l'exploitation du navire. Ainsi les gens de mer sont définis par le même article comme étant : « *toutes personnes salariées ou non salariées exerçant à bord d'un navire une activité professionnelle à quelque titre que ce soit*<sup>97</sup> ».

**151.** La jurisprudence française a donné plus de précision quant à la qualité du marin. Par un arrêt<sup>98</sup> de la Cour de cassation, la chambre sociale a précisé que : « *Est considéré comme marin, pour l'application du Code du travail maritime, quiconque s'engage, envers l'armateur ou son représentant, pour servir à bord d'un navire* ». Cette même définition est retenue au Maroc et précise la relation indissociable entre le marin, son navire et le milieu marin.

**152.** La qualification du marin en France pose souvent quelques problèmes contrairement au Maroc. Au niveau de la protection sociale, le système de la protection est identique pour tous les travailleurs du secteur privé. Le traitement du cas d'un marin est similaire à celui d'un travailleur terrestre du secteur privé. Ce problème se pose également pour déterminer l'instance judiciaire compétente pour les conflits survenus entre les marins et leurs armateurs en France ; contrairement au Maroc où la compétence juridictionnelle des conflits de travail est confiée aux tribunaux de première instance.

**153.** Les marins-pêcheurs sont appelés à s'adapter aux exigences du travail et à celles de la vie à bord. La vie en collectivité réduit la marge d'une intimité personnelle de chaque marin et la discipline imposée à bord rend de plus cette vie difficile.

**154.** La situation juridique d'un marin est très différente de celle d'un travailleur terrien. Ses préoccupations professionnelles ont lieu loin non seulement de sa famille, mais également de l'autorité publique, de la société, et de son entourage social. Il est soumis, par conséquent, à diverses dispositions légales et à un régime de vie et de travail spécial.

**155.** L'activité des marins pêcheurs ou celle des marins en général revête un aspect absolu de méconnaissance par la société, alors que le danger imminent ne lâchait pas le marin pêcheur dans tout son parcours professionnel.

**156.** L'engagement des marins était loin du regard du droit commun. Cet engagement se trouvait loin de l'application des règles du louage de service. Le marin avait, depuis la mise en application de l'Ordonnance de la marine en 1681, un contrat propre à lui soumis à la surveillance et à la protection de l'État.

---

<sup>96</sup> Art. L. 5511-1, Code des transports modifié par LOI n° 2013-619 du 16 juillet 2013 - art. 22.

<sup>97</sup> Art. L. 5511-1, Op. Cit.

<sup>98</sup> Cass. Soc., 28 nov. 2002, Publié au bulletin, N° de pourvoi : 00-12365.

**157.** Le marin partageait peu de règle avec le droit commun. Avant même de mettre en place les caisses de prévoyance sociales, le marin, était par des dispositions claires, soigné et rapatrié au frais du navire<sup>99</sup>. La relation entre le droit maritime et le droit commun était et reste encore une matière riche pour les doctrinaux qui essayent de déterminer les liens et ressemblances des deux droits. C'est ainsi que Roger JAMBU-MERLIN constatait en 1961, « *que toutes les institutions du droit du travail ont leur correspondance ou leur écho en droit maritime, mais que jamais la réglementation n'y est identique* »<sup>100</sup>.

**158.** La profession du marin pêcheur nécessite un savoir-faire exceptionnel. Tout le monde ne peut devenir facilement marin. Un savoir-faire à acquérir s'avère de plus en plus indispensable. C'était un apprentissage long, pénible et réservé aux gens ayant l'occasion d'accès à la profession. Peu d'individus ont cette opportunité. Tous ces éléments font du marin une catégorie bien spéciale.

**159.** Le marin pêcheur peut être considéré comme simple travailleur qui se trouve désormais soumis, dans sa relation de travail, à des règles de droit du travail maritime. Il s'est trouvé devant un droit spécial, parfois différent ou contraire du droit commun du travail. Pour mieux le comprendre, il est nécessaire de remonter vers les origines de la législation maritime pour en chercher davantage les raisons de ses décisions.

**160.** Le travail à bord d'un navire suppose un service à accomplir à bord de façon permanente. Ce travail est décrit, par certaines décisions de la jurisprudence. C'est ainsi que la première chambre civile<sup>101</sup>, par l'un de ses arrêts, a précisé les divers aspects de ce travail. Dans la pratique, l'équipage se compose d'un capitaine qui représente le chef de l'unité et du reste des membres de l'équipage selon l'effectif fixé pour chaque navire. La spécificité du travail à bord et le statut juridique propre à ce métier ont largement influencé le cadre du travail de cette catégorie de travailleurs<sup>102</sup>.

**161.** En France, le décret du 7 août 1967<sup>103</sup> qui a pris relève d'une loi du 13 déc. 1926 portant code du travail maritime, a donné les lignes directives structurelles du travail à bord de tout

---

<sup>99</sup> Au Maroc par les dispositions de l'article 189 du CCMM 1919.

En France ordonnance royale de la marine en 1681.

<sup>100</sup> P. CHAUMETTE, Revue de Droit Maritime Français N° 591, 1999, Lamy Le Droit Maritime Français.

<sup>101</sup> Cass. Civ. 1<sup>ère</sup>, 27 juin 1973, bull. Civ., I, N° 419, page 372.

<sup>102</sup> La composition de l'équipage est déterminée par les dispositions de l'article L. 5511-3 du code des Transports qui définit l'équipage : L'équipage comprend le capitaine et les marins définis au 3° de l'article L. 5511-1, puis renvoie à leur inscription sur le rôle d'équipage. À l'inverse, la liste d'équipage est abordée amplement en recourant à la notion de gens de mer : Une liste d'équipage identifiant les gens de mer à bord de chaque navire est tenue à la disposition de toutes autorités compétentes de l'État du pavillon et de l'État du port qui en font la demande (art. L. 5522-3-I).

<sup>103</sup> Décret n° 67-690 du 7 août 1967 relatif aux conditions d'exercice de la profession de marin.

navire. Cette loi a précisé également les conditions requises pour accéder à la profession de marin.

**162.** Il n'est pas surprenant de constater que la législation maritime marocaine a utilisé des expressions vagues et générales pour déterminer la notion des effectifs à bord des navires de mer. C'est aux dispositions de l'article 38 du CCMM que revient la détermination et la composition de l'équipage de chaque navire. Cette composition tient compte de deux conditions majeures. La première concerne explicitement la sécurité du navire et la deuxième concerne implicitement l'exploitation de l'unité<sup>104</sup>.

**163.** Le travail maritime est déterminé par certains éléments essentiels. Le premier est la qualification juridique du personnel. Il s'agit de reconnaître au salarié la qualité de marin. Il est important de savoir que les membres du personnel travaillant à bord d'un même navire n'ont pas tous la qualification juridique de marin. Par conséquent, deux régimes sociaux différents trouveront leurs applications sur un même lieu de travail qui est le navire : le régime spécial maritime et le régime commun terrestre.

Le deuxième élément est le lieu du travail qui doit être obligatoirement un navire de mer. Les conséquences juridiques liées à cette notion ont donné lieu à de profonds débats jurisprudentiels.

Le troisième élément de détermination du champ d'application du travail maritime est le milieu marin. D'ailleurs, la « navigation maritime » est définie essentiellement par le lieu de pratique de la navigation qui doit être qualifié juridiquement d'un milieu maritime.

**164.** Le travail à bord est exécuté par les membres de l'équipage composé du capitaine, des officiers qui peuvent être spécialisés « pont ou machine » et le reste des hommes d'équipage et du service général.

L'équipage est sous l'autorité, le contrôle et la supervision d'un chef qui est le capitaine. Il est le premier responsable à bord. Il est chargé de la navigation, de l'exploitation, des manœuvres et de la sécurité à bord. Ses prérogatives excèdent de loin celles du propriétaire ou celles de

---

<sup>104</sup> Art. 38 bis (Ajouté par le dahir du 24 chaoual 1372 - 6 Juillet 1953), CCMM 1919 qui dispose que : « L'effectif du personnel de tout navire marocain doit être tel que du point de vue de la sécurité en mer, il existe à bord un équipage suffisant en nombre et en qualité.

Cet effectif est fixé, sur la proposition de l'armateur, par l'inspecteur de la navigation du port où le navire prend armement compte tenu de la législation sur la durée du travail à bord, des caractéristiques du navire et des conditions de son exploitation. »

En France, Cette exigence est transcrite par l'intermédiaire de l'article L. 5522-2 du code des transports, du décret n° 67-432 du 26 mai 1967 et de l'arrêté du 30 juin 1967.

l'armateur<sup>105</sup>. Le capitaine est doté d'une autonomie absolue dans la prise de ses décisions relatives à la sécurité de son navire.

**165.** Le capitaine représente à la fois l'armateur et l'autorité publique. Les attributions du capitaine tendent à se régresser du fait des progrès techniques, de communication, et par la présence abondante des services compétents.

Le capitaine est doté d'un pouvoir à bord recadré par le code disciplinaire et pénal de la marine marchande ; il ne peut, par conséquent, abuser de ses pouvoirs. Il dresse des comptes rendus à l'armateur et à l'État du pavillon. C'est par ses attributions que le capitaine constitue une catégorie à part. Son statut est particulier par rapport au reste de l'équipage.

**166.** En droit français, l'article 2 du CDPMM<sup>106</sup>, propose une désignation à la fonction du capitaine. Il dispose que : « L'expression de "capitaine" désigne le capitaine ou patron ou, à défaut, la personne qui exerce régulièrement, en fait, le commandement du navire<sup>107</sup>».

Le capitaine est assimilé, conformément aux dispositions de l'article L. 212-15-1<sup>108</sup> du code du travail aux cadres dirigeants et en même temps aux cadres autonomes par les dispositions de l'article L. 212-15-3<sup>109</sup>. Les litiges qui l'opposent à l'armateur sont portés devant le Tribunal de commerce alors que les litiges qui opposent le reste de l'équipage à l'armateur sont portés devant le Tribunal de première instance<sup>110</sup>.

**167.** Au Maroc, les litiges qui opposent l'armateur à l'ensemble des membres de l'équipage, y compris le capitaine, sont portés, désormais, devant le Tribunal de première instance.

L'analyse de la spécificité du statut social du marin pêcheur au Maroc, face à la relation de travail qui lie ce marin à son armateur, nous révèle certaines incohérences juridiques<sup>111</sup>. Elles affectent le statut social de cette catégorie de travailleurs. Ces incohérences sont d'ordres

---

<sup>105</sup> Art. 5.2 du code ISM (International Safety Management), en français : Code international de gestion de la sécurité.

<sup>106</sup> CDPMM : Code disciplinaire et pénal de la marine marchande.

<sup>107</sup> Art. 2, du premier titre intitulé « Dispositions générales » de la Partie législative du Code disciplinaire et pénal de la marine marchande.

<sup>108</sup> Art. L 212-15-1 du code de travail « ancienne version » qui devient : Code du travail - art. L. 3111-2 et Code du travail - art. L. 3111-2.

<sup>109</sup> Art. L 212-15-3 du code de travail « ancienne version » qui devient : Code du travail - art. L. 3121-38 et S.

<sup>110</sup> Cass. Soc., 12 février 2014, pourvoi n° 13-10.643 : « Il résulte de la combinaison des articles L. 5541-1 et L. 5542-48 du code des transports et de l'article R. 221-13 du code de l'organisation judiciaire que le tribunal d'instance est seul compétent pour connaître, après tentative de conciliation devant l'administrateur des affaires maritimes, des litiges entre armateur et marin portant sur la conclusion, l'exécution ou la rupture du contrat d'engagement régi par le code du travail maritime ».

<sup>111</sup> Ces incohérences faisaient également l'objet de la lettre adressée le 20/07/2016, par l'observatoire marocain des gens de mer au chef du gouvernement Marocain pour attirer son attention compte au vide juridique constaté et vécu par le secteur maritime au Maroc. Le président de l'observatoire Mr ABDERRAHIM LAQABI, s'interrogeait sur l'efficacité juridique d'un code de commerce maritime qui datait 1919 et qui utilise encore la mention « francs français » alors que la France ne l'utilise plus.

juridiques et institutionnels. Notre travail se focalisera le long de cette étude sur des propositions et des recommandations pouvant atténuer ces incohérences.

Une diversité de textes juridiques a été mise en vigueur sous forme d'annexes au code de commerce maritime, datant de 1919. Ces dispositions préjudiciables à une bonne application de la réglementation maritime se répercutent négativement sur la gestion de la relation de travail du marin pêcheur.

Ce Code (CCMM 1919), réputé l'un des meilleurs codes à l'échelle internationale à son époque, présente actuellement certaines lacunes et incohérences juridiques. Il s'est avéré incapable de mieux gérer les activités maritimes et d'assurer un rapprochement entre l'administration et les usagers du service public.

**168.** Le Dr. Larbi SBAI<sup>112</sup>, est le seule auteur marocain qui a voulu répondre au problème de la dispersion de ces dispositions. Il a délimité l'ensemble des dispositions maritimes au Maroc en publiant un guide qui a regroupé plus de 2000 dahirs, décrets et arrêtés. L'auteur de ce guide au talent reconnu dans le domaine du droit maritime n'a pas manqué de relever que certains instruments juridiques, notamment les conventions, accords et protocoles internationaux, tout en étant signés par le Maroc, et parfois même appliqués, n'ont pas fait l'objet d'une publication officielle<sup>113</sup>. Cette dispersion rend, de plus en plus, difficile la délimitation et l'application de la législation maritime au Maroc.

**169.** La réglementation qui gère la relation de travail du marin pêcheur mérite une réflexion approfondie qui touchera tous les aspects fondateurs du droit du travail maritime et de l'activité de la pêche maritime. Cette réglementation nécessite une révision pour enfin s'adapter à l'évolution sociale et technologique, à l'environnement maritime national et international. Elle doit répondre, d'une manière plus précise, à la réalité économique et sociale du Maroc.

Le Maroc, reconnu par sa vocation maritime, mérite de se doter d'une réglementation claire et riche capable de repositionner le Maroc dans son contexte régional et international toute en affirmant ses spécificités socio-économiques dans une législation moderne.

Des tentatives hésitantes en vue de redresser la situation se lancent sporadiquement sans toutefois avoir aucune chance de se voir concrétiser.

---

<sup>112</sup> Larbi SBAI est docteur en droit public, docteur en sciences politiques, auteur de plusieurs travaux de recherche se rapportant à la pêche au Maroc. Il est cadre dans les services juridiques du ministère des pêches maritimes au Maroc.

<sup>113</sup> L. SBAI, guide de la législation maritime et portuaire marocaine 1912-2000, page 15, les presses des belles couleurs Rabat, Maroc.

Notre réflexion dans ce sens repose essentiellement à revoir l'ensemble des aspects influant de près ou de loin sur la relation de travail du marin pêcheur en tenant compte de la spécificité historique du droit maritime, des progrès technologiques de la pêche maritime, d'évolution du contexte socio-économique du secteur et du repositionnement du Maroc dans son environnement régional et international.

**170.** Le régime législatif et les œuvres jurisprudentielle et doctrinale en France demeurent proches du régime juridique marocain. Il constitue l'une des sources d'inspiration de toutes les œuvres juridiques marocaines et laisse les deux régimes plus proches l'un de l'autre. Nous comptons rester dans la même logique et essayer de proposer un contexte de recodification digne de promouvoir les activités maritimes et le métier du marin pêcheur en particulier. Cette action ne peut être sans contraintes. Elles sont d'ordres constitutionnels, institutionnels, juridiques et techniques.

**171.** L'action de recodification qui présente la principale recommandation de cette recherche ne peut voir le jour sans toutefois prendre en considérations certains axes qui constituent la base de toute réforme juridique. Toute action de recodification doit garder ses liens juridiques aux anciennes sources du droit maritime et doit s'adapter à la fois aux réalités du métier du marin pêcheur et aux évolutions internationales de ce droit.

**172.** Aujourd'hui au Maroc, le métier du marin pêcheur ne peut passer à côté des techniques de gestion et de perfection du travail. Ces techniques, à l'instar de la gestion des ressources humaines, mettent en évidence de nouveaux modes d'organisation du travail, notamment l'évolution des réglementations de travail. Ceci oblige, désormais, à intégrer la prévention des risques professionnels et l'amélioration des conditions de travail comme moyens de motivation des travailleurs. Ces démarches sont matérialisées dans divers secteurs d'activité. Parfois nous demandons des démarches réelles et sérieuses dans le secteur de la pêche maritime pour une éventuelle prévention et amélioration des conditions de travail et de vie dans un cadre réglementaire bien défini.

**173.** Or, force est ainsi de constater que, malgré la juridicité des règles applicables au marin pêcheur, ce dernier est soumis à une pluralité de normes juridiques.

A ce pluralisme juridique s'ajoute proportionnellement une coexistence entre l'ordre juridique étatique et un ordre juridique maritime. Ce pluralisme juridique tend à définir pour le métier du marin pêcheur un statut juridique spécifique qui s'exprime de manière plus claire pour la pêche moderne et industrielle.

**174.** En raison de la prise en considération par le législateur des intérêts économiques et sociaux de l'activité de la pêche au Maroc, la question des contradictions relevées entre les règles maritimes applicables au marin pêcheur et celles du droit commun se pose fréquemment. C'est ainsi que, les lacunes de droit constatées pour cette catégorie d'employés sont souvent résolues en comblant chaque cas par des situations similaires des travailleurs à terre. En se faisant, une négligence de toute particularité de ce métier s'accroît.

**175.** C'est le cas du jugement<sup>114</sup> rendu par le Tribunal de 1<sup>ère</sup> instance d'Agadir le 20 mai 2013. Il s'agissait d'un marin, embarqué en qualité de second capitaine à bord qui s'estime être licencié abusivement par une société de pêche, sous prétexte qu'il a adhéré à un syndicat du secteur. Le juge n'a pas cherché à déterminer ni à qualifier la situation du salarié. Le Tribunal a négligé la qualité du salarié en tant que marin ou marin pêcheur. Le juge a peut être estimé que la qualité du salarié ne changera autant de son jugement, pourtant il a fait référence pour la recevabilité de cette affaire au procès-verbal de non conciliation<sup>115</sup> établi par la délégation des pêches maritimes d'Agadir<sup>116</sup>. Dans ce cas, le juge reconnaît bien la qualité du marin et pourtant les règles qui ont servi de base à sa décision judiciaire sont purement des règles du droit commun.

**176.** Le problème se pose dans un contexte plus compliqué dans le cas de conflits entre les dispositions du droit commun et celles du droit spécial. La question va dès lors être de savoir comment régler ces cas de figure. Ceci nous ramène sans doute à évoquer le principe de primauté des règles juridiques et qui s'opposera en parallèle au principe de la règle la plus favorable au profit du salarié. C'est dans ce sens que la Cour de cassation, en 1997, a noté que : « *le principe de faveur impose que, dans le silence du législateur, la loi nouvelle s'applique aux marins, à moins qu'une disposition maritime spécifique n'y fasse obstacle*<sup>117</sup> ». Cet arrêt propose une conciliation entre le droit commun et le droit maritime. Il pourra être vu comme porteur de solution devant une infinité de cas de conflits sociaux des marins. Cet avis n'est, cependant, pas partagé avec les maritimistes. Par ces propos, certains auteurs doctrinaux du

---

<sup>114</sup> Jugement rendu par le tribunal de 1<sup>ère</sup> instance d'Agadir du 20-05-2013 n° 669, n° du dossier 12/845.

<sup>115</sup> La condition de conciliation est édictée par l'article 205 bis du code de commerce maritime marocain dans son cinquième chapitre. Cet article dispose que : « Les litiges qui s'élèvent en ce qui concerne les contrats d'engagement régis par le présent Dahir entre les armateurs ou leurs représentants et les marins, à l'exception des capitaines, sont portés, aux fins de conciliation, devant l'autorité maritime compétente. Cette tentative de conciliation se substitue à celle qui devrait avoir lieu devant le juge de paix conformément au droit commun. »<sup>67</sup> Délégation des pêches maritimes est l'administration régionale qui représente l'autorité chargée des pêches maritimes le long du littoral marocain.

<sup>116</sup> Délégation des pêches maritimes est une administration qui joue le rôle de l'administration des affaires maritimes au niveau régional.

<sup>117</sup> P. CHAUMETTE, Les gens de mer, Le Droit maritime français, vol. 51, page 248, Librairie générale de droit et de jurisprudence, 1999.

domaine, à l'opposé, déclarent l'affirmation de la fin de l'autonomie du droit du travail maritime<sup>118</sup>.

**177.** Les recommandations à proposer doivent, certainement, englober des réponses claires à notre problématique. Elles consistent à s'orienter vers la détermination des axes fondamentaux et des aspects juridiques d'un statut social du marin pêcheur clair et digne de ce métier. Elles ne peuvent plus négliger certaines actions anticipées qui servent, à l'appui, à améliorer les conditions d'hygiène, de travail et de vie à bord des navires de pêche au Maroc. Il est également primordial de maîtriser au maximum les risques des accidents du travail et des maladies professionnelles.

**178.** Le développement des méthodes de gestion<sup>119</sup> et d'organisation du secteur de la pêche maritime contribue souvent à affaiblir la particularité du statut du marin pêcheur, réglementée et assurée par les dispositions du droit maritime.

**179.** À tout moment, les déclarations de l'effondrement des stocks de la ressource halieutique ou des écosystèmes priment sur les droits sociaux des marins pêcheurs. Ils se trouvent, sans le vouloir, entre l'action de défendre leurs propres droits et devant une mobilisation nationale,

---

<sup>118</sup> P. CHAUMETTE, *Les gens de mer, Le Droit maritime français*, vol. 51, page 248, Librairie générale de droit et de jurisprudence, 1999.

<sup>119</sup> La gestion des pêches est une notion réservée d'une importance mondiale primordiale. C'est ainsi que le Maroc, devant le risque d'effondrement de ses stocks halieutiques, a adopté une série d'actions pour préserver ses ressources. Pour se faire, le Maroc a demandé l'aide et le soutien des organisations internationales spécialisées dans le domaine. La FAO, (L'Organisation des Nations unies pour l'alimentation et l'agriculture est une organisation spécialisée du système des Nations unies), a largement contribué afin de mettre en place des plans d'aménagement des pêcheries. La gestion des pêches définit selon les services de la FAO comme étant un « processus intégré de collecte, d'analyse, de planification, de consultation, de prise de décisions, d'affectation des ressources et de formulation et de mise en œuvre, avec l'application, si nécessaire, de réglementations ou règles qui régissent les activités halieutiques afin d'assurer la productivité continue des ressources et la réalisation des autres objectifs de pêche ». La gestion des pêches vise à l'utilisation optimale et durable des ressources halieutiques au profit de tous, tout en conservant la biodiversité. La biodiversité fait partie intégrante du moyen d'assurer aux générations futures les mêmes.

La gestion des pêches réglemente généralement l'utilisation des ressources halieutiques en contrôlant le taux de mortalité généré par la pêche. La mortalité par pêche est une façon d'exprimer la fraction de la population de poisson prélevée par les pêcheries chaque année. Généralement, la gestion est orientée vers le maintien de l'abondance des stocks de poisson et de la structure de taille et d'âge qui garantissent un rendement moyen maximal ou des prises durables sur le long terme. C'est possible grâce à diverses règles et réglementations de gestion visant à contrôler, directement ou indirectement, le niveau de mortalité des poissons pour différentes tailles ou groupes d'âge de population. C'est parfois résumé comme le rendement maximal durable (RMD). Lorsque l'on réglemente l'utilisation des ressources halieutiques, la capacité économique et les dimensions sociales des pêcheries doivent également être prises en compte dans l'analyse de gestion. De nombreux types d'outils de gestion des pêches existent, comprenant : les contrôles d'accès et de l'effort de pêche (par ex. les restrictions sur le nombre de bateaux et licences, les engins ou les trajets). Les contrôles des limites de capture tels que les quotas de total admissible de captures (TAC) ; les mesures techniques : restrictions sur la taille des poissons qui peut être pris ou conservé, ou restrictions d'engins ; les mesures spatio-temporelles : zonage et types de fermetures par zone-saison-engin.

\*FAO (Organisation des Nations Unies pour l'Alimentation et l'Agriculture), *Gestion des pêches. Les aires marines protégées et la pêche. Directives techniques de la FAO pour une pêche responsable*. N. 4, Suppl. 4, Rome, FAO. 2012. 206 pp.



bien fondée par les biologistes et l'État, pour préserver les zones de pêche et les écosystèmes marins. La situation est pourtant similaire dans les pays voisins tels la France. Nous espérons le long de cette recherche, que le régime français va nous apporter des réponses pertinentes déjà privées au profit des marins pêcheurs dans ce pays.

**180.** Au Maroc, l'analyse du statut du marin pêcheur, difficilement déterminé, justifie bien notre inquiétude et nous laisse poser plusieurs questions. *Le statut en vigueur qui gère le travail du marin pêcheur est-il autonome et pertinent ?*

**181.** Malheureusement, par suite d'une analyse des dispositions maritimes en vigueur, Il s'avère que ce statut révèle à divers niveaux (juridique, pratique et social) des contradictions structurelles profondes. Le désavantage social des marins pêcheurs résulte certainement d'une déficience et d'une incapacité de leur statut à organiser les aspects les plus importants de leurs relations individuelles et collectives de travail.

Il est pourtant clair que l'activité de la pêche maritime, vu son importance socioéconomique, a nécessité un cadre juridique spécifique. Les gens de mer embarqués pour le commerce ou pour la pêche maritime ont profité pendant des siècles de divers avantages sociaux non privés par le droit commun du travail. Le droit du travail maritime, par ses diverses dispositions, a pu démontrer une autonomie remarquable.

**182.** Le travail est doté d'une normalisation dans tous les secteurs d'activité. Le travail présente le seul moyen pour les salariés pour subvenir à leurs besoins et à ceux de leur famille. Il nous paraît inconcevable que les marins pêcheurs assistent à des améliorations des conditions de travail dans des secteurs d'activités terrestres sans avoir le droit d'en bénéficier. Le seul prétexte demeure la spécificité du métier de marin.

**183.** C'est dans ce contexte que la Cour de cassation, par son arrêt rendu le 28 oct. 1997, a bien précisé que les dispositions de l'article L 742-1<sup>120</sup> du code du travail ne font pas obstacles à ce que les dispositions issues de la loi du 30 juill. 1987 relatives à la mise à la retraite des salariés soient appliquées aux marins, dont la mise à la retraite n'est pas régie par le code du travail maritime. En outre, la disposition en vertu de laquelle le ministre de la mer a mis à la retraite l'intéressé à 55 ans ne résulte pas d'un statut, mais d'une simple circulaire qui ne lui est pas opposable<sup>121</sup>. Cette décision marquante lance l'appel à la restructuration du droit social maritime et la refonte des rapports entre le Code du travail et le Code du travail maritime. Le principe de cohérence entre les deux codes s'avère primordial.

---

<sup>120</sup> Art. L 742-1 du code du travail qui devient aujourd'hui l'article L. du C. transp.

<sup>121</sup> Cass. Soc., 28 oct. 1997, chambre sociale, N° de pourvoi : 94-10197, Décision attaquée : Cour d'appel de Rennes, du 14 oct. 1993, Publication : Bulletin 1997 V N° 345 p. 247

Il ressort de la qualification réservée au marin pêcheur qu'il s'agit bien d'un marin pratiquant ses services à bord d'un navire dédié équipé pour à la pêche maritime.

**184.** Le statut du marin pêcheurs est spécifique par le personnel navigant, acteur des expéditions maritime. Il est encore plus par le déroulement des activités maritimes et le risque qui les entourent.

**185.** Le droit social des marins est également spécifique par son autonomie qui est à nos jours en cause. Nous estimons judicieux de revoir cette notion et la mettre à l'épreuve devant la généralisation, l'étendu et l'évolution remarquable du droit du travail terrestre (partie D).

**186.** En France, l'évolution du droit du travail maritime porte trois phases bien distinctes. La première phase est celle où le droit du travail maritime est autonome. Il se réserve l'ensemble de ses institutions pour organiser la relation de travail des marins.

La deuxième phase était la phase où le droit du travail maritime se rapproche à la construction du droit social terrestre<sup>122</sup>.

La dernière phase est celle en vigueur actuellement. Il s'agit d'un rapprochement clair entre le travail terrestre et le travail maritime. Ce dernier reçoit plus qu'il transmet à la législation sociale terrestre.

**187.** Au Maroc, dans le silence absolu de la législation maritime, les dispositions du droit du travail trouvent leur application extrême aux marins pêcheurs. C'est absolument ce qui ressort de l'analyse des différentes décisions jurisprudentielles prononcées envers les marins pêcheurs. Ces décisions assimilent directement les institutions du droit du travail terrestre au marin pêcheur. Le professeur R. JUMBU-MERLIN s'est opposé à cette idée. Il a précisé que : « *mais il assimile et transforme ces institutions pour son usage propre, en leur donnant une physionomie originale qui décolle de nécessité difficilement discutable*<sup>123</sup>.... ».

**188.** Il est à rappeler que le Maroc est doté d'une constitution encourageante et favorable à toute recodification sociale. Il fait partie comme membre à l'Organisation internationale du travail (OIT) depuis 1956. La bonne fois de l'État marocain à adopter un tel statut clair et

---

<sup>122</sup> La doctrine sociale s'accorde quasiment sur l'idée que le droit du travail est en mouvement continue. L'évolution phénoménale fait de ce droit la matière doctrinale la plus évoquée. C'était l'avis du Professeur Adalberto PERULLI publié dans la revue de droit du travail 2015. Il affirme que le « paradigme du droit du travail » n'est plus un modèle intangible, un modèle a priori fondé sur un système de valeurs typique du droit naturel, mais un projet en constante évolution, que l'on peut construire mais aussi déconstruire : un *modelo para armar*, tel que l'avait défini comme Antonio Baylos, en évoquant l'image d'un droit « lego », que l'on pourrait monter et démonter en fonction des contingences historiques.

A. PERULLI – Université « Ca'Foscari » de Venise, Un nouveau paradigme pour le droit du travail, Entre néolibéralisme et néo-labourisme, article a été traduit de l'italien par Sylvain NADALET, Revue de droit du travail 2015 p. 732.

<sup>123</sup> R. JUMBU-MERLIN, réflexion sur le droit social maritime, DMF 1961.

efficace pour les marins pêcheurs est présumée. Elle est, clairement, traduite par la signature du Maroc en 3<sup>ème</sup> rang de la Convention internationale C188<sup>124</sup> sur le travail dans la pêche 2007, relative aux conditions du travail des marins pêcheurs. Il nous parait, sur le plan pratique, que diverses mesures seront nécessaires pour arriver à d'heureux changements, que doit nous faire espérer l'entrée en vigueur et la transposition de cet instrument international.

**189.** L'évolution de la législation maritime au Maroc et en particulier le statut du marin pêcheur ne peut se faire qu'en tenant compte de la spécificité et de l'autonomie du droit du travail maritime. Les notions de la rémunération et de la durée du travail peuvent confirmer nos propos. La relation de travail du marin pêcheur doit être revue dans ce sens dans sa partie individuelle et collective (Partie II).

---

<sup>124</sup> Le Maroc fait partie des pays ayant ratifié la convention C188, sur le travail dans la pêche, 2007. Il est le troisième pays après la Bosnie-Herzégovine et l'Argentine. La France a également ratifié ladite convention en 6<sup>ème</sup> rang.

Selon l'OIT, la convention n° 188 est complétée par la recommandation n° 199, qui donne des orientations sur la façon dont les dispositions de la convention peuvent être mises en œuvre. La recommandation vise également les conditions de travail à bord des navires de pêche, les conditions de service, le logement, les soins médicaux, la protection de la santé et la sécurité sociale. En son paragraphe 55, elle dispose qu'un État Membre, en sa qualité d'État côtier, pourrait exiger que les navires de pêche respectent les prescriptions énoncées dans la convention n° 188 avant d'accorder l'autorisation de pêcher dans sa zone économique exclusive.

# **Première Partie LE STATUT DU MARIN PÊCHEUR DANS LE CADRE D'UNE AUTONOMIE STRUCTURELLE DU DROIT DU TRAVAIL MARITIME**

## **INTRODUCTION À LA PREMIÈRE PARTIE**

**191.** Le droit du travail maritime a connu ces dernières années des transformations qui mettent davantage en cause l'autonomie structurelle de ce droit. En France, la publication du Code des transports, bien qu'à droit constant, donne naissance à une nouvelle phase où le droit du travail maritime perd certaines de ses particularités fondamentales.

**192.** Cette transition n'a pas fait l'unanimité des doctrinaux et des juges. Des propos viennent de part et d'autre pour critiquer ces transformations récentes.

Des efforts considérables sont fortement attendus de la part des maritimes qui seuls peuvent reprendre les fondements de ce droit et lui rendre son identité et son autonomie enracinées.

**193.** En France, le gouvernement ne cesse de s'interroger sur les mesures en vue d'accroître l'attractivité<sup>125</sup> du métier de marin et d'assurer la compétitivité des entreprises d'armement maritime<sup>126</sup>. C'est ainsi que les débats se focalisent souvent sur la question de l'attractivité de ces métiers maritimes pour les jeunes. L'attractivité de ces professions reste faible par rapport à d'autres carrières envisageables<sup>127</sup>.

---

<sup>125</sup> Selon une communication de la Commission au titre de l'article 138 paragraphe 2 TCE sur le renforcement des normes de travail maritime /\* COM/2006/0287 final/2 \*/. Une enquête de BIMCO révèle qu'il existe un déficit de marins communautaires dans l'UE, à 25 membres, de 17 000 personnes. Ce constat requiert des réponses appropriées de la part des autorités publiques et des opérateurs dans un secteur stratégique comme le transport maritime qui assure l'acheminement de 90% du commerce mondial et 40% du commerce intracommunautaire.

BIMCO est l'acronyme de Baltic and International Maritime Conférence (conférence maritime internationale et de baltique). BIMCO est une association de transport maritime qui offre un large éventail de services à ses membres présent dans le monde entier (parties prenantes qui ont des intérêts dans l'industrie du transport maritime, y compris les armateurs, opérateurs, gestionnaires, courtiers et agents). L'objectif principal de l'association est de faciliter les opérations commerciales de ses membres par le biais de l'élaboration de contrats types et de clauses, de fournir des informations de qualité, des conseils mais également de la formation.

<https://www.glossaire-international.com/pages/tous-les-termes/bimco.html#WCSgIIs7djsql8DI.99>

<sup>126</sup> La loi du 20 juin 2016 prévoit par son article 46 que : Le Gouvernement remet au Parlement, dans un délai de six mois à compter de la promulgation de la présente loi, un rapport portant sur les axes possibles d'adaptation du régime de protection sociale des marins dans l'objectif d'accroître tant l'attractivité du métier de marin que la compétitivité des entreprises. Ce rapport, établi par le Conseil supérieur des gens de mer, prend en compte, d'une part, l'évolution générale du système de protection sociale français et son financement et, d'autre part, les attentes et les besoins des gens de mer. Il tient compte des particularités des départements, régions et collectivités d'outre-mer.

<sup>127</sup> R. BELLAIS, La Maîtrise des Mers face aux Défis de la Mondialisation, Crissma Working Paper N°4-2004.

**194.** Selon la revue *Latitudes*<sup>128</sup> publiée en mars 2017, l'un de ses principaux challenges du maritime sera bien de démontrer sa compétitivité afin d'apparaître aux yeux du jeune public comme une réelle opportunité professionnelle<sup>129</sup>. Ce constat a fait également l'objet d'une loi du 16 juill. 2013<sup>130</sup>, notamment dans son troisième chapitre. Elle propose des dispositions relatives à la transposition de la directive 2009/13/CE<sup>131</sup> du Conseil du 16 fév. 2009. La transposition porte sur la mise en œuvre de l'accord conclu par les associations des armateurs de la Communauté européenne<sup>132</sup> et la Fédération européenne des travailleurs des transports<sup>133</sup> concernant la convention du travail maritime, 2006, et modifiant ainsi la directive 1999/63/CE. Cette loi a initié la modernisation du droit social des gens de mer.

Les dispositions de l'article 22<sup>134</sup> de cette loi ont reformulé l'article L. 5511-1<sup>135</sup>. Ce dernier a été également modifié par la loi n° 2016-816 du 20 juin 2016<sup>136</sup>. Ces modifications ont complété l'article L. 5511-1 du code des transports en définissant les marins au commerce, les marins à la pêche et l'armateur.

**195.** Selon l'ancien régime de l'inscription maritime, on distingue trois catégories habituelles de personnels maritimes : les marins, les capitaines et les pilotes.

Ces trois catégories sont à l'origine des marins. Elles partagent autant de caractéristiques maritimes et diffèrent par leurs services et leurs responsabilités à bord.

Ces catégories, en particulier le capitaine et le marin forment le noyau dur de notre recherche. Ils sont confrontés à de fortes évolutions techniques, sociales et juridiques qui constituent autant d'enjeux que de défis. Actuellement l'utilisation répétitive des expressions, marin, capitaine et gens de mer, nous impose de les distinguer ainsi que les autres personnels qui peuvent se trouver éventuellement à bord.

---

<sup>128</sup> La lettre d'armateurs de France N° 09 mars 2017.

<sup>129</sup> P. LOUIS-DREYFUS, représentant d'Armateurs de France auprès de l'ECSA.

<sup>130</sup> LOI n° 2013-619 du 16 juillet 2013 portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne dans le domaine du développement durable, JORF n° 0164 du 17 juillet 2013 page 11890, texte n° 2.

<sup>131</sup> La directive 2009/13/CE du Conseil du 16 février 2009 portant mise en œuvre de l'accord conclu par les associations des armateurs de la Communauté européenne (ECSA) et la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) concernant la convention du travail maritime, 2006, et modifiant la directive 1999/63/CE, et portant modernisation du droit social des gens de mer.

<sup>132</sup> ECSCA : European Community Shipowners' Associations) dont fait partie Armateurs de France. Monsieur Philippe Louis-Dreyfus est le représentant d'Armateurs de France auprès de l'ECSCA.

L'European Community Shipowners' Associations (ECSCA) fédère 25 associations d'armateurs des pays membres de l'Union européenne et de la Norvège. Elle défend les intérêts des armateurs européens auprès des institutions communautaires, et représente les armateurs dans le cadre du dialogue social sectoriel.

Site officiel des armateurs de France : <http://www.armateursdefrance.org/ecsa>.

<sup>133</sup> ETF : la Fédération européenne des travailleurs des transports.

<sup>134</sup> Art. 22 de la loi n° 2013-619 du 16 juillet 2013.

<sup>135</sup> Art. L. 5511-1, C. transp.

<sup>136</sup> LOI n° 2016-816 du 20 juin 2016 pour l'économie bleue (1) JORF n° 0143 du 21 juin 2016, texte n° 1.

**196.** La catégorie des gens de mer est plus large que celle des marins. Nous allons essayer de détailler davantage les deux cas qui nous paraissent essentiels. Celui du marin pêcheur (section 1) et celui du capitaine, nommé souvent à bord des navires de pêche patron (section 2).

## **Titre I LA SPÉCIFICITÉ DU STATUT DU MARIN PÊCHEUR**

### **Chapitre I LA SPÉCIFICITÉ DU MARIN PÊCHEUR**

#### **Section 1 CAS DU MARIN**

**197.** Il paraît opportun d'aborder la relation de travail du marin pêcheur, question qui se trouve au cœur de notre étude ainsi de limiter le champ d'application de cette relation. Nous devons expliquer essentiellement deux notions : la notion de marin et la notion d'armateur. Ces deux notions sont, selon les débats animés par les auteurs doctrinaux du droit maritime, source de difficultés considérables, notamment en matière de la qualification juridique.

**198.** Le droit du travail maritime et la protection sociale des marins ne peuvent être appliqués qu'aux marins. Ils représentent la partie salariale de la relation de travail maritime. C'est au moins l'idée traduite par les œuvres législatives maritimes en France. Les différentes décisions jurisprudentielles prouvent une extension de cette applicabilité à d'autres employés qui, pour une raison ou une autre, ont pu répondre partiellement à cette qualification. C'est d'ailleurs pour cette simple raison que cette qualification revêt un intérêt et une importance remarquables.

**199.** La qualification juridique du marin est une action primordiale pour toute relation de travail maritime. Cet acteur principal de l'expédition en mer a gardé le long des années sa spécificité. À nos jours, ce métier se trouve devant deux actions qui consistent à garder l'originalité du statut du marin pêcheur d'une part et de prétendre à des assimilations à la législation terrestre d'autre part.

#### **§1 la qualification juridique du marin pêcheur**

##### **A. Définition du marin pêcheur**

**200.** En 2004, le Maroc, en sa qualité de pays en voie de développement, a décidé enfin de mettre en place une législation de travail moderne et digne de l'appréciation des organismes internationaux. C'est une tentative pour redresser l'action sociale au Maroc. Cette législation a été réalisée dans un objectif qui passe par le respect des règles de bonne gouvernance de la

chose publique. Elle cible la mise en œuvre rapide et en profondeur, de réformes administratives, judiciaires, fiscales et financières, le développement rural et la mise à niveau des entreprises<sup>137</sup>.

**201.** Cette œuvre juridique est reconnue par sa transposition de la loi organique relative à la grève. Elle est publiée sous forme d'un code du travail moderne, permettant à « *l'investisseur, autant qu'au travailleur, de connaître, à l'avance, leurs droits et obligations respectifs, et ce dans le cadre d'un contrat social global de solidarité*<sup>138</sup>.»

Si le Code du travail est l'unique instrument juridique qui détermine le cadre d'exercice de chaque métier, l'article 3<sup>139</sup> de ce code tend à exclure certaines catégories de son champ d'application. Aux côtés des salariés soumis au droit commun, le législateur marocain réserve l'application des statuts dérogatoires à certaines catégories de travailleurs. Les marins pêcheurs figurent au nombre de ces travailleurs.

**202.** La définition du marin pêcheur renferme conjointement deux notions. Celle du marin et celle de la pêche. C'est un terme que les spécialistes trouvent parfois du mal à recadrer juridiquement. Les statuts sociaux des travailleurs reflètent et déterminent les conditions de travail dans chaque secteur d'activité. Le statut social du marin pêcheur conçoit non seulement le régime d'un simple métier mais toute une vie dans un milieu doté d'une incroyable confusion.

**203.** La notion du marin pêcheur a été toujours associée à la notion du marin et il se trouve soumis à l'ensemble des règles imposées au même titre qu'un marin de commerce ou de plaisance.

---

<sup>137</sup> Préface de présentation du Dahir n° 1-03-194 du 14 rejab (11 septembre 2003) portant promulgation de la loi n° 65-99 relative au Code du Travail après son adoption définitive par les deux chambres : la Chambre des conseillers et la Chambre des représentants.

<sup>138</sup> Préface de présentation du code du travail marocain.

<sup>139</sup> Art. 3 du code du travail marocain dispose que : « Demeurent régies par les dispositions des statuts qui leur sont applicables et qui ne peuvent en aucun cas comporter de garanties moins avantageuses que celles prévues dans le code du travail, les catégories de salariés ci-après :

1° les salariés des entreprises et établissements publics relevant de l'État et des collectivités locales ;

2° les marins ;

3° les salariés des entreprises minières ;

4° les journalistes professionnels ;

5° les salariés de l'industrie cinématographique ;

6° les concierges des immeubles d'habitation.

Les catégories mentionnées ci-dessus sont soumises aux dispositions de la présente loi pour tout ce qui n'est pas prévu par les statuts qui leur sont applicables.

Les dispositions de la présente loi sont également applicables aux salariés employés par les entreprises prévues dans le présent article, qui ne sont pas soumis à leurs statuts. Sont également soumis aux dispositions de la présente loi, les salariés du secteur public qui ne sont régis par aucune législation.

Le marin pêcheur partage avec le marin de commerce ou celui de la plaisance un milieu d'exercice de ses fonctions réputé dangereux et hostile.

Le marin pêcheur doit répondre à une série de conditions. La plus cruciale est l'inscription au registre d'immatriculation des marins détenu par chaque délégation des pêches maritimes le long du littoral marocain. Il est donc soumis au même régime juridique appliqué au marin de commerce.

**204.** La notion de marin est liée, désormais, à toute sorte de navigation. Elle désigne la personne dont la profession consiste à naviguer en mer. La terminologie de « marin » s'accorde avec le type de navigation entreprise. Pour la navigation destinée à la pêche le marin affecté est souvent dénommé marin pêcheur. Il est défini par le dictionnaire Larousse comme étant le marin inscrit sur le rôle d'un navire de pêche.

C'est une désignation, largement, utilisée au sens figuré. Elle a été bien utilisée par Balzac en 1837, dans son ouvrage intitulé « Employés », comme une Personne qui cherche et recueille éventuellement quelque chose. Honoré de Balzac avait évoqué le terme de pêcheur dans l'un de ses anciennes œuvres de littérature en précisant que : « *Néanmoins, en se sentant appuyé sur tout le monde, ce pêcheur d'idées avait exigé des arrhes*<sup>140</sup> ».

**205.** L'ordonnance de la marine n'a pas exclu le marin pêcheur de la législation sociale du marin. Par ses divers articles, l'Ordonnance avait prévu plusieurs avantages sociaux en faveur de ce marin. Contrairement au Maroc, ce n'est qu'au niveau du CCMM que nous trouvons l'unique définition du marin telle qu'elle a été codifiée en 1919. Les dispositions de l'article 166<sup>141</sup> du CCMM constituent l'unique référence dans ce sens. Cette définition est restée désormais sans aucune évaluation ni commentaire par les juristes et les auteurs doctrinaux marocains. C'est la même définition réservée au marin par le législateur français dans l'article 2 de la loi du 17 Déc. 1926.

**206.** Si au Maroc, aucune définition n'a été donnée au marin pêcheur, ce dernier est bien défini en France par les dispositions du Code des transports. Il est à rappeler que les deux pays, le Maroc et la France, ont ratifié la convention internationale sur les conditions du travail dans

---

<sup>140</sup> H. de Balzac, Œuvres complètes d'Honoré de Balzac, page 89, Michel Lévy frères, 1870.

<sup>141</sup> Définition du marin disposée par le code de commerce maritime marocain 1919. Elle demeure en vigueur jusqu'aujourd'hui. L'article 166 dispose que :

« § 1. Est considérée comme marin, pour l'application du présent code, toute personne de l'un ou de l'autre sexe, servant à bord d'un navire de mer.

(Paragraphe 2 et 3, modifiés par le dahir n° 1-61-219 du 25 jourmada II 1381- 4 Décembre 1961, article 1er) ; « § 2. Est considéré comme mousse tout marin âgé de moins de seize ans ».

« § 3. Est considéré comme novice tout marin âgé de plus de seize ans et de moins de dix-huit ans ».



le secteur de la pêche 2007<sup>142</sup>. Cette convention est entrée en vigueur le 6 nov. 2017. Il est temps alors que cette définition retenue par ce texte soit utilisée par le Maroc qui utilise largement cette expression sans aucune définition ou qualification juridique.

Le marin pêcheur est avant tout marin. Il partage l'ensemble des qualités du marin. La qualification du marin pêcheur et du marin sont juridiquement identiques.

**207.** Selon le maître Martine Le BIHAN-GUÉNOLÉ, les gens de mer prenaient le titre des inscrits maritimes. Par conséquent, la définition réservée au marin avait négligé toute mention à la nature et au type de navigation pratiqué. La définition avait plutôt visé l'état de l'inscription maritime du marin.

C'est cette désignation réservée au marin qui demeure valable dans le secteur maritime. La qualité du marin se constatait par l'inscription au registre d'immatriculation détenu par l'autorité maritime. D'ailleurs, c'est le cas qui demeure applicable au Maroc.

La loi du 09 juill. 1965, avait, cependant, porté du nouveau. Elle a séparé la notion du marin de celle de l'inscription maritime. Elle rendait la pratique d'un service à bord d'un navire comme élément nécessaire pour se qualifier de marin.

**208.** La définition, formulée par le décret n° 67-690 du 7 août 1967, relatif aux conditions d'accès et d'exercice de la profession de marin, considérait le marin comme étant : « *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*<sup>143</sup> ».

Le service à bord d'un navire était constaté essentiellement par l'inscription au « Registre de l'équipage<sup>144</sup> » et éventuellement, en dehors des périodes d'embarquement, par l'établissement

---

<sup>142</sup> C188

<sup>143</sup> Art. premier du décret n° 67-690 du 07 août 1967, Journal officiel de la république française du 23 Août 1967, Page 8162.

<sup>144</sup> Registre de l'équipage est l'un des papiers de bord. Selon l'article 38 du CCMM : « *Il sera délivré à chaque bateau admis à battre pavillon marocain, un registre coté et paraphé, qui servira de rôle d'équipage et sur lequel seront apposés les visas d'arrivée et de départ.*

*Sur la première page de ce registre seront énoncés le nom et l'espèce du bateau, son port d'attache, ses folio et numéro d'immatriculation, son tonnage légal, le lieu et l'époque de sa construction, de sa vente (s'il est de construction étrangère), les noms, prénoms, surnoms et qualité du ou des propriétaires, ceux du capitaine, le genre de navigation, cabotage ou pêche, qu'il doit effectuer, le nombre et l'espèce des embarcations annexes qu'il faut réellement embarquer à bord.*

*Le registre d'équipage renfermera la filiation de chaque homme d'équipage, avec les conditions de son engagement. La délivrance du registre d'équipage est effectuée par le service de la Marine Marchande du port d'attache. Son renouvellement se fera au même bureau et comportera le dépôt du registre épuisé aux archives du bureau ».*

de certificats de services. C'était le sens de la précision reformulée par la Cour de Cassation<sup>145</sup> en 2007 lors d'une décision attaquée de la Cour d'Appel d'Amiens. La Cour a précisé que : « *Est considéré comme marin, pour l'application du code du travail maritime, quiconque s'engage, envers l'armateur ou son représentant, pour servir à bord d'un navire*<sup>146</sup> ».

**209.** Selon le professeur P. BONASSIES<sup>147</sup>, ce décret, pour limiter son domaine d'application, a défini le marin comme étant : « *toute personne engagée pour 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*<sup>148</sup> ». Cette définition a limité davantage les personnes concernées par cette qualification. En effet, elle ne garde cependant que les personnes qui occupent des emplois à bord de façon permanente et qui restent au service principalement lié au navire.

**210.** C'était à ce moment que les juges commençaient à se donner la peine de qualifier le marin selon diverses situations. La première chambre civile de la Cour de Cassation a rendu un arrêt le 27 juin 1973<sup>149</sup>, par lequel, elle a refusé la qualité de marin pour un employé d'une société de remorquage et de sauvetage aux motifs que l'intéressé n'a jamais été inscrit sur l'un des rôles d'équipage de la société, et que son activité est sans rapport avec celle d'un navigant. Il est ancien marin, ce qui lui a permis de demeurer inscrit maritime<sup>150</sup>.

**211.** En 2006, et pour l'application de la Convention du travail maritime de 2006<sup>151</sup> (CTM), ratifiée depuis 28 fév. 2013, une distinction a été faite entre trois statuts particuliers : les gens de mer, les marins qui font partie des gens de mer, et Les Personnels autres que gens de mer. La question des qualifications est l'un des enjeux déterminants de la mise en application des dispositions de la convention.

---

<sup>145</sup> Cass. Soc., 26 septembre 2007, N° de pourvoi : 06-43998, Bulletin 2007, V, N° 142, Décision attaquée : Cour d'appel d'Amiens, du 17 mai 2006, en appliquant la qualification de marin à une hôtesse de navire de grande plaisance, DMF 2008, 15, obs. P. CHAUMETTE.

<sup>146</sup> Cass. Soc., 26 septembre 2007.

<sup>147</sup> P. BONASSIES est professeur honoraire à la Faculté de droit et de science politique d'Aix-Marseille, président honoraire de l'Association Française du droit Maritime, vice-président fondateur de l'Institut Méditerranéen des Transports Maritimes. Il a enseigné le droit maritime à la Faculté d'Aix-Marseille depuis 1960, et continue d'y avoir un enseignement de troisième cycle. Il a également enseigné le droit maritime aux Facultés de droit de Rabat, Casablanca et Genève. Depuis 1986, il est l'auteur d'une chronique annuelle sur le droit positif français, publiée dans la revue *Le droit maritime français*.

<sup>148</sup> P. BONASSIES et Christian SCAPEL, *Droit maritime*, 2<sup>ème</sup> édition, p. 218 LGDJ 2010.

<sup>149</sup> Cass 27 juin 1973, Publication : Bulletin des arrêts Cour de Cassation Chambre sociale N. 413 P. 372, Décision attaquée : Cour d'appel DOUAI (Chambre 2), du 28 mai 1971.

<sup>150</sup> Cass. Civ. 1ère, 27 juin 1973, Bull. Civ., 1, n° 419, page 372. Cité par M. LE BIHAN-GUÉNOLÉ, *Droit du travail maritime : spécificité structurelle et relationnelle*, page 42, Le Harmattan 2001. Page 42 le martine.

<sup>151</sup> MLC, 2006 - Convention du travail maritime, 2006 (MLC, 2006), Convention du travail maritime, 2006 (MLC, 2006) (Entrée en vigueur : 20 août 2013), Adoption : Genève, 94<sup>ème</sup> session CIT (23 févr. 2006), la convention peut être dénoncée : 20 août 2023 - 20 août 2024. Elle a été ratifiée le 28 février 2013 après autorisation par la loi n° 2012-1320 du 29 nov. 2012 (JO 30 nov. 2012, p. 18786).

**212.** Par conséquent, la version de l'article L. 5511-1<sup>152</sup> en vigueur du premier déc. 2010 au 18 juill. 2013, précisait que le marin est : « *toute personne remplissant certaines conditions en relation avec la qualification professionnelle et d'aptitude physique et 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*<sup>153</sup> ».

Cette définition a été édictée par deux articles complémentaires ; à savoir l'article L. 5511-1<sup>154</sup> et l'article L. 5521-1<sup>155</sup>. Le premier précise la définition par le lien contractuel avec un armateur ainsi que par la nature des fonctions accomplies à bord, tandis que le deuxième, précise les conditions de la qualification professionnelle et sa reconnaissance entre les États.

**213.** La définition réservée au marin a été largement utilisée par le système judiciaire maritime français. Elle a repris les termes précisés par l'arrêt de la Cour de cassation qui, devant le cas d'un employé engagé par une entreprise d'ostréiculture et de négoce de la mer, en qualité d'ouvrier ostréicole, selon un contrat saisonnier suivi par un contrat à durée indéterminée s'est trouvé devant la nécessité de qualifier si le salarié est marin ou salarié du droit commun. Il s'agissait dans ce cas d'un ouvrier qui, suite à un arrêt de travail pour maladie, a été déclaré inapte à la navigation par la commission médicale régionale d'aptitude physique à la navigation de la circonscription de Bretagne. L'ouvrier demandait que l'entreprise procède à son reclassement ou à son licenciement ou, à défaut, reprenne le paiement de ses salaires. Il a saisi le Tribunal d'instance de Quimper alors que l'entreprise a opposé l'incompétence de cette juridiction au profit du conseil de prud'hommes<sup>156</sup>.

**214.** Le problème soulevé, dans ce cas, était de déterminer la compétence judiciaire ; alors que le seul moyen pour la déterminer était de revoir la qualification de l'ouvrier à partir de ses tâches et de sa situation. Il est à noter que seuls relèvent de la compétence du Tribunal d'instance les litiges nés entre armateurs et marins en ce qui concerne les contrats

---

<sup>152</sup> Art. L. 5511-1 du code des transports, en vigueur du premier décembre 2010 au 18 juillet 2013.

<sup>153</sup> Art. L. 5511-1, Cod. Transp., en vigueur du 1 décembre 2010 au 18 juillet 2013.

<sup>154</sup> Art. L. 5511-1 du C. transp.

<sup>155</sup> Art. L. 5521-1 du C. transp.

<sup>156</sup> Soc. 3 nov. 2005, Sté Thaeron et fils c/ Le Thouze, Bull. civ. V, n° 311 ; DMF 2006. 595. V. N° de pourvoi : 04-41345, commenté par le professeur P. CHAUMETTE, Droit social 2006.

« Selon l'article 2 du décret n° 59-1337 du 20 nov. 1959, les litiges qui s'élèvent, en ce qui concerne les contrats d'engagement régis par le Code du travail maritime entre les armateurs ou leurs représentants et les marins, à l'exception des capitaines, sont portés devant le tribunal d'instance. Il résulte des dispositions combinées de l'article L. 742-1 du code du travail et de l'article 1<sup>er</sup> du code du travail maritime que le contrat de louage de services conclu entre un armateur et un marin, intitulé contrat d'engagement, est régi par le Code du travail maritime ».

d'engagement régis par le Code du travail maritime<sup>157</sup>. L'instance a précisé que le marin est : « toute personne engagée par un armateur 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<sup>158</sup>».

**215.** En 2013, la loi du 16 juill. 2013<sup>159</sup> a donné des définitions qui ont illustré cette qualification. Selon l'article L. 5511-1-1<sup>160</sup>, les gens de mer ont été définis comme étant « toutes personnes salariées ou non salariées exerçant à bord d'un navire une activité professionnelle à quelque titre que ce soit<sup>161</sup> » ; *alors que les marins ont été définis comme étant* « les gens de mer salariés ou non-salariés exerçant une activité directement liée à l'exploitation du navire<sup>162</sup>».

L'importance de cette qualification nous semble évidente compte tenu des dispositions du décret n° 2015-454 du 21 avr. 2015<sup>163</sup>, relatif à la qualification de gens de mer et de marins. Ces dispositions visent en premier lieu à mieux préciser les cas et les éléments de base d'une qualification de marins ou de gens de mer.

**216.** L'évolution de la définition du marin en droit français va se conclure, en fin, par une distinction entre les gens de mer marins et les gens de mer non marins. Par cet article, la France est l'un des premiers pays qui ont adopté cette classification. C'est ainsi que l'Article L. 5511-1<sup>164</sup>, précise que Pour l'application du cinquième livre du code des transports, est considéré comme : « .....

« 3° "Marins" : les gens de mer salariés ou non-salariés exerçant une activité directement liée à l'exploitation du navire ;

« 4° "Gens de mer" : toutes personnes salariées ou non salariées exerçant à bord d'un navire une activité professionnelle à quelque titre que ce soit ».

---

<sup>157</sup> Le Décret n° 59-1337 du 20 nov. 1959 a attribué la compétence aux tribunaux d'instance pour trancher les litiges s'élevant entre les marins et les armateurs ou leurs représentants en ce qui concerne les contrats d'engagement régis par le Code du travail maritime.

<sup>158</sup> Cass. Soc., Audience publique du 3 nov. 2005, N° de pourvoi : 04-41345.

<sup>159</sup> LOI n° 2013-619 du 16 juillet 2013 portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne dans le domaine du développement durable (1).

<sup>160</sup> Art. L. 5511-1-1, C. transp.

<sup>161</sup> Art. L. 5511-1, Code des transports, Modifié par loi n° 2013-619 du 16 juillet 2013 - art. 22.

<sup>162</sup> Art. L. 5511-1, C. transp.

<sup>163</sup> Décret n° 2015-454 du 21 avril 2015 relatif à la qualification de gens de mer et de marins, JORF n° 0095 du 23 avril 2015 page 7143, texte n° 4.

<sup>164</sup> Art. L. 5511-1, Code des transports, Modifié par LOI n° 2013-619 du 16 juillet 2013 - art. 22.

**217.** Dans une vision relativement souple à la notion de l'autonomie du droit du travail maritime, et en 2016, les dispositions de cet article seront modifiées à nouveau par la loi du 20 juin 2016<sup>165</sup>, notamment par les dispositions de son article 32<sup>166</sup>.

La nouvelle version de cet article est beaucoup plus claire. Cette loi du 20 juin 2016 a complété cet article en précisant que : « ... *Les marins comprennent notamment les marins au commerce et les marins à la pêche, ainsi définis :*

« a) "Marins au commerce": gens de mer exerçant une activité directement liée à l'exploitation de navires affectés à une activité commerciale, qu'ils soient visés ou non par la convention du travail maritime de l'Organisation internationale du travail, adoptée à Genève, le 7 fév. 2006, à l'exception des navires affectés à la pêche ou à une activité analogue; »

« b) "Marins à la pêche": gens de mer exerçant une activité directement liée à l'exploitation des navires affectés à une activité de pêche relevant de la convention n°188 de l'Organisation internationale du travail relative au travail dans la pêche, adoptée à Genève, le 14 juin 2007 ». C'est ainsi que le marin pêcheur est doté d'une définition qui lui est propre toutefois il garde la qualification juridique du marin.

**218.** Il est à noter que la transposition de la Convention du travail maritime du 23 fév. 2006<sup>167</sup> de l'Organisation internationale du travail (OIT) a élargi davantage la catégorie des gens de mer. La convention a défini cette collectivité formée de gens de mer ou de marins comme étant : « les personnes employées ou engagées ou travaillant à quelque titre que ce soit à bord d'un navire auquel la présente convention s'applique<sup>168</sup> ». L'article L. 5511-1<sup>169</sup> définit les gens de mer par « tout marin ou toute autre personne exerçant, à bord d'un navire, une activité professionnelle liée à son exploitation ».

**219.** Par une simple comparaison, il paraît évident que la qualification du marin a largement évolué en France par rapport au Maroc et ce depuis la mise en place de l'ENIM<sup>170</sup>. Ceci vient du fait que la France, dotée d'un régime de protection sociale avancé et attractif en faveur des marins, a pris le soin de mieux encadrer cette catégorie. Suite à un consentement des

---

<sup>165</sup> LOI n° 2016-816 du 20 juin 2016 pour l'économie bleue (1), JORF n° 0143 du 21 juin 2016, texte n° 1

<sup>166</sup> Art. 3 de la loi Op. Cit.

<sup>167</sup> La convention du travail maritime (CTM) du 23 février 2006 de l'organisation internationale du travail (OIT)

<sup>168</sup> Art. II, (f) de La convention du travail maritime (CTM) du 23 février 2006 de l'organisation internationale du travail (OIT).

<sup>169</sup> Art. L. 5511-1, C. transp.

<sup>170</sup> L'ENIM : L'ENIM est un Établissement public administratif gérant le régime spécial de sécurité sociale des marins à la pêche, la conchyliculture, la plaisance professionnelle et au commerce, ainsi que les contributions et les cotisations des employeurs et des salariés.

Site officiel de l'ENIM : <http://www.enim.eu/lenim>.

organisations les plus représentatives d'armateurs et de gens de mer intéressées un décret<sup>171</sup> en Conseil d'État a eu lieu. Le système juridique français a désigné certaines catégories de personnels, bien que travaillant à bord, ne sont pas considérées comme des marins<sup>172</sup>. La distinction se base essentiellement sur le caractère occasionnel de l'activité à bord, et de la nature ou de la durée d'embarquement à bord.

**220.** Ce décret a également indiqué certaines catégories de travailleurs qui peuvent occuper un poste à bord et ne répondant pas à la qualification de marin. Un observateur scientifique embarqué à bord d'un navire de pêche pour contrôler les quotas de pêche alloués, n'est pas qualifié de marin. C'est le cas des militaires qui sont chargés parfois à surveiller les navires de pêches. Ces derniers ne sont pas considérés comme marins.

Par conséquent, les dispositions de ce décret, peuvent d'ores et déjà déterminer trois catégories de travailleurs qui cohabitent ensemble à bord d'un même navire. Des gens de mer, qui sont marins, des gens de mer autres que marins et un personnel autre que les gens de mer.

**221.** La qualification du marin a beaucoup évolué en France en comparaison avec le Maroc. La préférence des employés se converge souvent vers une qualification comme marins. Ceci leur prétend de bénéficier, par suite, de l'ensemble des avantages proposés par le régime social spécial. L'exécutif, par la mise en application d'une partie réglementaire du code des transports, tend à énumérer certaines fonctions et leurs qualifications respectives.

#### **Les gens de mer marins.**

**222.** Selon les dispositions du décret du 21 avr. 2015, pris pour application de l'article 22 de la loi du 16 juill. 2013<sup>173</sup>, il a été identifié plusieurs catégories des gens de mer, notamment celle des marins, de gens de mer autres que marins et celle des personnes ne relevant pas des gens de mer.

**223.** C'est par ces évolutions que l'autonomie du droit du travail maritime s'est trouvée remise en cause. Un médecin embarqué selon une exigence réglementaire ou selon l'effectif du navire est considéré comme marin. Il paraît si étrange, qu'on ne peut y croire qu'une femme de chambre peut également être qualifiée de marin. Il suffit toutefois qu'elle répond positivement à l'ensemble des conditions d'accès à la profession du marin. Une femme de chambre suite

---

<sup>171</sup> Décret n° 2015-454 du 21 avril 2015 relatif à la qualification de gens de mer et de marins, JORF n° 0095 du 23 avril 2015 page 7143, texte n° 4.

<sup>172</sup> Selon les dispositions de l'alinéa 4° de l'article L. 5511-1 du C. transp.

<sup>173</sup> LOI n° 2013-619 du 16 juillet 2013 portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne dans le domaine du développement durable, JORF n° 0164 du 17 juillet 2013 page 11890, texte n° 2.

aux dispositions de l'article 8 du décret n° 2015-598 du 2 juin 2015<sup>174</sup>, modifié par celui du 9 fév. 2017<sup>175</sup>, ne peut être qualifiée de marin que s'il est prouvé par n'importe quel moyen que son bulletin n° 2 du casier judiciaire ne mentionne pas certaines peines à son encontre. D'ailleurs ceci fait l'une de ces conditions. Mais également le marin doit être initié à des normes de formation des gens de mer. La directive 2012/35/UE<sup>176</sup> du Parlement européen et du Conseil du 21 nov. 2012 ont bien fixé le niveau minimal de formation des gens de mer, reprenant les dispositions de la convention STCW<sup>177</sup> telle qu'amendée. C'est ainsi qu'il est difficile d'étendre selon des cas la qualité du marin à d'autres catégories de personnel pour la simple raison de leur travail à bord. D'autres éléments doivent être pris en considération. C'est ainsi l'origine de la complexité de cette qualification.

**224.** Par ces dispositions, les gens de mer susceptibles d'être qualifiés de marins sont ceux qui exercent une activité relative « *à la marche, à la conduite ou à l'entretien du navire*<sup>178</sup> ». Cette définition et pour écarter tout cas similaire, prévoit toutes autres professions nécessaire pour assurer l'ensemble des fonctionnalités du navire<sup>179</sup>.

---

<sup>174</sup> Décret n° 2015-598 du 2 juin 2015 pris pour l'application de certaines dispositions du code des transports relatifs aux gens de mer.

<sup>175</sup> Décret n° 2017-158 du 9 février 2017 relatif à l'application des articles 34, 35 et 42 de la loi n° 2016-816 du 20 juin 2016 pour l'économie bleue et relatif à la composition de la Commission nationale de la négociation collective maritime (JO 11 févr. 2017).

<sup>176</sup> Directive 2012/35/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 nov. 2012 modifiant la directive 2008/106/CE concernant le niveau minimal de formation des gens de mer Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE, JO L 343 du 14.12.2012, p. 78–105.

<sup>177</sup> La STCW est une désignation en anglais qui veut bien dire « Convention on Standards of Training, Certification and Watch keeping for Seafarers. La première Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (Convention STCW), a été adoptée le 7 juillet 1978.

<sup>178</sup> La jurisprudence définit le marin comme toute personne qui occupe à bord un emploi relatif à la marche, la conduite, l'entretien ou au fonctionnement du navire. C'est la définition précisée par les dispositions de l'article L. 551-1, dans sa version en vigueur du 1 décembre 2010 au 18 juillet 2013.

<sup>179</sup> C'est le sens donné par l'Article R. 5511-2 qui reste l'œuvre issue de l'interprétation du DÉCRET n° 2015-454 du 21 avril 2015 qui dispose que : « Sont réputées figurer au nombre des marins, au sens du 3° de l'article L. 5511-1, les personnes exerçant l'une des activités ou fonctions mentionnées ci-après :

1° A bord de l'ensemble des navires :

- a) Préparation ou service des repas pour les gens de mer ;
- b) Hydrographe ;
- c) Pilotage maritime ;
- d) Lamanage ;
- e) Médecin ou infirmier, lorsque l'embarquement est exigé par la réglementation maritime ;

2° A bord des navires à passagers et des navires de plaisance à utilisation commerciale, au sens du décret n° 84-810 du 30 août 1984 relatif à la sauvegarde de la vie humaine, à l'habitabilité à bord des navires et à la prévention de la pollution :

- a) Propreté ;
- b) Hôtellerie, restauration ;
- c) Vente ;
- d) Accueil des passagers ;
- e) Écrivain de bord ;

3° A bord des navires affectés à l'exploitation de parcelles concédées sur le domaine public maritime nécessitant une navigation totale de trois milles ou plus : les personnels armant ces navires.

Toutefois, il est à noter que l'affectation à bord à d'autres fonctions accessoires ne peut restituer la qualité de marin déjà approuvée, et ce parallèlement au sens exprimé par l'arrêt rendu par la chambre sociale de la Cour de cassation en date du 28 nov. 2002<sup>180</sup>. Selon cet arrêt, Il en résulte qu'un éducateur spécialisé, engagé par une association, armateur d'un navire, pour faire fonction de second de bord puis de capitaine, est un marin au sens de ce texte même s'il a également exercé des fonctions éducatives pendant le voyage<sup>181</sup>.

### **Les gens de mer non marins.**

**225.** Les gens de mer non marins forment une catégorie de personnel qui occupe des emplois à bord de divers engins flottants, sans toutefois, avoir la qualité de marins. Ils pratiquent des tâches qui ne sont pas liées à l'exploitation, l'entretien et la conduite des navires.

Nous pouvons en déduire alors que le cuisinier qui est en service permanent de l'équipage est considéré marin, alors que celui qui sert les passagers ne l'est pas.

### **Le Personnel autre que les gens de mer.**

**226.** Cette catégorie regroupe les salariés à bord qui ne peuvent pas bénéficier de la qualité de marin. Cette catégorie est loin d'être exhaustive. Elle ne cesse de se voir élargir du fait de la diversification des services présentés à bord. Ce n'est que par des dispositions réglementaires que nous nous trouvons, en fin, devant un ensemble d'employés à bord ne pouvant, certainement, pas bénéficier du régime juridique afférant au statut des marins. C'est la distinction faite essentiellement par les dispositions du décret du 21 avr. 2015<sup>182</sup>, relatif à la qualification de gens de mer et de marins. Par ce décret, la qualification du marin a été revue pour s'aligner avec les directives des conventions CTM2006 et C188 de 2007 de l'Organisation internationale du travail (OIT). Outre les qualifications inspirées de diverses œuvres jurisprudentielles, les dispositions de l'article R5544-3, énumèrent certaines professions exercées à bord sans pouvoir être qualifiée de marin : « *un musicien, un coiffeur pour passager, un animateur, un observateur scientifique.....*<sup>183</sup> ».

## **B. Qualification du marin**

**227.** Dans un contexte de la remise en cause de l'autonomie coutumière du droit du travail maritime, des tentatives à banaliser la qualification juridique du marin ne cessent de voir le jour. Il est à noter que certains instruments juridiques ne prêtent pas suffisamment

---

<sup>180</sup> Cass. 28 nov. 2002

<sup>181</sup> Cass. 28 nov. 2002, Chambre sociale, N° 00-12.365, Cassation partielle sans renvoi. Décision attaquée : Cour d'appel Rennes 2000-01-25.

<sup>182</sup> Décret n° 2015-454 du 21 avril 2015 relatif à la qualification de gens de mer et de marins.

<sup>183</sup> Art. R5511-5, C. transp.



d'importance à la qualification du marin. C'est le cas particulier des dispositions relatives à la transposition de la directive n° 2009/13/CE du Conseil du 16 fév. 2009<sup>184</sup>, relative à la mise en application d'une action de modernisation du droit social des gens de mer. La définition réservée aux marins a été conjointement appliquée à celle réservée aux gens de mer ; comme si les deux désignations sont similaires. Cette simulation faisait déjà l'objet de la directive 1999/63/CE<sup>185</sup>.

**228.** La jurisprudence française a donné plus de précision quant à la qualité du marin. Par un arrêt<sup>186</sup> de la Cour de cassation, la chambre sociale a précisé que : « *Est considéré comme marin, pour l'application du Code du travail maritime, quiconque s'engage, envers l'armateur ou son représentant, pour servir à bord d'un navire*<sup>187</sup> ». Cette même définition est retenue au Maroc et précise la relation indissociable entre le marin, son navire et le milieu marin.

**229.** Pour qualifier un marin, plusieurs œuvres jurisprudentielles viennent à l'esprit. Le juge recherche profondément l'existence de toutes sortes d'expositions de la personne aux risques de mer pour imposer sa qualification de marin. Par un arrêt de la Cour de cassation<sup>188</sup>, un marin a été qualifié ainsi même en navigant à bord d'une embarcation sur la rivière de Belon, qui constitue un bras de mer, à marée haute, pour semer, draguer, ou prélever des huîtres ; du seul fait qu'il navigue dans une zone soumise à l'influence directe des courants et des marées ainsi qu'aux conditions climatiques marines. Et qu'il était exposé aux risques et périls de la mer, ce qui justifiait que l'ostréiculteur ait recours à un marin. Cet arrêt a répliqué exactement les déductions de la Cour d'appel<sup>189</sup> qui avait conclu dans sa décision que les rapports entre les parties étaient soumis au Code du travail maritime.

**230.** La qualification d'un marin pose sincèrement certains problèmes en France. À l'occasion de l'application des dispositions de la Convention CTM

---

<sup>184</sup> Dispositions relatives à la transposition de la directive 2009/13/CE du Conseil du 16 février 2009 portant mise en œuvre de l'accord conclu par les associations des armateurs de la Communauté européenne (ECSA) et la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) concernant la convention du travail maritime, 2006, et modifiant la directive 1999/63/CE, et portant modernisation du droit social des gens de mer.

<sup>185</sup> 1999/63/CE 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) - Annexe: Accord européen relatif à l'organisation du temps de travail des gens de mer journal officiel n° L 167 du 02/07/1999 p. 0033 – 0037.

<sup>186</sup> Cass. Soc., 28 nov. 2002, Publié au bulletin, N° de pourvoi : 00-12365.

<sup>187</sup> Cass. Soc., 28 nov. 2002.

<sup>188</sup> Cass. Soc., 3 nov. 2005, N° de pourvoi : 04-41345, Publié au bulletin 2005 V N° 311 p. 272.

<sup>274</sup> Cour d'appel de.

<sup>189</sup> CA Rennes, le 18 déc. 2003.

**231.** 2006<sup>190</sup>, la qualification adoptée par la jurisprudence en France était peu différente. La commission des experts de l'OIT a relevé que la France continue à faire une distinction entre gens de mer marins et gens de mer non marins. Cette distinction n'est pas sans répercussions. Elle exclut désormais les gens de mer non marins, de l'application de certaines dispositions du code des transports<sup>191</sup>.

**232.** C'est un point de désaccord entre la législation nationale française et les dispositions<sup>192</sup> de la Convention du travail maritime de 2006 (CTM2006). Ceci a fait d'ailleurs l'objet des remarques formulées à la France relatives à la transcription du champ d'application de la CTM2006 en droit interne.

**233.** Il est à noter dans ce sens, que le Maroc n'a pas à observer ce cas de désaccord pour la simple raison que le Maroc n'a qu'un seul régime de protection des salariés de toutes catégories. Les salariés du secteur privé au Maroc sont affiliés à une même caisse de sécurité sociale et bénéficient, par conséquent, identiquement d'une même couverture sociale.

**234.** Si la France se réfère davantage à sa législation nationale et à ses œuvres jurisprudentielles relatives à la qualification du marin, elle doit toutefois démontrer que les gens de mer non marins sont couverts d'une manière aussi satisfaisante et équivalente par d'autres dispositions nationales. C'est un appel clair aux juges de revoir dans un sens inverse la comparaison des dispositions de la législation maritime face aux dispositions du droit du travail terrestre.

Il est tout de même important de préciser que la distinction entre les gens de mer marins et les gens de mer non marins, reprochée par la commission des experts de l'OIT peut mettre en cause l'application de la Convention du travail maritime. Or, toutes les dispositions prévues par la CTM2006 doivent être appliquées aux gens de mers marins et aux gens de mer non marins. Et alors il sera question de savoir si la France reviendra sur les critères de qualification déjà retenus pour les marins ou si elle adoptera le critère de la durée d'embarquement. Ce critère pourra être est un critère d'exclusion ou un critère général de qualification permettant de déterminer pour chaque travailleur à bord s'il s'agit bien de gens de mer non marin, gens de mer marins ou un personnel autre que gens de mer.

---

<sup>190</sup> F Convention du travail maritime, 2006 (MLC, 2006), Convention du travail maritime, 2006 (MLC, 2006) (Entrée en vigueur : 20 août 2013).

<sup>191</sup> Titre IV « Le droit du travail », Titre V « La protection sociale des marins » et Titre VII : « Prévention de l'abandon des gens de mer » du C. transp.

<sup>192</sup> Parmi les dispositions objet de désaccord, l'article II, § 1f), 2 et 3 de la Convention du travail maritime de 2006.

**235.** Le problème de la détermination du champ d'application de la CTM 2006 a fait l'objet du premier point de la demande directe de la CEACR<sup>193</sup>, adoptée en 2015 et publiée à sa 105<sup>ème</sup> session CIT<sup>194</sup> 2016. La commission a prié le gouvernement français d'indiquer les mesures prises ou envisagées afin que la protection assurée par la convention soit garantie à tous les gens de mer au sens de la convention. La réponse est attendue avec plus de détails en 2017.

**236.** La qualification du marin a toujours été l'objet des débats doctrinaux et jurisprudentiels. Pour les non-juristes, le marin peut être bien tout élément ou salarié qui travaille en mer. C'est de cette illusion que vient surgir cette question compliquée de la qualification juridique des travailleurs dans le secteur maritime. Cette qualification n'est pas sans intérêt : elle a comme conséquence la détermination du régime juridique applicable dans chaque situation.

**237.** La remarque constatée était pour montrer que la qualification diffère entre le régime juridique marocain et le régime juridique français.

Au Maroc, les décisions jurisprudentielles sont rendues en se référant à la base sur les dispositions du code du travail terrestre qui prévalent dans le système juridique marocain. Les procédures et les conséquences suite à un conflit de travail sont similaires s'agissant d'un marin ou d'un travailleur terrestre.

Au Maroc aucune qualification n'avait lieu, la qualité de marin est vérifiée par l'inscription maritime. C'est le cas du jugement<sup>195</sup> du Tribunal de première instance d'Agadir qui s'est basé pour confirmer la qualité du marin par l'inscription au registre d'immatriculation des marins tenu par les délégations des pêches maritimes. Les juges de fond marocains s'assurent essentiellement de l'inscription sur les fiches matricules. En dehors de cet élément et jusqu'à présent, la qualité de marin n'a jamais été constatée par qualification.

**238.** En France cette qualification datait, en revanche, depuis longtemps. Les marins ou les marins pêcheurs, selon leurs diverses fonctions à bord, se regroupent dans une catégorie appelée « les gens de mer ». Cette appellation, tellement ancienne, était utilisée par l'Ordonnance de Colbert en 1681. L'ordonnance réservait son deuxième livre à cette catégorie de travailleurs. D'autres ordonnances, et plus particulièrement, celle du 22 sept.1668<sup>196</sup>, modifiée par l'Ordonnance du 04 sept.1669<sup>197</sup>, se sont intéressées à la catégorie des gens de

---

<sup>193</sup> CEACR : Commission d'experts pour l'application des conventions et recommandations.

<sup>194</sup> CIT : Conférence internationale du Travail.

<sup>195</sup> TPI Agadir du 17 nov. 2008, jugement n° 1432, n° de dossier 07/386.

<sup>196</sup> Ordonnance du 22 septembre 1668 pour l'enrôlement général des matelots par classes.

<sup>197</sup> Ordonnance du 04 septembre 1669 pour l'enrôlement des matelots de Bretagne.

mer. Elles ont disposé des règles pour réglementer et pour préciser les conditions de travail et d'embarquement des marins à bord des navires.

Le personnel, autre que les gens de mer, désigne l'ensemble des salariés qui exercent des tâches à bord sans toutefois pouvoir se qualifier de marins. Il est juridiquement difficile de les définir. Ils sont désormais énumérés par l'article R. 5511-5 du code des transports<sup>198</sup>. Il s'agit notamment des personnels exerçant l'une des activités suivantes : observateurs des pêches ou de la faune ou de la flore marine ; représentants de l'armateur ou des clients ; interprètes ; photographes ; journalistes ; chercheurs, etc. cette catégorie peut être considérée des gens de mer non marins aussitôt qu'ils exercent à bord une activité professionnelle qui dépasse 45 jours d'embarquement continu ou non sur toute période de six mois consécutifs.

**239.** Les éléments de qualification de marin reviennent désormais à l'appréciation des juges de fond. Il est à noter que la fonction à bord ne fait qu'un des éléments de cette qualification. Nous avons estimé judicieux d'indiquer certains cas dans ce sens.

**240.** Une hôtesse chargée du service et de l'entretien sur un voilier a saisi la juridiction prud'homale d'un litige contre son employeur. Il s'agissait d'une société ayant des activités de restauration et d'organisation de loisirs. La question se posait de savoir si cette hôtesse avait ou non le statut de marin ?

**241.** En l'espèce, il s'agissait d'une hôtesse recrutée, par contrat à durée déterminée à bord d'un voilier accosté à quai. L'hôtesse s'est engagée pour des fonctions de service-entretien sur un voilier à quai dans un port de Saint-Tropez. La salariée a saisi le conseil de Prud'hommes de son domicile, sur le fondement de l'article R 517-1 du code du travail, considérant qu'elle travaille hors de tout établissement.

**242.** L'employeur de sa part oppose l'incompétence de la juridiction prud'homale au profit du tribunal d'instance du lieu du port d'attache du navire, estimant donc que cette salariée a en sus la qualité de marin. Le Conseil de prud'hommes a maintenu sa position et se déclare compétent pour cette affaire. Il n'est pas si étonnant de constater que la Cour d'appel d'Amiens confirme cette compétence. L'employeur a formulé son pourvoi. La chambre sociale de la Cour de cassation casse l'arrêt et renvoie vers la Cour d'appel de Rouen. La Cour de cassation effectue un enseignement de méthode : avant d'analyser la situation en application des

---

<sup>198</sup> Art. R. 5511-5, code des transports, créé par le décret n° 2015-454 du 21 avril 2015 relatif à la qualification de gens de mer et de marins.

dispositions terrestres, il est nécessaire d'exclure la qualification de marin, c'est-à-dire la qualification spéciale<sup>199</sup>.

**243.** Pour répondre à cette question, il faut chercher si l'hôtesse d'accueil occupe à bord un emploi permanent relatif à la marche, à la conduite, à l'entretien ou à l'exploitation du navire. La Cour d'appel de renvoi est allée plus loin pour préciser que le voilier à flot, à quai, sur ponton, est un navire. La Cour a estimé que ce navire n'est pourtant pas destiné à la navigation maritime. Le voilier est plus ou moins stable au port. Il est considéré selon sa nouvelle affectation d'un restaurant ou bar afin d'accueillir les clients. C'est ainsi que la Cour d'appel de Rouen a constitué sa conviction que son service à bord est loin d'être relatif à la marche, la conduite ou l'exploitation du navire. La Cour décide alors qu'il s'agirait d'un salarié terrestre, sédentaire. La Cour d'appel de Rouen appréciera la décision.

Pour la Cour de cassation, il convient de vérifier également la qualité de l'employeur en se référant aux dispositions de l'ancien article 3 du code du travail maritime qui a *considéré le marin* : « *quiconque s'engage, envers l'armateur ou son représentant pour servir sur un navire. Est considéré comme armateur, tout particulier, toute société, tout service public, pour le compte desquels un navire est armé*<sup>200</sup> ».

De ce point de vue, la Cour de cassation vise clairement l'article 3 du code du travail maritime. Et en le faisant, la cour tient à la qualité de l'employeur pour annoncer que l'hôtesse est belle et bien qualifié comme marin.

Selon le professeur P. CHAUMETTE, le marin sert à bord d'un navire : il est engagé par l'armateur ou son représentant ; il occupe à bord un emploi permanent relatif à la marche, à la conduite, à l'entretien ou à l'exploitation du navire. Il nous semble qu'en l'espèce seule cette troisième condition n'est pas remplie<sup>201</sup>. Si l'hôtesse d'accueil travaillant à bord du voilier n'est pas un marin, la compétence prud'homale s'impose<sup>202</sup>. Il aura par suite à se prononcer sur le fond du litige.

**244.** La jurisprudence a abondamment excellé quand elle est question de qualifier les marins. Dans un arrêt de 2005<sup>203</sup>, déjà mentionné, elle admet qu'est marin un ouvrier ostréicole conduit à naviguer sur une rivière qui constitue un bras de mer, à marée haute, pour semer, draguer ou

---

<sup>199</sup> P. CHAUMETTE, Marin ou pas marin : comment trancher ? Le Droit Maritime Français, N° 688, 1er jan. 2008.

<sup>200</sup> Article 3 du code du travail maritime français.

<sup>201</sup> P. CHAUMETTE, Marin ou pas marin : comment trancher ? Le Droit Maritime Français, N° 688, 1er jan. 2008.

<sup>202</sup> Se référant aux dispositions de l'art. R 517-1 C. Tr., la compétence du conseil de Prud'hommes s'impose, notamment celle du conseil du domicile de la salariée qui travaille hors de tout établissement.

<sup>203</sup> Soc. 3 nov. 2005, Sté Thaeron et fils c/ Le Thouze, Bull. civ. V, n° 311 ; DMF 2006. 595. V.

prélever des huîtres à partir d'une embarcation, immatriculée et francisée, équipée d'une grue et d'une drague, répondant à la définition du navire au sens du décret du 7 août 1967 et qui navigue dans une zone soumise à l'influence directe des courants et des marées, ainsi qu'aux conditions climatiques marines exposée aux risques et périls de la mer<sup>204</sup>.

**245.** Elle a également retenu la qualification comme marin d'un éducateur spécialisé engagé conformément aux dispositions de la même loi de 1967 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, afin de naviguer et d'encadrer des enfants<sup>205</sup>.

**246.** Selon le professeur Frédéric-Jérôme PANSIER, Il ressort également de la jurisprudence que les personnes embarquées occasionnellement à bord d'un navire ne sont pas des marins, par exemple des conférenciers ou des guides. L'hôtesse de l'espèce n'était pas dans un de ces cas jurisprudentiels et c'est en cela que l'arrêt présenté est intéressant. Il confirme l'exigence de vérifier si la personne en cause remplit les conditions de la définition du marin. La première est qu'elle doit servir à bord d'un navire. Cette condition ne soulève pas de difficulté en l'espèce. La deuxième est qu'elle doit être attachée de manière permanente « à la marche, à la conduite, à l'entretien et à l'exploitation du navire ».

**247.** En l'occurrence la situation de l'hôtesse susmentionnée paraît encore plus étrange lorsqu'on aperçoit que le voilier pris comme lieu du travail est à quai. Il n'accomplit pas d'expédition maritime. Si au début les juges sont appelés à vérifier les tâches accomplies par le marin, cette fois-ci, ils leur appartiennent de passer à la qualification du lieu du travail.

Le travail maritime est une matière complexe. C'est la raison pour laquelle ses règles sont spéciales. Ce travail ne peut supporter que l'application de ses propres fondements.

### **C. Autres éléments de qualification.**

**248.** Il existe au fait plusieurs éléments fixés par la jurisprudence en vue de la qualification des marins. L'un des éléments de cette qualification revient à la relation de travail du présumé marin. Il doit avoir comme employeur l'armateur d'un navire. C'est une exigence codifiée par l'ancien article 3 du code du travail maritime, expressément visé par la Cour de cassation et qui dispose « *est considéré comme marin, pour l'application de la présente loi, quiconque s'engage envers l'armateur ou son représentant pour servir sur un navire*<sup>206</sup> ».

---

<sup>204</sup> Soc. 3 nov. 2005, Op. Cit.

<sup>205</sup> Soc. 28 nov. 2002, Navire Le Gloazenn, DMF 2003. 847.

<sup>206</sup> Art. 3 de l'ancien code du travail maritime français.

**249.** Par ces dispositions, Il nous sera utile de savoir qui est vraiment l'armateur. La notion d'armateur est une notion qui nécessite une appréciation particulière. L'armateur constitue la seconde partie de la relation de travail du marin pêcheur. Il est reconnu comme étant celui qui arme un navire<sup>207</sup>. Il n'est pas forcément le propriétaire, cependant, il peut regrouper les deux qualités à la fois.

**250.** Le propriétaire d'un navire est peu évoqué par les dispositions du droit maritime en comparaison avec l'armateur. C'est ce dernier qui assume diverses tâches liées à l'exploitation du navire. En ce qui nous concerne, l'armateur est celui qui engage les marins ainsi que l'ensemble du personnel à bord. La définition du lien juridique du travail maritime est présentée par une sorte de contrat de travail entre le marin et l'armateur<sup>208</sup>. Il est sans contestation le seul employeur qui peut engager les marins.

Aujourd'hui, la fonction de l'armateur peut être assumée par d'autres personnes, des sociétés ou des groupements de sociétés. Dans tous les cas, l'armateur peut être vu comme celui pour le compte duquel le navire est armé.

**251.** La définition de l'armateur au Maroc est disposée par l'article 165 bis du CCMM. Il dispose que : « Est considéré comme armateur, au sens de l'article précédent, toute personne physique ou morale, propriétaire ou non du navire, qui en assure l'exploitation<sup>209</sup>. »

Par cet article, l'armateur peut être une personne physique ou morale qui assure l'exploitation du navire. La définition indique celui qui exploite le navire en son nom, qu'il en soit ou non propriétaire. La question de savoir exactement l'armateur d'un navire ne cesse d'être posée. Cette question devient de plus en plus fréquente dans le cas des affrètements à temps ou des affrètements coque nue. Dans le secteur de la pêche maritime, l'armateur est souvent le propriétaire du navire. Le problème ne se pose pas de la même façon que dans les navires de commerce. Certains cas s'imposent lorsqu'il s'agit des navires étrangers qui viennent au Maroc dans le cadre d'une exploitation à temps du navire. Le navire est considéré navire étranger. Il garde désormais sa nationalité et son pavillon.

**252.** En France, l'article 2 du code du travail maritime définit l'armateur comme "*tout particulier, toute société, tout service public, pour le compte desquels un navire est armé* »<sup>210</sup>.

---

<sup>207</sup> L'armateur est celui qui arme un navire.

<sup>208</sup> Dans les litiges entre les armateurs ou leurs représentants et les marins, le tribunal d'instance statue en matière prud'homale et il est procédé, en cas de recours, comme en cette matière (Cass. Soc., 14 oct. 1997, n° 96-40.542, Bull. civ. V, n° 316, DMF 1998, p. 240, obs. CHAUMETTE P.)

<sup>209</sup> Art. 165 bis du code de commerce maritime marocain, titre quatrième : de l'équipage, chapitre premier : du contrat d'engagement maritime, de sa forme et de sa constatation (modifié et complété par le dahir du 24 Chaoual 1372 - 6 juillet 1953).

<sup>210</sup> Art. 2 de l'ancien code du droit du travail maritime.

Cette définition qui renvoie à la notion de navire est spécifique au travail maritime. L'armateur n'est pas nécessairement le propriétaire du navire, il est celui qui arme le navire<sup>211</sup>. La définition de l'armateur est à relier avec les situations complexes qui peuvent surgir lors de l'exploitation des navires, notamment en cas d'affrètement. Il faut se référer aux solutions admises par le droit commun. Ainsi, en cas d'affrètement coque-nue, l'affréteur ayant l'obligation d'armer le navire et d'engager l'équipage, aura certainement la qualité d'armateur.

Cette définition soulève quelques difficultés car l'armateur revêt trois aspects. Il peut être à la fois celui qui possède, celui qui équipe ou celui qui exploite le navire.

**253.** Dans le segment de la pêche artisanale cependant, les armateurs et les propriétaires se confondent en règle générale, mais l'on peut trouver des armements qui se regroupent sous forme de société coopérative. À la pêche industrielle, le coût élevé d'exploitation des navires de ce type de pêche rend ces navires comme de véritables usines flottantes. Par conséquent, la propriété et la gestion de ses navires ne peuvent plus être assumées par un seul individu. Des sociétés d'armement coopératif et des sociétés anonymes ont fait leur apparition.

**254.** Dans le cas de l'armement pour la pêche, l'armateur a sa qualité de commerçant qu'il s'agit d'une personne physique ou morale. Ces propos sont affirmés suite à une décision annoncée par la Cour d'appel de Douai. Cette dernière a précisé « *est commerciale la société qui a pour objet l'exploitation des navires armés à la pêche* »<sup>212</sup>.

**255.** Si l'armateur est le seul interlocuteur des administrations maritimes, la loi du 16 juill. 2013<sup>213</sup>, semble nous a apporté certaines exceptions. Elle a réattribué certaines responsabilités de l'armement au propriétaire du navire ou à l'un de ses mandataires. Cette loi a également proposé pour la première fois une entreprise d'armement maritime. Cette nouvelle dénomination regroupe tous les employeurs de salariés exerçant la profession de marin. Ce qui a donné lieu à des employeurs des marins qui ne sont pas forcément des armateurs selon la désignation maritime du terme.

---

<sup>211</sup> Loi n° 69-8 du 3 janvier 1969 relative à l'armement et aux ventes maritimes. Le premier article de cette loi dispose : « L'armateur est celui qui exploite le navire en son nom, qu'il en soit ou non propriétaire ». Cet Article est abrogé au 1 décembre 2010 par l'Ordonnance n° 2010-1307 du 28 oct. 2010 - art. 7. Ordonnance n° 2010-1307 du 28 oct. 2010 relative à la partie législative du code des transports La partie législative du code des transports fait l'objet d'une publication spéciale annexée au Journal officiel. C'est l'article Article L. 5511-1

Du code des transports qui reprend cette définition en disposant que : « Pour l'application du présent livre, est considéré comme :

1° "Armateur" : toute personne pour le compte de laquelle un navire est armé. Est également considéré comme armateur, pour l'application du présent titre et des titres II à IV du présent livre, le propriétaire du navire ou tout autre opérateur auquel le propriétaire a confié la responsabilité de l'exploitation du navire, indépendamment du fait que d'autres employeurs ou entités s'acquittent en son nom de certaines tâches.

<sup>212</sup> (CA Rennes, 14 avr. 1964, DMF 1965.542).

<sup>213</sup> Loi n° 2013-619 du 16 juillet 2013 - art. 22.



**256.** Un peu plus récemment, la loi du 20 juin 2016<sup>214</sup>, par son article 32<sup>215</sup>, a modifié certaines dispositions de l'article L. 5511-1<sup>216</sup> sans toutefois toucher à la notion de l'armateur. Ceci prouve que l'armateur d'un navire n'est pas forcément son propriétaire. D'ailleurs une présomption est à relever ; le propriétaire d'un navire demeure armateur jusqu'à preuve du contraire. C'était la réponse proposée pour une question qui se pose souvent : pour qui revient la qualité d'armateur dans le cas d'un navire affrété à temps ?

**257.** La jurisprudence s'est déjà exprimée dans ce sens par la Cour de cassation<sup>217</sup>. Elle a précisé que dans une telle situation, la qualité d'armateur était partagée entre le fréteur et l'affréteur ce qui n'est pas convaincant, car une telle qualité, objet de diverses règles juridiques, ne peut se permettre une telle confusion. Ce problème de qualification se pose pour savoir qui, du fréteur, du propriétaire du navire, ou de l'affréteur, devrait répondre aux factures d'équipement du navire ainsi que les commandes ayant été régulièrement faites par le capitaine pour les besoins de l'exploitation.

**258.** En revanche, il est à préciser que certaines situations nous placent devant deux armateurs pour un même navire. C'est le cas d'un contrat d'affrètement à temps où le fréteur conserve la gestion nautique du navire tandis que l'affréteur en exerce la gestion commerciale. Cependant, un arrêt<sup>218</sup> de la Cour de cassation du 26 oct. 1999 semble éclaircir cette dualité de qualification. Il a indiqué que « *dans l'affrètement à temps, la qualité d'armateur, qui appartient à celui qui exploite le navire en son nom, qu'il en soit propriétaire ou non, se trouve partagée entre le fréteur, qui conserve la gestion nautique de son navire, et l'affréteur, qui en a la gestion commerciale*<sup>219</sup> ».

Toutefois, les professeurs français s'opposent à cette thèse. Elle est catégoriquement critiquée par le professeur P. BONASSIES qui souligne que cet arrêt confond le régime contractuel et le régime légal. Par ses propos, le professeur précise davantage que la notion d'armateur, avec

---

<sup>214</sup> Loi n° 2016-816 du 20 juin 2016 par son article 32, portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne dans le domaine du développement durable.

<sup>215</sup> Art. L. 5511-1, Modifié par LOI n° 2016-816 du 20 juin 2016 - art. 32. Portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne dans le domaine du développement durable.

Article L. 5511-1 : Pour l'application du présent livre, est considérée comme :

1° "Armateur" : toute personne pour le compte de laquelle un navire est armé. Est également considéré comme armateur, pour l'application du présent titre et des titres II à IV du présent livre, le propriétaire du navire ou tout autre opérateur auquel le propriétaire a confié la responsabilité de l'exploitation du navire, indépendamment du fait que d'autres employeurs ou entités s'acquittent en son nom de certaines tâches ;

2° "Entreprise d'armement maritime" : tout employeur de salariés exerçant la profession de marin ;

<sup>216</sup> Art. L. 5511-1 du C. transp.

<sup>217</sup> Cass. com. 26 oct. 1999, N° de pourvoi: 97-17715, Bulletin 1999 IV N° 197 p. 166 Décision attaquée : Cour d'appel de Paris, du 30 avril 1997 navire « Fatima », DMF 2000, 106, Rapp. Rémy, obs. I. Corbier, DMF 2000 Hors-Série 5 n° 23, obs. crit. P. BONASSIES).

<sup>218</sup> Cass. Com., 26 oct. 999, n° du pourvoi 97-17.715, « navire Fatima ».

<sup>219</sup> Cass. Com., 26 oct. 999, Op. Cit.

toutes les conséquences de droit qui lui sont attachées, notamment aujourd'hui en matière de sécurité de la navigation, est une notion légale alors que la notion d'affrètement à temps est une notion contractuelle. C'est une notion dont laquelle seules les dispositions du contrat d'affrètement définissent le contenu.

**259.** La qualité d'armateur peut être reconnue à celui qui arme, équipe et exploite un navire même s'il s'agit d'une entité administrative publique. Ainsi les agents et les fonctionnaires effectuant habituellement un service à bord du navire, sont des marins. Ceci a certainement des conséquences quant à la compétence judiciaire du Tribunal de grande instance pour un litige social entre les agents et leurs administrations publiques. Par conséquent, l'employeur public, se trouvant dans une telle situation, aura certainement la qualité d'armateur. L'administration, sans le vouloir se trouve désormais soumise aux règles du droit du travail maritime.

**260.** Si la qualification du marin passe au premier lieu par son service à bord et par l'identification de son employeur<sup>220</sup>, la conclusion d'un contrat d'engagement maritime entre le présumé marin et l'armateur pourra être prise en considération. C'est l'un des critères de la qualification du marin. Ce contrat d'engagement maritime constitue une forme particulière de contrat de travail (V. 2<sup>ème</sup> P.). Il relie dans le cadre d'une relation de travail un marin et un armateur. L'existence de ce lien va certainement faciliter la qualification des parties qui ne peuvent être qu'en tant que telles. Le contrat d'engagement constate que le marin fait partie de l'effectif du navire. Cette démarche se fait désormais sous le contrôle et la surveillance de l'administration des affaires maritimes.

**261.** Au Maroc, le contrat d'engagement maritime fait l'objet de plusieurs textes de la législation maritime. Il est défini dans le quatrième titre du Code de commerce maritime marocain par les termes de son article 165<sup>221</sup> qui dispose : « *Tout contrat d'engagement conclu entre un armateur ou son représentant et un marin, et ayant pour objet un service à accomplir à bord d'un navire de mer armé sous pavillon marocain, est un contrat d'engagement maritime, régi par les dispositions du présent Dahir* ». Cette même définition a été retenue en France avant la dernière codification du code des transports. C'est ainsi que le critère de

---

<sup>220</sup> « Doit être cassé pour défaut de base légale, l'arrêt d'une Cour d'appel qui, pour dire que le conseil de prud'hommes était compétent pour connaître d'un litige opposant une salariée engagée en qualité d'hôtesse chargée de fonctions de service et d'entretien sur un voilier, s'est déterminé par des motifs inopérants fondés notamment sur le contrat de travail, sans rechercher si l'employeur était l'armateur du voilier » Cass. (Ch. Soc.), 26 SEPTEMBRE 2007, n° 06-43998, Sté SAINT-TROPEZ GULF HOLIDAYS c/ Mme DOUALLE.

<sup>221</sup> Art. 165, code de commerce maritime marocain, Dahir du 28 Joumada II 1337 (31 mars 1919) titre quatrième : de l'équipage, chapitre premier : du contrat d'engagement maritime, de sa forme et de sa constatation, (modifié et complété par le Dahir du 24 Chaoual 1372 -6 juillet 1953)

l'armateur comme partie à la relation de travail du marin pêcheur demeure valable au Maroc plus qu'en France.

**262.** En France, les dispositions apportées par la loi du 16 juill. 2013<sup>222</sup>, font que l'article L. 5542-1<sup>223</sup> dispose que : « tout contrat de travail, conclu entre un marin et un armateur ou tout autre employeur, ayant pour objet un service à accomplir à bord d'un navire est un contrat d'engagement maritime. Les dispositions de cet article attestent que le législateur a fait une similitude directe entre la qualité de l'armateur et celle de l'employeur. Cela veut bien dire qu'un employeur peut être considéré comme partie au contrat d'engagement maritime. C'est une première sans précédente, sachant que par cette mention, un employeur peut prétendre à certains privilèges impérativement destinés à l'armateur. C'est l'un des aspects qui attestent à nouveau la remise en cause de l'autonomie du droit du travail maritime en France.

Le contrat d'engagement maritime se voit dévié de son principal contexte qui se repose sur la relation du marin et son navire.

**263.** Dans un cas présenté devant la Cour de cassation, le 03 sept.2009, la Cour de cassation a rappelé les juges du fond à l'ordre car ils n'ont pas recherché s'il existait un lien contractuel de travail entre une victime et l'armateur avant de la qualifier. Par conséquent, la Cour a reconnu la qualité de marin d'une victime montée dans un avion afin de repérer des bancs de thons. La Cour a considéré qu'il fait partie des tâches liées à l'exploitation d'un navire car il s'agit d'un travail de repérage de zones de pêche<sup>224</sup>.

**264.** Les juges de fond avait approuvé la version de l'ENIM<sup>225</sup> qui s'est basée sur le fait que ce marin n'était pas inscrit au rôle d'équipage<sup>226</sup> même s'il était embarqué sur le navire pour

---

<sup>222</sup> Loi n° 2013-619 du 16 juillet 2013, portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne dans le domaine du développement durable (1), art. 25-I.

<sup>223</sup> Art. L. 5542-1, C. transp.

<sup>224</sup> Cass. civ. 2è, 3 septembre 2009, n° 08-12732, El Harouat c/ ENIM. Décision attaquée Cour d'appel de Montpellier, 16 janvier 2008, Bulletin 2009, II, n° 205

<sup>225</sup> ENIM : Le régime trouve ses origines en 1673, lorsque l'édit de Nancy du 22 septembre 1673 organise l'enrôlement général des gens de mer dans les ports par classe d'âge. En contrepartie, un règlement royal crée les Fonds des invalides de la Marine, par prélèvement d'un faible pourcentage sur la solde des marins pour financer des hospices maritimes destinés à héberger et à soigner les marins estropiés. La Caisse des invalides de la Marine est née. > 1681 : la grande ordonnance sur la Marine, dite aussi ordonnance de Colbert, instaure les obligations de l'armateur à l'égard des marins blessés ou malades à bord. Au fil des siècles, le régime va évoluer. Généralisé à tous les marins au XVIIIe siècle, institutionnalisé pour les marins civils à partir du XIXe, il couvre aujourd'hui les domaines de la maladie, de la retraite, des cotisations des marins et des employeurs et de l'action sanitaire et sociale.

\*Rapport d'activité 2016, ENIM le régime social des marins, 2016.

<sup>226</sup> Le rôle d'équipage est le document qui dresse la liste de tous les marins qui ont embarqué sur un navire, qui précise leur identité, leur fonction à bord, le lieu et la date de leur embarquement et de leur débarquement. En se fondant sur l'article 1er du décret du 7 août 1967

lequel l'opération de repérage des thons avait été accomplie. C'est ainsi que le rôle d'équipage ne constitue plus en France un élément tranchant pour qualifier un marin.

**265.** Au Maroc, étant dans le contexte des anciens textes maritimes, l'inscription au rôle d'équipage est désormais suffisante pour qualifier un marin et d'approuver sa relation de travail avec son armateur.

**266.** En France, la solution adoptée par la deuxième chambre civile, en attaquant la décision de la Cour d'appel de Montpellier<sup>227</sup>, a été retenue comme référence pour la détermination du papier de bord « rôle d'équipage » comme élément tranchant d'une qualification des marins.

En conclusion, la solution adoptée atteste une réelle cohérence. Nous sommes vraiment de l'avis du professeur A. VIALARD. Il a précisé que : « la légitimité d'un droit spécial du travail commande les qualifications : les risques et périls de la mer justifient l'existence du droit du travail maritime ; celui qui accepte d'exercer sa prestation de travail dans un lieu exposé à ces risques est un marin qui attend « du droit à un traitement particulier, différent de celui que le droit terrien a imaginé pour ceux dont les pieds sont fermement incrustés dans la glèbe d'un quelconque terroir<sup>228</sup> ».

## **§2. Conditions d'accès au métier du marin**

**267.** Revenons à la définition proposée par l'article L. 5511-1, l'exercice de la profession de marin nécessite au préalable que la personne candidate remplisse certaines conditions. Elles sont désormais mentionnées par voie des dispositions de l'article susmentionné.

**268.** Au Maroc également la profession de marin est réglementée par diverses dispositions du CCMM<sup>229</sup>. L'accès à la profession de marin nécessite la satisfaction de cinq conditions : nationalité, aptitude physique, moralité, formation professionnelle.

### **Nationalité.**

---

<sup>227</sup> « Dès lors, prive sa décision de base légale, la cour d'appel qui, pour rejeter la demande de prise en charge, à titre d'accident de travail maritime du décès d'une personne survenu lors d'un accident d'avion, à bord duquel elle avait pris place en vue de participer à une opération de repérage de bancs de thons, retient que la victime n'était pas inscrite au rôle d'équipage bien qu'embarquée sur le navire pour lequel la mission de repérage avait été effectuée, et ne pouvait présenter une promesse ou une feuille d'embauche, ni justifier de l'inscription des services sur son livret maritime, sans rechercher s'il résultait des circonstances de l'espèce l'existence d'un contrat de travail liant cette personne à un armateur »

<sup>228</sup> A. VIALARD, Droit maritime : PUF 1997, n° 4.

<sup>229</sup> Au Maroc, les conditions d'accès à la profession de marin sont fixées par les dispositions du CCMM.

En France et dans le même sens, les conditions d'accès à la profession de marin sont fixées par le décret n° 67-690 du 7 août 1967 (JO 13 août, D. 1967. 307).

**269.** La nationalité est la première condition pour être inscrit aux fiches matricules réservées aux marins marocains<sup>230</sup>. Cette condition s'est inspirée des législations maritimes anciennes et trouve son application par le premier article du Dahir du 21 janv. 1922. La condition de nationalité est évoquée par plusieurs articles du CCMM<sup>231</sup>.

**270.** Les navires étaient toujours considérés comme faisant partie du territoire national<sup>232</sup>. La notion de souveraineté sur le territoire national a obligé le législateur à demander la nationalité des équipages embarqués à bord des navires nationaux. Cette exigence est insérée par diverses règles. Dans un premier temps, cette exigence revient à la qualité du marin comme étant parmi les gens aptes et capables de défendre la nation. Les marins n'étaient à l'origine autres que des soldats en instance d'intervention et d'appel. Ils pouvaient porter les armes au premier appel.

**271.** Un décret du 25 fév. 1961<sup>233</sup>, a fixé les conditions requises pour commander et exercer les fonctions d'officier de pont et d'officier mécanicien à bord des navires de commerce et de pêche. Ce décret a stipulé dans son premier article que, pour exercer à bord d'un navire de commerce ou de pêche battant pavillon marocain, certaines fonctions notamment, les fonctions de capitaine ou de patron, de second capitaine, de lieutenant ou d'élève officier, de chef mécanicien, de second mécanicien, de mécanicien-chef de quart ou d'élève officier, le candidat doit répondre en premier lieu à la condition de nationalité marocaine.

L'article 23 d'un arrêté<sup>234</sup> du 25 fév. va dans ce même sens, en exigeant la nationalité comme condition à l'obtention des brevets qui ne peut être délivrés que pour des nationaux.

**272.** Il est toutefois à préciser qu'actuellement et devant les progrès techniques, il paraît difficile de garantir l'ensemble des équipages qualifiés nécessaires pour servir la flotte nationale. Devant cette situation, le législateur a prévu des exceptions sous forme de

---

<sup>230</sup> Art. 1 du Dahir du 22 Joumada i 1340 (21 janvier 1922) rendant obligatoire, pour les marins marocains, la possession d'un livret maritime individuel (BO du 7 février 1922).

<sup>231</sup> ART. 5 du Dahir du 22 Joumada i 1340 (21 janvier 1922) rendant obligatoire, pour les marins marocains, la possession d'un livret maritime individuel (BO du 7 février 1922). Cet article met en évidence un registre tenu par l'administration des affaires maritimes appelé "registre matricule des marins marocains".

L'article 2 précise également les pièces demandées par l'administration maritime en vue de délivrer le livret maritime.

<sup>232</sup> Art. 11 du code pénal marocain qui dispose que : « Le territoire sur lequel la loi pénale marocaine est applicable est l'espace sur lequel s'étend l'autorité politique de l'État. Aux termes de l'article 11 de cette loi, « sont considérés comme faisant partie du territoire, les navires ou les aéronefs marocains quel que soit l'endroit où ils se trouvent, sauf s'ils sont soumis, en vertu du droit international, à une loi étrangère ».

<sup>233</sup> Art. premier du décret du 9 RAMADAN 1380 (25 février 1961) fixant les conditions requises pour commander et exercer les fonctions d'officier de pont et d'officier mécanicien à bord des navires de commerce et de pêche (BO. du 14 avril 1961).

<sup>234</sup> Art. 23 de l'arrêté du ministre du commerce, de l'industrie, des mines, de l'artisanat et de la marine marchande n° 517-60 du 25 février 1961 fixant les conditions de délivrance des diplômes exigés des capitaines, patrons, seconds ou lieutenants, ainsi que des chefs et officiers mécaniciens sur les navires de commerce et de pêche. (B.O. du 14 avril 1961).

déroations aux dispositions exigeant la nationalité. Un arrêté ministériel a fixé la proportion des marins de nationalité marocaine qui doivent être embarqués à bord des navires armés sous pavillon marocain. Cette exception n'est pas valable à bord des navires de la pêche côtière et la pêche artisanale. Le législateur a estimé ces segments d'activité nécessitent plus de protection en terme de main d'œuvre. Ainsi sur le plan technique, ces segments sont maîtrisables par les nationaux. L'appel à la main d'œuvre étrangères dans le secteur de la pêche maritime fait son apparition chaque fois que le Maroc s'apprête à pratiquer de nouvelles techniques de pêche, peu maitrisables par des marocains. C'est à la base de ces dérogations que la direction chargée de la formation maritime<sup>235</sup> essaye de réorganiser ses services et oriente ses axes de formation pour combler le manque.

**273.** En France, le privilège de nationalité des marins qui occupent des postes à bord des navires français constituait avant fév. 1996, l'une des conditions essentielles pour accéder à ce métier. C'est ainsi que les marins français profitent toujours de ce privilège malgré la disparition de l'inscription maritime en 1965. La France a interdit l'embarquement des étrangers à bord de ses navires. Par ce privilège, la France a été déclarée incompatible avec les principes d'égalité de traitement et de non-discrimination des ressortissants communautaires, conséquences de la libre circulation des travailleurs, prévus par l'article 48 du Traité de Rome<sup>236</sup>.

**274.** La France a pu remédier à ce désaccord juridique par les dispositions de la loi n° 96-151 du 26 fév. 1996<sup>237</sup> qui ont remis l'article 3 du code du travail maritime en conformité avec le droit communautaire. L'identification des marins communautaires à bord de navires français et le signalement de leurs embarquements sur le rôle d'équipage ont été précisés par voie de circulaire<sup>238</sup>.

---

<sup>235</sup> Direction de la formation maritime

<sup>236</sup> L'article 48, devenu 39, alinéa 4, du Traité de Rome autorise une dérogation à l'égalité d'accès à l'emploi, concernant les emplois dans l'administration publique. Pour la Cour de justice des Communautés européennes, il s'agit des emplois relevant de l'exercice habituel de prérogatives de puissance publique. Le commandant de bord, capitaine de navire, est chargé de prérogatives de puissance publique : il peut recevoir un testament comme un officier ministériel, il fait fonction d'officier d'état civil, ainsi que d'officier de police judiciaire en cas d'infraction commise à bord. Aussi, le capitaine de navire et son suppléant semblaient pouvoir relever de l'exception permettant aux États membres de réserver ces emplois aux ressortissants nationaux (CJCE 1er déc. 1993, Commission c/ Belgique, aff. 37/93, Rec. CJCE I, p. 6295 ; 7 mars 1996, Commission c/ France, aff. C 334/94, Rec. I-1307, DMF 1996. 752).

<sup>237</sup> LOI n° 96-151 du 26 février 1996 relative aux transports qui a modifié par son premier article les dispositions de la loi n° 67-5 du 3 janvier 1967 portant statut des navires et autres bâtiments de mer. La modification a essentiellement substitué les mots : « à des Français », lorsqu'il s'agit des marins par les mots : « à des ressortissants d'un État membre de la Communauté européenne » ou, s'agissant de navires armés au commerce ou à la plaisance, d'un État partie à l'accord sur l'Espace économique européen ».

Art. 1<sup>er</sup>. la loi n° 67-5 du 3 janvier 1967, portant statut des navires et autres bâtiments de mer est ainsi modifiée : I. - A. - Aux 1o, 3o et 4o de l'article 3,

<sup>238</sup> Circ. DAMGM/ENIM 763/GM3, 1er déc. 1999, obs. P. CHAUMETTE.

**275.** En conséquence, l'article L. 5522-1 du code des transports a résumé ces modifications en précisant qu'à bord des navires battant pavillon français, le capitaine et l'officier chargé de sa suppléance doivent être des ressortissants communautaires en raison des prérogatives de puissance publique dont ils disposent<sup>239</sup>. Par les dispositions de cet article, le législateur français reconnaît clairement aux citoyens européens des prérogatives telles que le pouvoir disciplinaire et pénal du capitaine, mais également les prérogatives d'officier d'état civil qu'il exerce à bord<sup>240</sup>.

**276.** La fin du privilège de la nationalité a été soulevée également pour les équipages de la pêche. La chambre criminelle de la Cour de cassation a condamné, sans renvoi, le privilège de nationalité concernant un navire de pêche français, doté d'un équipage entièrement espagnol<sup>241</sup>. La loi n°2005-412<sup>242</sup> du 3 mai 2005 impose que le capitaine et l'officier suppléant soient de nationalité française, puisqu'ils sont garants de la sécurité du navire, de son équipage, de la protection de l'environnement et de la sûreté<sup>243</sup>.

**277.** Dans ce même sens, il est à préciser qu'une autorisation de travail est nécessaire avant de porter un étranger sur le rôle d'équipage. Un armement de pêche est condamné, à la suite d'un contrôle émanant d'un patrouilleur des affaires maritimes effectué dans les eaux communautaires sous juridiction espagnole, à de lourdes amendes pour avoir employé des étrangers qui n'étaient pas munis d'une autorisation de travail salarié en France et pour infraction à la réglementation sur le rôle d'équipage<sup>244</sup>.

### **Aptitude physique.**

**278.** Toute personne candidate à la profession de marin doit faire preuve d'une bonne santé et apte physiquement à participer à une expédition maritime. Le marin doit répondre positivement aux conditions d'aptitude physique. Une visite médicale pour s'assurer de cette aptitude est assurée par le service médical des gens de mer (SSGM). Les normes d'aptitude médicale à la navigation des gens de mer sont disposées par l'article L. 5521-1<sup>245</sup> du code des transports français. Les normes bien précises ont été définies par arrêté du ministre chargé de

---

<sup>239</sup> Art. L. 5522-1 du C. transp.

<sup>240</sup> CJCE, 30 sept. 2003. Par cette décision, la Cour semble trancher pour la question de la nationalité des équipages sans avoir condamné le privilège de nationalité du capitaine de navire, dans la mesure où l'exercice de ses prérogatives de puissance publique n'est que potentiel, et non effectif et habituel sur des navires espagnols assurant les liaisons entre les Canaries et le continent ; l'arrêt Anker, concernant des navires de pêche côtière allemands, renvoie au juge national l'appréciation de cette effectivité des prérogatives de puissance publique.

<sup>241</sup> Cass. crim. 23 juin 2004, Navire Père Yvon, DMF 2004. 834.

<sup>242</sup> La loi n° 2005-412 du 3 mai 2005 portant création du Registre international français

<sup>243</sup> Art. 5, al. 2, J.O. 4 mai 2005, la loi n° 2005-412 du 3 mai 2005 portant création du Registre international français.

<sup>244</sup> Cass. crim. 2 sept. 2014, DMF 2015, 19, obs. CHAUMETTE

<sup>245</sup> Art. L. 5521-1 du C. transp.

la mer, pris après consultation du Conseil supérieur des gens de mer. L'aptitude physique d'un marin doit certainement se référer aux diverses particularités des conditions de travail et de vie à bord des navires ainsi qu'aux recommandations internationales, notamment celles en relation avec la sécurité maritime.

**279.** Au Maroc, les dispositions de l'article 167 bis<sup>246</sup> sont claires. Chaque marin est soumis avant son embarquement à une visite médicale au frais de l'armateur. Cette visite peut être assurée par le médecin à bord, s'il existe, ou par un médecin reconnu et agréé par les autorités maritimes.

**280.** Dans le secteur des pêches maritimes, l'autorité a mis en place le long du littoral marocain des antennes médicales qui tiennent des dossiers pour chaque marin de la pêche. Le ministère de la santé publique affecte un médecin à la tête de chaque antenne. Il se charge de la délivrance des attestations d'aptitude des marins gratuitement. Cette action est administrée par une division qui siège au département des pêches maritimes à Rabat et organise à des fréquences répétitives des congrès internationaux sur la médecine des gens de mer.

**281.** La médecine des gens de mer au Maroc est pratiquée par des médecins de la santé publique. Le marin est traité à l'instar des citoyens terriens. Cette médecine a voulu se spécifier en se dotant d'antennes médicales installées dans les principaux ports au Maroc. Elles ont comme attribution principale la certification et l'observation de l'aptitude des marins pêcheurs avant et au cours de l'exercice de leur métier.

Ces antennes de santé des gens de mer ont vu le jour suite à une convention établie entre le département des pêches maritimes et le ministre de la santé public qui met à la disposition des médecins et des infirmiers.

**282.** Actuellement, pour chaque marin pêcheur est tenu un dossier médical constatant son aptitude physique conformément à la réglementation en vigueur. Le suivi médical répond en premier lieu à des raisons de sécurité à bord mais également à des raisons relatives à la préservation de la qualité des produits de la pêche.

---

<sup>246</sup>Art. 167 bis dispose : « L'inscription du marin au registre d'équipage d'un navire de plus de 50 tonneaux de jauge brute, faisant habituellement des sorties en mer de plus de soixante-douze heures, est subordonnée à une visite médicale passée, aux frais de l'armateur, par le médecin du navire, ou, à défaut de médecin à bord, par un médecin agréé par l'autorité maritime, et établissant que l'embarquement du marin ne présente aucun danger pour sa santé ou pour celle de l'équipage.

Dans les cas d'urgence, ou dans les circonstances exceptionnelles dont l'autorité maritime est juge, le marin peut être inscrit au registre d'équipage sans avoir été soumis à la visite médicale prévue à l'alinéa précédent, mais à la condition que cette visite soit passée au premier port, où le bâtiment touchera ultérieurement.



Le littoral marocain est équipé jusqu'à fin 2017 de 20 antennes médicales en service quotidien. Elles répondent largement aux besoins des marins pêcheurs actifs dans les ports marocains. La première fut inaugurée le premier juin 1999 à Tanger au nord du Maroc.

**283.** Dans ce cadre, le Maroc fait partie des pays siégeant en tant que membre au comité scientifique de congrès internationaux reconnus à l'échelle internationale tels que le Congrès international hispano-francophone de médecine maritime. Il a été organisé en 2015 à Agadir en présence de plusieurs intervenants de la France et de l'Espagne.

Nous pouvons tout de même évoquer la médecine maritime sans la désigner comme une discipline spéciale. Les médecins chargés de cette tâche doivent être formés de manière spéciale pour mieux répondre aux besoins des marins. Ces derniers ont souvent leurs maladies particulières.

Au Maroc, le ministère chargé de la Pêche maritime et le ministère de la Santé ont signé une circulaire conjointe le 21 fév. 2005, relative à la mise en place d'un programme de prévention de la santé des marins. Cette circulaire a mis davantage en exergue la médecine des gens de mer qui doit s'imposer par ses particularités et ses spécificités.

**284.** Il est à noter que toute situation d'inaptitude professionnelle conduit certainement le marin pêcheur à une reconversion professionnelle. En dehors des maladies professionnelles et des accidents du travail, le marin n'est ni indemnisé ni pris en charge.

**285.** En France, cette exigence concernant l'aptitude physique est en constante évolution. Elle est légiférée par l'article L. 5521-1 du code des transports. Cet article a subi diverses modifications. La version, en vigueur depuis le 22 juin 2016, est venue suite aux dispositions de la loi<sup>247</sup> du 20 juin 2016, plus précisément par son article 33<sup>248</sup>. L'alinéa I de cet article est ferme par une expression claire loin de toute confusion. Cet alinéa dispose que : « *Nul ne peut accéder à la profession de marin s'il ne remplit des conditions d'aptitude médicale*<sup>249</sup> ».

**286.** Certainement, l'expression, largement utilisée dans ce sens par les anciennes législations maritimes, était la constatation de l'aptitude physique. Cette expression demeurait valable jusqu'au 18 juill. 2013. Elle a été modifiée depuis cette date, par les dispositions de la loi du 16 juill. 2013<sup>250</sup> et par une inspiration de la convention internationale du travail maritime

---

<sup>247</sup> La loi n° 2016-816 du 20 juin 2016, pour l'économie bleue.

<sup>248</sup> La loi n° 2016-816 du 20 juin 2016, Op. Cit.

<sup>249</sup> Art. L. 5521-1 du C. transp.

<sup>250</sup> LOI n° 2013-619 du 16 juillet 2013 portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne dans le domaine du développement durable. Parmi ces dispositions, celles relatives à la transposition de la directive 2009/13/CE du Conseil du 16 février 2009 portant mise en œuvre de l'accord conclu par les associations des armateurs de la Communauté européenne (ECSA) et la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF)

2006<sup>251</sup>. L'accès à la profession de marin suppose répondre à la condition d'aptitude médicale. Le travail des marins nécessite de s'assurer de leur l'aptitude à surmonter le travail et la vie à bord. La vie d'un marin impose un suivi médical rigoureux.

**287.** En cas de l'inaptitude à la navigation, le marin est conduit vers une reconversion professionnelle. Les emplois maritimes ne sont pas pris en compte dans l'effectif soumis à l'obligation d'emploi de travailleurs handicapés. La profession du marin pêcheur est classée, selon la dernière mise à jour le 01/01/2003, sous la rubrique « Profession 692 a<sup>252</sup> ». Elle regroupe les marins-pêcheurs<sup>253</sup> et les ouvriers de l'aquaculture.

**288.** L'aptitude physique à l'exercice de la profession de marin et à la navigation est contrôlée par le service de santé des gens de mer, qui assure les missions de service de santé au travail.

**289.** Suite à une évolution dans ce sens, un nouveau décret du 30 mars 2017<sup>254</sup> vient de voir le jour. Les normes d'aptitude médicale des gens de mer répondent, désormais, à diverses exigences nationales et internationales. Ce décret vient pour l'application des dispositions de l'article 33 de la loi<sup>255</sup> du 20 juin 2016. Il a modifié également les dispositions de l'article 2 du décret n° 2015-1575 du 3 déc. 2015<sup>256</sup>. Cette modification permet de rendre applicable aux gens de mer les normes d'aptitude médicale à la navigation définies en application de la partie V de l'article L. 5521-1<sup>257</sup> du code des transports, par arrêté du ministre chargé des gens de mer<sup>258</sup>.

---

concernant la convention du travail maritime, 2006, et modifiant la directive 1999/63/CE, et portant modernisation du droit social des gens de mer.

<sup>251</sup> CTM 2006.

<sup>252</sup> Profession 692a est une rubrique professionnelle qui rassemble :

- les marins pêcheurs qui participent aux travaux du bord sur un bateau de pêche (entretien et utilisation des filets, préparation des poissons) ;
- les ouvriers qui participent à l'élevage et au ramassage des produits de l'aquaculture.

Nomenclature des Professions et Catégories Socioprofessionnelles - PCS 2003 publiée par le site de L'Institut national de la statistique et des études économiques est une direction générale du ministère de l'Économie et des Finances : <https://www.insee.fr/fr/information/2400059>, consulté le 06/04/2017.

<sup>253</sup> Les marins pêcheurs, selon le classement, sont ceux qui participent aux travaux du bord sur un bateau de pêche (entretien et utilisation des filets, préparation des poissons) ;

<sup>254</sup> Décret n° 2017-441 du 30 mars 2017 relatif à l'aptitude médicale à la navigation et au rapatriement des gens de mer, JORF n° 0077 du 31 mars 2017, texte n° 9.

<sup>255</sup> LOI n° 2016-816 du 20 juin 2016 pour l'économie bleue (1) JORF n° 0143 du 21 juin 2016, texte n° 1.

<sup>256</sup> Décret n° 2015-1575 du 3 décembre 2015 relatif à la santé et à l'aptitude médicale à la navigation, JORF n° 0281 du 4 décembre 2015 page 22407, texte n° 4.

<sup>257</sup> Art. L. 5521-1, V : « Les normes d'aptitude médicale à la navigation des gens de mer sont définies par arrêté du ministre chargé de la mer, pris après consultation du Conseil supérieur des gens de mer. Elles tiennent compte des recommandations internationales relatives à la santé et au travail en mer, des particularités des conditions de travail et de vie à bord des navires et des impératifs de la sécurité maritime. Le cas échéant, ces normes sont déterminées selon les fonctions à bord ou les types de navigation ».

<sup>258</sup> Décret n° 2017-441 du 30 mars 2017 relatif à l'aptitude médicale à la navigation et au rapatriement des gens de mer, JORF n° 0077 du 31 mars 2017, texte n° 9, <https://www.legifrance.gouv.fr/eli/decret/2017/3/30/DEVT1625873D/jo/texte>  
Alias : <https://www.legifrance.gouv.fr/eli/decret/2017/3/30/2017-441/jo/texte>.

L'aptitude physique des marins en général est attestée par les médecins reconnus par l'administration maritime ou par les médecins des gens de mer, aux frais de l'armateur.

### **Âge minimum.**

**290.** Le principe de fixation d'un âge minimum a été retenu comme un élément essentiel de toute politique sociale après la création de l'OIT, au niveau international<sup>259</sup>. La condition de l'âge des marins est une ancienne condition exigible notamment dans le secteur de la marine de commerce aussi bien que dans le secteur de la pêche. L'ordonnance de Colbert en 1681 a mentionné que les marins pêcheurs sont des marins âgés de dix-huit ans et plus<sup>260</sup>. C'est une reconnaissance préalable des risques qui entourent cette profession. Cette même ordonnance n'a pas écarté le fait que la pêche était un secteur qui nécessitait l'apprentissage et le transfert d'un savoir-faire aux jeunes. C'est ainsi qu'elle avait autorisé l'embarquement des jeunes marins âgés de moins de dix-huit ans en qualité de marins apprentis encadrés par un parrain à bord.

**291.** La législation maritime marocaine a défini le marin sans aucune précision d'âge. La phase préliminaire pour un marin avant de pouvoir être inscrit en qualité de marin est la phase où il est considéré comme mousse<sup>261</sup> ou comme novice<sup>262</sup>. Le législateur au Maroc, en application à la convention internationale n°15<sup>263</sup>, fixant l'âge minimum d'admission des jeunes à certaines catégories de travail à bord y compris les navires de pêche, a modifié les dispositions de CCMM qui précisait l'âge minimum des marins. La ratification de la

---

<sup>259</sup> N. VALTICOS, Droit du Travail, Droit international du travail, 2<sup>ème</sup> édit. Tome 8, Dalloz, 1983, P. 460.

<sup>260</sup> Ordonnance de Colbert, 1681, de la police, TITRE VIII, Section II, n° 2-iii qui dispose que : « .... Une liste des pêcheurs allant à la mer, de l'âge de 18 ans et au-dessus... »

Ceuvres complètes de J. Domat, Joseph Remy, volume 3, Page 155, Alex-Gobelet, 1835.

<sup>261</sup> Selon les dispositions de l'article 166 du Dahir, Est considéré comme mousse tout marin âgé de moins de seize ans.

Sans aucune autre précision, il peut être compris par ces dispositions qu'il est possible qu'un novice à bord pourra être d'un âge strictement inférieur à 16 ans.

En France, la loi n° 97-1051 du 18 nov. 1997 a fait disparaître cette notion. Le déroulement des formations maritimes initiales ont contribué à cette modification. L'article 115 du code du travail maritime pour tenir compte de la ratification, par la France, de la Convention n° 138 de l'OIT du 6 juin 1973 concernant l'âge minimum d'admission à l'emploi : a précisé qu'entre 15 et 16 ans, les jeunes ne peuvent qu'occasionnellement prendre part aux activités à bord pendant les vacances scolaires et dans le cadre d'une autorisation administrative, sur présentation d'un certificat médical d'aptitude physique. Ces activités occasionnelles ne peuvent porter que sur des travaux légers.

§ (Paragraphes 2 et 3, modifiés par le dahir n° 1-61-219 du 25 Joumada II 1381- 4 Décembre 1961, article 1<sup>er</sup>) ;

§ 3. Est considéré comme novice tout marin âgé de plus de seize ans et de moins de dix-huit ans.

<sup>262</sup> Le novice est défini à l'alinéa 3 : « § 3. Est considéré comme novice tout marin âgé de plus de seize ans et de moins de dix-huit ans. »

<sup>263</sup> Dahir n° 1-61-219 du 25 joumada II 1381 (4 décembre 1961) modifiant les articles 166 et 176 "quinquies" de l'annexe 1 du dahir du 28 joumada II 1337 (31 mars 1919) formant code de commerce maritime portant ratification de conventions adoptées par la conférence internationale du travail, notamment de la convention n° 15 fixant l'âge minimum d'admission des jeunes gens au travail en qualité de soutiers ou de chauffeurs (1921).

convention n° C138<sup>264</sup> de l'OIT du 6 juin 1973, concernant l'âge minimum d'admission à l'emploi a limité l'âge minimum d'une façon générale à quinze ans depuis la date du 06 janv. 2000. Cette transposition, largement prise en compte, n'a pas été reportée clairement dans la législation maritime.

**292.** Si l'interdiction du travail des jeunes marins est strictement claire par les dispositions législatives, la pratique semble attacher aux usages et pratiques anciens. Nous avons relevé lors de nos travaux sur terrain que des jeunes pratiquent la pêche dans un cadre familial au niveau des points de débarquement réservés à la pêche artisanale. Ce constat a été fait également au niveau de certains ports de pêche réservés à la pêche côtière. Ce travail reflète deux aspects essentiels. Un aspect familial qui consiste à se faire aider par un membre de la famille dans les travaux préparatoires à une expédition maritime et parfois même aux sorties en mer. L'autre aspect, peu fréquent, consiste à tirer profit d'une main d'œuvre abondante et moins chère.

**293.** Il paraît évident qu'en application des dispositions de la convention C138<sup>265</sup>, nous pouvons déduire que le Maroc n'a pas considéré la pêche comme étant une activité qui par sa nature ou par les conditions dans lesquelles elle s'exerce, est susceptible de compromettre la santé, la sécurité ou la moralité des adolescents<sup>266</sup>. Ce type d'emploi nécessite l'âge minimum d'admission qui, ne devra pas être inférieur à dix-huit ans<sup>267</sup>.

**294.** En revanche, l'exception est faite pour les étudiants des établissements de formation maritime qui peuvent se livrer, dans le cadre de l'accomplissement de leur cursus de formation, à des périodes d'embarquements bien encadrées.

---

<sup>264</sup> C138 - Convention (n° 138) sur l'âge minimum, 1973, Convention concernant l'âge minimum d'admission à l'emploi (Entrée en vigueur : 19 juin 1976) Adoption : Genève, 58<sup>ème</sup> session CIT (26 juin 1973) - Statut : Instrument à jour (Conventions Fondamentales).

Cette convention dispose dans son deuxième article que :

« .....

3. L'âge minimum spécifié conformément au paragraphe 1 du présent article ne devra pas être inférieur à l'âge auquel cesse la scolarité obligatoire, ni en tout cas à quinze ans. »

<sup>265</sup> Convention C138 Op. Cit.

<sup>266</sup> Art. 3 de la Convention (n° 138) sur l'âge minimum, 1973, Convention concernant l'âge minimum d'admission à l'emploi (Entrée en vigueur : 19 juin 1976) Adoption : Genève, 58<sup>ème</sup> session CIT (26 juin 1973).

<sup>267</sup> Sans avoir rectifié les articles y afférant à l'âge du marin, les services des délégations maritimes au Maroc, imposent pour la constitution du dossier d'immatriculation la carte d'identité nationale. Cette pièce maitresse ne peut être délivrée que pour les gens âgés au moins de dix-huit ans.

Propos déclarés par Mr Abdellah TAOUSSI, chef de service des gens de mer à la Délégation des pêches maritimes de Laâyoune.

**295.** En France, le code du travail maritime et par suite le code des transports ont clairement précisé que « les jeunes, âgés de moins de seize ans révolus ne peuvent être embarqués à titre professionnel sur un navire »<sup>268</sup>.

S'agissant des stagiaires âgés entre seize et dix-huit ans, non titulaires d'un contrat d'engagement, ils ne peuvent être admis ou employés sur un navire qu'après la conclusion d'une convention de stage. Une liste, prévoyant les travaux dangereux auxquels les jeunes gens âgés de moins de 18 ans ne peuvent être affectés, est précisée par voie réglementaire.

**296.** Enfin, il est important de souligner que les dispositions qui assurent l'achèvement de la transposition de la directive européenne n°94/33/CE du Conseil du 22 juin 1994, relative à la protection des jeunes au travail, doivent être prises en compte. Cette directive est transposée par les dispositions du décret n° 2006-534 du 10 mai 2006<sup>269</sup> ; relatif à la protection des jeunes, âgés de moins de dix-huit ans, embarqués sur les navires. Les termes de protections utilisés et les soucis sanitaires évoqués sont également valables pour les marins pêcheurs.

**297.** Au Maroc, le travail des mineurs de moins de dix-huit ans dans le secteur de la pêche existe. Ce travail ne peut toutefois être formalisé. L'administration sans même être conforme à aucune disposition ou fondement juridique, impose l'âge de dix-huit ans minimum. C'est un moyen adopté par l'administration pour simplifier les procédures d'immatriculation des marins.

### **Formation professionnelle.**

**298.** La formation professionnelle traduit l'aptitude professionnelle ou technique du marin. Elle dispense des compétences et des qualifications requises pour l'exercice du métier de marin à bord. Elle n'est pas strictement disposée comme une obligation claire par la législation maritime marocaine. Cette dernière est imposée par les mesures de sécurité maintenues à bord de chaque navire.

---

<sup>268</sup> Art. 115 C. trav. mar., qui devient actuellement : art. L. 5545-5 du C. transp.

<sup>269</sup> Décret n° 2006-534 du 10 mai 2006 relatif à la protection des jeunes âgés de moins de dix-huit ans embarqués sur les navires, JORF n° 110 du 12 mai 2006 page 6918, texte n° 30.

Les articles n° 6,9 et 10 du décret ont autorisé sous certaines conditions de sécurité, les tâches que peuvent effectuer les jeunes âgés de moins de dix-huit ans embarqués sur les navires de pêche.

Les articles n° 7 et 8 du décret ont mentionné une série de tâches qui ne peuvent être effectuées par les jeunes âgés de moins de dix-huit ans embarqués sur les navires de pêche.

**299.** Pour les marins formés dans des écoles maritimes, leur aptitude professionnelle est constatée par une panoplie de diplômes et de brevets. L'acquisition du brevet se fait après avoir obtenu le diplôme, complété par une expérience et d'autres conditions selon le type de brevet. Depuis le 09/01/1997, un arrêté du ministre des pêches maritimes et de la marine marchande fixe les conditions de délivrance des brevets et d'autres titres.

Cet arrêté est abrogé par un deuxième qui renforce les conditions de déroulement de la formation maritime et les certificats de sécurité obligatoires.

**300.** À l'échelle internationale, la formation maritime est devenue une exigence primordiale avant l'accès effectif à la profession. Cette exigence est pourtant ancienne. C'est ainsi que l'Organisation internationale du travail a adopté plusieurs conventions dans ce sens :

\*La Convention n°53 relative à la formation des officiers,

\*La Convention n°69 relative à la formation des cuisiniers.

\*La Convention n°74 relative à la formation des matelots qualifiés.

**301.** L'Organisation maritime internationale a élaboré, également, en 1978 la convention STCW<sup>270</sup>. L'organisation « OMI » n'avait pas tardé à adapter les dispositions de cette convention au secteur de la pêche maritime, qui a profité en parallèle de certaines exceptions. C'est ainsi que l'organisation a établi la convention STCW-Fish, concernant les brevets à la pêche maritime. Cette convention est entrée en vigueur. Elle est ratifiée par le Maroc ainsi que par la France.

**302.** Les dispositions de cette convention STCW-F, notamment son troisième chapitre, intitulé : formation de base en matière de sécurité pour l'ensemble du personnel des navires de pêche, a incité le département des pêches maritimes au Maroc à exiger une formation de base. Elle est nécessaire pour tout marin pêcheur avant d'être affecté à une tâche à bord. Cette considération vient suite à la transposition de cette convention à la législation nationale. Elle est faite à Londres le 7 juill. 1995, et publiée au Maroc par le Dahir n° 1-98-143<sup>271</sup>.

Cette formation est disposée en collaborations avec les centres de formation maritimes au Maroc.

---

<sup>270</sup> STCW : la convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, révisée en 1995 (Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers)

<sup>271</sup> Convention internationale sur les normes de formation du personnel des navires de pêche, de délivrance des brevets et de veille :

Dahir n° 1-98-143 du 1er ramadan 1432 (2 août 2011) portant publication de la Convention internationale de 1995 sur les normes de formation du personnel des navires de pêche, de délivrance des brevets et de veille, faite à Londres le 7 Juillet 1995.

**303.** La formation professionnelle maritime dans le secteur de la pêche au Maroc fait partie des attributions institutionnelles<sup>272</sup>, qui dépendent actuellement du ministère de l'agriculture et des pêches maritimes. Les centres de la formation maritime sont déployés le long du littoral marocain.

**304.** En France, la formation professionnelle maritime relève du ministère chargé de la mer. Il a en charge des formations pour les secteurs de la pêche, du commerce et de la plaisance. La formation maritime a été instituée par une prise de conscience héritée de la politique maritime ancienne menée par Colbert<sup>273</sup>. La formation professionnelle maritime a pour objet de former le personnel qualifié, nécessaire à l'armement des navires de commerce, de pêche ou de plaisance<sup>274</sup>. Le fameux décret en 1999<sup>275</sup>, a été considéré comme étant le premier texte à détailler les conditions de formation maritime selon le poste à occuper à bord.

**305.** Le décret du 24 juin 2015<sup>276</sup>, dans sa dernière version a tenté d'abroger plusieurs décrets pour en former, par regroupement, un seul<sup>277</sup>. Ce décret annonce la mise en œuvre d'une réforme apparente de la formation professionnelle maritime, initiée par la Direction des affaires maritimes. Cette réforme touche les filières et les cycles de formation maritimes du commerce, de la pêche et de la plaisance.

**306.** Finalement, Il s'agit bien d'une réforme de grande ampleur. Elle réorganise l'ensemble des différentes filières de formation au service « pont » (commerce, pêche et plaisance) et crée une seule filière de formation au service à la « machine » (commune à la pêche et au

---

<sup>272</sup> Décret n° 2-07-1274 du 4 kaada 1428 (15 nov. 2007) relatif aux attributions du ministre de l'agriculture et de la pêche maritime ;

<sup>273</sup> Le martine LE BIHAN-GUÉNOLÉ, droit du travail maritime : spécificité structurelle et relationnelle, page 80, L'Harmattan 2001.

<sup>274</sup> Art. 1, Décret n° 85-378 du 27 mars 1985 relatif à la formation professionnelle maritime.

<sup>275</sup> 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.

<sup>276</sup> Décret n° 2015-723 du 24 juin 2015 relatif à la délivrance des titres de formation professionnelle maritime et aux conditions d'exercice de fonctions à bord des navires armés au commerce, à la plaisance, à la pêche et aux cultures marines.

<sup>277</sup> En outre, ce décret prend en compte les amendements apportés à Manille le 24 juin 2010 à la convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers STCW), mise en œuvre par le décret du 25 mai 1999. Il transpose la directive 2012/35/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 nov. 2012, qui a modifié 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, reprenant les dispositions de la convention STCW telle qu'amendée. Enfin, le décret prend en compte les dispositions de la convention internationale de 1995 sur les normes de formation des personnels des navires de pêche, de délivrance des brevets et de veille, dite convention STCW-F, qui constitue le pendant à la pêche de la convention STCW, tout en tenant compte, pour ce qui concerne le dispositif de reconnaissance des qualifications professionnelles, des dispositions de la directive 2005/36/CE modifiée.

[https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do;jsessionid=E6B389FB6901AD2FBB49218C62FFF9FF.tpdila14v\\_1?cidTexte=JORFTEXT000030780124&dateTexte=20150831](https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do;jsessionid=E6B389FB6901AD2FBB49218C62FFF9FF.tpdila14v_1?cidTexte=JORFTEXT000030780124&dateTexte=20150831).

commerce). Elle uniformise également les titres de la radiocommunication. Elle comporte d'autres innovations comme le passage à la formation modulaire.

### **Moralité**

**307.** Le marin ne doit avoir subi au cours de son parcours professionnel aucune des condamnations dont l'énumération figure à l'article 4, (4<sup>o</sup>) du décret du 7 août 1967<sup>278</sup>. C'est une disposition préventive pour garder l'équipage de membres ayant déjà commis des délits ou des crimes. Le ministre chargé de la Marine marchande, après avis du juge d'application des peines, et selon le cas présenté, peut par une dérogation permettre l'embarquement du marin. En application à ce principe, toute condamnation d'un marin peut soumettre le marin à une mort sociale<sup>279</sup> et qui pourra mettre fin à sa carrière de marin.

**308.** En France, il est interdit de porter sur le rôle d'équipage d'un navire les personnes ayant subi une condamnation pour crime ou certaines catégories de peines correctionnelles<sup>280</sup>. Toutefois le ministre chargé de la marine marchande peut accorder à titre individuel des dérogations après avis du juge.

**309.** Au Maroc, la législation maritime n'a pas clairement interdit, par l'une de ses dispositions, l'embarquement d'un marin ayant fait l'objet d'une condamnation par les tribunaux à une peine privative de liberté. Mais, toutefois, nous pouvons déduire ce fait à partir du sens exprimé par l'article 198<sup>281</sup> qui prévoit les motifs légitimes de licenciement n'ouvrant aucun droit au marin. Cet article dispose que : « *l'arrestation d'un marin inculpé de crime ou de délit si le navire est en partance, ou si le navire n'est pas en partance, la détention du marin pendant plus de cinq jours* ». Par ces dispositions, l'autorité maritime essaye d'anticiper toute éventualité, notamment les incidents qui peuvent avoir lieu à bord. Elle considère cette condition obligatoire pour immatriculer tout nouveau marin.

**310.** Par ces dispositions jugées parfois abusives, l'État assume ses fonctions de prévention des troubles de l'ordre public qui peuvent survenir à tout moment à bord. Cette décision, qui nous paraît peu fondée, est disposée dans la seule perspective de protéger la société à bord des

---

<sup>278</sup> Décret n°67-690 du 7 août 1967 relatif aux conditions d'exercice de la profession de marin.

<sup>279</sup> Nous avons tenté d'utiliser ce terme pourtant déjà utilisé par le professeur de l'université de Paris V : Mr Anne-Marie GUILLEMARD. Il a indiqué que : « Pour les classes sociales défavorisées, la retraite équivaut à la mort sociale selon un processus général dont Nous avons essayé de définir les principales articulations. On pourrait cependant Nous objecter que le vide social que Nous avons nommé mort, puisque le sociologue ne peut saisir la mort qu'en creux, par l'« absence » (absence d'activités sociales, etc.), n'est en fait que le revers de la sagesse d'une vie intérieure intense que les outils du sociologue ne permettent pas de saisir.

\*Anne-Marie GUILLEMARD, « De la retraite morte sociale à la retraite solidaire. La retraite une mort sociale (1972) revisitée trente ans après », *Gérontologie et société*, 2002/3 (vol. 25 / n° 102), p. 53-66.

<sup>280</sup> Cass. Soc. 29 septembre 2009, N° de pourvoi : 07-43431, Publié au bulletin 2009, V, n° 208.

<sup>281</sup> Art. 198 du code de commerce maritime marocain du 28 Joumada II, 1377 (31 mars 1919), (BO. N° 344 du 26 mai 1919).



gens ayant des antécédents judiciaires. Le fait que l'administration continue à interdire l'embarquement des sujets atteints par ces condamnations, entrave le droit de la personne à une tentative de réintégration sociale. Elle touche également le fondement qui consiste que le contrevenant ne peut être puni relativement que pour les faits commis<sup>282</sup>.

**311.** Dans ce sens, nous avons peut-être le droit de demander si l'avenir des marins doit être tributaire à d'autres éléments incompatible au déroulement de ses fonctions à bord ?

## **Section 2 CAS DU CAPITAINE DU NAVIRE OU PATRON**

**312.** Le capitaine du navire est un personnage très particulier, et obligation a été faite de lui donner des pouvoirs et des fonctions que les nécessités de la navigation et du commerce maritime justifient, et qui n'ont pas d'équivalence en droit commun<sup>283</sup>.

Le capitaine fait partie du personnel navigant à bord de tout type de navire qui se livre à la navigation maritime. Il est le "seul maître à bord après Dieu" pour reprendre une formule ancienne et traditionnelle qui figurait sur les connaissements<sup>284</sup>. Sur les navires de pêche, le capitaine prend souvent le nom de patron. Sur les navires de plaisance, celui que l'on désigne sous le nom de « Skipper » assume les responsabilités d'un capitaine<sup>285</sup>.

**313.** Le capitaine de navire apparaît classiquement comme acteur central dans la navigation maritime. Il est le "*seul maître à bord après Dieu*" pour reprendre une formule ancienne et traditionnelle qui figurait sur les connaissements<sup>286</sup>. Le capitaine est proposé par l'armateur du navire. Il est chargé, en absence des moyens de communication, de prendre des décisions importantes sans recourir à son armateur. Il choisit son équipage, son chargement sa destination et les ports d'escale ou de relâche. Il commande le bord, et constitue à lui seul une catégorie de gens de mer bien distincte par rapport au reste de l'équipage. C'est pour cette simple raison que le capitaine fait l'objet de diverses définitions parallèlement à la diversité de ses charges et de ses occupations.

**314.** À bord des navires de commerce, le capitaine avait pendant longtemps jouer le rôle de commandant mais se chargeait également de toutes les formalités et les transactions commerciales à bord. C'est ainsi qu'il est défini par certaines auteurs et notamment par le

---

<sup>282</sup> Art. 111-3 du code pénal français, article codifié par la loi 92-683 1992-07-22.

<sup>283</sup> Jean MOQUAY - Docteur en droit, notaire honoraire V° Navire - Fasc. 10 : NAVIRE. – Identification. Copropriété JurisClasseur.

<sup>284</sup> Julie Ha NGOC - Docteur en droit, chargée d'enseignement, FASC. 1155 : CAPITAINE.

<sup>285</sup> P. BONASSIES et Christian SCAPEL, droit maritime, 2ème édition, p. 199 LGDJ 2010.

<sup>286</sup> Julie Ha NGOC - Docteur en droit, chargée d'enseignement, FASC. 1155 : CAPITAINE.

Doyen Cornu dans son vocabulaire juridique comme étant le préposé de l'armateur, chargé de la conduite et du commandement d'un navire de commerce<sup>287</sup>."

**315.** Il est à noter que le capitaine du navire en sa qualité d'acteur principal de l'expédition maritime, n'a pas été réservé par une définition légale dans le cadre du droit maritime international. Par contre, le deuxième article du code disciplinaire et pénal de la marine marchande français a disposé qu'il faut entendre par l'expression de capitaine « la personne qui exerce régulièrement, en fait, le commandement du navire<sup>288</sup> ». Cette définition est reprise, en vertu des dispositions de l'article 7 de l'Ordonnance du 28 oct. 2010<sup>289</sup>, par l'article L. 5511-4<sup>290</sup> du code des transports. Celui-ci précise que « pour l'application des dispositions contenues dans la présente loi : L'expression de "capitaine" désigne le capitaine ou patron ou, à défaut, la personne qui exerce régulièrement, en fait, le commandement du navire<sup>291</sup> » ;

**316.** De même, la législation maritime marocaine s'est contentée de cette même définition. Elle est disposée par l'article 4 du code disciplinaire et pénal de la marine marchande marocain. Par cette définition, l'expression de "capitaine" désigne exclusivement « *le capitaine, maître ou patron, ou à défaut, celui qui, en fait, exerce régulièrement le commandement du navire* »<sup>292</sup>.

**317.** Ces deux définitions relevant de ces deux régimes se ressemblent à la lettre. Elles ont été proposées dans l'objectif de déterminer un seul chef à bord capable de préserver le bon fonctionnement la société du bord. Certainement ce responsable doit répondre à plusieurs critères. C'est ainsi que pour désigner un capitaine à bord, il est primordial de s'assurer qu'il répond à plusieurs conditions de compétences et d'expérience requises par les dispositions légales et réglementaires.

**318.** Ces conditions diffèrent selon les dimensions des navires, leurs affectations, et leurs parcours. Chaque type de navigation demande des qualifications précises à observer avant la désignation et l'embarquement d'un capitaine.

Il est de même pour les navires de pêche. Après avoir mis en application les normes de la Convention STCW/F<sup>293</sup>, les capitaines nommés souvent les « patrons » doivent justifier de

---

<sup>287</sup> (Vocabulaire juridique publié par l'Association H. Capitant, sous la direction du Doyen Cornu : PUF, V° Capitaine)

<sup>288</sup> P. BONASSIES et Christian SCAPEL, droit maritime, Op. Cit P.199.

<sup>289</sup> L'Ordonnance n° 2010-1307 du 28 oct. 2010, relative à la partie législative du C. transp.

<sup>290</sup> Art. L. 5511-4<sup>290</sup> du C. transp.

<sup>291</sup> Art. L. 5511-4<sup>291</sup> du C. transp.

<sup>292</sup> Art. 4 du régime disciplinaire et pénal de la marine marchande, annexe ii du dahir du 28 JOURNADA ii 1337 (31 mars 1919) portant code disciplinaire et pénal de la marine marchande. (B.O. du 26 mai 1919).

<sup>293</sup> STCW-F : La Convention internationale sur les normes de formation, de Certification et de veille pour Personnel de navire de pêche, 1995.

conditions de compétences et de durée de navigation. Le capitaine de pêche au Maroc est censé avoir un « brevet de capitaine de pêche » qui atteste que le titulaire a obtenu son « diplôme de capitaine de pêche » et justifiant d'un période de navigation à bord des navires de pêche. Dans tous les cas, il ne saurait y avoir qu'un seul capitaine à bord d'un navire, exerçant la fonction de commandement<sup>294</sup>.

**319.** Si l'attribution commerciale est attribuée généralement au capitaine du fait qu'il représente l'armateur dans toutes les transactions commerciales, la jurisprudence française a essayé de lui donner une définition en dehors de cette attribution. Selon l'arrêt rendu par la Cour de cassation du 15 mars 1972, « *le capitaine est celui qui exerce régulièrement en fait le commandement d'un bâtiment, quels que soit le tonnage, l'affectation de celui-ci et l'effectif de son équipage*<sup>295</sup> ».

Cette désignation a été reprise par un arrêt de la Cour de cassation du 5 juin 1999<sup>296</sup>, pour approuver la compétence du Tribunal de commerce pour tout conflit survenu entre les armateurs et les capitaines.

C'est ainsi que le capitaine est le marin qui assure le commandement d'un navire. Cette qualité de capitaine a été reconnue par la Cour d'appel de Douai<sup>297</sup> pour un marin assurant le commandement à bord d'une pilotine ayant un équipage composé de deux personnes.

**320.** Il faut reconnaître que la fonction de capitaine devient de plus en plus compliquée qu'avant. Les expéditions maritimes revêtent plus importance. Les textes applicables aux activités maritimes ne cessent de se proliférer. Le capitaine d'un navire de pêche ou de commerce demeure le seul responsable de la sécurité et du bon déroulement du voyage.

Ses décisions doivent converger pour le bon entretien de son navire, de son équipage mais également à la préservation du milieu marin.

**321.** Le capitaine est responsable et doit l'être encore plus au regard de l'évolution des textes nationaux et internationaux. Dans le secteur de la pêche, le capitaine doit veiller à la réussite de son expédition toute en se conformant à l'ensemble des règles relatives à la préservation de la ressource halieutique et du milieu marin en général.

---

La Convention STCW-F définit la certification et les exigences minimales de formation pour les équipages des navires de pêche de haute mer de 24 mètres de longueur égale ou supérieure. La Convention se compose de 15 Articles et une annexe contenant des règlements techniques.

Adoption : 7 juillet 1995 ; entrée en vigueur : 29 septembre 2012.

<sup>294</sup> CA Paris, 21 nov. 1960, DMF 1961. 406 ; Cass. Crim. 19 juill. 1969, D. 1969. 603.

<sup>295</sup> Cass. Soc., 15 mars 1972 : DMF 1972, p. 403, note P. LUREAU.

<sup>296</sup> Cass. Soc., Arrêt n° 2790 du 15 juin 1999, Pourvoi n° 97-15.983.

<sup>297</sup> CA Douai, 27 mai 2002 : DMF 2003, p. 31, obs. P. CHAUMETTE ; DMF 2004, H. S., n° 32, obs. P. BONASSIES).

C'est ainsi que la détermination de la qualité de capitaine est essentielle. Son statut spécifique s'impose pour revoir la notion de l'autonomie du droit du travail maritime. Le statut particulier du capitaine rend toute assimilation ou alignement directement opéré entre les deux droits du travail terrestre et maritime difficile.

**322.** Le statut social du capitaine n'est pas loin de celui du marin, sauf dans certains cas exceptionnels imposés par ses attributions. Son statut également est impacté par l'évolution de la notion de l'autonomie du droit du travail maritime. Le problème à constater est alors le même, qu'il s'agisse du capitaine ou du marin, le problème est celui de l'articulation entre les dispositions du code du travail maritime et celles du code du travail de droit commun.

**323.** Le statut du capitaine ne peut être vu que dans un contexte global pour vérifier l'autonomie du droit maritime face au droit commun. D'ailleurs, le capitaine est un marin réservé par certaines spécificités qui ne cessent de se réduire.

**324.** La reprise des dispositions du code du travail maritime, notamment celles des articles 103 et s. par le code des transports, n'a pas été effectuée d'une manière intégrante. Cette reprise atteste en quelque sorte l'atténuation de l'autonomie du droit du travail maritime.

Il suffit dans ce sens de rappeler la notion de la durée du travail que nous aurons l'occasion de détailler dans la deuxième partie de notre étude pour voir qu'il est strictement difficile de l'appliquer pour les capitaines à bord. Les dispositions de l'ancien article 104 du code du travail maritime ont exclu l'application au capitaine des articles 26 à 30<sup>298</sup>. La jurisprudence, lors d'un arrêt rendu par la Cour de cassation du 11 juill. 2007 a précisé que : « *selon l'article L. 742-1 du code du travail, le contrat d'engagement ainsi que les conditions de travail des marins à bord des navires sont régis par des lois particulières ; que l'article 104 du code du travail maritime énonce que les dispositions des articles 24 à 30 de ce même code relatifs à la réglementation du travail, et notamment au repos hebdomadaire, ne sont pas applicables au capitaine*<sup>299</sup> ».

Cette exception demeure applicable par les dispositions du code des transports. L'article L. 5544-4 et s, reprennent les mêmes dispositions.

**325.** Le licenciement du capitaine est également soumis aux dispositions du droit commun à l'instar du reste de l'équipage. La loi du 18 nov. 1997 a soumis le contrat d'engagement maritime liant le capitaine à son armateur à un alignement sur le droit commun. La

---

<sup>298</sup> Art. 20 à 30 de l'ancien code du travail maritime.

<sup>299</sup> Cass. Soc., 11 juillet 2007, pourvoi n° 06-40380 ; 06-40381 ; 06-40382 ; 06-40383, Bull. civ. 2007, V, N° 122. Publié au bulletin des arrêts des chambres civiles 2007, V, N° 122. Décision attaquée : Cour d'appel de Douai, 29 septembre 2005.

jurisprudence a déjà confirmé cette position par une application des règles du licenciement économique au capitaine. La chambre sociale de la Cour de cassation a également appliqué la résiliation judiciaire au contrat conclu avec le capitaine. Le fondement législatif du statut du capitaine du navire en général, n'a pas résisté devant l'évolution des solutions jurisprudentielles. C'est à la 'arrêt de la Cour d'appel de Douai que revient la première illustration de cette évolution. Elle a précisé que le capitaine doit démontrer le caractère injustifié de son congédiement, la Cour contrôlait avec soin les motifs allégués par l'armateur.

**326.** La Cour a estimé que Le capitaine étant un marin salarié, la rupture de son contrat d'engagement à durée indéterminée par l'armateur est un licenciement abusif.

Le professeur P. CHAUMETTE a d'ailleurs commenté cet arrêt. Il a conclu que « compte tenu du principe de soumission totale du capitaine aux dispositions maritimes générales concernant la rupture du contrat d'engagement maritime, mis en œuvre par la Cour de cassation, il nous semble que le capitaine, comme tout marin, profite du doute, que le risque de la preuve pèse également sur l'armateur<sup>300</sup> ».

Il paraît également évident que la Cour de cassation a réussi ce tour de force en assurant la survie de l'article 109, en le vidant quasiment de toute substance mais également d'imposer une cohérence à des textes relevant d'une sédimentation complexe et de se fonder sur un principe simplissime : le capitaine de navire est lié à l'armateur par un contrat d'engagement maritime ; c'est un marin !

Le statut du capitaine diffère certainement du statut des autres marins ; il s'est constitué en vue de ses fonctions (§1) et de ses responsabilités (§2).

### **§1. Fonctions du capitaine**

**327.** Le capitaine constitue lui seul une catégorie des gens de mer à part. C'est un marin comme les autres, différent par ses attributions qui le soumettent à un statut particulier. Ses missions, comme précisées par nos professeurs P. BONASSIES et Ch. SCAPEL, sont rappelées par le Code disciplinaire et pénal de la marine marchande français<sup>301</sup>. Aux termes de l'article 28 de ce texte, « *le capitaine prend toutes mesures nécessaires et adaptées en vue d'assurer la préservation du navire et de sa cargaison et la sécurité des personnes se trouvant à bord*<sup>302</sup> ».

---

<sup>300</sup> P. CHAUMETTE, Le Droit Maritime Français, N° 558, 1er mars 1996, Navire « Otter-Bank »

<sup>301</sup> P. BONASSIES et Ch. SCAPEL, Traité de droit maritime : LGDJ, 2e éd. 2010, spéc. n° 287, p. 199.

<sup>302</sup> Art. 28 du code disciplinaire et pénal de la marine marchande français, modifié par la LOI n° 2008-324 du 7 avril 2008 relative à la nationalité des équipages de navires (1).

**328.** Le capitaine à bord n'a pas la seule fonction de conduire son navire. Pourtant ses attributions se voient aujourd'hui atténuées avec la remise en cause de l'autonomie du droit maritime. Elles ne sont plus comme avant où les moyens de communication à distance étaient limités voire absents. Le capitaine était appelé en toute circonstance à prendre des décisions relatives à la conduite et à l'exploitation du navire<sup>303</sup>. L'article 5 de la loi du 3 mai 2005<sup>304</sup> faisait du capitaine « *le garant de la sécurité du navire, de son équipage et de la protection de l'environnement ainsi que de la sûreté*<sup>305</sup> ».

**329.** Les attributions commerciales du capitaine primaient les rapports entre le capitaine et l'armateur. Les attributions techniques, actuellement déterminent la qualité du capitaine, peu importe qu'il assume aucune fonction commerciale<sup>306</sup>.

Le capitaine est l'un des agents de l'armateur. Il fait partie du personnel d'exploitation, ainsi que le prévoyait le titre du chapitre 2 de la loi du 3 janv. 1969<sup>307</sup> relative à l'armement<sup>308</sup>. Cet article disposait que : « *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 1<sup>er</sup> du titre II du livre 1<sup>er</sup> de la présente partie* »<sup>309</sup>.

#### **A. Fonctions commerciales**

**330.** Le capitaine à bord est le seul responsable à recevoir le chargement de son navire. Il en prend soin et signe divers documents y afférents. Il arrive parfois que le capitaine mène des négociations au profit et à la place de l'armateur relatives à la vente des marchandises dans le port de destination. Aujourd'hui, la fonction commerciale a été écartée de la qualification juridique du capitaine du navire conformément à une décision jurisprudentielle du 15 mars 1972. La chambre sociale de la Cour de cassation a tenté de définir le capitaine comme suit : « *Est considéré comme capitaine celui qui exerce régulièrement en fait le commandement d'un bâtiment, quels que soient le tonnage, l'affectation de celui-ci et l'effectif de son équipage et*

---

<sup>303</sup> Selon la Cour d'appel de Rabat au Maroc : « Il ne peut être fait grief au capitaine de n'avoir pas remis à terre la marchandise embarquée sur une rade foraine, par conséquent exposée à un brusque changement de temps, quand le navire a subi des avaries affectant ses moyens de navigation.

En conséquence, le montant des avaries, souffertes par la cargaison pendant la durée anormale d'une escale forcée, ne peut lui être réclamé.

\*CA Rabat 26 jan. 1945: Gaz. Trib. Maroc 15 avril 1945, p. 50.

<sup>304</sup> Loi n° 2005-412 du 3 mai 2005 relative à la création du registre international français (1).

<sup>305</sup> Art. 5 de la loi Op. Cit.

<sup>306</sup> R. RODIER, E. DU PONTAVICE, droit maritime, 11<sup>ème</sup> édition, P. 142, précis Dalloz.

<sup>307</sup> L. n° 69-8, 3 janv. 1969 relative à l'armement et aux ventes maritimes, JO 5 janv. 1969.

<sup>308</sup> A. MONTAS Navigation maritime, Dalloz, novembre 2015

<sup>309</sup> Art. L. 5412-1, code des transports [L. n° 69-8 du 3 janv. 1969, art. 3.].

ce, même s'il n'a pas assumé effectivement des fonctions de mandataire commercial de l'armateur »<sup>310</sup>. La fonction commerciale est assurée actuellement par des agents et des installations à terre mis en place pour cette fin. Le capitaine a d'autres fonctions qui ne cessent également d'évoluer, notamment les fonctions techniques. Les anciennes législations maritimes accordent une grande importance à la fonction commerciale du capitaine<sup>311</sup>.

**331.** Une jurisprudence marocaine ancienne en 1956 a tenté d'étendre les responsabilités du capitaine en prévoyant que : « le capitaine est le premier responsable à bord. Il supervise l'ensemble des opérations effectuées par le bord. Le capitaine du navire est tenu de contrôler rigoureusement toutes les opérations maritimes et commerciales. Il est responsable ès qualités de représentant de l'armateur non seulement des faits et fautes de l'équipage, mais encore de ceux ou de celles de toute personne au service du navire<sup>312</sup>».

Il assurait parfaitement la représentation commerciale de l'armateur loin du contrôle de l'autorité maritime. En fait, le capitaine est en relation directe avec le chargeur et les ayants droits de la marchandise<sup>313</sup>. Lorsque l'armateur est à la fois transporteur et chargeur, le capitaine assure conjointement la représentation des deux, face aux ayants droit de la marchandise.

**332.** L'évolution de la fonction du capitaine du navire se focalise de plus en plus à ses attributions techniques au détriment de la fonction commerciale. C'est ainsi que la compétence du Tribunal de commerce pour tous les litiges survenus entre le capitaine et l'armateur a été revue.

En effet, les litiges survenus entre l'armateur et le capitaine relevaient avant la codification des dispositions du code des transports, de la compétence des tribunaux de commerce<sup>314</sup>. Selon une décision de la Cour d'appel d'Aix-en-Provence, cette compétence a été bien confirmée. La Cour a précisé que : « *Bien que soumis au même régime social que les autres marins, il répond à des règles propres. Ainsi, à la différence des autres marins, si le litige est lié aux activités de capitaine à bord, la compétence était confiée au Tribunal de commerce*<sup>315</sup>».

**333.** Cette compétence, dans le cadre d'une mise en cause de l'autonomie du droit maritime, a été simplifiée par la codification des dispositions du code des transports qui ont abrogé les

---

<sup>310</sup> Cass. Soc., 15 mars 1972, Bull. civ.V, n° 224, p.205.

<sup>311</sup> Au Maroc, l'article 141 du CCMM 1919, indique le devoir du capitaine à prendre soin de la marchandise. Il dispose que : « Le capitaine doit représenter les marchandises dont il a pris la charge. Il donne une reconnaissance de cette prise en charge par le connaissance ».

<sup>312</sup> TPI de Casablanca 11 avril 1956 : Gaz. Trib. Maroc 10 mai 1956, p. 65.

<sup>313</sup> Les destinataires de la marchandise.

<sup>314</sup> (V. CA Aix-en-Provence, 21 mars 1988 : Juris-Data n° 1988-049422) (Sur la responsabilité du chef de bord, V. G. De Lapparent, La responsabilité du chef de bord et du locataire-affréteur non chef de bord : DMF 2001, p. 346).

<sup>315</sup> CA Aix-en-Provence, 18e ch., 21 juin 2011, n° 10/19122.

articles 2<sup>316</sup> et 12<sup>317</sup> du décret précité de 1959<sup>318</sup>. Désormais, la règle prévoyant la compétence judiciaire est notée à l'article L. 5542-48 du code des transports. Il prévoit la compétence du juge judiciaire. Cet article a radicalement apporté un aspect nouveau en attribuant la compétence lors des litiges survenus entre les armateurs et les marins en général, à l'occasion des périodes d'embarquement, au juge judiciaire. Les dispositions de cet article ont exclu le capitaine et prévoit en parallèle une tentative de conciliation devant l'autorité compétente de l'État. Pourtant, et en absence du code du travail maritime, le Code de l'organisation judiciaire maintient par voie règlementaire<sup>319</sup> le Tribunal d'instance pour les litiges survenus entre le capitaine et l'armateur.

**334.** Les dispositions du code des transports français ont tendance à atténuer la fonction commerciale du capitaine ou du moins à la réglementer hors du visa et du contrôle de l'administration maritime. Il ne peut prendre d'engagements au nom de l'armateur qu'en vertu d'un mandat exprès de ce dernier ou, en cas de communications impossibles avec lui, avec l'autorisation de la juridiction compétente ou, à l'étranger, de l'autorité consulaire<sup>320</sup>.

Le professeur P. CHAUMETTE a commenté cette nouvelle codification. Le professeur s'est interrogé sur le « *jeu de piste des textes en vigueur* » conduisant selon lui à confier les litiges armateur-capitaine au Tribunal d'instance. Mais cette réforme bien réelle, et peut-être justifiée, se heurte à une question de principe. Comment admettre qu'une codification à droit constant modifie, sans autorisation le fond du droit <sup>321</sup>?

#### **a. Représentation contractuelle**

**335.** Le capitaine est l'agent de l'armateur selon les dispositions de l'ancienne loi 3 janv. 1969. Cette situation demeure valable toutefois, et ses attributions de nature commerciale tendent à

---

<sup>316</sup> Art. 2, Décret n° 59-1337 du 20 novembre 1959, abrogé par Ordonnance n° 2010-1307 du 28 oct. 2010 - art. 7. Cet article met à l'exception Les litiges qui s'élèvent, en ce qui concerne les contrats d'engagement entre les armateurs et les capitaines des navires.

<sup>317</sup> Art. 12, Décret n° 59-1337 du 20 novembre 1959, abrogé par Ordonnance n° 2010-1307 du 28 oct. 2010 - art. 7. Cet article avait soumis les litiges survenus entre les armateurs et les capitaines à la juridiction commerciale.

<sup>318</sup> Décret n° 59-1337 du 20 novembre 1959, modifiant le titre VII du Code du Travail Maritime et relatif aux litiges entre armateurs et marins.

<sup>319</sup> Art. R. 221-13, Code de l'organisation judiciaire. Ce code a modifié par le décret n° 2009-1693 du 29 décembre 2009 - art. 3 "Le tribunal d'instance connaît des contestations relatives au contrat d'engagement entre armateurs et marins dans les conditions prévues par le code du travail maritime".

<sup>320</sup> Art. L. 5412-4 du code des transports [L. n° 69-8 du 3 janv. 1969, art. 7.]

<sup>321</sup> P. CHAUMETTE, Professeur au Centre de Droit Maritime et Océanique, Université de Nantes, Quel juge compétent pour un litige capitaine-armateur ?

Le professeur a précisé que la Cour de cassation, chambre sociale vient très récemment de montrer qu'elle n'entendait pas s'enfermer dans l'imprécision du nouvel ordonnancement du nouveau code du travail, en ce qui concerne la protection d'un salarié intérimaire, exerçant les fonctions de conseiller du salarié en matière de licenciement, dans les petites entreprises dépourvues de délégué syndical (Cass. Soc., 13 février 2012, n° 11-21946, M. I c/ Sté Randstad Intérim).



s'affaiblir. Il est devenu difficile de considérer le capitaine comme un mandataire légal de l'armateur. Dans leurs rapports, la loi prévoit que *le capitaine ne peut prendre d'engagements au nom de l'armateur qu'en vertu d'un mandat exprès de celui-ci*<sup>322</sup>. Les seules prérogatives qui demeurent valables sont celles prévues par les dispositions de l'article L. 5412-3323. Elles sont désormais réservées aux cas se trouvant hors des lieux où l'armateur a son principal établissement ou une succursale. Ce n'est que dans ce cas que le capitaine pourvoit aux besoins normaux du navire et de l'expédition<sup>324</sup>.

**336.** Au Maroc cette reconnaissance demeure valable en absence de toute mise à jour ou de modification de la législation maritime. Il est de jurisprudence constante qu'en matière de transport maritime, le capitaine est le représentant légal du transporteur. Est donc recevable, l'instance dirigée uniquement contre le capitaine domicilié chez le consignataire du navire, alors surtout que le connaissement, contrairement aux prescriptions de l'article 210<sup>325</sup> du dahir formant Code de commerce maritime, ne précise pas le nom et le domicile de l'armateur ou du fréteur<sup>326</sup>.

**337.** Si pour une raison ou une autre, les fonctions commerciales du capitaine se sont considérablement réduites, il continue à représenter juridiquement l'armateur. Il est tout de même important de souligner que le capitaine d'un navire n'a pas la qualité de commerçant.

#### **b. Représentation en justice**

**338.** Le capitaine peut représenter son armateur en justice dans le cas où le Tribunal est à l'étranger, ou si ce dernier est loin du siège de la compagnie. Il peut également recevoir tous actes judiciaires ou extrajudiciaires adressés à l'armateur<sup>327</sup>. Cette qualité puise ses origines de l'attribution commerciale initialement reconnue au capitaine. Il donne, à chaque fois que cela est nécessaire, suite aux intérêts commerciaux de l'armateur. Cette règle permet au demandeur de ne pas avoir à identifier formellement l'armateur du navire. Mais, dès lors qu'il agit commercialement, le capitaine engage le navire à la dette car les créances provenant desdits actes sont privilégiées sur le navire, le fret et les accessoires du navire et du fret<sup>328</sup>.

---

<sup>322</sup> C. transp., art. L. 5412-4.

<sup>323</sup> Art. L. 5412-3 du code des transports [L. n° 69-8 du 3 janv. 1969, art. 6.]

<sup>324</sup> Art. L. 5412-3 du code des transports [L. n° 69-8 du 3 janv. 1969, art. 6.]

<sup>325</sup> Art. 210 du CCMM 1919.

<sup>326</sup> TPI de Casablanca 5 mars, 1964 : Gaz. Trib. Maroc 25 avril 1964, p. 47.

<sup>327</sup> Décr. 31 déc. 1966, art. 10. - Rouen, 20 oct. 1994, navire Motru, DMF 1996. 175, note TASSEL. - Rennes, 15 janv. 1997, navire Dimitrakis, DMF 1997. 584, note Corbier. - Paris, 6 nov. 2003, BTL 2003. 811 ; DMF HS n° 8, juin 2004, n° 34, obs. BONASSIES.

<sup>328</sup> Art. L. 5114-8 C. transp.

## B. Fonctions techniques.

**339.** Nous devons entendre par « patron du navire » celui auquel le soin du navire a été confié en totalité<sup>329</sup>. C'est une ancienne définition du capitaine du navire citée par D. GAURIER dans son livre sur le droit maritime romain<sup>330</sup>. La dénomination de patron est utilisée souvent pour faire référence au capitaine du navire. Par cette définition tellement ancienne viennent s'ajouter au capitaine des attributions techniques. La conduite du navire revient en premier lieu au capitaine du navire. C'est la mission première du capitaine<sup>331</sup>.

**340.** L'attribution technique est la seule qui peut qualifier un capitaine. L'arrêt rendu par la Cour de cassation par la chambre sociale a précisé *qu'il est considéré comme capitaine celui qui exerce régulièrement la part de commandement d'un bâtiment quel que soit le tonnage, l'affectation de celui-ci et l'effectif de son équipage et ce même si l'intéressé n'a pas assumé effectivement les fonctions de mandataire commercial de l'armateur*<sup>332</sup>. Cet arrêt a été rendu pour savoir si la juridiction commerciale est compétente dans ces cas de conflits. Il s'agit là d'un différend opposant un armateur à un " patron au bornage " qui a exercé le commandement d'une vedette porte-amarre de liaison armée à la navigation côtière et qui a signé en qualité de capitaine le rôle d'équipage visé à l'inscription maritime<sup>333</sup>.

**341.** L'arrêt de la chambre sociale paraît évident et se conforme aux dispositions du décret du 20 nov. 1959<sup>334</sup>. Toutefois certaines incohérences ont été relevées, notamment par les dispositions de l'article 50 de la loi<sup>335</sup> du 18 nov. 1997. Cet article a étendu au capitaine la procédure de licenciement. Ce faisant, le Tribunal de commerce sera ainsi appelé à statuer sur un licenciement pour motif personnel.

**342.** D'ailleurs, selon le professeur P. CHAUMETTE, la Cour d'appel de Pau, donnant suite au jugement du Tribunal de commerce de Bayonne, a démontré une application logique des dispositions du code du travail maritime<sup>336</sup>. Dans ce même sens, et pour approuver cette argumentation bien logique, la chambre commerciale de la Cour d'appel de Rennes a démontré

---

<sup>329</sup> D. GAURIER, Le Droit maritime romain, P. 81, Éditeur Presses Universitaires de Rennes, 2004.

<sup>330</sup> D. GAURIER, Le Droit maritime romain, Op. Cit.

<sup>331</sup> P. ANGELELLI et Y. MORETTI, cours de droit maritime, P. 252, Infomer 2008.

<sup>332</sup> Soc. Cass. Du 15 mars 1972, N° de pourvoi : 71-40561 Publication : Bulletin des arrêts Cour de Cassation Chambre sociale N. 224 P. 205, Décision attaquée : Cour d'appel Bordeaux, du 22 mars 1971.

<sup>333</sup> Soc. Cass. Du 15 mars 1972, Op. Cit.

<sup>334</sup> Décret n° 59-1337 du 20 novembre 1959, modifiant le titre VII du Code du travail maritime et relatif aux litiges entre armateurs et marins.

<sup>335</sup> Loi n° 97-1051 du 18 novembre 1997 d'orientation sur la pêche maritime et les cultures marines.

<sup>336</sup> CA Pau 8 avril 2002, Sarl ABILAN c/ M. Leclerc.

la difficulté à appliquer les dispositions légales et conventionnelles relatives à la durée du travail, après que le Tribunal de commerce de Saint-Malo ait montré son ignorance<sup>337</sup>.

#### **a. Conduite du navire**

**343.** La conduite du navire constitue pour le capitaine l'une parmi ses fonctions les plus fondamentales. S'il a perdu sa fonction commerciale au profit d'autres agents de l'armateur à terre, le capitaine est cependant le seul responsable de cette conduite. Il dispose de pleins pouvoirs pour prendre des décisions concernant son unité au port et durant toute l'expédition en mer. Son autorité demeure entière, nonobstant la présence d'un pilote à bord<sup>338</sup>. Selon une requête de la Cour européenne des droits de l'homme, les spécificités et les risques de la navigation en mer justifient que le capitaine d'un navire dispose d'importants pouvoirs<sup>339</sup>.

**344.** Le capitaine est tenu d'être en personne à bord de son navire, à l'entrée et à la sortie des ports, havres ou rivières<sup>340</sup>. La présence d'un pilote à bord ne peut dispenser le capitaine de conduire personnellement son navire à l'entrée et à la sortie des canaux ou des ports. Le pilote présente des données et informations relatives au port, à sa configuration, à sa profondeur, aux courants qui règnent la région ainsi que toute autres indications demandées par le capitaine. Le rôle du pilote se limite essentiellement à l'assistance par ses avis et ses informations lors des manœuvres.

**345.** Le capitaine du navire choisit librement selon les circonstances de la navigation et le déroulement de l'expédition maritime sa route et sa vitesse ainsi que ses ports d'escale.

D'ailleurs, l'armateur fixe la destination du navire ainsi que les escales à planifier durant le voyage, sauf qu'il appartient au capitaine de revoir le plan de son voyage selon ses choix et les circonstances vécues le long du voyage.

En principe, le capitaine est libre de choisir la route à suivre, à condition que ses décisions ne soient pas déraisonnables mais inspirées par la bonne conduite de l'expédition. Il peut même se dérouter, supprimer ou ajouter certaines escales si les nécessités de la navigation l'imposent.

---

<sup>337</sup> CA Rennes, 2e Ch. Com. 20 février 2002, Laumailly et CFDT c/ SA Navale Française, DMF 2002. 433.

<sup>338</sup> Art. 159 du CCMM.

<sup>339</sup> Cour Européenne des Droits de l'Homme, Grande Chambre, Arrêt du 29 mars 2010, Requête n° 3394/03, AFFAIRE MEDVEDYEV ET AUTRE.

<sup>340</sup> Art. 145 du CCMM.

**346.** Le capitaine détermine sa route et la vitesse du navire en tenant compte des facteurs de sécurité du navire et des contraintes de la navigation<sup>341</sup>. Après chaque accostage au port, le capitaine doit s'assurer du bon amarrage du navire<sup>342</sup>.

**347.** À bord des navires de pêche, cette fonction n'a pas cessé de s'élargir progressivement. Le capitaine doit impérativement répondre aux conditions de sécurité de son navire. Il doit prévenir et lutter contre la pollution du milieu et veiller à la protection de l'environnement marin. Il doit également se conformer spécifiquement à la réglementation en matière de la pêche maritime.

**348.** Sur le plan international, cette fonction a été revue avec un grand intérêt par les amendements de la convention SOLAS 1974. Le capitaine d'un navire en mer qui reçoit, de quelque source que ce soit, un message indiquant qu'un navire ou un avion ou leurs embarcations et radeaux de sauvetage se trouvent en détresse, est tenu de se porter rapidement au secours des personnes en détresse en les informant si possible de ce fait. En cas d'impossibilité ou si, dans les circonstances spéciales où il se trouve, n'estime ni raisonnable ni nécessaire de se porter à leur secours, il doit inscrire au journal de bord la raison pour laquelle il ne se porte pas au secours des personnes en détresse<sup>343</sup>. Il paraît évident que le capitaine garde tous ses pouvoirs devant chaque situation, même celles qui peut mettre en cause les vies humaines.

**349.** Le capitaine est désigné le seul responsable de l'organisation du travail à bord. Il dresse un tableau dans ce sens, lequel est visé et ratifié par l'autorité chargée de l'inspection du travail maritime. Ce tableau est annexé au journal de bord et affiché dans les locaux réservés à l'équipage.

#### **b. Administration du navire**

**350.** Le capitaine est le seul interlocuteur des autorités de chaque port visité. Il est appelé à produire un certain nombre de documents liés à son navire. Ainsi, aux termes de l'article 143 du CCMM, le capitaine doit maintenir un livre de bord coté et paraphé par le juge de paix ou, à défaut, par le chef des services municipaux<sup>344</sup>.

Selon les termes du même article, le livre de bord doit inclure les indications exactes de tous les événements survenus et de toutes les décisions prises au cours du voyage. Il doit également

---

<sup>341</sup> (CA Rouen, 1er août 1979 : DMF 1980, p. 200)

<sup>342</sup> (T. com. Dunkerque, 12 mars 1962 : DMF 1963, p. 98).

<sup>343</sup> Règle 10, Convention internationale pour la Sauvegarde de la Vie Humaine en Mer, Conclue à Londres le 17 juin 1960, approuvée par l'Assemblée fédérale le 1<sup>er</sup> décembre 1965.

<sup>344</sup> Ces services sont substitués actuellement par les administrations des affaires maritimes.

inclure le relevé des recettes et dépenses concernant le navire ; les observations journalières relatives à l'état du temps et de la mer, ainsi que la mention des infractions commises par le personnel du navire, des peines disciplinaires infligées et, enfin, des naissances ou décès survenus à bord<sup>345</sup>.

**351.** C'est dans ce même sens que viennent en France les dispositions de l'article 6 du décret du 19 juin 1969. Elles précisent que le capitaine de navire doit rédiger le journal de mer et veiller à la bonne tenue des autres journaux de bord<sup>346</sup>. Actuellement, cette obligation fait l'objet des dispositions de l'article L. 5412-17<sup>347</sup> qui prévoient la relation de tous les événements importants concernant le navire.

En France, le journal de mer est coté et paraphé par le président du Tribunal de commerce<sup>348</sup>. Il contient, outre les indications météorologiques et nautiques d'usage, la relation de tous les événements importants concernant le navire et la navigation entreprise.

**352.** Retenons que le journal de bord a une valeur de preuve, en raison de la confiance que la loi réserve au capitaine. L'article L. 5412-7 du code des transports dispose, en effet, que "le journal de mer et le livre de bord font foi jusqu'à preuve contraire des événements et des circonstances qui y sont relatés", non seulement contre le capitaine mais aussi en sa faveur<sup>349</sup>.

**353.** La valeur juridique de ces documents, notamment celle du rapport de mer rédigé par le capitaine ne peut être infirmée qu'en présence de témoins<sup>350</sup> qui voient autrement ou certaines preuves ou incidents concrets<sup>351</sup>. C'est ainsi que la preuve contraire des documents établis par le capitaine est difficilement admise.

**354.** Au Maroc, les dispositions de l'article 154 demandent au capitaine à son arrivée, au port de destination ou à l'entrée dans un port de relâche, et au plus tard dans les vingt-quatre heures, de faire viser le livre de bord et, en cas d'événements extraordinaires intéressant le navire, la cargaison ou l'équipage, de faire un rapport de mer. Ce rapport énonçant le temps et le lieu de son départ, la route qu'il a suivie, les accidents dont a souffert le navire et toutes les circonstances remarquables du voyage<sup>352</sup>.

**355.** Dans le cas d'un navire de pêche, un journal, dit journal de pêche, vient s'ajouter aux documents de bord dont le patron ou capitaine est seul responsable de sa mise à jour. Les

---

<sup>345</sup> Art. 143 du CCMM.

<sup>346</sup> (D. n° 69-679, art. 6, al. 1er).

<sup>347</sup> C. transp., art. L. 5412-17)

<sup>348</sup> (D. n° 69-679, art. 6, al. 2).

<sup>349</sup> Cass. com., 2 juill. 1996: BTL 1997, p. 67; DMF 1996, p. 1145, note Ph. DELEBECQUE.

<sup>350</sup> Cass. com., 19 avr. 1969 : DMF 1969, p. 529.

<sup>351</sup> (CA Rouen, 10 févr. 1956 : DMF 1957, p. 13).

<sup>352</sup> Art. 154 du CCMM 1919.

dispositions de l'article 4 du deuxième titre de la loi 15-12 dispose que : « .....a. *veiller à ce que le capitaine ou patron du navire tiennent selon les formes et les modalités réglementaires un journal de pêche ou un document attaché audit navire dans lequel sont enregistrées, notamment les captures en poisson ainsi que la date et la zone de leur pêche*<sup>353</sup> ». Ce journal revêt un grand intérêt dans l'exercice de l'activité de la pêche maritime actuelle. La tenue à jour de ces informations a été dictée par plusieurs articles en la considérant comme condition tributaire pour tout propriétaire ou armateur d'un navire de pêche battant pavillon marocain et désirant se livrer à la pêche maritime dans la zone économique exclusive marocaine.

### **C. Fonctions publiques**

**356.** Le capitaine exerce à bord certaines fonctions publiques. C'est une sorte de délégation de certaines fonctions au capitaine réservées initialement aux services de l'État et aux officiers ministériels. C'est ainsi que le capitaine peut être appelé à jouer le rôle d'un officier d'état civil, celui d'un notaire, ou celui d'un officier de police, avec, au surplus, le pouvoir de prononcer lui-même certaines sanctions disciplinaires.

**357.** Cette fonction, bien qu'étrange à envisager, s'est imposée en raison de l'isolement en mer et par l'éloignement du navire de l'autorité publique. Les législations maritimes anciennes, notamment la loi du 13 déc. 1926<sup>354</sup> ainsi que le Code civil français, ont reconnu au capitaine des fonctions d'état civil, qui reviennent à l'État ou à des officiers publics. Le capitaine s'en charge à inscrire les cas des naissances et des décès à bord<sup>355</sup>. Il peut également notifier des testaments à bord. Ses fonctions s'étendent alors à celles notariales<sup>356</sup>.

Il est cependant important de mentionner, qu'une exception a été faite dans ce sens. Les capitaines et leurs suppléants embarqués sur des navires armés pour la petite pêche ou pour des cultures marines ne bénéficient pas des prérogatives de puissance publique<sup>357</sup>.

**358.** Le capitaine selon les dispositions de l'article 988 du code civil peut recevoir un testament en la forme authentique, lorsque le navire est en mer ou dans un port étranger dans lequel il n'y a pas d'agent diplomatique ou consulaire français<sup>358</sup>.

---

<sup>353</sup> Art. 4, Titre II, loi 15-12, dispositions modifiant et complétant le dahir portant loi n° 1-73- 255 du 27 Chaoual 1393 (23 novembre 1973) formant règlement sur la pêche maritime.

<sup>354</sup> LOI du 13 décembre 1926 portant code du travail maritime, JORF du 15 décembre 1926 page 13018.

<sup>355</sup> Art 59 et 86 C. CIV. Français.

<sup>356</sup> Art 988 du C. Civ. Français.

<sup>357</sup> C. transp., art. L. 5521-5. – L. n° 2016-816, 20 juin 2016 pour l'économie bleue : Journal Officiel 21 Juin 2016).

<sup>358</sup> Art. 988., Code civil français.

**359.** Le capitaine est également habilité à constater les délits commis à bord de leur navire. Les dispositions de l'article L. 5222-1<sup>359</sup> du code des transports reprennent le sens déjà exprimé par le Code disciplinaire et pénal de la marine marchande. L'article 30 de ce code dispose que : « *Lorsque le capitaine a connaissance d'un crime, d'un délit ou d'une tentative de crime ou de délit commis à bord du navire, il effectue, afin d'en conserver les preuves et d'en rechercher les auteurs, tous les actes utiles ou exerce les pouvoirs* »<sup>360</sup>.

**360.** Le capitaine peut également exercer son autorité sur toute personne à bord. Il peut sanctionner les comportements des membres de l'équipage. Son autorité demeure même en accostant dans un port de destination ou d'escale. Ceci a été confirmé par le jugement rendu par le Tribunal de paix de Sète qui a précisé que : « *un marin ne peut pas descendre à terre à une escale sans l'autorisation du capitaine*<sup>361</sup> ».

## **§2. Statut et responsabilités du capitaine**

### **A. Statut du capitaine**

#### **a. Accès au statut de capitaine**

**361.** Au point de vue juridique, le capitaine demeure un membre de l'équipage. Il conserve sa qualité de marin. Sa particularité réside des liens contractuels qui le lient avec son armateur. En effet, le capitaine est un marin qui affiche un statut particulier.

**362.** L'accès au statut du capitaine d'un navire est tributaire de plusieurs conditions. Il doit répondre dans un premier lieu à l'ensemble des conditions précisées auparavant pour l'accès à la profession du marin. Le capitaine doit en plus montrer certaines compétences professionnelles et techniques. Les capacités requérantes sont justifiées par les répercussions des décisions qu'il est appelé à prendre.

#### **i. Suppression de la condition de nationalité**

**363.** Le Droit maritime dans ses anciennes versions et depuis le 18<sup>ème</sup> siècle impose la nationalité du pays d'immatriculation du navire. À bord des navires français, le capitaine doit avoir la nationalité française. Ceci n'est plus le cas aujourd'hui, c'est l'une des conséquences directes de l'atténuation de l'autonomie du droit maritime. La condition de nationalité

---

<sup>359</sup> Art. L. 5222-1 du code des transp.

<sup>360</sup> Art. 30 du code disciplinaire et pénal de la marine marchande.

<sup>361</sup> T. paix Sète, 2 janv. 1957 : DMF 1957, p. 571.

s'impose en quelque sorte pour justifier l'étendue des fonctions d'officier public attribuées au capitaine. Ce dernier, spécifiquement en haute mer, est le seul lien qui, à travers le pavillon du navire, relie celui-ci à l'ordre juridique étatique<sup>362</sup>. Par conséquent, le législateur français avait longtemps consacré le privilège de nationalité au capitaine et à son officier suppléant.

**364.** La nationalité du capitaine a fait l'objet d'un long débat en France depuis la mise en place du principe de la libre circulation des travailleurs dans l'UE<sup>363</sup>. La Cour de justice des communautés européennes a estimé la condition de nationalité pour le capitaine, contrairement au droit communautaire, en application aux dispositions de l'ancien article 39<sup>364</sup>.

**365.** Le législateur français n'a pas cédé aux exigences européennes pour cette question. Il a modifié la législation nationale, en réservant le privilège de nationalité aux seuls capitaine et son second (Officier suppléant).

La Cour de justice des Communautés européennes a précisé que : « L'art. 39.4 du traité<sup>365</sup> doit être interprété dans le sens qu'il n'autorise à un État membre à réserver à ses ressortissants les emplois de capitaine et de second des navires marchands battant son pavillon qu'à la condition que les prérogatives de puissance publique attribuées aux capitaines et aux seconds de ces navires soient effectivement exercées de façon habituelle et ne représentent pas une part très réduite de leur activité<sup>366</sup>.

**366.** C'est ainsi que la Cour a limité le privilège de nationalité en prévalant le principe de la libre circulation des travailleurs sur le fait que le capitaine et le second sont susceptibles à pratiquer des prérogatives de puissance publique<sup>367</sup>. Cet arrêt qui s'inscrit en matière de la libre circulation des travailleurs 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<sup>368</sup>.

---

<sup>362</sup> P. BONASSIES et Christian SCAPEL, *Droit Maritime*, 2<sup>ème</sup> édition, LGDJ 2010. N° 286, p. 201

<sup>363</sup> Union européen.

<sup>364</sup> Art. 39<sup>364</sup>, (dans version ancienne), paragraphe 1 du Traité CE relatif à la libre circulation des travailleurs et à l'abolition de toute discrimination fondée sur la nationalité entre les travailleurs des États membres (CJCE, 4 avr. 1974, aff. C-167/73, Commission c/ France : Rec. CJCE 1974, p. 359 ; DMF 1975, p. 235, note E. THUILLIER).

<sup>365</sup> Traité CE relatif à la libre circulation des travailleurs et à l'abolition de toute discrimination fondée sur la nationalité entre les travailleurs des États membres

<sup>366</sup> CJCE 30 sept. 2003 : DMF 2003. 1027, note BONASSIES. La jurisprudence européenne a mis trop de pression sur le législateur français suite à l'arrêt rendu le 30 septembre 2003. Celui-ci a cédé devant certains changements. CJCE 11 mars 2008 : DMF 2008. 509, obs. CUDENNEC.

Crim. 4 juin 2003 : DMF 2003. 1054, obs. BONASSIES, Bull. crim. no 117 ; DMF 2003. 1054 s.

23 juin 2004 : DMF 2004. 837, obs. CHAUMETTE.

<sup>367</sup> Arrêt de la Cour CJCE 30 sept. 2003.

<sup>368</sup> Arrêt de la Cour CJCE 30 sept. 2003.

- Colegio de Oficiales de la Marina Mercante Española contre Administración del Estado. - Demande de décision préjudicielle : Tribunal Supremo - Espagne. - Libre circulation des travailleurs - Article 39, paragraphe 4, CE - Emplois dans l'administration publique - Capitaines et seconds de navires de la marine marchande - Attribution de



**367.** Il est à noter que la Cour de justice des Communautés européennes a bien reconnu la spécificité des attributions du capitaine à bord. Elle se base dans son raisonnement sur le fait que : "les prérogatives de puissance publique attribuées aux capitaines et aux seconds de ces navires soient effectivement exercées de façon habituelle et ne représentent pas une part très réduite de leurs activités<sup>369</sup>". Mais également la Cour européenne n'a pas définitivement atténué ce privilège. Elle a précisé que : « le privilège de nationalité n'est pas en soi interdit, il ne l'est que si les prérogatives de puissance publique, qui en constituent le fondement, ne sont pas exercées de façon habituelle<sup>370</sup>».

Si cette dernière solution repose essentiellement sur l'expression « de façon habituelle », certains auteurs maritimes n'ont pas tardé à répondre en précisant que : « *les prérogatives de puissance publique conférées au capitaine sont exercées de manière régulière*<sup>371</sup>».

Le 15 fév. 2007, la Commission européenne avait saisi la Cour de justice des Communautés européennes pour un recours en manquement contre la France.

**368.** Les professeurs P. BONASSIES et C. SCAPEL n'ont pas été convaincus de la condamnation de la Cour européenne. Ils estimaient que : « *la loi française n'a été condamnée que parce que la nationalité française était exigée pour tous les navires français, sans distinction entre ceux effectuant du cabotage ou des navigations en haute mer*<sup>372</sup>.

**369.** Par conséquent, le législateur français a anticipé par mettre en application la loi du 7 avr. 2008<sup>373</sup>. Cette loi est le premier texte français à avoir changé le privilège de nationalité pour le capitaine et son suppléant indiqué par l'ancien article 3<sup>374</sup> du code du travail maritime.

Cette affirmation est reprise par les dispositions de l'article L. 5612-3, al. 3 qui dispose que : « 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 État membre de l'Union européenne, d'un État partie à l'accord sur l'Espace économique européen ou de la Confédération suisse<sup>375</sup>».

### **i. Compétences techniques du capitaine**

---

prérogatives de puissance publique à bord - Emplois réservés aux ressortissants de l'État du pavillon - Emplois ouverts aux ressortissants d'autres États membres sous condition de réciprocité. - Affaire C-405/01.

<sup>369</sup> CJUE, Arrêt du 10 décembre 2009, Commission / Grèce, C-460/08, EU:C:2009:774. Lire en ligne : <https://www.doctrine.fr/d/CJUE/2009/CJUE62008CJ0460>.

<sup>370</sup> CJUE, Op. Cit.

<sup>371</sup> P. BONASSIES et Ch. SCAPEL, Traité de droit maritime : LGDJ, 2e éd. 2010, spéc. N° 287, p. 202.

<sup>372</sup> P. BONASSIES et C. SCAPEL, Op. Cit., spéc. N° 287, p. 203).

<sup>373</sup> LOI n° 2008-324 du 7 avril 2008 relative à la nationalité des équipages de navires (1)

<sup>374</sup> Art. 3 du code du travail maritime

<sup>375</sup> Art. L.5612-3 du C. transp.

**370.** Indépendamment des éléments de la définition du capitaine déjà précisés, ce dernier doit justifier en plus des compétences techniques et professionnelles.

Les dispositions de l'article L. 5521-3<sup>376</sup> exigent une formation professionnelle du capitaine et de son second. Le candidat au poste de capitaine doit répondre à plusieurs conditions selon le type de la navigation et les dimensions des navires.

**371.** En France, on assiste à une exigence qui se présente sous trois conditions pour pouvoir occuper le poste de capitaine. Il s'agit de la possession de qualifications professionnelles d'une part, la vérification d'un niveau de connaissance de la langue française<sup>377</sup> d'autre part et enfin, un niveau de connaissance des matières juridiques.

**372.** Au Maroc, seul le brevet est exigé pour occuper le poste de capitaine. Les brevets en général ainsi que leurs conditions de délivrance sont prescrites par des arrêtés de l'autorité chargée de la pêche maritime. Ces brevets sont édictés conformément aux directives de la STCW-F<sup>378</sup>.

**373.** Il est à préciser que le brevet n'appartient pas à son titulaire. L'interdiction de commander ou d'exercer la fonction d'officier peut être prononcée à titre temporaire ou définitif à l'encontre de tout capitaine ou de tout officier d'un navire marocain, reconnu responsable par une commission d'enquête nautique après tout événement ou sinistre survenu à un navire<sup>379</sup>.

## **ii. Autres conditions d'accès**

**374.** Par sa qualité de marin, le candidat au poste du capitaine doit impérativement répondre à la condition d'absence de toute condamnation pénale. L'accès aux fonctions de capitaine impose un casier judiciaire vierge. Les candidats à ce poste spécifique ne doivent faire l'objet d'une manière générale à une condamnation suite à une peine criminelle ou

---

<sup>376</sup> Art. L. 5521-3 du C. transp.

<sup>377</sup> En vertu de l'Appendice du décret n° 2015-598 du 2 juin 2015, Pris pour l'application de certaines dispositions du Code des transports relatives aux gens de mer – Art. 2, la possession du niveau de connaissance de la langue française et des matières juridiques exigée du capitaine d'un navire battant pavillon français et de l'officier chargé de sa suppléance par le 2<sup>o</sup> et le 3<sup>o</sup> de l'article L. 5521-3 du code des transports est établie par la production préalable à l'embarquement, soit d'un titre français de formation professionnelle maritime autorisant l'accès aux fonctions de capitaine en application des dispositions.

\*(Décr. N° 2015-723 du 24 juin 2015, art. 44-II, en vigueur le 1<sup>er</sup> sept. 2015) « du décret du 24 juin 2015 [ancienne rédaction : des décrets du 28 décembre 1993, du 25 mai 1999 et du 21 septembre 2007 susvisés] » ....

<sup>378</sup> Stew-f : Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille pour le personnel de navire de pêche.

<sup>379</sup> Art. 56 du C.C.M.M de 1919

correctionnelle. Cette exigence est détaillée davantage par les dispositions de l'article 8 du décret du 2 juin 2015<sup>380</sup>.

## **b. Statut juridique du capitaine**

**375.** Le statut juridique du capitaine paraît complexe. Il a une double qualité. Il est mandataire de l'armateur pour les fonctions commerciales et son employé pour les fonctions techniques.

**376.** Les rapports liant le capitaine d'un navire à son armateur démontrent sans aucun doute que ce dernier ne peut être que le mandataire de son armateur. Cette qualité était confirmée auparavant en absence des moyens de communications et l'éloignement du navire de l'autorité du pavillon.

**377.** Aujourd'hui, la mise en cause de l'autonomie du droit maritime s'étend également à la qualification du capitaine. Ceci s'est exprimé par l'attitude du législateur français qui a manifesté une forme de prudence concernant cette qualification. En effet, il ressort de la lecture combinée des articles L. 5412-3<sup>381</sup> à L. 5412-5<sup>382</sup> du code des transports que le capitaine ne pourrait plus agir en qualité de mandataire de l'armateur que dans cas exceptionnels. Le mandataire ne peut agir pour le compte de l'armateur que lorsqu'il aura expressément reçu un mandat. C'est ainsi que le capitaine n'interviendrait plus que dans les lieux où l'armateur ne peut directement agir lui-même ou par ses autres représentants terrestres.

**378.** Au Maroc, puisque le législateur garde encore l'ancien texte de 1919 en vigueur, le capitaine est le mandataire du propriétaire du navire. L'étendue des pouvoirs de représentation

---

<sup>380</sup> Art. 8 du décret n° 2015-598 du 2 juin 2015 (Journal Officiel 4 Juin 2015).

Les conditions de moralité prévues par l'article L. 5521-4 du code des transports ne sont pas remplies lorsque le bulletin n° 2 du casier judiciaire de l'intéressé mentionne, selon les fonctions [:]

1° Pour pouvoir exercer les fonctions de capitaine ou d'officier chargé de sa suppléance (Décr. n° 2017-158 du 9 févr. 2017, art. 1<sup>er</sup>-1°, en vigueur le 1<sup>er</sup> juill. 2017) « à bord d'un navire armé au commerce » :

a) Une peine criminelle ;

b) Une peine correctionnelle ;

(Décr. N° 2017-158 du 9 févr. 2017, art. 1<sup>er</sup>-2°, en vigueur le 1<sup>er</sup> juill. 2017)

« 2° Pour pouvoir exercer soit les fonctions de capitaine ou d'officier chargé de sa suppléance sur un navire armé à la pêche, sauf lorsqu'elles sont exercées à bord d'un navire armé à la petite pêche ou aux cultures marines, soit la fonction de chef mécanicien, sauf lorsqu'elle est exercée à bord d'un navire armé à la pêche : [ancienne rédaction :

2° Pour pouvoir exercer la fonction de chef mécanicien :

a) Une peine criminelle ;

b) Une peine correctionnelle sans sursis de plus de deux ans d'emprisonnement ;

c) Une peine correctionnelle sans sursis de plus de six mois d'emprisonnement pour une des infractions suivantes : coups et blessures volontaires, agression sexuelle, harcèlement sexuel et moral, mise en danger d'autrui, trafic de stupéfiants, trafic d'espèces protégées, rébellion ou violence envers les dépositaires de l'autorité ou de la force publique ;

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

<sup>381</sup> Art. L. 5412-3 du code des transp.

<sup>382</sup> Art. L. 5412-5 du code des transp.

confiée au capitaine par le régime marocain nous paraît claire par l'analyse des dispositions de l'article 151<sup>383</sup>. Il est interdit au capitaine de vendre le navire qui est en bon état de navigabilité sans accord préalable du propriétaire du navire. Selon ces mêmes dispositions, il peut le vendre sans accord du propriétaire aussitôt qu'il peut légalement démontrer que son navire n'est plus apte à la navigation. Il ne peut le faire désormais et sous peine de nullité de la vente sans un pouvoir spécial du propriétaire<sup>384</sup>.

### **i. Le capitaine en sa qualité de préposé**

**379.** Lors d'un commentaire d'un arrêt rendu par la deuxième chambre civile de la Cour de cassation le 8 juill. 2004<sup>385</sup>, le professeur Yves TASSEL a précisé que « la Cour de cassation accepte de retenir comme gardien d'une chose, en l'espèce un navire, le préposé occasionnel d'une association ». En ce faisant, la cour a marqué un recul par rapport à l'arrêt fondateur, l'arrêt Lamoricière du 19 juin 1951, où la Cour posait le principe que, « malgré le pouvoir de direction dont il dispose à bord, le capitaine reste le préposé de l'armateur et cette qualité est incompatible avec celle de gardien ».

Par conséquent, l'intérêt de voir le capitaine d'un navire sous sa qualité de préposé revient à constater l'indépendance dont jouit ce dernier dans la conduite de son navire. Cette qualification faisait en 1951 l'objet d'un revirement jurisprudentiel suite à une jurisprudence dite « Lamoricière »<sup>386</sup>. C'est après cette dernière décision que la Cour de cassation qui devait déterminer le gardien du navire, a jugé que cette qualité incombait à l'armateur et non au capitaine, ce dernier étant, en dépit de son pouvoir de direction, un employé du premier<sup>387</sup>.

**380.** En effet, la qualité d'un capitaine comme un préposé n'implique pas nécessairement une subordination dans l'exécution du travail. Le commandant de bord d'un aéronef, comme le chauffeur d'un camion, échappent également au contrôle permanent de leur employeur et leur qualité d'employé n'en est pas moins établie. C'est pourquoi on s'accorde aujourd'hui pour reconnaître que le capitaine de navire, lui aussi salarié de l'entreprise qui l'emploie, est d'employé chez son armateur. Cette qualité ne peut être approuvée qu'en déterminant le commettant. C'est une tâche qui n'est pas du tout aisée. La qualité du commettant diffère selon s'il s'agit de l'armateur ayant embauché le capitaine, lorsque le capitaine est lui-même

---

<sup>383</sup> Art. 151 du CCMM 1919.

<sup>384</sup> Art. 151 Op. Cit.

<sup>385</sup> Cass. Civ. 8 juil. 2004.

<sup>386</sup> Cass. com., 18 juin 1951.

<sup>387</sup> (Cass. com., 18 juin 1951 : DMF 1951, p. 429 ; D. 1951, p. 717, note G. RIPERT).

propriétaire du navire ou dans le cas d'un navire affrété. Un cas exceptionnel vient s'ajouter lorsque le navire est en opération de remorquage au large<sup>388</sup>.

**381.** Le capitaine ne peut être son propre commettant, notamment dans le cas où il regroupe à la fois la qualité du capitaine et de propriétaire du navire. Le législateur marocain a prévu ce cas par les dispositions de l'article 128<sup>389</sup> en disposant que : « *Le propriétaire qui est en même temps capitaine du navire peut limiter sa responsabilité dans les termes des dispositions qui précèdent, le cas de dol excepté*<sup>390</sup> ».

**382.** Selon le professeur Julie HA NGOC<sup>391</sup>, certains textes consacrent une sorte de dissociation des qualités de capitaine et d'armateur propriétaire du navire. Tel est le cas de l'article L. 5121-2, alinéa 3 du code des transports<sup>392</sup>.

La qualité de préposé de l'armateur réservée au capitaine nous remet à nouveau devant la question de l'autonomie du droit maritime. En raison de son indépendance à la prise des décisions à bord sans revenir à son commettant le capitaine ne peut être un simple subordonné de l'armateur au sens des règles du droit commun. D'ailleurs les dispositions de l'article L. 1384<sup>393</sup>.

**383.** Mais force est de constater qu'en présence d'une police d'assurance sur corps couvrant les fautes du capitaine, mais non celles de l'armateur, il a été jugé que si le capitaine avait commis une faute, même en cette qualité, la garantie de l'assurance était exclue parce qu'il était également propriétaire-armateur du navire<sup>394</sup>.

Il est à revenir sur un cas où l'affrètement consiste à un affrètement coque nue. La question est de savoir si le capitaine est l'employé du frèteur ou de l'affréteur. La réponse, selon les dispositions des articles L. 5423-8 et s, dépend de la nature de l'affrètement. Dans le cas d'affrètement coque nue, il est certain que l'affréteur est le commettant du capitaine.

---

<sup>388</sup> La responsabilité du navire revient au capitaine du navire remorqué au port et au capitaine du navire remorqueur au large.

<sup>389</sup> Art. 128 du CCMM 1919.

<sup>390</sup> Art. 128 Op. Cit.

<sup>391</sup> Le professeur Julie HA NGOC : Maître de conférences, Droit privé et sciences criminelles.

Responsable de la formation : Master 2 Droit de l'entreprise Parcours : Droit douanier, des transports et de la logistique.

<sup>392</sup> Art. L. 5121-2, alinéa 3 du Code des transports (L. n° 67-5, préc., ancien art. 69 et rect. 20 avr. 1967 : JCP G 1967, III, 32616 et 32965).

<sup>393</sup> Art. L. 1483 du code civil qui dispose que : « ... Les maîtres et les commettants, du dommage causé par leurs domestiques et préposés dans les fonctions auxquelles ils les ont employés » ;

<sup>394</sup> (CA Paris, 7 janv. 1956 : DMF 1956, p. 220, note F. Sauvage).

**384.** À l'inverse, dans l'affrètement au voyage<sup>395</sup>, « le fréteur garde la gestion nautique et commerciale du navire»<sup>396</sup>. Il a donc la qualité de transporteur, qui lui vaut d'être le commettant du capitaine qu'il a désigné<sup>397</sup>. Dans le même esprit, on signalera la décision rendue par de la Cour d'appel de Rabat au Maroc qui a statué également en 1955 que « *Le fréteur répond à l'égard de l'affréteur de tous dommages résultant d'un état défectueux du navire, à moins que cet état défectueux ne provienne d'un vice caché qu'un examen scrupuleux n'aurait pas permis de découvrir. Une expertise s'impose pour déterminer si toutes précautions ont été prises par les transporteurs malgré le visa du Bureau Veritas délivré sept jours avant de prendre la mer* »<sup>398</sup>.

**385.** Enfin, dans le cas d'affrètement à temps, le capitaine représente le fréteur pour la gestion nautique<sup>399</sup> et de l'affréteur pour la gestion commerciale<sup>400</sup>. C'est un cas où la gestion nautique est assurée par le fréteur alors que la gestion commerciale est dédiée à l'affréteur.

De ce fait, la qualité d'employé prétend au capitaine d'engager la responsabilité de son commettant pour les fautes qu'il a commises dans l'exercice de ses fonctions. C'est le sens exprimé par l'assemblée plénière en précisant que : « *N'engage pas sa responsabilité à l'égard des tiers le préposé qui agit sans excéder les limites de la mission qui lui a été impartie par son commettant*<sup>401</sup> ». Cette décision, largement critiquée a été progressivement reprise par les différentes formations de la Haute juridiction régulatrice<sup>402</sup>. Cette solution est désormais acquise<sup>403</sup>. Ce fondement, initialement appliqué à terre trouve facilement l'application dans le cas du capitaine d'un navire. Pareillement, la responsabilité personnelle du capitaine ne sera

---

<sup>395</sup> C. transports, art. L. 5423-13 et L. 5423-14. – D. n° 66-1078, 31 déc. 1966, art. 5 et s.

<sup>396</sup> Art. 7, du décret n°66-1078 du 31 décembre 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes, abrogé par Décret n° 2016-1893 du 28 décembre 2016 relatif aux dispositions du livre Ier, du livre IV, à l'exception de son titre IV, ainsi que des chapitres Ier et IV des titres Ier à IX du livre VII de la cinquième partie réglementaire du code des transports, et portant diverses mesures d'adaptation relatives à l'outre-mer)

<sup>397</sup> Cass. com., 6 juill. 1961: Bull. civ. 1961, III, n° 316; DMF 1961, p. 593, note R. RODIÈRE.

<sup>398</sup> CA Rabat, 23 nov. 1955 : DMF 1957, p. 439.

\*CA Rabat 27 février 1952 : Gaz. Trib. Maroc 25 juillet 1952, p. 118.

\*CA Rabat 10 mars 1962 : Gaz. Trib. Maroc 10 mars 1963, p. 27 ; confirme Casablanca 19 novembre 1959.

<sup>399</sup> Art. 20 du décret n°66-1078 du 31 décembre 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes : « Le fréteur conserve la gestion nautique du navire ».

<sup>400</sup> Art. 21 du décret n°66-1078 du 31 décembre 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes, abrogé par Décret n°2016-1893 du 28 décembre 2016 - art. 4 (V) : « La gestion commerciale du navire appartient à l'affréteur ».

\*T. com. Paris, 13 févr. 1974 : DMF 1975, p. 98.

T. com. Paris, 30 juin 1976 : DMF 1977, p. 238

<sup>401</sup> Ass. Plén., 25 févr. 2000, Costedoat, Bull. civ. Ass. Plén., n° 2, p. 3

<sup>402</sup> (Cass. 2<sup>e</sup> civ., 28 mai 2009, JCP S, 29 sept. 2009, n° 40, 1437),

<sup>403</sup> Le Lamy droit des médias et de la communication, Sommaire analytique, Partie 2 Presse et édition Infractions et responsabilité, Étude 239 Responsabilité civile et presse, Section II L'application subsidiaire de la responsabilité civile de droit commun (§ 2 Les limites à la liberté d'expression).

recherchée tant que le capitaine n'aura pas excédé les limites de la mission à lui assignée par l'armateur.

Cet arrêt pose le principe de l'immunité civile, au regard des articles 1382 et 1384 al.5 du code civil, d'un employé pour les dommages qu'il cause aux tiers dans l'exercice de ses fonctions.

**386.** Pour conclure, et par l'application du principe dégagé par l'assemblée plénière, le capitaine du navire qui agit sans excéder les limites de la mission qui lui est impartie par l'armateur, n'engage pas sa responsabilité à l'égard des tiers. Dès lors, le mémoire en défense indique que la Convention de Bruxelles qui pose le principe de responsabilité sauf exonération pour faute nautique, ne s'applique qu'au transporteur et non à l'armateur<sup>404</sup>.

**387.** Le Professeur BONASSIES a considéré, lors d'une note réservée à l'arrêt susmentionné, que les attendus de cet arrêt, pris au visa des articles 1382 et 1384 al.5 du code civil étaient applicables au capitaine, préposé de l'armateur, dans la mesure où l'article 5 de la loi 69-8 du 3 janv. 1969<sup>405</sup> n'était que la transposition, dans un texte particulier, de l'article 1382 de code civil.

Mais selon un arrêt commenté par le professeur Antoine VIALARD, la chambre criminelle de la Cour de cassation rejette le pourvoi formé par un capitaine, donnant ainsi raison à la Cour d'appel de l'avoir reconnu solidairement responsable, avec son employeur, de la condamnation prononcée sur les intérêts civils.

**388.** Il s'agit ici du capitaine d'un navire de pêche français accosté dans un port écossais de Lochinver, poursuivi en réparation du dommage moral subi à l'occasion du décès d'un marin suite à un accident du travail survenu à bord. Dans le cadre d'une action civile intentée par les proches de la victime, le Tribunal correctionnel, puis la Cour d'appel de Rennes reconnaît le capitaine solidairement responsable avec son employeur. Le capitaine a tenté de bénéficier de la protection antérieurement décidée par l'arrêt dit « Costedoat ». C'est ainsi que l'arrêt du 13 mars 2007 a de nouveau retracé une nouvelle frontière limitant, par conséquent, l'étendu de l'arrêt « Costedoat ».

Il convient de s'interroger sur cette différence de traitement entre deux catégories d'employés. S'agit-il d'un revirement de la jurisprudence ou d'une influence directe de l'impact des conséquences de chaque cas proposé ?

---

<sup>404</sup> A. LEMARIÉ, Avocat au barreau de Paris Ince & co France SCP) et F. PREUX, Solicitor of the Senior Courts of England and Wales Ince & Co LLP, Le capitaine peut-il être reconnu responsable au plan délictuel alors que le transporteur a été exonéré de sa responsabilité..., Le Droit Maritime Français, N° 770, 1<sup>er</sup> juin 2001.

<sup>405</sup> Art. 5 de la loi 69-8 du 3 janvier 1969

**389.** Au Maroc, une jurisprudence prononcée par la Cour d'appel de Fès, le 29 Septembre 2005, a mis fin à l'exonération initialement reconnu au capitaine. La décision a précisé que le capitaine d'un navire est considéré comme étant le représentant légal des propriétaires et des locataires du navire ainsi que des personnes chargées d'y travailler. Par conséquent, il peut être poursuivi en justice en cette qualité. Le jugement qui n'a pas pris en considération cette règle doit être annulé du fait qu'il y a bien qualité et capacité d'agir. *Lorsque les marchandises transportées par navire ont été endommagées pendant le transport, on peut demander des dédommagements et des réparations de ce préjudice subi, comme l'a démontrée l'expertise technique réalisée pour déterminer la valeur de l'indemnisation*<sup>406</sup>.

## ii. Le capitaine en sa qualité de mandataire

**390.** Le capitaine est mandataire de l'armateur par ses fonctions commerciales. Cette fonction n'est plus réservée au seul capitaine. La présence de l'armateur et de ses agents dans chaque port, a atténué davantage cette fonction. C'est ainsi que le code des transports ne reconnaît plus au capitaine le pouvoir d'engager son armateur que dans des situations précises<sup>407</sup>.

Dans le cas où le navire est affrété, le capitaine est le mandataire de celui qui a, non plus la gestion nautique, mais la gestion commerciale du navire<sup>408</sup>.

**391.** L'interaction entre la qualité du mandataire et de l'employé de l'armateur est indiquée clairement en conclusion du commentaire du professeur Xavier Delpech<sup>409</sup> qui a reconnu la délicatesse d'appliquer un raisonnement par analogie à un personnage comme le capitaine de navire, dont la physionomie est si particulière et irréductible à une figure juridique connue. Ainsi, par certains aspects, le capitaine a la qualité de l'employé de l'armateur, et par d'autres celle de mandataire de celui-ci, mais l'assimilation ne saurait être complète. De cette impossible qualification, découle la difficulté d'élaborer un régime de responsabilité propre au capitaine de navire<sup>410</sup>.

---

<sup>406</sup> Cour d'appel de commerce Fès, 29 septembre 2005 numéro de dossier : 330/05, numéro : 1161 numéro Jurisdata : 2005-40011.

<sup>407</sup> Situations précises

<sup>408</sup> Le capitaine est mandataire de l'affréteur dans l'affrètement coque nue et dans l'affrètement à temps (CA Douai, 2e ch., 15 déc. 1983 : JurisData n° 1983-043761),

\*le fréteur dans l'affrètement au voyage (CA Rouen, 29 juin 1956 : JCP G 1957, II, 10109, note M. DE JUGLART ; DMF 1957, p. 94, note J. DE GRANDMAISON).

<sup>409</sup> Maître de conférences associé en droit privé à l'Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne et rédacteur spécialisé en droit de l'entreprise aux éditions Dalloz Il a écrit de nombreux articles en droit de l'entreprise, notamment au Recueil Dalloz.

<sup>410</sup> X. Delpech, Le capitaine de navire : un régime de responsabilité insaisissable.

\* Com. 17 mars 2015, N° de pourvoi: 13-25662, Bulletin 2015, IV, n° 40, Décision attaquée : Cour d'appel de Paris, du 25 avril 2013.



## **B. Responsabilité du capitaine**

**392.** Vu la diversité et la complexité des événements de mer, notamment ceux qui engendrent des catastrophes environnementales de grande envergure, la communauté internationale a mis en place un système spécial de responsabilité à l'encontre des armateurs et de leurs capitaines<sup>411</sup>. Le capitaine est responsable de ses actes et de la réussite de l'expédition maritime. Sa responsabilité cesse dans les cas de force majeure dont la preuve est à sa charge. C'est le sens exprimé par les dispositions de l'article 148<sup>412</sup> du CCMM.

La diversité des fonctions du capitaine, et l'ampleur des décisions prises par ce personnage nous incite à revoir sa responsabilité civile et sa responsabilité pénale et disciplinaire.

### **a. Responsabilité civile du capitaine**

La responsabilité civile assumée par le capitaine est observée dans les mêmes conditions du droit commun. Elle peut être de nature contractuelle ou délictuelle.

#### **i. Responsabilité civile contractuelle**

**393.** Le capitaine répond de toute faute commise dans l'exercice de ses fonctions. Ces dispositions proposées par le code des transports excluent toute présomption de responsabilité admises par les textes antérieurs. La responsabilité contractuelle n'est constatée qu'envers son armateur.

Dans ce sens, la Cour de cassation avait lors d'un arrêt rendu en 1965 décidé que le contrat n'imposait au capitaine qu'une obligation de moyens<sup>413</sup>. La Cour a examiné le point de savoir dans quelle mesure le capitaine peut être rendu responsable des mauvais résultats de la pêche.

Dans ce cas, une entreprise d'armement a prétendu que le capitaine avait mal géré son navire et qu'il était responsable des mauvais résultats de la pêche, et lui en demanda réparation. La Cour de cassation a cassé le pourvoi formulé par l'entreprise en précisant ainsi que : « Dès lors que celui-ci n'était tenu que d'une obligation de moyens, n'établissait, à l'encontre du capitaine, aucune faute certaine, compte tenu des circonstances des campagnes de pêche, la Cour d'appel a justifié, sur ce point, sa décision<sup>414</sup> » ;

Par conséquent, le capitaine du navire n'a qu'à mettre en œuvre les actions nécessaires pour accomplir sa mission. De même, la responsabilité du capitaine ne s'engage que s'il a commis

---

<sup>411</sup> V. M. RÈMOND-GOUILLOUD, Op. Cit., n° 376 s. et 415 s.

<sup>412</sup> Art. 148 du CCMM 1919.

<sup>413</sup> Cass. com., 30 mars 1965: Bull. civ. 1965, III, n° 240 ; DMF 1965, 480.

<sup>414</sup> Cass. com., 30 mars 1965, Op. Cit.

une faute dans l'exercice de ses fonctions. Cette même précision est confirmée par l'article 5 de la loi du 3 janv. 1969<sup>415</sup>. Elle est également reprise par les dispositions de l'article L. 5412-2 du code des transports.

## ii. Responsabilité civile délictuelle

**394.** Le fondement de la responsabilité civile délictuelle adopté en droit commun est le même que celui adopté pour rechercher celle du capitaine d'un navire. La responsabilité du capitaine ne peut être engagée que s'il est prouvé à la fois un dommage, une faute de la part de celui-ci et un lien de causalité entre les deux.

**395.** Mais, faut-il constater que la responsabilité civile du capitaine paraît encore plus spécifique du fait qu'il est soumis en plus à des textes spéciaux du droit maritime ? Cette spécificité peut être présentée par deux exemples exceptionnels : le cas de limitation de responsabilité et le cas de la responsabilité en cas de marée noire en mer.

**396.** La limitation de responsabilité décrite par le droit maritime constitue l'un des axes fondamentaux de ce droit<sup>416</sup>. Ce fondement traditionnel du droit maritime a fait couler beaucoup d'encre. Il revient à reconnaître aux propriétaires des navires une limitation de responsabilité déterminée à l'avance. La responsabilité du propriétaire ne peut excéder dans tous les cas un montant proportionnel à la jauge brute du navire<sup>417</sup>. La limitation de responsabilité du propriétaire a été largement critiquée par les juristes du droit commun mais également par le professeur Antoine VIALARD<sup>418</sup>. Le professeur P. BONASSIES a répliqué sur ces critiques sur ce sujet en précisant que le droit de l'armateur à la limitation de responsabilité sort incontestablement renforcés de la décision *Heidberg*<sup>419</sup>. Cela ne rend davantage nécessaire, comme le souhaitait déjà Antoine VIALARD, l'augmentation des montants de la limitation, lesquels, étaient déjà insuffisants à l'origine, et même ainsi modifiés par le protocole de 1996<sup>420</sup>. Ils ont été, depuis ce dernier texte, sensiblement érodés par

---

<sup>415</sup> Loi n° 69-8 du 3 janvier 1969 relative à l'armement et aux ventes maritimes.

<sup>416</sup> Le fondement de la limitation de responsabilité est l'un des principes fondamentaux, sinon fondateurs, du droit maritime tout entier, tel a cité le professeur émérite de l'Université Montesquieu Bordeaux IV : Antoine VIALARD pour le doyen RIPERT.

\* Le Droit Maritime Français, N° 699, 1<sup>er</sup> jan. 2009.

<sup>417</sup> Jauge brute du navire : c'est la constatation officielle du volume du navire.

<sup>418</sup> Voir Antoine VIALARD dans son bel article : La limitation de responsabilité, clé de doute pour le droit maritime du XXI<sup>ème</sup> siècle, Le Droit Maritime Français, N° 699, 1<sup>er</sup> jan. 2009.

<sup>419</sup> Cass. Com. 22 sep. 2015, Navire *Heidberg* N° 13-25584 et 13-27489.

La fait pour le capitaine de quitter la passerelle pour effectuer une opération de ballastage qui pouvait être différée, et alors qu'il n'est pas établi que les matelots n'étaient pas aptes à procéder aux manœuvres, constitue une faute nautique, laquelle, seule cause du dommage, ne supprime pas le droit de l'armateur à limitation.

<sup>420</sup> Protocole du 2 mai 1996 à la Convention du 19 nov. 1976 sur la limitation de responsabilité en matière de créances maritimes, ratifié par la France, en septembre 2007.

l'érosion monétaire<sup>421</sup>. La Cour de Bordeaux rappelle d'abord les principes qui découlent de la Convention de 1976. Pour elle, « *contrairement au droit commun de la responsabilité, si les conditions prévues par cette Convention sont remplies, le principe régissant la responsabilité des propriétaires de navire est la limitation de leur responsabilité* <sup>422</sup> ». Et, « *celui qui demande que cette limitation soit écartée doit établir l'existence d'un fait ou d'une omission imputables aux armateurs et non au seul commandant du navire et prouver que l'auteur du dommage a réellement connu ou réalisé que le dommage se produirait probablement* <sup>423</sup> ». Or, pour la Cour, l'examen des faits de la cause établissait qu'une telle preuve n'avait pas été apportée.

**397.** L'importance juridique réservée à ce fondement de limitation importe d'en préciser ses conséquences au regard du capitaine de navire. En effet, le seul bénéficiaire de cette limitation de responsabilité est le propriétaire. L'évolution constatée pour ce fondement revient aux dispositions de l'article L. 5121-2 et de l'article L. 5121-2 du code des transports.

La notion de limitation de responsabilité dont bénéficie le capitaine ne peut être observée qu'en présence d'une faute personnelle excusable. Le capitaine ou le propriétaire d'un navire ayant commis une faute inexcusable est écarté de l'application de la limitation sa responsabilité.

Il reste alors question de l'appréciation de la faute inexcusable pour chaque cas concret pour le capitaine et l'ensemble des personnes ayant ce privilège.

**398.** À cet effet, la Cour de cassation censure la Cour d'appel pour avoir exclu la faute inexcusable du capitaine sans tenir compte de l'attitude de ce dernier postérieurement à la collision, le capitaine ayant poursuivi sa route sans se préoccuper des avaries occasionnées<sup>424</sup>. Dans ce cas, un patron de pêche embarqué à bord d'un chalutier côtier « Eros » qui a heurté un autre chalutier dans le port de Saint Jean de Luz, provoque son naufrage. L'accident résultait d'une fausse manœuvre qui n'est pas constitutive d'une volonté de nuire, ni n'a été effectuée avec l'intention de provoquer le dommage, ni avec la conscience qu'un tel dommage en résulterait. Le navire « Eros » a été gêné dans la manœuvre d'appareillage à la fois par la présence de plusieurs bateaux de pêche et les effets du fort courant du flot.

---

<sup>421</sup> P. BONASSIES, note de l'arrêt : Cass. Com. 22 sep. 2015, Navire Heidberg N° 13-25584 et 13, Droit Maritime Français, N° 775, 8 déc. 2015.

<sup>422</sup> Cour d'appel de Bordeaux, du 14 jan. 2013

<sup>423</sup> Cour d'appel de Bordeaux, Op. Cit.

<sup>424</sup> Cass. Com. 2 nov. 2005, N° de pourvoi: 04-15133, Décision attaquée : cour d'appel de Pau (1ère chambre civile) , du 9 février 2004 « En déclarant le fond de limitation de responsabilité opposable sans s'expliquer sur l'attitude du capitaine du navire abordeur qui, postérieurement à la collision, avait poursuivi sa route sans se préoccuper des avaries occasionnées, la cour d'appel n'a pas donné de base légale à sa décision ».

\*Note Martine RÉMOND-GUILLOUD, Comment interpréter l'attitude du capitaine d'un navire abordeur qui, postérieurement à la collision, poursuit sa route ? Le Droit Maritime Français, N° 666, 1<sup>er</sup> jan. 2006, Navires Txarrena et Eros

**399.** La doctrine maritime prévoit au capitaine la possibilité de bénéficier de la limitation de responsabilité sauf en présence d'une faute intentionnelle. C'était l'avis formulé par les professeurs P. BONASSIES et Ch. SCAPEL.

Si la Convention de Londres du 19 nov. 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes permet au capitaine du navire de bénéficier de cette limitation, elle n'est cependant pas sans limites.

Les bénéficiaires de la limitation sont déchus de ce droit dès le moment où il est prouvé qu'un événement est survenu suite à une omission personnelle du responsable, ou qu'il est commis avec l'intention de provoquer un tel dommage ou commis témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement.

**400.** Au Maroc, l'article 266 du code de commerce maritime limite la responsabilité de l'armateur et du capitaine à 100000 francs par colis<sup>425</sup>, quand aucune déclaration de valeur ne figure au connaissement. Ce fondement ne peut s'appliquer, s'il ne s'agit pas d'une perte, ni d'une avarie, mais d'un dommage causé au destinataire de la marchandise par la faute d'un préposé terrestre de l'armateur.<sup>426</sup>

**401.** Cette responsabilité est alors régie non par le droit maritime, mais par le droit commun. Le destinataire, bénéficiaire d'un connaissement et d'un bon à délivrer souscrits par l'armateur, ne peut s'adresser qu'à lui pour obtenir la délivrance de la marchandise correspondante.

**402.** Mais l'armateur peut à son tour appeler en garantie l'aconier-dépositaire, qui subira en définitive le poids des condamnations prononcées contre lui, s'il est démontré que le dommage a été causé à l'origine par la faute dudit aconier.

L'aconier-dépositaire, même en sa qualité d'employé du transporteur ne peut bénéficier d'un fondement réservé à ceux soumis aux règles du droit maritime. L'aconier-dépositaire est responsable dans les termes du droit commun d'une avarie survenue à la marchandise postérieurement à la prise en charge par lui de celle-ci et ne peut invoquer la limitation de

---

<sup>425</sup> Équivalent actuellement à une somme de 1000 Dirhams qui donne par conversion le montant de 90 euros par colis.

<sup>426</sup> Art. 266 du code de commerce maritime marocain (CCMM).

La limitation de la responsabilité du transporteur à 2 500 francs (1000 Dirhams) par colis, en l'absence d'une déclaration de valeur mentionnée sur le connaissement (Article 266 D. C. M.), ne s'applique pas quand la valeur de ce colis est justifiée par une facture du fournisseur dont la référence est reproduite par le connaissement.

Il y a lieu à disjonction de l'appel en cause quand la procédure de ce dernier n'est plus en état et qu'il ne saurait retarder la solution de l'instance principale qui est en état d'être jugée.

\*Trib. Casablanca 18 sept. 1941 : Gaz. Trib. Maroc 29 nov. 1941, p. 191.

responsabilité édictée par l'article 266 du code de commerce marocain en faveur du transporteur maritime<sup>427</sup>.

**403.** En France, l'arrêt rendu par la chambre commerciale de la Cour de cassation du 20 fév. 2001<sup>428</sup> a tenté de serrer davantage le droit du capitaine à bénéficier du fondement de limitation de responsabilité. L'arrêt a précisé que le capitaine d'un navire n'est pas en droit de limiter sa responsabilité si le dommage résulte de son fait ou de son omission personnels, commis avec témérité. cela nous semble logique alors qu'une décision jurisprudentielle indique qu'elle ne donne pas de base légale à la décision d'une Cour d'appel qui, pour faire bénéficier le gérant d'une société de location de voiliers des limitations légales de responsabilité, relève que s'il avait commis plusieurs fautes, aucun élément ne démontrait pour autant qu'il avait conscience du caractère inéluctable du sinistre, sans rechercher si en sa qualité de professionnel du nautisme il devait avoir conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement<sup>429</sup>.

**404.** Il est également constaté ce même problème lors d'un événement de mer revu en vertu des articles 1, 2 et 4 de la Convention de Londres du 19 nov. 1976<sup>430</sup>. Les dispositions de ces articles rappellent que le propriétaire, l'affréteur, l'armateur et l'armateur-gérant d'un navire de mer n'est pas en droit de limiter sa responsabilité aux termes de la présente Convention s'il est prouvé que le dommage par pollution résulte de son fait ou de son omission personnels, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement<sup>431</sup>.

**405.** D'un point de vue purement maritime, Il est en effet étonnant de constater que le juge aura à vérifier les propos du capitaine même ceux en relation avec le côté technique de la navigation maritime pour voir si la faute est inexcusable. La Cour de cassation a estimé insuffisant les justifications avancées par le capitaine et demande à revoir les précisions et les dépositions faites par ce dernier.

**406.** De cette manière, la Cour de cassation a statué par l'un de ses arrêts rendu le 8 oct. 2003 qui précise que pour écarter la limitation de responsabilité personnelle du Capitaine, commandant du navire, l'arrêt, par motifs propres et adoptés, se borne à retenir que les dommages causés par le navire proviennent de la défaillance du propulseur d'étrave à raison

---

<sup>427</sup> Trib. 1<sup>ère</sup> Instance de Casablanca 25 jan. 1937 : Gaz. Trib. Maroc 27 mars 1937, P. 98.

<sup>428</sup> Cass. Com. 20 février 2001, N° de pourvoi : 98-18617, Publication : Bulletin 2001 IV N° 39 p. 36, Décision attaquée : Cour d'appel de Rennes, du 3 juin 1998.

<sup>429</sup> Cass. Com Op. Cit.

<sup>430</sup> La Convention de Londres du 19 nov. 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes.

<sup>431</sup> Art. V, alinéa 2, Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, Conclue à Bruxelles le 29 nov. 1969.

de la défaillance de l'alimentation en énergie de ce propulseur qui a été provoquée par le dysfonctionnement de l'un des deux groupes électrogènes en action au moment de la manœuvre d'accostage et que le capitaine, commandant le navire, a déclaré qu'il pensait sans en être sûr, que le troisième groupe électrogène en réserve se couplait automatiquement par défaut en cas de défaillance de l'un des groupes en service<sup>432</sup>.

**407.** En conclusion, si le capitaine peut invoquer la limitation de responsabilité même en cas de faute personnelle, il ne peut cependant pas le faire en cas de faute inexcusable. Les dispositions du droit interne sont ainsi mises en harmonie avec celles du droit international.

Les fondements suivis pour écarter la limitation de responsabilité sont voisines de la faute intentionnelle et de la faute inexcusable<sup>433</sup>. La déchéance du droit à limitation ayant été conçue comme devant être exceptionnelle<sup>434</sup>.

**408.** Si la désignation du capitaine ne pose pas de problème pour les navires de commerce, certains cas nous interpellent lorsque c'est le cas des navires de la pêche maritime.

Le patron de pêche est responsable de son navire pendant toute l'expédition maritime. Il veille sur l'ensemble des préparatifs avant l'appareillage du port. Il choisit en plus son équipage, le type de filets à utiliser en mer. Il est responsable de la sécurité du navire et de la réussite de sa campagne de pêche. Il consacre ses efforts à gérer les lieux de pêche et à conduire son navire. Le plus important à bord d'un navire de pêche est de bien pêcher et de bien conserver les apports dans de très bonnes conditions d'hygiène.

**409.** Les observations faites sur le terrain montrent que l'armateur préfère parfois un patron n'ayant pas satisfait les conditions de formation maritime pour commander le bord. Il embarque un marin apte aux fonctions de patron pour se conformer aux exigences de l'autorité compétente alors qu'à bord c'est le marin expérimenté et talentueux dans la pêche qui tient les commandes. Nous nous trouvons souvent devant un patron de fait et un patron légalement reconnu par les autorités du port en tant que tel. Les décisions le long de l'expédition maritime sont prises par le patron de fait, alors que c'est le capitaine enrôlé qui est responsable. D'ailleurs, les juges ne vont pas à chercher qui assure exactement le commandement tant que l'autre accepte et assume la responsabilité du bord. Le patron à bord est le propriétaire du navire, notamment à bord des navires de pêche. Il préfère rester embarquer à bord de son navire

---

<sup>432</sup> Cass. Com. 8 oct. 2003, N° de pourvoi : 02-10202, Décision attaquée : Cour d'appel d'Aix-en-Provence, du 10 oct. 2001, Publication : Bulletin 2003 IV N° 150 p. 169.

<sup>433</sup> Cass. com. 20 mai 1997, N° de pourvoi : 95-10186, n° 1452 P, M. le capitaine de la drague Johanna Hendrika c/ Gruel ; décision non reproduite. Décision attaquée : Cour d'appel de Rouen, du 8 septembre 1994.

<sup>434</sup> Cass. com. 20 mai 1997, n° 1452 P, M. le capitaine de la drague Johanna Hendrika c/ Gruel ; REVUE DE JURISPRUDENCE DE DROIT DES AFFAIRES 1997, EDITION FRANCIS LEFEVRE.

et assure la gestion du bord. Quelle que soit sa compétence technique, les exigences actuelles de sécurité imposées pour tout navire s'imposent. Certaines patronnes, bien qu'ils soient des propriétaires et justifient d'une longue expérience embarquent des marins membres d'équipage capables de se conformer aux nouvelles exigences de la réglementation en vigueur.

**410.** Cette situation génère une atmosphère de tension entre le patron enrôlé pour le rôle de patron et le patron de fait. C'est le premier qui demeure responsable devant les autorités maritimes de tout événement survenu à bord.

**411.** La détermination des fautes du capitaine ou du patron semble encore plus difficile dans le cas des navires de pêche. Il est clair selon les attributions relatives du capitaine ou du patron à bord que ce dernier doit tenir à jour son journal de bord et l'ensemble des documents qui vont dans ce sens. Pour les navires de pêche, le patron doit renseigner de jour en jour le journal de pêche communautaire. De même au Maroc, il est en application récemment une loi 15-12435, qui a stipulé que désormais sera passible d'une amende d'un montant de 2.000 à 100.000 dirhams, l'armateur ou son représentant, le capitaine ou patron du navire de pêche étranger ayant transmis à l'occasion de sa demande d'accès au port, des informations inexacts concernant les espèces halieutiques quantités détenues à bord et/ou leur quantité et/ou provenance ou ayant transmis des documents erronés<sup>436</sup>.

**412.** En France, et dans ce même sens, un arrêt rendu par la Cour de cassation a indiqué que : « Si le fait, pour un capitaine de navire de pêche, de compléter le journal de pêche communautaire après l'arrivée au port, dans le dessein d'éviter de se voir reprocher la contravention d'inscription d'information incomplète ou erronée, prévue et réprimée par l'article 24 du décret 90-94 du 25 janv. 1990<sup>437</sup>, commise avant cette arrivée, ne permet pas de caractériser le délit de faux. Il appartient néanmoins aux juges saisis d'une poursuite sous cette dernière qualification de vérifier si la modification de ce registre, intervenue après la mise en œuvre d'une visite à bord par les agents chargés de la police des pêches, n'est pas constitutive du délit d'entrave au contrôle prévu et réprimé par l'article 8 du décret-loi du 9 janv. 1852 sur l'exercice de la pêche maritime<sup>438</sup>.

---

<sup>435</sup> Art. 34 de la loi 15-12, LOI N° 15-12 relative à la prévention et la lutte contre la pêche illicite, non déclarée et non règlementée et modifiant et complétant le dahir n° 1-73-255 du 27 Chaoual 1393 (23 nov. 1973) formant règlement sur la pêche maritime.

<sup>436</sup> Art. 34 de la loi 15-12

<sup>437</sup> Décret n° 90-94 du 25 janvier 1990 pris pour l'application du titre II et du titre IV du livre IX du code rural et de la pêche maritime.

<sup>438</sup> Cass. Crim. 14 déc. 2004, N° de pourvoi : 04-83551, Publication : Bulletin criminel 2004 N° 318 p. 1201, Décision attaquée : Cour d'appel de Rennes, du 14 mai 2004.

Par conséquent, il est difficile de constater des infractions à bord des navires de pêche vu leur complexité et leurs modes de travail divers.

## **b. Responsabilité pénale et disciplinaire du capitaine**

**413.** En matière pénale et disciplinaire, le capitaine est un sujet de droit exposé à des poursuites suite à des situations qui reviennent non seulement à la législation maritime mais également au droit commun.

### **i. Infractions maritimes**

**414.** Que ça soit au Maroc ou en France, le code disciplinaire et pénal de marine marchande reste la seule référence pour déterminer les infractions proprement maritimes.

Au Maroc, le régime disciplinaire et pénal de la marine marchande fait l'objet de la deuxième annexe du dahir du 31 mars 1919<sup>439</sup>, portant code disciplinaire et pénal de la marine marchande.

Certains manquements aux règles de la navigation, notamment ceux ayant des conséquences sur la navigation en mer sont sévèrement sanctionnés. C'est ainsi que le capitaine du navire est poursuivi si l'on constate qu'un échouement, une perte, une destruction ou un détournement du navire, causé volontairement et dans une intention délictueuse, lorsque ce délit n'a causé aucune perte d'existence a eu lieu<sup>440</sup>. Si ce délit cause en plus des pertes humaines, la situation s'aggrave davantage contre le capitaine.

**415.** Le capitaine peut être coupable d'une infraction, soit aux règles sur les feux à allumer la nuit, soit aux règles sur les manœuvres à exécuter en cas de rencontre d'un bâtiment<sup>441</sup>, ou s'il abuse de son autorité ou qu'il ordonne, autorise ou tolère un abus d'autorité vis-à-vis d'une personne embarquée<sup>442</sup>.

**416.** Dans le secteur de la pêche maritime, et en plus des infractions déjà mentionnées, viennent s'ajouter les infractions relatives à l'exercice de la pêche maritime. Selon les dispositions de l'article 33 du dahir 1973 telles modifiées par la loi 15-12, il est puni d'un emprisonnement de trois (3) mois à un (1) an et d'une amende de « 5.000,00dhs à un million (1000.000) de dirhams ou de l'une de ces deux peines seulement, le capitaine ou patron d'un

---

<sup>439</sup> Régime disciplinaire et pénal de la marine marchande, annexe II du Dahir du 28 Joumada II 1337 (31 mars 1919) portant code disciplinaire et pénal de la marine marchande.

<sup>440</sup> ART. 20, Régime disciplinaire et pénal de la marine marchande, annexe II du Dahir du 28 Joumada II 1337 (31 mars 1919) portant code disciplinaire et pénal de la marine marchande. (R.D.P.M.M)

<sup>441</sup> Art. 21 du R.D.P.M.M marocain.

<sup>442</sup> Art. 21 bis du R.D.P.M.M marocain.



navire de pêche qui opère des opérations de transbordement non « justifiées par la force majeure ou le cas de détresse en dehors d'un port marocain ou sans « autorisation préalable<sup>443</sup>».

**417.** En France, l'article L. 5242-3<sup>444</sup> du code des transports reprend les anciennes dispositions de l'article 80 du code P.D.M.M qui sanctionne d'une peine de trois mois d'emprisonnement et de 3 750 Euros d'amende le fait, pour un capitaine d'enfreindre les règles fixées par la convention sur le règlement international de 1972 pour la prévention des abordages en mer. La sanction est aggravée au cas où il s'en est suivi un abordage, un échouement ou une avarie grave pour le navire<sup>445</sup>. Il est également puni en vertu des dispositions de l'article L. 6242-6<sup>446</sup> du code des transports le capitaine d'un navire français ou étranger, qui n'a pas signalé au préfet maritime tout accident de mer dont son navire a été victime alors qu'il s'est produit dans les eaux territoriales ou intérieures.

**418.** Le capitaine du navire doit rester à bord durant toute l'expédition maritime. Il ne peut l'abandonner que dans des cas extrêmes de force majeure. Nous citons comme exemple l'abandon suite à un naufrage du navire. En effet, le capitaine qui pour une raison, autre que celle pouvant être qualifiée de cas de force majeure, rompt son engagement et quitte le navire avant d'avoir été remplacé, sera passible d'une peine de deux ans d'emprisonnement<sup>447</sup>. Le capitaine ne doit quitter le bord même si le navire est en rade ou à quai. Le capitaine doit être remplacé par un autre capitaine ou à défaut par un marin réunissant les conditions déjà mentionnées pour le poste du capitaine. Un navire à quai sans capitaine est considéré désormais navire désarmé.

**419.** Une sanction pénale est prévue également contre toute personne qui exerce le commandement à bord d'un navire de commerce sans réunir les conditions légales<sup>448</sup>. Il faut entendre par les conditions légales les conditions d'aptitude professionnelle qui viennent se joindre à celles nécessaires pour accéder au métier du marin.

**420.** C'est un simple exemple de quelques infractions prononcées contre le capitaine d'un navire. Il est toutefois intéressant de mentionner que suite aux événements de mer produisant des pollutions en mer en atteinte directe à l'environnement<sup>449</sup> et ayant marqués l'opinion mondiale, le législateur s'est mobilisé pour renforcer ses directives et les sanctions applicables

---

<sup>443</sup> Art. 33 du Dahir portant loi n°1-73- 255 du 27 Chaoual 1393 (23 novembre 1973) formant règlement sur la pêche maritime, modifié par la loi 15-12.

<sup>444</sup> Art. L. 5242-3 du C. transp.

<sup>445</sup> C. transports, art. L. 5242-4. – C. disc. pén. Mar. march., ancien art. 81.

<sup>446</sup> Art. L. 6242-6 du code des transports [C. disc. pén. Mar. march., ancien art. 40]

<sup>447</sup> Art. L. 5642-2 du code des transports

<sup>448</sup> C. transports, art. L. 5523-2.

<sup>449</sup> Les naufrages de l'Érika et du Prestige

en cas de pollution par des hydrocarbures. D'ailleurs, la loi du 5 juill. 1983<sup>450</sup> sur la sauvegarde de la vie humaine en mer, l'habitabilité à bord des navires et la prévention de la pollution avait déjà institué une première série d'infractions sanctionnant les rejets illicites d'hydrocarbures. Cette loi a été modifiée récemment par une loi du 1<sup>er</sup> août 2008<sup>451</sup>.

**421.** En conclusion, l'interaction de ces divers textes a mené le législateur à mettre en application les articles L. 218-10 et suivants du code de l'environnement qui définissent les infractions relatives aux rejets polluants des navires.

Dans ce sens, le capitaine est directement visé par des sanctions sur un nombre plus large d'infractions. Il est ainsi passible de peines d'emprisonnement ou d'amendes en cas de rejets illicites d'hydrocarbures<sup>452</sup>.

## **ii. Infractions de droit commun**

**422.** L'exposé de notre premier point relatif aux infractions maritimes qui peuvent être prononcées contre le capitaine du navire ne doivent être vues dans le sens de dire que ce dernier est loin des infractions du droit commun.

**423.** Dans certains cas et devant certains comportements et agissements du capitaine, ce dernier peut engager sa responsabilité pénale sur le fondement d'infractions de droit commun. Les dispositions d'ordre général de l'article 223-1<sup>453</sup> du code pénal qui dispose que : *“le fait d'exposer directement autrui à un risque immédiat de mort ou de blessures de nature à entraîner une mutilation ou une infirmité permanente par la violation manifestement délibérée d'une obligation particulière de sécurité ou de prudence...”*, sont clairement applicables au capitaine.

**424.** Plusieurs exemples peuvent être cités dans ce contexte. Nous nous contentons de l'exemple du cas d'un patron pêcheur n'ayant pas suffisamment demandé de consultation médicale pour un marin ayant eu plusieurs malaises<sup>454</sup>. Selon l'observation du professeur CHAUMETTE, une indemnisation complémentaire est possible en cas de reconnaissance de la faute inexcusable de l'employeur ou de l'un de ses préposés, substitués dans la direction du

---

<sup>450</sup> L. n° 83-581, 5 juill. 1983 sur la sauvegarde de la vie humaine en mer, l'habitabilité à bord des navires et la prévention de la pollution : JO 6 juil. 1983, p. 2063.

<sup>451</sup> L. 2008-757, 1er août 2008 relative à la responsabilité environnementale et à diverses dispositions d'adaptation au droit communautaire dans le domaine de l'environnement : JO 2 août 2008, P. 12361

<sup>452</sup> Art. L. 218-14 du Code de l'environnement dispose que “Est puni de sept ans d'emprisonnement et d'un million d'euros d'amende le fait, pour tout capitaine de jeter à la mer des substances nuisibles transportées en colis en infraction aux dispositions de la règle 7 de l'annexe III de la convention MARPOL”

<sup>453</sup> Art. 223-1 du Code pénal

<sup>454</sup> CA Rennes, 25 janv. 2005, navire Vierge de l'Océan : DMF 2006, p. 488, obs. P. CHAUMETTE ; DMF 2007, H. S., n° 39)

travail. Dans ce cas, la loi a écarté certains préjudices de toute indemnisation. Or, dans un tel cas de faute inexcusable, et en l'absence de tout régime légal d'indemnisation, tout préjudice doit ouvrir droit à la victime d'en demander réparation à l'employeur<sup>455</sup>.

**425.** Au Maroc, S'il s'avère que le capitaine d'un navire, sans motif légitime, a usé ou fait user de violence dans l'exercice ou à l'occasion de l'exercice de ses fonctions, il sera puni conformément aux dispositions des articles 186 et 198 du code pénal marocain<sup>456</sup>. Le premier article est relatif à la provocation à commettre ou l'offre de commettre un des crimes visés aux articles 181 à 185 est punie comme le crime même<sup>457</sup>. Le deuxième article vise globalement toute tentative du délit qui est punie comme le délit consommé<sup>458</sup>.

**426.** Pour les capitaines à bord des navires de pêche, les patrons chargés de commandement du navire sont tenus en plus de respecter les règles spéciales liées à la pratique de la pêche. C'est ainsi qu'en raison de ses fonctions, le capitaine est particulièrement exposé à commettre certaines infractions, comme les délits relatifs à la pêche s'il commande un chalutier<sup>459</sup>.

---

<sup>455</sup> Cass. Civ. 2e, 20 sept. 2012, N° de pourvoi : 11-23995. Décision attaquée : Cour d'appel de Nîmes du 2 novembre 2010.

<sup>456</sup> ART. 21 bis du régime Disciplinaire et pénal de la marine marchande, ajouté par le dahir du 8 ramadan 1356 - 12 nov. 1937.

<sup>457</sup> Art. 186 du Code pénal marocain.

<sup>458</sup> Art. 198 du Code pénal marocain.

<sup>459</sup> Par ex., CA Pau, 24 mars 1999 : DMF 2000, p. 91, obs. P. Morin ; DMF 2001, H. S., n° 26, obs. P. BONASSIES.

## **Chapitre II LA SPÉCIFICITÉ DE L'ENVIRONNEMENT DU TRAVAIL DU MARIN PÊCHEUR**

**427.** La spécificité du droit maritime et, par extension, du droit du travail maritime est incontestable. De nos jours, le maintien de cette spécificité s'avère difficile. Il nécessite des moyens et des efforts considérables. Toute action de codification doit certainement être faite dans un esprit maritimiste<sup>460</sup>.

Il est à rappeler que le droit du travail maritime est plus ancien que le droit du travail terrestre. Ce droit, vu l'évolution subie, arrive à dépasser son homologue maritime et à lui transmettre certaines de ses règles.

**428.** Au Maroc, les marins se voient dans le champ d'application de certaines règles du droit du travail terrestre qui ne prennent pas en considération leur spécificité professionnelle. Cette sensation s'aggrave davantage dans l'activité de la pêche maritime où le marin pêcheur se place entre la pénibilité du travail et l'incompatibilité de peu de règles applicables. L'exemple le plus marquant dans ce sens reste celui de la durée du travail.

**429.** Par une appréciation stricte à la notion du navire, la pêche maritime, orientée vers l'exploitation des ressources halieutiques en mer, est soumise aux dispositions du CCMM<sup>461</sup> dans les volets administratif, technique et pénal.

En effet, le navire destiné à la pêche maritime ou un canot de pêche sont des engins flottants exposés aux mêmes risques qu'un navire destiné au commerce ou à la plaisance. Le caractère commercial ne peut s'entendre que dans la seule perspective de classer un navire parmi d'autres.

**430.** La législation maritime au Maroc s'applique intégralement à l'activité de la pêche du fait qu'il s'agit d'une activité ayant lieu dans le milieu marin. La pêche partage, par conséquent, les caractéristiques et la particularité de ce milieu à l'instar des autres activités maritimes.

Ce n'est qu'à titre introductif, mais révélateur de la suite qui viendra, que nous voudrions situer dans le temps et dans l'espace l'activité de la pêche maritime au plan international, national, et préciser de même l'intérêt économique reconnu à cette activité.

**431.** Pour illustrer nos propos, nous proposons deux sections. La première portera sur ce qui nous paraît être une caractéristique essentielle, à savoir, la pratique réelle de la pêche maritime. Cette pratique anime une évolution juridique marquante. Notre développement visera dans ce

---

<sup>460</sup> La spécificité du droit maritime doit être prise en considération dans toute tentative de codification.

<sup>461</sup> CCMM : Code de Commerce Maritime Marocain du 28 Joumada II, 1377 (31 mars 1919), (BO. N° 344 du 26 mai 1919).

sens la diversification de la pratique de la pêche en segments. Chaque segment approuve sa spécificité, notamment celle relative à la relation de travail dans chaque segment d'activité de la pêche maritime (Section 1). Cette spécificité nous paraît excessive lorsqu'on constate que les marins pêcheurs ont un même lieu de travail et de vie. Le navire n'est pas un lieu de travail comme les autres. Il participe désormais à la qualification de plusieurs notions du droit maritime. (Section 2).

## **Section 1 : Cadres pratique et juridico-institutionnel de la pêche maritime.**

**432.** La loi<sup>462</sup> d'orientation sur la pêche a tenté de rendre le travail dans le secteur de la pêche maritime peu spécifique. Cette loi est considérée l'un des textes juridiques qui remet en cause l'autonomie du droit maritime. L'article 46 de cette loi va dans ce sens ; il interdit de conclure de manière successive des contrats d'engagement à durée déterminée d'une semaine. Selon le professeur Annie CUDENNEC<sup>463</sup>, cette dérogation prévue par le Code du travail maritime avait été justifiée par le fait que les marins sont rémunérés à la part<sup>464</sup>. C'est pour cette simple raison que nous devons cibler la pratique de la pêche maritime.

### **§1. Cadre pratique de la pêche maritime**

**433.** La pêche, comme moyen de subsistance, a été toujours citée conjointement avec la chasse. Elles sont les premiers et les seuls moyens primitifs pour satisfaire les besoins alimentaires de l'homme. Ce sont les deux premières activités qui préoccupaient l'instinct nourricier de l'homme. Le maître Jacques PEUCHET<sup>465</sup>, indiquait que : « *La pêche et la chasse furent très probablement les premières occupations de l'homme et les premiers moyens dont il se servit pour se procurer sa subsistance, après qu'il eut consommé les fruits spontanés qui pouvaient remplir le même objet*<sup>466</sup> ... »

**434.** La relation entre la navigation maritime et la pêche datait depuis le moyen âge. Selon B.L HAUTEFEUILLE : « Les premiers navigateurs furent des pêcheurs<sup>467</sup>, les premiers

---

<sup>462</sup> Loi n° 97-1051 du 18 novembre 1997 d'orientation sur la pêche maritime et les cultures marines, JO n° 268 du 19/11/1997.

<sup>463</sup> Annie CUDENNEC Maître de conférences à la Faculté de droit et des sciences économiques de Brest, Directrice du Centre de droit et d'économie de la mer (CEDEM).

<sup>464</sup> A. CUDENNEC, Nature juridique de l'activité de pêche maritime, Répertoire de droit commercial, Dalloz 2016.

<sup>465</sup> Le maître Jacques PEUCHET, (Paris 1758-1830.) Avocat à Paris avant la Révolution, il était un des rédacteurs de la Gazette de France. Il collabora au Dictionnaire de Commerce, et à l'Encyclopédie méthodique.

<sup>466</sup> J. PEUCHET, Dictionnaire Universel de La Géographie Commerçante, Introduction p.114, Blanchon, Paris 1799.

<sup>467</sup> La pêche dite « la grande pêche » trouvait déjà ses périodes florissantes. C'est ainsi que Nous avons noté avec grand intérêt une mention dans un ancien ouvrage publié par Louis SICKING, qui rappelait que : « En Flandre,

bateaux furent construits pour faciliter la capture du poisson. La pêche fut donc, en quelque sorte, la mère de la marine, elle n'a cessé d'être sa principale nourrice<sup>468</sup>».

**435.** Les océans, étendues de masses d'eau, se présentent comme lieu où se pratiquent les activités maritimes ; telles la navigation de commerce et la pêche maritime. C'est ainsi que l'activité de la pêche en mer est toujours liée à ce milieu. La pêche et la navigation maritimes partagent en plus du lieu d'activité leurs soumissions aux fondements du droit maritime. La navigation se basait sur la liberté des mers et de circulation et la pêche maritime se basait en plus sur la liberté de la pêche et d'exploitation des ressources halieutiques. C'est d'ailleurs l'une des particularités essentielles de cette activité.

**436.** Selon les traités du droit maritime, la pêche maritime est classée parmi les types de navigations maritimes et, par conséquent, elle est soumise, en sa grande partie, aux dispositions du droit maritime. C'est ainsi que la notion de marin, celle du navire et de la navigation maritime s'étendent logiquement à la pêche maritime.

**437.** Les progrès techniques notés dans le secteur de la pêche maritime ainsi que la forte demande mondiale des produits de la mer ont très vite montré les limites d'exploitation dans ce secteur. Les ressources halieutiques ne peuvent supporter qu'un niveau bien déterminé et calculé de l'activité de pêche. C'est ce qu'on appelle l'effort de pêche<sup>469</sup>. C'est un problème vécu par plusieurs pays dont le Maroc qui est arrivé à un moment où la notion de préservation de la ressource halieutique s'est avérée primordiale. La société internationale, consciente de l'intérêt de cette activité, n'a ménagé aucun effort pour mettre en œuvre des règles internationales pour assurer une meilleure gestion de la ressource.

**438.** Les règles juridiques mises en application dans le secteur de la pêche maritime s'orientent globalement vers deux objectifs.

**439.** Le premier objectif vise le déroulement et la réalisation des opérations de pêche en mer, alors que le deuxième vise la gestion et la préservation des ressources halieutiques contre toute

---

Ostende, Dunkerque et Nieuport étaient devenus les premiers ports de pêche au hareng. Déjà durant la décennie 1480, ces trois villes possédaient respectivement 55, 37 et 33 capitaines. Et quarante ans plus tard, l'on sait que Dunkerque abritait plus de 60 busses. Chaque année, ces bâtiments déchargeaient quelques 2 000 last de harengs vidés et salés (kaakharing) et 1 200 last de hareng frais. En 1556, 2 800 last de hareng salé furent vendus aux enchères à Dunkerque ». Ceci atteste davantage l'authenticité de la pratique de la pêche maritime.

Louis SICKING, « Les groupes d'intérêts et la gestion des risques dans le commerce maritime et la pêche des anciens Pays-Bas, vers 1480-1560 », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest* [En ligne], 120-2 | 2013, mis en ligne le 30 juin 2015, consulté le 06 mars 2014. URL : <http://abpo.revues.org/2624>

<sup>468</sup> L.B. HAUTEFEUILLE, *Code de la pêche maritime ; ou, Commentaire sur les lois & ordonnances qui régissent la pêche maritime*, Comptoir des Imprimeurs Unis, 1844.

<sup>469</sup> Selon l'Organisation des nations unies pour l'alimentation et l'agriculture, l'effort de pêche représente la quantité de matériel de pêche d'un type donné utilisé sur les lieux de pêche pendant une unité de temps donnée, par exemple heures de pêche à la traîne par jour, nombre d'hameçons posés par jour ou nombre de fois qu'une senne littorale a été traînée par jour. (Document intitulé : Aménagement des pêcheries, publié en 1999).

atteinte abusive. Ce dernier objectif puise ses fondements dans les directives de la convention CNUDM de 1982<sup>470</sup>.

**440.** Le travail des marins pêcheurs dans le secteur des pêches maritimes était avant l'entrée en vigueur de l'unique convention C188<sup>471</sup>, désormais, hors préoccupations de la société internationale. Le marin pêcheur, acteur principal de cette activité, se trouve malheureusement hors champs d'application de diverses règles codifiées. Au sens juridique, la pratique de la pêche, depuis longtemps, est liée à la souveraineté du pays côtier. Toute contravention contre la pêche peut être vue comme atteinte directe à la souveraineté de l'État.

**441.** La pêche maritime a été fortement influencée par le progrès technologique. Ce développement a permis aux États côtiers de réclamer plus d'espaces maritimes exploitables par la pêche et d'autres activités économiques. La revendication porte essentiellement sur l'extension des zones le plus loin possible vers le large.

**442.** En effet, cette action a été qualifiée de nationalisme maritime<sup>472</sup>. Elle traduit en quelque sorte la relation de la pêche à la souveraineté des États. Il faut rappeler que la pêche maritime a connu son essor juste après l'adoption de la convention des nations unies sur le droit de la mer à Monty Gobay en 1982.

**443.** Au niveau international, la pêche est une activité maritime qui embauche environ 15 millions de marins pêcheurs, embarqués à bord de 3,8 millions navires de pêche. C'est un chiffre important, notamment lorsque on découvre qu'environ 95% de ces 15 millions sont embarqués sur des navires de pêche de moins de 24 mètres. Les navires de pêche pontés sont au nombre de 1.250.000 navire. Les navires de pêche, non pontés, sont passés de 1,5 millions unités en 1970 à 2,5 millions en 1995. L'accroissement le plus fort est noté en Asie, avec des petites unités équipées d'un moteur hors-bord. Le bateau de pêche, type en Afrique, est non ponté et peu motorisé. La majorité de ces navires ont un tonnage inférieur à 25 tonneaux de jauge<sup>473</sup>.

**444.** Selon l'organisation des nations unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO), l'industrie de la pêche fait vivre des millions de personnes dans le monde. Cette organisation déclare que 54,8 millions de personnes travaillent dans le secteur primaire de la production de

---

<sup>470</sup> CNUDM : Convention des nations unies sur le droit de la mer.

<sup>471</sup> C188 : C188 - Convention (n° 188) sur le travail dans la pêche, 2007. Cette convention concernant le travail dans le secteur de la pêche, a été Adoptée à Genève lors de la 96<sup>ème</sup> session CIT (14 juin 2007).

<sup>472</sup> Le Droit maritime français, page 188, vol. 57, Librairie générale de droit et de jurisprudence 2005.

<sup>473</sup> Statistique de l'OMI 1995.

poisson (FAO, 2012). Elle reconnaît, par conséquent, à la pêche sa contribution, de façon déterminante, à la sécurité alimentaire et à la santé publique à l'échelle mondiale<sup>474</sup>.

**445.** En dépit de cette importance sociale reconnue, la pêche est considérée l'une des activités maritimes les plus dangereuses<sup>475</sup>. Selon un rapport présentatif de la convention C188, le bureau international du Travail (BIT), a mentionné que : « *Les conditions de travail des pêcheurs diffèrent de celles des travailleurs dans d'autres secteurs d'activité. Le taux de mortalité des pêcheurs est en règle générale bien supérieur à celui des autres travailleurs. La pêche est une activité dangereuse, même en comparaison d'autres professions à risque telles que sapeur-pompier ou mineur* »<sup>476</sup>. Selon le professeur Christophe EOCHE-DUVAL : « Dans cette profession où les risques encourus sont supérieurs au secteur du BTP<sup>477</sup> »

### **A. La pêche au Maroc**

**446.** Au Maroc, la pêche est considérée l'une des principales richesses après les mines et l'agriculture<sup>478</sup>. Elle tend, de plus en plus à répondre à un besoin alimentaire qui ne cesse de croître du fait d'un fort essor démographique de la population. Elle l'est encore plus par sa participation au développement social et économique du pays.

**447.** Il convient objectivement d'examiner les atouts dont dispose le Maroc. Ils nous permettent d'approuver une véritable appréciation du secteur de la pêche maritime.

Le Maroc dispose d'atouts maritimes notables ; partant de sa position géographique, de ses côtes réputées parmi les plus poissonneuses du monde, et d'un espace maritime d'environ 1,1

---

<sup>474</sup> OIT, Document de réflexion pour le Forum de dialogue mondial sur la promotion de la convention (n° 188) sur le travail dans la pêche, 2007 (15-17 mai 2013), première page, Département des activités sectorielles GDFWF/2013.

<sup>475</sup> Le Code de conduite pour une pêche responsable établi essentiellement pour permettre une exploitation durable et rationnelle des ressources halieutiques n'a pas négligé de mentionner la notion de la sécurité à bord des navires de la pêche. L'article 6.17 du code est très clair et tend à inciter les États à donner plus d'importance à la sécurité des navires. Ce même article n'a pas oublié d'évoquer par ses incitations les conditions de travail des marins embarqués à bord de ces navires. L'article dispose que : « les États devraient s'assurer que les installations et l'équipement utilisés pour la pêche, ainsi que toutes les activités dans le secteur de la pêche, permettent des conditions de vie et de travail sûres, saines et équitables, et soient conformes aux normes internationalement convenues, adoptées par les organisations internationales pertinentes ». En fin ce code a essayé par ses dispositions d'évoquer la protection sociale des marins pêcheurs et le législateur voulait aligner la protection des ressources halieutiques et la protection sociale du marin pêcheur. L'article 8.1.5 précise le principe de sécurité en demandant aux États de « veiller à ce que soient adoptées des normes de santé et de sécurité pour

<sup>476</sup> Rapport présentatif de la convention C 188, Service des activités sectorielles, Département du dialogue social, de la législation du travail, de l'administration du travail et des activités sectorielles Bureau international du Travail.

<sup>477</sup> Décès : 1,5 % à la pêche et 0,41 % au commerce contre 0,25 % au BTP ; amputations : 1,25 % à la pêche, 0,65 % au commerce, 0,22 % au BTP ; fractures ou luxations : 22 % à la pêche, 16,5 % au commerce, 10,2 % au BTP ; cf. M. ANDRO, « Recherche d'indicateurs pertinents sur la sécurité du travail dans le secteur maritime », Institut maritime de prévention, 1993.

\*C. EOCHE-DUVAL, la crise du droit du travail maritime ou l'appel de la terre Droit social 1995. 896

<sup>478</sup> Rapport des statistiques du haut-commissariat au plan au Maroc 2014.



millions de km<sup>2</sup>. Cet espace renferme d'importante réserve stratégique de ressources alimentaires.

**448.** Le littoral marocain s'étend sur 3.500 kilomètres de côtes, réparti sur deux façades maritimes ; l'une méditerranéenne et l'autre atlantique. Par l'étendu de ces côtes, le Maroc est le premier pays parmi les États regroupés au sein du COPACE<sup>479</sup>. Ces côtes, font de la pêche maritime une activité d'une importance incontestable dans l'économie nationale.

**449.** Mais c'est également par l'extension des espaces sous souveraineté nationale en repoussant la zone de pêche exclusive fixée à 70 milles<sup>480</sup> en 1973 pour se situer à 200 milles marins à partir de 1981, par l'adoption de la notion de la zone économique exclusive (ZEE)<sup>481</sup>. Le Maroc dispose alors d'un espace maritime tellement important. Il favorise sa vocation maritime par excellence.

**450.** Bien qu'une légère surexploitation est notée ces dernières années, les ressources halieutiques demeurent estimées, selon la FAO, à près de 1,5 million de tonnes renouvelables tous les ans. Ces richesses halieutiques placent ainsi le Maroc au premier rang des producteurs de poisson en Afrique et au 25<sup>ème</sup> rang à l'échelle mondiale. Il est aussi le premier exportateur mondial de la sardine, notamment l'espèce "Sardines pilchardus"<sup>482</sup>.

**451.** En outre le Maroc, en sa qualité de pays en voie de développement, considère le secteur des pêches maritimes comme étant un pôle de développement économique et social par excellence. C'est un grand pourvoyeur d'emplois grâce à ses effets d'entraînement en amont et en aval et à son aptitude à désenclaver les régions déshéritées adjacentes au littoral.

Selon le rapport d'activité présenté par le département des pêches maritimes au Maroc fin 2016, les postes d'emploi générés par le secteur est évalué à 103.000 postes directes en mer et 89.000 à terre<sup>483</sup>. Il est tout de même difficile de compter le nombre de postes indirectes créés par ce secteur. Il faut compter environ quatre postes indirectes pour chaque poste directe.

#### **a. Histoire de l'activité de la pêche au Maroc**

---

<sup>479</sup> Comité des pêches pour l'Atlantique centre est.

<sup>480</sup> Art. 4, Dahir portant loi n° 1-73-211 du 26 MOHARREM 1393(2 Mars 1973) fixant la limite des eaux territoriales et de la zone de pêche exclusive marocaine.

<sup>481</sup> Art. premier, Dahir N° 1-81-179 du 3 JOUMADA II 1401 (8 avril 1981) portant promulgation de la loi n° 1-81, instituant une zone économique exclusive de 200 milles marins au large des côtes marocaines.

À l'échelle internationale, et selon la CNUDM, la zone économique exclusive fait l'objet des articles 55 et S.

<sup>482</sup> *Sardina pilchardus* (Walbaum, 1792) est le nom scientifique de l'espèce connue par la Sardine commune en France. Le Maroc est le pays de la méditerranée qui dispose de la plus importante concentration de cette espèce.

<sup>483</sup> Rapport d'activité 2016 présenté par le Ministère de l'Agriculture, de la Pêche Maritime, du Développement Rural et des Eaux et Forêts, Département de la Pêche Maritime.

**452.** Historiquement, le Maroc atteste d'une identité maritime incontestable. Ses côtes ont été exploitées par divers transitaires et navigateurs des anciennes civilisations. Par son intervention lors du comité des fonds marins, le représentant du royaume affirme que le Maroc est un pays de grande tradition maritime où les produits de la pêche constituent une ressource essentielle et vitale pour une grande partie de la population<sup>201</sup>.

En remontant le fil de l'histoire de la pêche maritime au Maroc, nous nous apercevons clairement que les côtes marocaines faisaient preuve de ressources halieutiques importantes.

Elles ont été à la base d'attraction des pêcheurs du Royaume de Tartessos<sup>484</sup>, puis les phéniciens et surtout les Carthaginois<sup>485</sup>. Les précisions des recueils historiques vont dans le même sens.

Les pêcheurs espagnols, en s'éloignant de leurs côtes découvraient des bancs de poisson qualifiés à l'époque d'inépuisables. C'est par les actions expansionnistes du Portugal et de l'Espagne que le Maroc a décelé l'importance de la richesse halieutique de ses côtes. Par une citation dans son livre intitulé « De la pêche sur la côte occidentale d'Afrique », Mr BARTHELOT<sup>486</sup>, a précisé qu'« un pêcheur canarien capture 10714 Kg de poisson par an tandis qu'au large de terre Neuve, un homme seul ne pêche pas plus de 400 Kg...<sup>487</sup> ». C'est une comparaison significative qui traduisait l'abondance de la ressource aux côtes sud du Maroc.

**453.** La mise en place d'une autorité chargée de la pêche maritime remonte déjà au XIX<sup>ème</sup> siècle, à l'apogée du sultan<sup>488</sup> Sidi Mohamed BEN ABDERHMANE (1854-1873)<sup>489</sup>. Ce roi a tenté de fusionner l'autorité chargée de la pêche maritime ou de la mer en général, avec celle chargée des relations extérieures du royaume. C'était le seul moyen pour le Sultan pour rassurer ses inquiétudes contre l'exploitation abusive des ressources des côtes marocaines par les flottes des pays limitrophes.

**454.** Une phase marquante de l'histoire de la pêche au Maroc se situe vers l'année 1973. Elle a coïncidé avec le lancement du plan quinquennal (1973-1978). Elle est caractérisée par deux actions conjointes. L'une a été structurelle ; par la mise en activité d'une nouvelle flotte

---

<sup>484</sup> Tartessos est le nom donné par les Grecs à la première civilisation dont ils eurent connaissance en Occident. Héritière de la civilisation andalouse des mégalithes qui s'est développée dans le triangle formé par les villes actuelles de Huelva, Séville et San Fernando sur la côte sud-ouest de la péninsule Ibérique

<sup>485</sup> Abdelkader LAHLOU, le Maroc et le droit des pêches maritimes, page 24, librairie générale de droit et de jurisprudence, paris 1983.

<sup>486</sup> Mr BARTHELOT, consul de la France à Tenerife, île faisant partie des îles canaries, actuellement sous la souveraineté d'Espagne.

<sup>487</sup> CG CABERA, El Banco Pesquero Canario-Sahariano, in archivos del instituto de estudios africanos n° 70 avril 1964, P. 26.

<sup>488</sup> Sultan est la désignation du Roi au monde arabe et au Maroc également.

<sup>489</sup> P- Luis Rivière, Traité du droit marocain, P. 28, Edition Ozanne CAEN 1947.

hauturière capable de rejoindre les lieux de pêche du sud du Maroc. L'autre action était plutôt juridique. Elle s'est traduite par la codification d'un Dahir qui a pu traiter avec plus de précision les aspects de la pêche maritime. Ses règles ont permis de contrôler et de surveiller effectivement cette activité. Ce Dahir, promulgué en date du 23 nov. 1973, est une référence juridique de la pêche maritime, valable jusqu'à nos jours.

**455.** De plus en 1981, pour prendre part à la réunion d'adoption de la convention des nations unies sur le droit de la mer ayant eu lieu à Monty Gobay en Jamaïque en 1982, le Maroc a mis en place une instance institutionnelle qui s'est chargée prioritairement du secteur de la pêche ; C'est le Ministère des pêches maritimes et de la marine marchande, créé le 08 avr. 1981. Les avantages apportés par les dispositions de ladite convention ont largement favorisé la restructuration de ce secteur au Maroc.

### **iii. Présentation du secteur de la pêche au Maroc.**

**456.** Le secteur de la pêche maritime au Maroc a connu plusieurs phases caractérisées par une évolution de la flotte dédiée à l'exploitation dans ce secteur. Une brève présentation de ce secteur pourrait, au moins pour des lecteurs non maritimistes, être d'un grand intérêt. Les principaux segments de ce secteur pourront aider à mieux l'apprécier et comprendre davantage ses conditions de travail et de vie.

**457.** Les définitions proposées par le code de commerce maritime marocain et réservées aux types de pêches, peuvent paraître incohérentes. Elles ne reflètent absolument pas ce qui existe réellement dans la pratique. Le Code de commerce maritime marocain (CCMM), dans son troisième titre intitulé « De la conduite des navires », dans son premier chapitre a précisé les types de navigations exercées par tout navire marocain.

L'article 52<sup>490</sup> du CCMM dispose que : « la navigation commerciale exercée par tout navire marocain comprend les catégories ci-après : le long cours, le grand cabotage, le cabotage, le bornage, la grande pêche, la pêche au large, la petite pêche<sup>491</sup> ». C'est une assimilation juridique claire et simple entre la pratique de la pêche maritime et la navigation maritime. Cet article tend également à écarter, au moins par les dispositions de la législation marocaine, les propos qui ne cessent à chaque fois d'excepter la pêche de la navigation commerciale.

**458.** Les trois types de pêche énumérés, par cet article<sup>492</sup> ont été définis ainsi :

---

<sup>490</sup> Art. 52 du Code de Commerce Maritime Marocain du 28 Joumada II, 1377 (31 mars 1919), (BO. N° 344 du 26 mai 1919).

<sup>491</sup> Art. 52 du CCMM, Op. Cit.

<sup>492</sup> Art. 52 du Code de Commerce Maritime Marocain Op. Cit.

« La grande pêche est celle qui est exercée habituellement à une distance supérieure à cent mille marins des côtes »

« La pêche au large est celle qui est pratiquée habituellement par des navires jaugeant plus de vingt-cinq tonneaux et ne s'éloignant pas à une distance supérieure à cent milles des côtes ».

« La petite pêche est celle qui est exercée habituellement à une distance inférieure à trente milles des côtes par des navires d'une jauge brute inférieure ou égale à cinquante tonneaux<sup>493</sup>».

Ces définitions se basent essentiellement sur deux facteurs : la distance de la côte et le tonnage ou volume du navire. Ces deux facteurs n'ont pas beaucoup d'importance dans l'exercice de la pêche maritime. L'éloignement par rapport à la côte ne peut traduire directement une précaution de sécurité mais plutôt l'éloignement des lieux où se basent des moyens de secours et d'accueil qui méritent ce référentiel. Ces lieux ne peuvent être que les ports ou les différents points de débarquement.

**459.** Les bases fondamentales adoptées par cet article pour définir la pêche, n'ont jamais été prises en considération ni par l'administration ni par les professionnels. L'exploitation dans ce secteur impose d'autres dénominations issues essentiellement de la pratique habituelle de la pêche et des circonstances de nature historique, sociale et économique liées à ce secteur. Ces dénominations n'ont pourtant aucune source fondée juridiquement mais elles sont utilisées par tous les intervenants dans le secteur y compris l'autorité compétente. Pratiquement, l'exploitation du secteur de la pêche maritime au Maroc est dédiée à trois segments de pêche qui partagent l'exploitation des ressources halieutiques marocaines : le segment artisanal, le segment côtier et le segment hauturier.

**460.** L'office national de pêches (ONP<sup>494</sup>) est un établissement sous tutelle du département des pêches maritimes. Sa mission consiste à développer les deux segments de la pêche : artisanale et côtière. Il est en charge de l'organisation de la commercialisation des produits de la pêche maritime de ces deux segments. La loi<sup>495</sup> créatrice de cet office, et pour mieux limiter son champ d'action, a stipulé dans son article 3 que : « *la flotte de pêche côtière au sens du présent texte, est désormais les navires de moins de 150 tonneaux<sup>496</sup> de jauge brute, qui*

---

<sup>493</sup> Art. 52 du Code de Commerce Maritime Marocain.

<sup>494</sup> ONP : office national des pêches.

<sup>495</sup> Dahir n° 1-6945 (4 Hija 1388) relatif à la création de l'Office national des pêches (B.O. 26 février 1969).

<sup>496</sup> Un Tonneau est un volume équivalent à 2,83 m<sup>3</sup>.

*pêchent en vue de la vente du poisson à l'état frais*<sup>497</sup> ». Cette définition a trouvé facilement son application ; vu son adoption par l'autorité compétente. C'est une définition qui se base sur la dimension et la méthode de conservation des produits de la pêche à bord d'un bateau. Par cette qualification de la conservation des produits à bord, l'office national des pêches voulait protéger les navires majoritairement artisanaux de la concurrence d'une nouvelle flotte qui se constituait avec plus de performances et modernisation.

## **b. Les segments de la pêche au Maroc**

### **i. La pêche hauturière.**

**461.** La flotte hauturière est une flotte mise en place récemment au Maroc. Elle a commencé à se constituer à partir de 1973, grâce aux encouragements incessants de l'État.

Trois plans quinquennaux ont été à l'origine de l'instauration de cette flotte. Elle est composée principalement de navires modernes en acier de longueur supérieure à 24 mètres et d'un tonnage supérieur à 150 TJB<sup>498</sup>. Ces navires pratiquent la pêche en utilisant des filets géants ; souvent des chaluts sous ses différentes formes. Les voyages à entreprendre par ces navires s'étendent de deux à plusieurs mois. La technique de conservation se fait par congélation à bord : d'où l'appellation de chalutiers congélateurs ou parfois chalutiers céphalopodiers<sup>499</sup> en raison des espèces cibles.

**462.** Le nombre des navires de la pêche hauturière, immatriculés à fin 2016, s'élève à 454 unités d'un tonnage global de 154.580 TJB et d'une puissance motrice totale de 490 637 CV<sup>500</sup>. Elle est constituée de divers type de navires à savoir : céphalopodiers (349 unités), chalutiers-crevetiers-congélateurs (65 unités), les chalutiers RSW<sup>501</sup> (21 unités), les pélagiques (8

---

<sup>497</sup> Art. 3 (abrogé et remplacé, D. n° 1-96-99, 29 juillet 1996- 12 Rabii I 1417 : BO 7 novembre 1996, modifié par la loi n° 90-12 du 22 août 2014 - 25 Chaoual 1435 ; BO. N° 6292 du 18 septembre 2014) du Dahir n° 1-6945 (4 Hija 1388) relatif à la création de l'Office national des pêches (BO. 26 février 1969).

<sup>498</sup> Selon l'article 8 du CCMM, le jaugeage est la constatation officielle de la capacité totale et utilisable du bateau. Le jaugeage comprend la jauge brute et la jauge nette. Il sert à identifier les navires et à répartir les espaces entre ceux dédiés à l'exploitation et ceux dédiés à la conduite du navire. Au point de vue juridique, le jaugeage est pris comme seuil pour l'application de certaines dispositions juridiques. Il reflète l'importance et le volume total d'un navire.

\*Code de Commerce Maritime Marocain du 28 Joumada II, 1377 (31 mars 1919), (BO. N° 344 du 26 mai 1919).

<sup>499</sup> La flotte de la pêche hauturière cible essentiellement les céphalopodes à haute valeur économique tel le poulpe, la seiche et le calmar.

<sup>500</sup> Rapport « Mer en chiffres » 2016, Département des pêches maritimes.

<sup>501</sup> Le RSW (Refrigerated Sea Water) est un système maintenu à bord de certains navires de la pêche maritime destinés à la capture des petits pélagiques. Ce système consiste à refroidir le poisson par eau de mer. Il permet de réduire la température des captures en poisson fraîchement pêché de 20° à 1° degré dans un délai allant de 7 à 8 heures. Ce procédé qui utilise l'eau de mer, ne nuit en aucun cas à l'environnement et permet de ramener à quai un poisson d'excellente qualité.

unités), les réfrigérés (9 unités), Chalutier R.S.W- Pélagique Senneur (1 unités), et 1 thonier senneur RSW.

**463.** La production issue de cette flotte est exclusivement orientée vers le marché extérieur. Les débarquements de la pêche hauturière contribuent pour près de 6% en volume de la production nationale, toutefois, elle assure la plus grande partie du total de la valeur de production (40%). Ceci correspond essentiellement aux types des espèces capturées et de la valeur commerciale de ces espèces.

## **ii. La pêche côtière.**

**464.** La flotte de pêche côtière est composée d'unités, dont le tonnage est inférieur à 150 TJB et d'une longueur hors-tout moyenne de 16 à 22 mètres, construite localement et majoritairement en bois. Elle joue un rôle économique et social important ; aussi bien au niveau national qu'au niveau régional.

**465.** Le nombre de navires immatriculés, à fin déc. 2016 dans cette catégorie, s'élève à 2.509 unités, d'un tonnage total de 133.045 TJB et d'une puissance motrice totale de 779.813 CV<sup>502</sup>.

**466.** Cette flotte est composée de différents types de navire à savoir : les palangriers<sup>503</sup>, les chalutiers<sup>504</sup>, les senneurs<sup>505</sup>, les chalutiers-senneurs, les palangriers-senneurs, les chalutiers-palangriers, les corailleurs<sup>506</sup>, les langoustiers, les madraguiers<sup>507</sup>, les chalutiers-thoniers, et les alguiers<sup>508</sup>.

**467.** Ce segment d'activité, pourtant critiqué au niveau organisationnel et par sa faible fiabilité devant les aléas en mer, représente un double intérêt. D'une part, un intérêt socio-économique pour les habitants littoraux qui en profitent pleinement des revenus générés de cette activité. D'autre part, un intérêt économique et social tant au niveau national que régional. Elle représente par ailleurs, le principal fournisseur du marché local en poisson frais et des industries de conserve.

**468.** Selon les statistiques publiées par le département des pêches maritimes publiées officiellement, les débarquements de la pêche côtière et artisanale en 2016 ont atteint un

---

<sup>502</sup> Statistiques présenté par le département des pêches maritime dans son rapport annuel « Mer en chiffre 2016 ». C'est la dernière publication dans ce sens du moins en date de présentation de cette recherche.

<sup>503</sup> Navire de pêche équipé de palangre comme engin de pêche.

<sup>504</sup> Navire de pêche équipé de chalut comme engin de pêche.

<sup>505</sup> Navire de pêche équipé de la senne tournante avec coulisse comme engin de pêche.

<sup>506</sup> Navire de pêche orienté vers la cueillette de corail.

<sup>507</sup> Les madragues, installées au Maroc, sont au nombre de 12 en fin de l'année 2016. Elles sont exploitées par huit sociétés. Onze autorisations d'ancrage au profit de 03 navires étrangers ont été livrées pour la réception du thon rouge au niveau de ces madragues.

<sup>508</sup> Navire de pêche qui embarque un équipage formé de plongeurs qui se livrent à cueillette des algues au fond.

volume estimé à 1.357.829<sup>509</sup> tonnes, soit 94% de la production nationale. La valeur de ces débarquements a atteint 6.753 millions de dirhams (équivalent à 615 millions d'Euros).

**469.** L'office national des pêches (O.N.P)<sup>510</sup>, a publié dans l'un de ses rapports que plus de 70% des prises de la pêche côtière subissent une transformation industrielle avec une grande part destinée à l'industrie de sous-produits (farine et huiles de poissons). Les 30% restants sont disposés sur le marché de la consommation à travers un réseau de halles répartis dans tous les ports du Royaume.

### **iii. La pêche artisanale**

**470.** La pêche artisanale se pratique le long des côtes marocaines par des canots construits en bois d'une longueur ne dépassant pas 6 mètres. Ces canots n'ont pas de pont et sont équipés de moteurs hors-bords. Les canots ont un tonnage, généralement, inférieur à 2 TJB. Ils pratiquent uniquement de la pêche fraîche. L'activité de la pêche liée à cette flotte se trouve dispersée sur les deux façades maritimes et opère à partir de 150 sites<sup>511</sup> environ, dont 73 en Méditerranée.

**471.** La production de cette flotte est, exclusivement, orientée, en grande partie, au marché intérieur. La capture dans ce segment d'activité est réputée d'une excellente qualité. Une faible partie de cette capture concerne les poissons nobles exportés directement à l'étranger.

**472.** L'évolution de la production dans ce secteur est marquée par trois phases essentielles. La première constitue une phase primitive où l'accès à cette pêche est libre sans aucune restructuration. Le travail était hors toutes formalités ou organisation précises. La deuxième était une phase où l'État commençait à prendre conscience de l'effort de pêche exercé par cette

---

<sup>509</sup> Mer en chiffre 2016, rapport annuel relatif à l'activité de la pêche au Maroc, publié par le département des pêches maritimes.

<sup>510</sup> Créé en 1969, l'Office National des Pêches (ONP) est un établissement public qui a pour mission le développement de la pêche côtière et artisanale et l'organisation de la commercialisation des produits de la pêche maritime.

L'ONP est placé sous la tutelle du Ministère de l'Agriculture et de la Pêche Maritime. Il a pour ambition d'être une entreprise publique de référence et un modèle d'entreprise citoyenne, au service du développement et d'accroissement de la compétitivité de la filière pêche. Son action englobe :

La promotion d'une politique d'intégration de la filière ;

La modernisation des outils de production ;

L'organisation et la mise à niveau du réseau de commercialisation des produits de la mer ;

Le développement et l'encadrement de la pêche artisanale ; La promotion de la consommation interne du poisson ;

La maîtrise de l'information commerciale.

Au cœur de la filière, l'ONP intervient dans tous les aspects de la création de valeur, depuis le débarquement des produits de la pêche jusqu'à leur commercialisation.

<sup>511</sup>Le site de pêche est lieu de débarquement des captures des petites barques, équipé selon le nombre de canots abrités et l'importance des débarquements effectués. Il peut être sous forme d'un port de pêche, point de débarquement aménagé, ou un village de pêche.

flotte. Le nombre de canots et d'embarcations a été recensé et limité par les différentes délégations des pêches maritimes<sup>512</sup>. La dernière phase a tenté d'aménager le déroulement de l'activité de ce segment. Elle consiste désormais à un recensement rigoureux de l'ensemble des canots concernés et a prévu également une meilleure répartition de ces engins le long du littoral. Les professionnels de cette activité ont voulu passer de la vocation artisanale de ce secteur vers une vocation purement commerciale. L'apparition des armateurs dans ce segment a renversé la notion traditionnellement réservée à cette pêche. Un plan de restructuration et de redéploiement s'est imposé à partir de l'année 2004.

**473.** Les marins pêcheurs embarqués à bord de ces canots sont des artisans sans aucune exigence au niveau de la formation initiale ou maritime. Pour la pêche artisanale, la flotte est composée de 25.000 embarcations en bois, recensées en 2000. Ce chiffre tellement important est passé à 17 103<sup>513</sup> en fin de 2016.

**474.** D'un point de vue social, les marins sont liés aux armateurs, souvent propriétaires des barques, par un accord verbal. Le consentement mutuel est la base de la relation de travail dans ce secteur d'activité. La rémunération est à la part selon les apports de la compagnie de pêche. C'est un système de rémunération à la part calculé après déduction des frais de sortie en mer. Récemment, à partir de l'an 2012, l'autorité compétente a mis en place un système d'immatriculation<sup>514</sup> des barques et un système de protection sociale<sup>515</sup> au profit de ces marins artisans.

**475.** Le système d'immatriculation des marins dans le secteur artisanal est adopté en 2012 pour faciliter le recensement des marins actifs dans ce segment le long du littoral marocain. Il s'agit bien d'une initiative départementale en vue d'immatriculer ces marins. L'opération d'immatriculation est identique à celle adoptée pour les marins de la pêche hauturière et de la marine marchande. Une souplesse de l'exigence d'une formation maritime professionnelle est toutefois notée. Ce segment de pêche est caractérisé par un travail saisonnier et par des revenus souvent insuffisants et discontinus par rapport aux autres segments de pêche.

### **c. Secteur de l'aquaculture.**

#### **i. L'aquaculture au Maroc**

---

<sup>512</sup> DPM ou délégation des pêches maritimes est la représentation institutionnelle régionale de l'autorité chargée de la pêche maritime.

<sup>513</sup> Mer en chiffre 2016, rapport annuel publié par le département des pêches maritimes.

<sup>514</sup> Système d'immatriculation mis en place pour pouvoir recenser et mieux gérer les gens de mer du secteur de la pêche artisanale.

<sup>515</sup> Protection par la Caisse Nationale de la Sécurité Sociale.



**476.** Le secteur de l'aquaculture est un secteur dont la gestion est assurée par le département de la Pêche maritime. Ce secteur trouve ses points communs avec le secteur de la pêche maritime dans l'ensemble des dispositions juridiques relatives aux produits de la mer.

Malgré les efforts consentis, cette activité reste peu développée. L'autorité compétente a mis en place une agence spécialisée ANDA<sup>516</sup> pour promouvoir ce secteur.

Le secteur aquacole, par ses diverses exploitations, compte une production totale, en 2015, d'environ 279 tonnes<sup>517</sup> ; les poissons représentent 88% et les coquillages 12%.

L'aquaculture marocaine a démarré depuis les années 50 par une expérience de la conchyliculture, lancée dans la lagune d'Oualidia au centre ouest du Maroc. Trois espèces d'huitres ont fait l'objet d'élevage.

**477.** À partir de 1985, une nouvelle étape a été amorcée avec l'entrée sur le marché de la société Marost. Sa production diversifiée comportait des espèces de coquillages, de poissons marins (loup, bar, dorade) et de crevettes. Depuis les années 90, Marost a recentré sa production sur le loup, le bar et la dorade.

**478.** Jusqu'en 2005, le Maroc a produit, en moyenne, 700 tonnes/an sur les dix dernières années ; soit une production constituée essentiellement de l'espèce « loup » et de l'espèce « dorade »<sup>518</sup>.

Actuellement, l'activité de l'aquaculture est régie par les dispositions du Dahir portant loi n° 1-73-255 du 27 Choual 1393 (23 nov. 1973) formant règlement sur la pêche maritime et son décret d'application n° 2-08-562 du 12 nov. 2008, fixant les conditions et les modalités de délivrance et de renouvellement des autorisations d'établissement des pêches maritimes. D'autres dispositions législatives interviennent dans la gestion et le développement de l'activité aquacole, qui sont notamment en relation avec l'exploitation des établissements en mer et à terre.

**479.** En évoquant le secteur aquacole au Maroc, il est important de préciser que les travailleurs dans ce secteur ne sont pas considérés comme des marins. C'est une différence constatée entre les régimes français et marocain. L'aquaculture fait partie désormais au point de vue social des

---

<sup>516</sup> Agence nationale pour le développement de l'aquaculture au Maroc. L'ANDA créée par la loi n° 52-09, promulguée par le Dahir n° 1-10-201 (18 février 2011) est un établissement public doté de la personnalité morale et de l'autonomie financière.

L'agence a pour mission de promouvoir le développement de l'aquaculture nationale notamment par : Sa participation à la mise en œuvre de la politique du gouvernement en matière d'aquaculture

<sup>517</sup> Mer en chiffres, rapport officiel du Ministère de l'Agriculture, de la Pêche Maritime, du Développement Rural et des Eaux et Forêts au titre de l'année 2016.

<sup>518</sup> Données recueillies du site officiel de l'Agence Nationale pour le Développement de l'Aquaculture au Maroc.

activités terrestres. L'ensemble des travailleurs dans ce secteur sont soumis aux dispositions du droit du travail terrestre.

## **ii. Situation actuelle de l'aquaculture au Maroc.**

**480.** Parmi les axes stratégiques du plan « HALIEUTIS »<sup>519</sup>, l'aquaculture est positionnée au niveau de l'axe durabilité du plan. Elle est qualifiée en tant que filière prioritaire appelée à constituer un levier de croissance et de création d'emplois pour le secteur halieutique. En effet, le développement de l'aquaculture permettra d'améliorer les moyens d'existence par le biais de l'augmentation des revenus, de l'emploi et du bien-être. Elle contribuera par ailleurs à la sécurité alimentaire et au développement socio-économique du Maroc. Partant d'une production moyenne annuelle enregistrée au cours des quatre dernières années à hauteur de 300 tonnes par an de produits aquacoles, les objectifs du Plan « HALIEUTIS », quant au volume de production, ambitionnent d'atteindre 200.000 tonnes par an à l'horizon 2020<sup>520</sup>. En 2010, pour rester dans les objectifs de la nouvelle stratégie adoptée, une nouvelle vision s'impose dans le secteur aquacole ; c'est la création de l'Agence nationale pour le développement de l'aquaculture. Elle est mise en place pour stimuler le développement du secteur dans le cadre du plan HALIEUTIS.

Fin 2016, la production aquacole a atteint environs 510 tonnes toutes espèces confondues et une valeur de 21 620<sup>521</sup> milliers de Dirhams. Ce chiffre est loin des ambitions fixées par le plan HALIEUTIS.

## **iii. L'intérêt socio-économique du secteur de la pêche maritime au Maroc.**

**481.** L'intérêt réservé au secteur de la pêche maritime dans les politiques de développement puise sa légitimité de ses conséquences économiques et sociales de ce secteur. En effet, le secteur des pêches maritime est considéré parmi l'une des principales richesses après les mines et l'agriculture. Il tend, depuis 1973 à répondre à un besoin alimentaire qui ne cesse de croître du fait de la croissance démographique de la population. Elle l'est encore plus par sa stimulation aux développements social et économique. L'exploitation dans ce secteur est dédiée à trois segments de pêche qui partagent l'exploitation des ressources halieutiques marocaines : le segment artisanal, le segment côtier et le segment hauturier.

---

<sup>519</sup> Plan HALIEUTIS : plan mis en place par le Ministère de l'Agriculture, de la Pêche Maritime, du Développement Rural et des Eaux et Forêts.

<sup>520</sup> Site de l'Agence National pour le Développement de l'aquaculture au Maroc « ANDA » <https://www.anda.gov.ma/> consulté le 15/11/2015.

<sup>521</sup> Mer en chiffres, rapport officiel du Ministère de l'Agriculture, de la Pêche Maritime, du Développement Rural et des Eaux et Forêts au titre de l'année 2016.

**482.** Il est communément admis que le secteur de La pêche maritime constitue une source d'emplois très importante<sup>522</sup>. L'indice d'emplois est réservé par une importance particulière, notamment pour les pays en voie de développement tels que le Maroc. Cette activité est encore plus importante par le dynamisme économique créé le long du littoral et des côtes.

**483.** Selon les statistiques du département des Pêches maritimes le nombre de marins inscrits au registre d'immatriculation des marins s'élève à 105.766 marins<sup>523</sup> en 2016. Toutefois, cette importance socio- économique a eu pour conséquence, dans les années quatre-vingt-dix, un quasi effondrement des stocks de poisson. Une situation de surexploitation des stocks a été notée. La mise en place de dispositions pour la préservation de la ressource fut d'une urgence incontestable. L'autorité, chargée des pêches maritimes au Maroc, a mis en place des programmes ayant pour objectif de créer les conditions d'une exploitation rationnelle et durable. Ces conditions reposent particulièrement sur un cadre législatif et réglementaire adéquat, une gestion des ressources par une mise à niveau du secteur, et une meilleure valorisation des produits de la mer.

**484.** Au niveau économique, le secteur de la pêche et de l'aquaculture a franchi avec succès la phase du simple développement qui se caractérise essentiellement par l'accès et l'exploitation optimum de la ressource. Cette phase vise la participation active au PIB, la création d'emplois et l'équilibre de la balance commerciale. La phase que le Maroc est en train d'entamer actuellement est bien différente. Elle consiste en une croissance envisageable à travers l'amélioration du chiffre d'affaires mais avec un rythme relativement lent. Le Maroc tend, par sa nouvelle stratégie, vu sa qualité d'exploitant, de consommateur et d'exportateur des produits de la mer, de mieux saisir les changements structurels du marché des produits de la mer. D'autres secteurs viennent s'y associer, notamment la construction navale, la valorisation des produits halieutiques et la promotion sociale du secteur. Ce sont, en effet, les actions pour mieux valoriser devant les contraintes pesantes de préservation des ressources.

**485.** Le Maroc a choisi de s'orienter vers l'industrie de transformation et de valorisation des produits de la pêche. Ce secteur présente une suite essentielle aux produits de la pêche, du fait qu'il traite près de 70% des captures de la pêche côtière et exporte environ 85% de sa production vers l'étranger<sup>524</sup>. La production de ce secteur est assurée en 2016 par 430<sup>525</sup> établissements toutes activités confondues dont la congélation est l'activité dominante suivie

---

<sup>522</sup> Rapport de la Fao 2010.

<sup>523</sup> Statistiques présenté par le département des pêches maritime dans son rapport annuel « Mer en chiffre 2016.

<sup>524</sup> Statistiques de l'année 2012, recueillies du Site officielle du Département des pêches maritimes consulté Aout 2015.

<sup>525</sup> Statistiques présenté par le département des pêches maritime dans son rapport annuel « Mer en chiffre 2016.

du conditionnement du poisson frais et de la conserve du poisson. Cette branche a réalisé un chiffre d'affaires à l'export de 4,3<sup>526</sup> milliard de Dirhams<sup>527</sup>. Ce secteur représente 2,3% du PIB, 10% des exportations et procure près de 600.000 emplois.

#### **d. Les Ports et le développement de la pêche maritime.**

**486.** Le port est le lieu présumé pour abriter le navire pendant ses séjours ou ses escales. C'est le lieu de départ et de fin de l'activité des marins pêcheurs. C'est un lieu qui constitue une partie intégrante de la vie sociale du marin pêcheur. Le port est défini de différentes manières selon des points de vue propres.

Généralement, un port peut se définir comme un point de contact entre la terre et la mer. C'est ensuite un passage vers d'autres continents et par là, un lieu d'échange de plusieurs cultures, de diverses professions et de multiples valeurs. C'est un espace aménagé pour l'accueil des navires et qui témoigne des activités de chaque type de navire. Il est parfois point de départ, d'escale, de relâche ou de destination.

**487.** Les manutentionnaires et les intervenants dans le secteur du transport maritime le considèrent comme « un ensemble d'installations conçues et exploitées en vue d'assurer le transfert des marchandises entre le navire et la mer et les différents moyens de transport terrestre : rail, route, navigation intérieure, canalisations diverses<sup>528</sup>».

**488.** Le port également se partage entre deux modes de transports. La Convention de Genève du 9 déc. 1923 précise la définition d'un port maritime, port dont l'activité principale est d'accueillir des navires de commerce, « *Sont considérés comme ports maritimes, au sens du présent Statut, les ports fréquentés normalement par les navires de mer et servant au commerce extérieur*<sup>529</sup>». Laurent BORDEREAUX, membre du Centre de droit maritime et océanique (Nantes), précise qu'il n'existe pas en France de définition juridique du port, qu'elle soit légale ou réglementaire. Il existe bien un Code des ports maritimes, mais toutefois ne précise pas de définition du port.

**489.** D'autres auteurs vont un peu plus loin. En dépit de l'absence d'une définition juridique car il existe des définitions aussi bien précises. Il s'agit, par exemple, d'un « *abri naturel ou artificiel pour les bâtiments de navigation, muni des installations nécessaires à*

---

<sup>526</sup> Statistiques de l'année 2012, recueillies du Site officielle du Département des pêches maritimes consulté Aout 2015.

<sup>527</sup> Dirhams : Le dirham marocain (MAD) est la monnaie officielle du Maroc depuis 1958, date à laquelle il a remplacé le franc marocain (dont la valeur était fixée par rapport au franc français).

<sup>528</sup> Baudelaire, 1979.

<sup>529</sup> 1<sup>er</sup> article de la Convention sur le régime international des ports maritimes, Conclue à Genève le 9 décembre 1923.

*l'embarquement et au débarquement du fret et des passagers* ». le port est défini également comme étant un « *lieu de transbordement de marchandises ou de personnes entre un bâtiment fluvial et un autre moyen de transport ou bien un établissement situé sur la voie d'eau*<sup>530</sup> ».

**490.** Il est évident que la définition que peut donner un juriste à cet espace complexe par ces diverses activités ne peut être similaire à celle donnée par un économiste ou même un navigateur. Pour ce dernier, le port est un abri naturel, un refuge de l'hostilité du milieu marin et marque le début et la fin d'une expédition maritime. D'où la difficulté pour un juriste qui compte mobiliser une définition pour fonder ses décisions juridiques et résoudre des contentieux dans ce sens. Parmi ces auteurs, Robert REZENTHEL qui a précisé que « *Non seulement, aucun texte ne donne une définition précise du port maritime mais parfois un même texte comporte des notions différentes qui s'y rapportent, créant ainsi la confusion*<sup>531</sup>. »

**491.** Les lois, se référant aux ports, s'intéressent à la gestion, à la gouvernance, et aux équipements de cet espace. Ces éléments traduisent facilement l'importance économique et commerciale du port plutôt que l'aspect juridique du port qui semble plus vaste à s'exprimer par une simple notion.

**492.** La Convention de Genève du 9 déc. 1923 a tenté également de définir cet espace par l'une de ces fonctions qui est d'accueillir des navires de commerce. Elle a limité la définition d'un port en précisant qu'ils « *sont considérés comme des ports maritimes, les ports fréquentés par les navires de mer servant au commerce extérieur*<sup>532</sup> ».

Cependant, la convention susmentionnée n'est pas la seule à définir le port. L'une des définitions se trouve largement adoptée. Elle indique que : « *un ensemble d'installations conçues et exploitées en vue d'assurer le transfert des marchandises entre le navire et la mer et les différents moyens de transport terrestre : rail, route, navigation intérieure, canalisations diverses*<sup>533</sup> ».

**493.** Le terme « port » est utilisé initialement pour désigner un lieu. Il est souvent suivi par un qualificatif pour désigner soit la propriété du port, l'activité spéciale du port, son statut ou son mode de gestion. C'est ainsi que nous entendons les expressions : un port de commerce, un port de pêche, un port militaire, un port autonome ou un port de plaisance.

---

<sup>530</sup> <http://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/port/62676#vqAr0pyQFgdWE2xm.99>

<sup>531</sup> Robert REZENTHEL, 1995

<sup>532</sup> La Convention de Genève du 9 décembre 1923.

<sup>533</sup> J. MANOURY, D. SARPE, L'élargissement de l'Union européenne et la Roumanie : Problèmes et perspectives, Publications de l'Université de Rouen, 2004.

**494.** Au Maroc, au sens du Dahir n° I-05-146 du 23 nov. 2005<sup>534</sup>, le port est l'ensemble des espaces terrestres, eaux maritimes ou fluviales, des infrastructures et des superstructures réunissant les conditions physiques et d'organisation permettant l'accueil des navires pour qu'ils s'y abritent, y accostent, y effectuent les opérations d'embarquement et de débarquement des marchandises ou des passagers, s'y approvisionnent ou y effectuent des réparations. Le port peut être de commerce, de pêche, de plaisance ou de plusieurs activités à la fois. Le port fait partie du domaine public de l'État et constitue le domaine public portuaire<sup>238</sup>. Cette définition a été mentionnée à l'article premier du Dahir mentionné dans son premier chapitre donc pas sus. Le législateur par cette définition tente de définir cet espace juridiquement et géographiquement en précisant également les différentes parties intégrantes de cet espace.

Par le même Dahir, le port est composé de :

\*L'enceinte portuaire, qui est la zone terrestre clôturée, attenante aux bassins et aménagée pour les opérations d'embarquement, de débarquement et d'entreposage des marchandises ainsi que pour l'embarquement et le débarquement des passagers et soumise au contrôle de l'Agence nationale des ports.

\*La rade, zone maritime ou fluviale du port, constituée de la zone de pilotage obligatoire et la zone de mouillage. (La zone de stationnement des navires est soumise au contrôle de l'Agence nationale des ports).

\*Le chenal d'accès, qui est l'espace maritime ou fluvial réservé à la navigation pour les opérations d'entrée ou de sortie du port ;

\*Les infrastructures portuaires, qui sont l'ensemble des ouvrages terrestres, maritimes et fluviaux construits et aménagés pour l'accueil des navires.

Cette définition précitée constitue l'unique définition donnée par le législateur marocain. Elle précise davantage les attributions et le champ d'action de l'Agence nationale des ports au Maroc. Il est tout de même à préciser que cette définition est générale mais capable de répondre et de résoudre des cas rapportant sur la notion du port.

**495.** Au fil des années, le Maroc prend de plus en plus conscience de l'importance du potentiel économique et stratégique des ports. Ces espaces, outre par leurs qualités du lieu d'échanges commerciaux, de débarquement des captures de la pêche maritime, assurent conjointement l'approvisionnement de marchandises par voie maritime et constituent un véritable outil de développement et de dynamisme de l'économie nationale. De surcroît c'est par le nombre des

---

<sup>534</sup> Dahir n° I-05-146 du 23 novembre 2005, portant promulgation de la loi n° 15-02 relative aux ports et portant création de l'Agence nationale des ports et de la Société d'exploitation des ports. <sup>238</sup> BULLETIN OFFICIEL MAROCAIN, N° 5378, publié le 15-12-2005.

ports de pêche possédant des installations modernes et par l'étendue de leurs transactions commerciales qu'on peut apprécier désormais l'importance de la pêche maritime dans un pays<sup>535</sup>.

**496.** Répartis sur le long du littoral, les ports de pêche au Maroc s'élèvent à 29 dont 8 s'étalent sur la côte méditerranéenne et 21 sur la côte atlantique. Selon l'importance des débarquements des produits de la mer, le port d'Al Hoceïma occupe le premier rang en méditerranée et sur la façade atlantique, le port de Dakhla est le port le plus actif.

#### **e. Les perspectives du secteur de la pêche maritime au Maroc**

**497.** Nous ne pouvons évoquer l'importance du secteur de la pêche au Maroc et ses perspectives sans, toutefois, présenter le programme phare baptisé « Programme HALIEUTIS ». En 2009, une nouvelle stratégie de développement et de compétitivité du secteur halieutique a vu le jour. Elle vise, globalement, les activités liées au secteur halieutique. Elle est présentée par le ministre chargé du secteur devant sa majesté le roi Mohammed VI sous le nom d'HALIEUTIS.

Ce plan vise la mise à niveau et la modernisation des différentes activités du secteur halieutique à l'instar des pays répétés de leurs performances économiques dans le secteur. Il a pour objectifs, vers l'an 2020, d'atteindre conjointement un PIB de près de 21,9 milliards de Dirhams, multiplier le chiffre d'affaire des exportations pour atteindre 3,1 milliards de Dirhams, dépasser les 1,6 million de tonnes de poisson débarqués, et faire évoluer la consommation de poisson au Maroc de 12 à 16 kg/hab/an à l'horizon 2020.

**498.** Selon la présentation, la stratégie a pour ambition d'assurer un développement durable du secteur à travers la préservation de la ressource halieutique et de relever les défis de la mondialisation en répondant aux normes de plus en plus exigeantes des marchés internationaux ainsi que celles du marché intérieur. Cette stratégie s'intègre dans les nouvelles orientations gouvernementales en matière de développement économique et social du Royaume.

### **B. La pêche en France**

#### **a. Histoire de l'activité de la pêche en France.**

---

<sup>535</sup> Joseph KERZONCUF, La pêche maritime, son évolution en France et à l'étranger ; illustrations de Sandy-Hook. Page 7, Paris, Challamel, 1917, réédité par Maxtor France 2012.

**499.** Historiquement, la France est l'un des pays qui s'est livré à la pêche à des époques très reculées. Par différentes actions et certains propos des jurisconsultes nous pouvons relater succinctement le parcours de cette activité.

La pêche est une activité libre à pratiquée. Pourtant la notion de préservation de ressources est une ancienne notion pratiquée en France en vue de préserver certaines espèces valorisées. C'était ainsi que le commandant COCHIN, Capitaine de vaisseau de réserve, a indiqué selon l'Ordonnance de CHARLES VI, en 1385, que la pêche du hareng serait close à Noël<sup>536</sup>. C'était une déclaration claire d'une mesure de fermeture des pêcheries du hareng pendant la phase de sa production.

**500.** Le port de Marseille est l'un des anciens ports français, connu par son activité de la pêche maritime. Une loi, relative aux pêcheurs des différents ports du royaume, et notamment à ceux de la ville de Marseille, a été publiée à Paris, le 12 Déc. 1790. Par cette loi, l'Assemblée nationale répondait aux pétitions et aux mémoires des patrons pêcheurs de Marseille et d'autres ports français de la Méditerranée. L'Assemblée décida de former un nouveau code des pêches<sup>537</sup>. Cette loi a été rappelée et confirmée par M. Jacques-Joseph BAUDRILLART<sup>538</sup>, dans son recueil intitulé « Traité général des eaux et forêts, chasses et pêches ».

**501.** En 1867, un règlement général sur les quartiers maritimes<sup>539</sup> et les sous-quartiers maritimes, est soumis à l'approbation de sa Majesté par son auteur le Marquis P. DE CHASSELOUP-LAUBAT<sup>540</sup>. Ce règlement portait sur l'administration des quartiers maritimes, l'inscription maritime, le recrutement de la flotte, la police de la navigation et les pêches maritimes. Ce fut un travail qui marqua la législation maritime, car son auteur avait réussi à réunir l'ensemble des lois qualifiées à l'époque d'éparpillées.

**502.** En 1867, pour la réglementation des pêches maritimes, P. DE CHASSELOUP-LAUBAT, le ministre, secrétaire d'État au département de la marine et des colonies, a tenté de mieux simplifier un ensemble de règles, sans toutefois, oublier de préserver le droit du marin pêcheur à un minimum de repos. Le ministre voulait à garantir un niveau de confort au marins pêcheurs ainsi leur bien être à bord. Il proposait que : « *Les armateurs avaient l'obligation*

---

<sup>536</sup> J. COCHIN, introduction à l'histoire des pêches maritimes en France, mémoires de l'office des pêches maritimes (série spéciale) n° 9, manuel des pêches maritimes françaises, page 30.

<sup>537</sup> Recueil authentique des lois et actes du Gouvernement, Tome II, oct. 1790 et Février 1791, Imprimerie Impériale, Paris 1806.

<sup>538</sup> M. BAUDRILLART (Jacques-Joseph), Traité général des eaux et forêts, chasses et pêches, page 421, ARTHUS BERTRAND, Paris 1826.

<sup>539</sup> Quartiers maritimes : Des administrations qui se situent le long du littoral et près des ports. Elles représentent l'État pour la mise en œuvre de la politique maritime au niveau régional.

<sup>540</sup> P. DE CHASSELOUP-LAUBAT : Ministre de la marine et des colonies du 24 novembre 1860 au 20 janvier 1867, puis ministre présidant le Conseil d'État du 17 juillet 1869 au 2 janvier 1870.



*d'embarquer un minimum d'équipage et de filets, et la nature comme les quantités d'avitaillement que les bateaux pouvaient embarquer étaient sévèrement déterminés*<sup>541</sup> ».

**503.** En avr. 1936, l'auteur d'un manuel sur la pêche maritime française, le Directeur de l'Office des Pêches Maritimes, a rappelé l'intérêt économique et social du secteur de la pêche maritime. C'était son argument, soutenu par toute une équipe de scientifiques, techniciens en mécanique navale et capitaines de vaisseaux, qui ont tenté d'améliorer les méthodes de conservation pour une pêche lointaine. Il précisait dans la préface de ce manuel que : « Mais il ne faut pas oublier que la pêche représente une branche de l'économie sociale et nationale non seulement par elle-même. Mais aussi par toutes les industries qui s'y rattachent<sup>542</sup> ».

## **b. Présentation du secteur de la pêche maritime en France**

### **i. La pêche maritime en France**

**504.** La France métropolitaine est l'un des rares pays doté d'un littoral qui s'étend sur 5.853 km<sup>543</sup> kilomètres de côtes. Elle dispose de deux façades maritimes ; l'une sur la Méditerranée et l'autre sur l'Atlantique. Cette position géographique présente un atout majeur pour la France. Elle a bénéficié par la signature de la convention des Nations Unies sur le droit de la mer 1982 en deux reprises, pour se trouver enfin avec une zone économique exclusive largement importante. L'espace maritime exploitable français, en tenant compte des départements d'Outre-mer, atteint, désormais, environ 11 millions de km<sup>2</sup> placée sous sa juridiction et répartis sur l'ensemble des espaces océaniques ; soit une superficie supérieure à celle de l'Europe. Elle est, par conséquent, y compris les espaces d'Outre-mer, le deuxième pays au monde sur le plan des espaces maritimes<sup>544</sup>.

**505.** En 2015, la France est le troisième producteur de pêche et d'aquaculture<sup>545</sup> de l'Union européenne. Ce secteur a atteint une production totalisant plus de 750 000 tonnes pour une

---

<sup>541</sup> P. DE CHASSELOUP-LAUBAT, Règlement général sur l'administration des quartiers, sous-quartiers et syndicats maritimes ; L'inscription maritime ; Le recrutement de la flotte ; La police de la navigation et les pêches maritimes, page 23, imprimerie impériale Paris, 1867.

<sup>542</sup> BEAUGE L, BELLOC G, BOURY M, COCHIN J, DESBROSSES P, FACE L, Le GALL J, LAMBERT L, REMY D, SCHVINTE J (1935). Manuel des Pêches Maritimes françaises - Fascicule I. <http://archimer.ifremer.fr/doc/00000/1736/> « Présenté par ED. LE DANOIS Directeur de l'Office des Pêches Maritimes, mémoires de l'office des pêches maritimes (série spéciale) n° 12, Préface, 1936 ».

<sup>543</sup> Site officielle de SHOM : <http://www.shom.fr/les-activites/projets/delimitations-maritimes/espaces-francais>.

<sup>544</sup> Publication Insee (Institut national de la statistique et des études économiques) 2014.

La France possède le deuxième domaine maritime mondial. Sa surface s'élève à 11 millions de kilomètres carrés, ce qui fait de la France la deuxième puissance maritime mondiale, juste derrière les États-Unis, pour à peine kilomètres carrés d'écart.

<sup>545</sup> AQUACULTURE : Terme générique qui désigne toutes les activités de production animale ou végétale en milieu aquatique. Elle concerne notamment les productions de poissons (Pisciculture), de coquillages (Conchyliculture), de crustacés (Astaciculture et Pénéiculture) ou encore d'algues (Algoculture).

valeur d'environ 1,8 milliard d'euros<sup>546</sup>. Un quart de la consommation nationale des produits aquatiques provient de la pêche nationale française.

La pêche est pratiquée en segments allant d'une pêche à petite échelle, souvent artisanale et côtière, jusqu'à une pêche qualifiée d'industrielle avec une légère réduction en nombre de navires de pêche actifs<sup>547</sup>. En janv. 2014, la France détenait une flotte constituée de plus 7 163 navires totalisant une puissance de 1029000 kilowatts, dont 4 536 navires en métropole et 2 627 navires dans les départements d'outre-mer (DOM)<sup>548</sup>. Le nombre de navire de pêche au niveau de la France métropolitaine a atteint 4 370 unités en décembre 2016.

**506.** Il est naturellement compréhensible que la pêche française se présente sous segments très variés. Il suffit de déterminer les différentes zones et les conditions d'exploitation des navires constituant sa flotte pour mettre en évidence cette variété. Un certain nombre de critères sont pris en compte, notamment, les modes de propriété, les types de navires exploités (taille, puissance, engins de pêche).

**507.** En effet, la flotte de pêche métropolitaine se compose de navires de pêche industrielle et semi industrielle (plus de 25 mètres), navires de pêche artisanale et hauturière (de 12 à 25 mètres), et navires de petite pêche côtière (moins de 12 mètres).

**508.** L'État réserve une intention particulière au secteur des pêches maritimes et à l'aquaculture par sa grande importance socio-économique. C'est un secteur qui présente un pôle de développement économique et social. Le secteur de la pêche maritime de d'aquaculture contribue, par conséquent, pour près de 3% dans la formation du PIB<sup>549</sup>.

**509.** L'importance sociale de ce secteur est incontestable. Elle se traduit par sa contribution à la génération des emplois. Pour les segments petite pêche, pêche côtière, pêche au large et la grande pêche, le secteur emploie environ 13314 marins pêcheurs.

Juridiquement, la France a adopté les définitions proposées par la FAO. Elle a défini la pêche artisanale comme étant une pêche à petite échelle, correspondant à l'activité de pêche la plus représentée à travers le monde. Sa définition ne peut être figée, mais doit être considérée en relation étroite avec le territoire concerné. La définition de chaque segment de pêche en France a largement évolué. La détermination ne se base plus uniquement sur le nombre de jours de

---

<sup>546</sup> Statistiques du ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chiffres clés : pêche et aquaculture 2015.

<sup>547</sup> 6 395 navires en 1995, 5 883 navires en 2000, 5 360 navires en 2005, et 4 537 navires en 2013.

<sup>548</sup> Statistiques du ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chiffres clés : pêche et aquaculture 2015.

<sup>549</sup> Rapport de HCP : Haut-Commissariat au Plan 2016.

l'expédition de pêche mais plutôt sur trois critères : la durée de la campagne, la longueur du navire et le type de la pêche pratiqué.

**510.** La grande pêche<sup>550</sup> est celle qui se pratique sur de grands chalutiers de pêche ou des thoniers de 70 à 80 mètres. La grande pêche concerne les navires de plus de 1 000 TJB et qui entament des sorties en mer qui durent plus de 20 jours. Cette pêche est pratiquée par des chalutiers hauturiers (plus de 25 mètres) et par des navires artisans hauturiers (de 16 à 25 mètres). La durée de leurs sorties en mer est supérieure à 96 heures.

**511.** La pêche côtière est celle pratiquée sur des navires de moins de 16 mètres et s'applique pour les sorties dont la durée est supérieure à 24 heures mais inférieure à 96 heures. La petite pêche est pratiquée par des navires de pêche inférieurs à 16 mètres, pour les sorties dont la durée est inférieure à 24 heures.

**512.** Ces définitions sont différentes de celles adoptées au Maroc du fait que le législateur marocain conserve les anciennes définitions disposées par le CCMM 1919.

## **ii. Aquaculture en France.**

**513.** Le navire et le produit de l'aquaculture sont deux éléments communs à l'activité de la pêche maritime et celle de l'aquaculture. Ces deux éléments nous obligent à évoquer cette branche d'activité parallèlement à la pêche maritime. D'ailleurs, les règles du Règlement (CE) n° 26/2004<sup>551</sup>, émis par la Commission du 30 déc. 2003 relative au fichier de la flotte de pêche communautaire, précisent dans leur deuxième article que les navires utilisés pour les services de l'aquaculture sont qualifiés comme des navires de pêche<sup>552</sup>. Cette activité commence à

---

<sup>550</sup> En France, l'arrêté du 24 avril 1942 relatif aux titres de navigation maritime (art. 9) subdivise la navigation de pêche en petite pêche, pêche côtière, pêche au large et grande pêche :

« - Est réputée petite pêche la navigation de pêche pratiquée par tout navire ne s'absentant du port que pour une durée inférieure ou égale à vingt-quatre heures ;

\*Est réputée pêche côtière la navigation de pêche pratiquée par tout navire ne s'absentant du port que pour une durée inférieure ou égale à quatre-vingt-seize heures mais supérieure à vingt-quatre ;

\*Est réputée pêche au large la navigation de pêche pratiquée par des navires s'éloignant habituellement du port pour une durée supérieure à quatre-vingt-seize heures lorsqu'elle ne répond pas à la définition de la grande pêche.

\*Est réputée grande pêche la navigation de pêche pratiquée :

a) Par tout navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 1 000 tonneaux ;

b) Par tout navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 150 tonneaux s'absentant habituellement plus de vingt jours de son port d'exploitation ou de ravitaillement ».

<sup>551</sup> Journal officiel n° L 005 du 09/01/2004 p. 0025 – 0035.

<sup>552</sup> Art. 2 constituant le Champ d'application du Règlement (CE) n° 26/2004 de la Commission du 30 décembre 2003 relatif au fichier de la flotte de pêche communautaire qui dispose que : « Le présent règlement s'applique à tous les navires de pêche communautaires, y compris ceux exclusivement utilisés dans l'aquaculture.

attirer l'intention des maritimes juste après l'arrêt<sup>553</sup> prononcé par la Cour de cassation qui a considéré un ouvrier d'ostréiculture comme marin.

**514.** Pour la section d'aquaculture, la France est le deuxième producteur de l'Union européenne. L'aquaculture comprend essentiellement deux secteurs bien distincts : la conchyliculture et la pisciculture (marine et continentale). Il est également à préciser que la France est le premier producteur d'huîtres dans l'Union européenne.

Avec le temps, l'activité de l'aquaculture prend plus d'espace. Cette activité tend à combler le déficit engendré par la réduction de la production de la pêche maritime. La France compte plus de 2 900 entreprises et 17 700 emplois. La pisciculture continentale produit 40 000 tonnes et la pisciculture marine 5 000 tonnes. Malgré ces exploits, la France continue à importer. Ces importations proviennent, notamment de Norvège, du Royaume-Uni et d'Espagne. Les exportations représentent 330 000 tonnes pour une valeur d'environ 1,4 milliard d'euros. Les principales destinations sont l'Italie, l'Espagne et la Belgique. La balance commerciale est donc fortement déficitaire. Ce déficit, qui atteint environ 3,6 milliards d'euros en 2013, s'est creusé de 6 % par rapport à 2012.

**515.** En raison des chiffres avancés, le commerce extérieur français des produits de la pêche et de l'aquaculture fait preuve d'un déficit. En 2012, le déficit global représente 2.107.000 tonnes en volume (poids vif) et 4, 757 milliards d'euros en valeur.

## **§2. Cadre juridico-institutionnel de la pêche maritime.**

**516.** La pêche maritime est considérée l'un des types de la navigation maritime commerciale. Elle partage plusieurs de ses aspects avec la navigation maritime. Elle est pratiquée à bord d'un navire et par des travailleurs qualifiés, juridiquement, de marins.

**517.** En se référant aux propos de certains jurisconsultes, la pêche est la première activité maritime connue. D'autres auteurs ont précisé que la pêche maritime est l'activité qui est à l'origine de la navigation maritime. Dans son ouvrage intitulé « la pêche maritime en France », le capitaine Jacques COCHIN<sup>554</sup> a lié, les deux activités la pêche maritime et la navigation maritime de commerce. Il a précisé que la création de la navigation, tellement importante, était une conséquence inévitable devant les pêcheurs pour prospecter plus d'espace vers le large. Il

---

<sup>553</sup> Cass. Soc., 3 nov. 2005, N° de pourvoi : 0441345, commenté par le professeur P. CHAUMETTE, Droit social 2006.

<sup>554</sup> Jacques Cochin, né le 30 oct. 1879 au Plessis-Chenet et Mort pour la France le 13 février 1915 au combat du Xon, près de Pont-à-Mousson, alors qu'il était capitaine au 325<sup>e</sup> régime d'infanterie. Inhumé par la suite dans l'enceinte de l'Hôpital Cochin à Paris, il figure également au tableau d'honneur du Journal l'Illustration.

annonce que : « ... *C'est en effet pour poursuivre la proie convoitée, quelque gros poisson qu'il voyait lui échapper, que le premier marinier osa quitter le rivage où il était impuissant pour se risquer sur un tronc d'arbre ou tout autre objet flottant qui le rapprochait de son gibier : ce fut-là évidemment le premier bateau monté par le premier navigateur* »<sup>555</sup>.

Par ces propos, la pêche maritime et la navigation maritime n'étaient à l'origine qu'une seule activité maritime. Ce n'est qu'après que les affectations des navires se sont séparées.

**518.** Le capitaine a confirmé que la relation de la pêche et la navigation est colossale, en justifiant sa position par la découverte du nouveau monde par les Basques due, selon le capitaine, à la poursuite des baleines, qui, devenant de plus en plus rares près de l'ancien continent, entraînent en Amérique les navigateurs du XV<sup>ème</sup> siècle<sup>556</sup>.

C'est ainsi et pour répondre à la question de la légitimité de l'extension de la particularité du droit maritime à la pêche maritime, qu'il nous a semblé primordial, après une présentation structurelle du secteur de la pêche maritime, de revoir les cadres juridiques et institutionnels adoptés dans ce secteur.

#### **A. Cadre juridique de la pêche maritime.**

**519.** Le secteur de la pêche maritime au Maroc ainsi qu'en France, adopte toutes les institutions et les fondements du droit maritime. Ainsi par assimilation, la relation de travail entre le marin pêcheur et l'armateur se positionne, désormais, au champ de ses dispositions de ce droit. L'assimilation n'est pas, dans tous les cas, équitable. Le marin pêcheur est très attaché à son identité et perçoit mal certaines dispositions, qui ne lui sont pas convenables. La relation entre la pêche et la navigation est forte depuis longtemps. Ces deux activités partagent plusieurs notions identiques.

**520.** Au Maroc, la relation est encore plus claire. Le Code de commerce maritime marocain a été le premier instrument juridique qui proposait les définitions aux activités de pêche<sup>557</sup>. Le même code, par le sens des dispositions de son article 52, met en évidence une similitude entre la navigation commerciale et les catégories de pêche énumérées. Cet article est tellement clair

---

<sup>555</sup> J. COCHIN, Capitaine de Vaisseau de Réserve, introduction à l'histoire des pêches maritimes en France, mémoires de l'office des pêches maritimes (série spéciale) n° 9, manuel des pêches maritimes françaises, page 19, Office des pêches maritimes.

<sup>556</sup> J. COCHIN, introduction à l'histoire des pêches maritimes en France, mémoires de l'office des pêches maritimes (série spéciale) n° 9, manuel des pêches maritimes françaises, page 19, Office des pêches maritimes.

<sup>557</sup> Art. 52 du Code de commerce maritime marocain du 28 Joumada II 1377 (31 mars 1919) (BO. N° 344 du 26 mai 1919), titre troisième, de la conduite des navires, chapitre premier : du long cours, des cabotages, du bornage et des pêches. Cet article a été modifié le 6 Juillet 1953 et le 15 Février 1961.

qu'il ne laisse plus de zones d'ombre en matière de qualification de l'activité de la pêche maritime. Il a précisé l'ensemble des catégories désignées par la navigation commerciale.

**521.** De même, l'article 3 du CCMM 1919, modifié juste après l'indépendance du Maroc, en date du 03 août 1957, a précisé les conditions d'immatriculation des navires de pêche sous pavillon chérifien<sup>558</sup>, en référence au cadre légal limité par l'article 52.

**522.** Nous nous pouvons qu'appuyer cette désignation par les dispositions de l'article 53, modifié en 1961. Cet article fixe les diplômes exigés pour exercer le commandement ou les fonctions d'officier à bord des navires de commerce ou de pêche. La formation maritime était identique pour la pêche et la marine marchande. Ce n'est qu'en 1985, par la création d'un institut spécialisé en formation maritime orientée vers la pêche maritime que nous avons eu au Maroc une formation maritime spécialisée en pêche et une autre spécialisée en navigation commerciale.

Les conditions prescrites pour commander les navires de pêche ou du commerce pour les lauréats issus des deux formations sont fixées par un même article du CCMM.

**523.** Dans un cadre purement administratif, l'article 28 du CCMM a imposé la mise en place d'un registre d'équipage pour les navires de pêche à l'instar des navires de commerce. Cette mesure peut être perçue comme étant une concordance directe entre la pêche et la navigation de commerce.

**524.** Toutefois, il est à signaler que lors de la codification des dispositions du code de commerce maritime marocain, la pêche était pratiquée dans un rayon bien limité et par des moyens tellement traditionnels. Ceci avait influencé négativement sur l'enrichissement et la diversification des dispositions de ce code. Elles ont, à multiples reprises, renvoyé la gestion de divers aspects de ce secteur à l'autorité compétente qui s'est chargé de la pêche maritime. C'est le cas de la durée du travail, le congé hebdomadaire des marins-pêcheurs ainsi qu'une série d'autres conditions que nous aurons l'occasion d'évoquer dans la deuxième partie de ce travail.

**525.** En France, jusqu'en 1924, la réglementation n'avait pas spécifié les différents brevets pour la navigation au commerce ou pour la navigation à la pêche. L'activité de la pêche empruntait à la navigation du commerce ses titres de commandement en les utilisant tant bien que mal, dans des conditions telles que l'on voyait par exemple des bâtiments faisant la

---

<sup>558</sup> Chérifien est un mot d'origine arabe ; c'est une expression utilisée au Maroc pour désigner Marocain (navire chérifien : navire battant le pavillon marocain).

campagne de Terre-Neuve, commandés par des capitaines simplement brevetés au cabotage<sup>559</sup>. Dans ce même contexte, le professeur Gwenaële Proutière MAULION<sup>560</sup> a cité que les navires de pêche sont généralement soumis aux règles du droit maritime. Ce propos furent prononcés à l'occasion d'un commentaire d'un arrêt<sup>561</sup> rendu par la Cour de cassation par sa chambre civile en 1844.

**526.** Pour mieux gérer l'activité de la pêche maritime, le législateur va renforcer davantage la relation entre la pêche maritime et la navigation de commerce. En effet, l'article 26 du Dahir portant loi n° 1-73-255<sup>562</sup>, relatif aux règles de navigation et de police applicables aux bateaux de pêche, dispose : « *Les bâtiments de pêche immatriculés dans notre Royaume sont soumis aux règles de navigation et de police édictées par le code de commerce maritime*<sup>563</sup> ... ».

**527.** C'est une mention claire et évidente du législateur pour renforcer cette relation. Il est à rappeler ainsi que le nombre de points communs entre la pêche et la navigation de commerce est plus important que celui qui les sépare. Les dispositions de cet article étendent à la pratique de la pêche l'ensemble des règles relatives à la navigation de commerce ; d'où la similitude du marin pêcheur au marin et celle du navire de pêche au navire de commerce ou de plaisance.

**528.** Dans un contexte purement technique, l'article 27 prétend que les visites de sécurité, à bord d'un navire de pêche ou de commerce, observent les mêmes conditions. Enfin, le but de ces visites de sécurité reste identique : c'est surtout de livrer à la mer un navire capable de surmonter les aléas et les risques maritimes de toute nature. Cet article note : « *...La visite des bateaux de pêche est passée dans les conditions prescrites pour les bâtiments de commerce battant pavillon marocain*<sup>564</sup> ».

**529.** Au Maroc, le Code de commerce maritime marocain du 31 mars 1919, toujours en vigueur, dans son premier livre<sup>565</sup> et plus précisément à son titre premier, a précisément défini

---

<sup>559</sup> BEAUGE L, BELLOC G, BOURY M, COCHIN J, DESBROSSES P, FACE L, Le GALL J, LAMBERT L, REMY D, SCHVINTE J (1935). Manuel des Pêches Maritimes françaises –Fascicule I, page 99. <http://archimer.ifremer.fr/doc/00000/1736/>.

<sup>560</sup> Gwenaële PROUTIERE MAULION, MCF HDR Vice-présidente affaires européennes et relations internationales, spécialiste en droit social, droit social international et européen, droit communautaire des pêches, piraterie maritimes, sécurité-sûreté, attaché à l'université de Nantes.

<sup>561</sup> G. PROUTIERE-MAULION, Pour une vue d'ensemble sur la pêche, BEURIER (Civ. 20 févr. 1844, S. 1844. 1.197).

<sup>562</sup> Dahir portant loi n° 1-73-255 du 27 Chaoual 1393 (23 novembre 1973) formant règlement sur la pêche maritime publié au bulletin officiel n° 3187.

<sup>563</sup> Art. 26 du Dahir portant loi n° 1-73-255 du 27 Chaoual 1393 (23 novembre 1973) formant règlement sur la pêche maritime publié au bulletin officiel n° 3187.

<sup>564</sup> Art. 27 du code formant règlement sur la pêche maritime.

<sup>565</sup> Code de commerce maritime du 28 Joumada ii 1377 (31 mars 1919) (BO. N° 344 du 26 mai 1919), livre premier : du régime de la navigation maritime, titre premier : de la navigation maritime.

la navigation maritime et le navire. Par ces deux définitions, aucune différence n'est à constater entre un navire de la pêche maritime et celui livré au commerce. Aucune différence n'est à signaler, également, entre la navigation de commerce et celle de la pêche. La distinction, qui paraît claire à déterminer dans ces deux définitions, est celle entre la navigation maritime et la navigation fluviale.

**530.** Du point de vue juridique, un navire de pêche<sup>566</sup> est un engin ayant toutes les caractéristiques définissant le navire. Cette appellation est, certainement, liée à la nature de son armement. Nous pouvons, sans risque de nous tromper, attribuer cette appellation à tout navire équipé des engins ou matériels nécessaires pour la pratique de l'activité de la pêche. Il est défini par la convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, comme désignant « *un navire utilisé pour la capture du poisson, des baleines, des phoques, des morses ou autres ressources vivantes de la mer*<sup>567</sup> ; »

**531.** Ce qui revient à dire qu'un navire de pêche est un navire ayant tous les moyens et la capacité de se livrer à une campagne de pêche. C'est l'activité du navire qui lui offre cette qualification. D'ailleurs, l'article L. 5235-1<sup>568</sup> prévoit l'éventualité qu'un navire armé à la pêche peut effectuer autres activités maritimes autres que la pêche maritime. Ces navires peuvent, sur autorisation de l'autorité administrative, effectuer des opérations de transport rémunérées ou l'embarquement de passagers à bord. L'autorisation à prévoir ne porte que sur la souscription d'un contrat d'assurance couvrant la responsabilité civile de l'armateur, du capitaine, des membres de l'équipage et des personnes occasionnellement admises sur le navire pour y exercer une activité d'accompagnement, ainsi qu'au respect de règles de sécurité définies par l'autorité administrative<sup>569</sup>. Cette précision exprimée par cet article est reconnue aux

---

Article 1 - la navigation est dite maritime lorsqu'elle s'exerce sur la mer, dans les ports et rades, sur les lacs, étangs, canaux et parties de rivières ou les eaux sont salées et communiquent avec la mer. Art. 2 - le navire est le bâtiment qui pratique habituellement cette navigation.

<sup>566</sup> Au Maroc, la loi a défini le navire de pêche comme étant : navire de pêche : Tout navire se livrant à la pêche maritime ainsi que tout navire utilisé pour le soutien de l'activité de celui-ci, tels que les navires usines, les navires participant à des transbordements de produits halieutiques et les navires transporteurs équipés pour le transport de produits halieutiques à l'exception des porte-conteneurs.

Art. 2 al. 4 de la loi n° 15-12 relative à la prévention et la lutte contre la pêche illicite, non déclarée et non réglementée et modifiant et complétant le dahir n° 1-73-255 du 27 Chaoual 1393 (23 novembre 1973) formant règlement sur la pêche maritime.

<sup>567</sup> Art. 2 de Convention internationale de 1978, sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille.

<sup>568</sup> Art. L. 5235-1 du code des transports...

<sup>569</sup> Art. L. 5235-1 du code des transports dispose que : « Les conditions dans lesquelles un navire armé à la pêche peut effectuer, occasionnellement et sur autorisation de l'autorité administrative, des opérations de transport rémunérées, sont fixées par décret en Conseil d'État.

L'embarquement de passagers à bord d'un navire armé à la pêche est subordonné à la souscription d'un contrat d'assurance couvrant la responsabilité civile de l'armateur, du capitaine, des membres de l'équipage et des personnes occasionnellement admises sur le navire pour y exercer une activité d'accompagnement, ainsi qu'au respect de règles de sécurité définies par l'autorité administrative. »



navires de pêche depuis la mise en application d'une loi du 1<sup>er</sup> avr. 1942<sup>570</sup> et complétée par une seconde loi du 18 nov. 1997<sup>571</sup>.

**532.** La particularité, reconnue au navire de la pêche maritime, lui prétend certaines exemptions ; mais parfois, elle le soumet à plus de restrictions. Les conditions nécessaires pour la construction et l'immatriculation d'un navire de pêche sont des exemples concrets.

## **B. Le cadre institutionnel**

**533.** Le secteur de la pêche maritime au Maroc a vécu sous la tutelle de diverses institutions nationales. À l'instar de plusieurs pays riverains, le Maroc a donné plus d'importance à cette autorité pour retracer et déterminer une zone de pêche exclusive. C'est une conséquence directe de l'évolution du droit de la mer. Par cette action, le Maroc a mis en œuvre plus d'attributions pour mieux gérer le secteur de la pêche maritime.

**534.** Avant la création de l'Office national des pêches (ONP<sup>572</sup>) en 1969, la seule administration chargée de la gestion de la pêche maritime était la Direction de la Marine

---

<sup>570</sup> Loi n° 42-427 du 1 avril 1942 - art. 10 (M), alinéa 1 et alinéa 2, relative aux titres de navigation maritime

<sup>571</sup> Loi n° 97-1051 du 18 novembre 1997 - art. 32 (Ab), relative à l'orientation sur la pêche maritime et les cultures marines.

<sup>572</sup> L'Office National des Pêches « ONP » est un établissement public marocain à caractère industriel et commercial créé en 1969. En tant que gestionnaire des marchés de première vente des produits de la mer, l'ONP se trouve à un croisement inéluctable de rencontre de tous les acteurs de la filière. Il est, de ce fait, l'outil d'intervention au sein de la filière au service de la politique nationale de promotion et de développement de la pêche côtière et artisanale.

Créé en 1969, l'ONP a fait l'objet d'une redéfinition de son rôle en 1996. Ce repositionnement stratégique avait pour objectif de recentrer la mission de l'Office autour de son métier de base et accompagner le secteur de la pêche côtière et artisanale dans sa nécessaire restructuration et sa modernisation.

Créé par le Dahir n° 1-69-45 du 21 Février 1969, l'Office National des Pêches est un établissement public doté de la personnalité morale et de l'autonomie financière.

L'ONP est placé sous la tutelle du Ministère des Pêches Maritimes et soumis au contrôle financier du Ministère des Finances. Le Dahir n° 1-96-99 du 29 Juillet 1996 a redéfini le rôle de l'ONP qui s'articule autour de deux missions principales :

L'organisation de la commercialisation des produits de la pêche maritime ;

Le développement de la pêche côtière et artisanale.

À cet effet, l'ONP est chargé de : Mettre en œuvre les programmes de promotion et de modernisation de la flotte de pêche côtière et artisanale ; Promouvoir la consommation interne des produits de la pêche maritime

Gérer et organiser les marchés de vente en gros du poisson conformément aux normes garantissant la salubrité et la qualité des produits ; Agréer le poisson industriel destiné à l'approvisionnement des usines de traitement à terre.

L'ONP a aussi pour ambition d'être une entreprise publique de référence et un modèle d'entreprise Citoyenne, au service du développement et de l'accroissement de la compétitivité de la filière pêche gérée selon des critères de rentabilité, de partenariat, de service public et de service client.

Ces axes stratégiques : Promotion d'une politique d'intégration de la filière, Modernisation des outils de production, Organisation et mise à niveau du réseau de commercialisation des produits de la mer, Développement et encadrement de la pêche artisanale, Promotion de la consommation interne de poisson,

Maîtrise de l'information commerciale.

**INFRASTRUCTURES COMMERCIALES :**

21 halles au poisson dont 14 certifiées ISO 9001-2000 et 4 en cours de certification.

16 villages de pêche et 13 points de débarquement aménagés.

marchande et des pêches maritimes. Sa principale attribution, à cette époque, était de mettre l'accent sur la question de souveraineté sur les territoires marocains et, par conséquent, la gestion de l'accès à la pêche. La notion d'exploitation ou de gestion des ressources est loin d'être planifiée. Il s'agissait d'une direction qui s'est orientée à la navigation commerciale plutôt que le secteur de la pêche maritime. Le service le plus actif à cette époque est celui chargé des accords de pêche avec les flottes étrangères. Pourtant, le texte de référence qui définit les attributions de cette direction, et qui remonte à 1933, lui a conféré plus de prérogatives. Il s'est chargé de l'élaboration et de l'application des textes relatifs à la navigation maritime, la pêche maritime, le statut général des gens de mer et le régime disciplinaire de la marine marchande à bord de tous les navires battant pavillon national.

**535.** En 1995, après la création en 1981<sup>573</sup> du ministère des Pêches maritimes<sup>574</sup> et de la marine marchande<sup>575</sup>, et pour des raisons purement gestionnaires, le ministère a tenté de clarifier le mieux possible ses attributions. Il a élargi ses champs d'action en promouvant les activités connexes du secteur maritime en général. Ce fut le fruit de la coopération entre le Maroc et divers organismes internationaux ; telle la FAO<sup>576</sup>.

**536.** En 1997, un décret<sup>577</sup> est publié pour concrétiser la séparation institutionnelle survenue entre la marine marchande et la pêche maritime. Par ce décret, la pêche maritime, vu son importance économique, a été représentée par un ministère qui est en charge prioritairement de ce secteur. C'est la phase où le Maroc a voulu donner plus de priorité à la pêche par la gestion, l'exploitation et la valorisation du produit de ce secteur.

La mise en application des dispositions du décret de 1997 s'est avérée sur le plan pratique difficile à appliquer. Ce fut le souci largement exprimé par les maritimistes qui concevaient mal cette action. Par cette séparation, une panoplie de problèmes semblait apparaître

---

8 comptoirs d'agrèage du poisson industriel. 2 marchés de gros au poisson. 95 magasins de mareyage. 3 fabriques de glace. 1 entrepôt frigorifique.

18 Délégations régionales.

<sup>573</sup> Ahmed CHAGUER, précés de droit maritime marocain, p.11, Afrique orient.

<sup>574</sup> Le ministère des pêches maritimes et de la marine marchande a été créé en 1981 sans être publié au BORM, c'est ainsi que précise une citation de Abdelkader LAHLOU, dans sa thèse doctorale à la page 132. Il précisait en évoquant la création de ce ministère : « Jusqu'à présent, aucun texte réglementaire relatif au Ministère des pêches Maritimes n'a été publié au B.O.R.M pour assurer une publicité et une existence juridique au nouveau ministère ».

<sup>575</sup> C'est la première fois que le Maroc est doté d'un ministère qui s'occupe en premier lieu à la pêche maritime. Comme la dénomination le montre, ce n'est plus une direction de la marine marchande et la pêche maritime mais plutôt le ministère des pêches maritimes et de la marine marchande. Cette fois-ci, c'est la direction qui se loge, désormais, à Rabat au siège réservé au ministère.

<sup>576</sup> FAO : Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture (ensemble d'action conjointes avec le Maroc).

<sup>577</sup> Décret n° 2-97-163 du 6 Joumada I 1418 (9 septembre 1997), relatif aux attributions du ministre des Pêches maritimes, des affaires administratives, et des relations avec le parlement.

visiblement à l'horizon. L'inscription maritime, les hypothèques maritimes, et la formation maritime sont les principaux domaines qui chevauchent entre la direction de la marine marchande et le ministère des pêches maritimes. La solution adoptée, loin d'être législative, repose sur de simples appellations de la part du ministère des pêches maritimes qui a commencé à proposer des termes et des appellations sans aucune référence juridique.

**537.** Par un Arrêté<sup>578</sup> du ministre des Pêches maritimes, des affaires administratives et des relations avec le parlement, le législateur est venu compléter les dispositions du décret de 1997. Il prévoyait la constitution des services régionaux sous la forme de délégations des pêches maritimes. Elles sont placées sous l'autorité des délégués des pêches maritimes en leur qualité du représentant du ministère dans les limites de chaque circonscription maritime. Le délégué des pêches maritimes veille à mettre en œuvre la politique du ministère des Pêches maritimes au niveau régional. Par ce décret, le législateur prétend transférer les attributions, initialement, confiées au chef de quartier maritime par le CCMM de 1919, au nouveau statut créé de délégué des pêches maritimes. Sans trop revenir sur l'utilité et l'attitude juridique de cette codification, un certain nombre d'attributions communes se voient partager entre les deux institutions nationales.

**538.** Depuis le 08 juin 2004 jusqu'à ce jour, lors d'un remaniement gouvernemental, le secteur des pêches maritimes a été administré sous une forme institutionnelle départementale, liée à l'agriculture. Par cette action, le législateur a primé la vocation de la pêche comme source d'alimentation, plutôt qu'activité de la navigation maritime. L'ensemble des lois codifiées se rapportent en premier lieu sur la pêche maritime, les cultures marines, les industries de traitement et de transformation des produits de la pêche. Les dispositions relatives à la navigation et la formation liées à la pêche maritime ont gardé la reformulation exacte mentionnée par le législateur aux décrets de 1995 et 1997.

### **C. Notions communes entre la pêche et la navigation.**

**539.** D'après tous ce que nous venons de relater ci-dessus, concernant la pêche maritime, il est évident que cette activité ne peut être qualifiée que parmi les activités maritimes sous forme de l'un des types de la navigation maritime. Ceci peut déjà expliquer l'étendu de la particularité du droit maritime vers la pêche maritime. D'ailleurs cette activité purement maritime partage plusieurs notions essentielles du droit maritime. La détermination et la constatation des

---

<sup>578</sup> Arrêté n° 2964-97 du 18 Rejeb 1418 (19 novembre 1997) relatif aux attributions et à l'organisation des délégations des pêches maritimes tel que modifié et complété. Art. Premier : Les services extérieurs du ministère des pêches maritimes prévus à l'article 13 du décret n° 2-94-858 du 18 chaabane 1415 (20 jan. 1995).

conditions d'accès à la profession de marin qui donne lieu par suite à l'inscription maritime est l'exemple concret de ce rapprochement.

**540.** Il est à noter que le navire, en sa qualité de moyen essentiel pour la pratique de toute activité maritime, se procure une place primordiale dans l'activité de la pêche maritime. Nous estimons judicieux d'évoquer ce moyen en termes juridiques pour mieux comprendre la soumission juridique de l'activité de la pêche maritime aux dispositions du droit maritime.

Le navire est l'un des éléments communs entre l'activité de la pêche maritime et la navigation maritime. En définissant ce moyen très complexe sur le plan juridique, la relation juridique entre ces deux activités maritimes s'avèrera assez claire.

**541.** Le droit maritime français n'a pas donné clairement de définition pour le navire. La loi du 3 janv. 1967 et son décret d'application du 25 oct. 1967 sur le statut des navires et autres bâtiments de mer disposent des caractères propres à un navire.

Certains textes de loi proposent des définitions pour le navire juste pour faciliter l'application des dispositions de leurs règles. C'est le cas des règles internationales pour prévenir les abordages en mer « règles de Corleg 1972 » et la loi du 5 fév. 1983 relative à la sauvegarde de la vie humaine en mer et à l'habilité à bord des navires.

**542.** Le navire, du point de vue technique, ne peut désigner qu'une construction ou des appareils, mais l'ensemble des appareils et outils nécessaires à la pratique et à l'exploitation de l'unité. C'est exactement le cas d'un navire de pêche dont le train de pêche ainsi que les outils nécessaires à pratiquer la pêche en sont partie intégrante. Ces outils et gréements feront, par conséquent, objet de toute vente du navire ou des décisions administratives ou juridiques relatives au navire.

**543.** Au Maroc, la définition du navire se base sur les mêmes éléments fondamentaux. L'article 2 du code de commerce maritime marocain du 31 mars 1919 (CCMM de 1919) considère le navire comme étant : « *le bâtiment qui pratique habituellement la navigation maritime*<sup>579</sup> ».

Pour être plus précis, la navigation maritime a été définie précédemment par le lieu où se pratique cette navigation. Le premier article du CCMM la présente comme étant : « *la navigation maritime s'exerce sur la mer, dans les ports et rades, sur les lacs, étangs, canaux et parties de rivières ou les eaux sont salées et communiquent avec la mer*<sup>580</sup> ».

---

<sup>579</sup> Art. 2 du Code de commerce maritime marocain du 28 Joumada II 1377 (31 mars 1919) (BO. N° 344 du 26 mai 1919).

<sup>580</sup> Art. 1 du Code de commerce maritime marocain du 28 Joumada II 1377 (31 mars 1919) (BO. N° 344 du 26 mai 1919).

**544.** Nous pouvons, facilement, constater que le navire et la navigation maritime sont deux notions indissociables. Par une simple interprétation de ces deux définitions, nous constatons, d'ores et déjà, que la définition du navire dépend de son aptitude à entreprendre la navigation maritime par ses propres moyens.

**545.** C'est exactement le sens formulé par un arrêt de la Cour de cassation du 27 nov. 1972 qui a estimé que la seule destination vers une navigation maritime suffit pour une éventuelle qualification. Cet arrêt a constaté que « *ce bateau de secours d'un yacht destiné à la navigation en mer, est utilisé, uniquement en mer, et que cet élément est suffisant pour le qualifier de navire*<sup>581</sup> ».

## **Section 2. Le travail du marin pêcheur ; lieu et milieu exceptionnels**

**546.** Le marin pêcheur exerce ses fonctions à bord d'un navire de mer. Le travail maritime est déterminé par trois éléments essentiels. Le premier est le marin en sa qualité du personnel opérant à bord. Le deuxième élément est le lieu du travail qui doit être obligatoirement un navire de mer. Le troisième étant le milieu marin qui demeure le lieu où se pratique l'ensemble des activités maritimes.

**547.** La définition réservée au marin par la législation marocaine se réfère à un navire de mer. Nous estimons judicieux de revenir et de définir le navire pour mieux cerner la relation juridique liant le marin et navire et par suite la relation du navire et la navigation maritime. Ceci nous amènera sans doute à nous lancer dans la définition complexe de cet instrument de travail. L'un des éléments déterminants du champ d'application du travail maritime est le milieu marin. Il nous incitera à évoquer la notion de la « navigation maritime ». Cette notion, par équivalence, est définie essentiellement par le lieu de pratique de cette navigation.

### **§1. La mer ; milieu de travail du marin pêcheur**

**548.** Le milieu maritime est un élément essentiel qui caractérise l'application des dispositions du droit du travail maritime. Ce milieu et l'appréciation de ses caractéristiques nous aideront largement à la qualification de ses activités principales. Soigneusement choisi pour son ouvrage « les frontières maritimes », JACQUESOR<sup>582</sup>, a indiqué largement l'intérêt du milieu marin dans l'accomplissement de diverses activités. Le professeur a redonné à cet espace un

---

<sup>581</sup> Cass. Com. 27 nov. 1972, N° de pourvoi: 70-12596, Bulletin N. 304 P. 283, Décision attaquée : Cour d'appel AIX-EN-PROVENCE, du 16 mars 1970.

<sup>582</sup> Jacques MARCADON est docteur en géographie (Nantes, 1986). - Géographe. - Il a été Maître de conférences à l'Université de Brest (en 1988).

volume qui dépasse celui marqué dans l'esprit des terriens. Il précisait que « la maîtrise de la mer est l'un des fondements de la puissance. Affirmer sa présence au sein de l'espace maritime et marchand permet à un État d'être présent sur la grande scène du commerce mondial. La bataille que se livrent aujourd'hui les plus grandes puissances industrielles a pour enjeu une domination mondiale de cet espace<sup>583</sup> ».

**549.** Par les dispositions de la législation maritime marocaine, la navigation maritime fait l'objet du premier article du code de commerce maritime marocain. Cet article dispose que : « *La navigation est dite maritime lorsqu'elle s'exerce sur la mer, dans les ports et rades, sur les lacs, étangs, canaux et parties de rivières où les eaux sont salées et communiquent avec la mer*<sup>584</sup> ». Nous constatons d'ores et déjà que la navigation maritime est définie par le lieu de l'exercice de cette navigation. Nous pouvons par suite évoquer la notion du risque connu par le milieu marin. Par conséquent, la notion de la navigation maritime s'est avérée très importante. Elle précise les limites du domaine d'application du droit maritime.

Il est à constater également la différence profonde entre le droit marocain et français quant à la définition de la navigation maritime. Le législateur marocain a donné une définition claire et simple à cette navigation ; alors que son homologue français n'a défini cette navigation que par opposition à la navigation fluviale. Au Maroc cette navigation est quasiment inexistante<sup>585</sup>.

**550.** La navigation fluviale, intensivement active en France, exige de la part des législateurs, des juges et des juristes plus d'efforts pour cerner la notion de la navigation fluviale devant une navigation maritime plus compliquée, plus risquée et plus exigeante.

**551.** La pêche est l'une des plus anciennes activités humaines. Elle est définie également par son milieu d'exécution. Au Maroc, la pêche est restée également sans aucune définition claire jusqu'à l'année 1973. C'était l'année où le Maroc a décidé enfin de relancer le secteur de la pêche maritime pour le voir dans sa nouvelle coque industrielle. Par un Dahir consacré à la pêche maritime, le législateur a commencé par une définition qui lie la pêche à son lieu d'exécution. Elle est ainsi définie comme étant : « *Toute pêche faite à la mer et sur les côtes ainsi que dans les lagunes classées par décret hors des eaux courantes et stagnantes du domaine public terrestre*<sup>586</sup> ».

---

<sup>583</sup> J. MARCADON, Les frontières maritimes ne sont pas un obstacle aux transports : le cas de l'Océan Atlantique. In : *Norois*. N° 180, 1998. L'Atlantique et les géographes. pp. 631-642.

<sup>584</sup> Art. 1, livre premier : du régime de la navigation maritime code de commerce maritime, titre premier : de la navigation maritime, annexe i du dahir du 28 jourmada ii 1337 (31 mars 1919) formant code de commerce maritime (BO. du 26 mai 1919).

<sup>585</sup> Ahmed CHAGUER, précis de droit maritime marocain, p.13, Afrique orient.

<sup>586</sup> Art. 1, TITRE PREMIER, Dahir portant loi n° 173255 du 27 chaoual 1393 (23 novembre 1973) formant règlement sur la pêche maritime (BO. N° 3187) tel que modifié et complété.

**552.** La mer, en sa qualité de milieu et de champ d'application de diverses dispositions, est dominante. Elle est souvent considérée comme un espace distinct juridiquement de la terre.

**553.** L'impression de son étendue et de sa qualification d'inépuisable et d'indéfinie laissent la mer insaisissable à la domination de l'homme<sup>587</sup>. Nous nous trouvons devant un espace énigme plein de risques et de dangers et ne peut, par suite, que lui attribuer des dispositions assez particulières.

**554.** Selon le professeur Auguste-Raynald WERNER<sup>588</sup>, la doctrine a traditionnellement caractérisé la mer, pour la distinguer juridiquement de toute autre chose, comme étant eau inépuisable et indéfinie. Indépendamment de sa saveur ancienne, cette définition a le mérite de faire sentir que, dans sa grande masse, la mer reste par essence insaisissable à la domination de l'homme<sup>589</sup>.

Depuis des siècles, la doctrine a traditionnellement caractérisé la mer, pour la distinguer juridiquement de toute autre chose, comme étant eau inépuisable et indéfinie. Indépendamment de sa saveur ancienne, cette définition a le mérite de faire sentir que, dans sa grande masse, la mer reste par essence insaisissable à la domination de l'homme.

Ce milieu n'a été l'objet d'aucune définition en droit. Toutefois certains critères se balançaient par la doctrine. Le professeur RÉMOND-GOUILLOUD, approuvait l'énigme de ce milieu. Il notait que : « Ils sont allés conquérir la lune, mais la mer à leurs pieds conservait son mystère<sup>590</sup> ».

**555.** Mais telle qu'elle est, inépuisable et indéfinie, la mer n'est cependant pas absolument insusceptible d'emprise juridique : « partout où elle prend contact avec la terre, elle partage en effet le sort du littoral dans ce sens qu'elle sert en tant que voie de communication principalement à sa défense et à son enrichissement ; elle est alors considérée, humainement parlant, comme la dépendance naturelle de ce littoral<sup>591</sup> ».

---

En France la définition de la pêche maritime était prononcée par l'Ordonnance n° 2010-462 du 6 mai 2010, à son PREMIER chapitre. L'article L. 911-1 dispose que : « Sont soumis au présent livre: «1° L'exercice de la pêche maritime, c'est-à-dire la capture des animaux et la récolte des végétaux marins, en mer, sur l'estran et dans la partie des fleuves, rivières, étangs et canaux où les eaux sont salées;

<sup>587</sup> A. R. WERNER, *Traité de droit maritime général : éléments et système, définitions, problèmes, principes*, P. 20, librairie Droz Genève 1964.

<sup>588</sup> Auguste-Raynald WERNER : docteur en droit de l'université de Genève ancien élève de l'école libre des sciences politiques de Paris.

<sup>589</sup> A. R. WERNER, *Traité de droit maritime général : éléments et système, définitions, problèmes, principes*, P. 3, librairie Droz Genève 1964.

<sup>590</sup> M. RÉMOND-GOUILLOUD, *De la présence en mer, étude offerte à R. RODIÈRE*, Dalloz 1981, p. 493.

<sup>591</sup> August Raynard WERNER, *Traité de droit maritime général : éléments et système, définitions, problèmes, principes*, page 20, librairie Droz Genève 1964.

**556.** Les premières questions qui viennent à l'esprit sont de savoir comment peut-on attribuer la souveraineté de ces vastes étendues d'eau aux pays riverains ? Et si c'est le cas en quoi consistera cette souveraineté qui pourra sans doute mettre en cause le fondement de la mer comme moyen de communication des nations ?

**557.** Ces questions, qui paraient loin de l'objet de notre recherche, s'avèrent pourtant capitales. Elles tiennent aux grands principes du droit public et du droit des gens relatifs à la souveraineté de chaque pays sur ses espaces maritimes. L'approbation de sa souveraineté est intéressant dans la mesure qu'elle permet par suite la limitation des espaces pour imposer ses lois, sa police, sa protection, et sa juridiction.

**558.** Sur cette question, VALIN, EMÉRIGON, AZUNI, MERLIN, MASSÉ, et bien d'autres juristes avaient fini par se prononcer en faveur de la liberté ou de la communauté des mers. Leur fondement se basait sur les vrais principes du droit naturel, du droit commun et du droit universel des gens.

La loi romaine avait longtemps considéré la mer comme espace commun à l'humanité. Elle ne pouvait pas, selon les romains, faire l'objet de propriété privée.

Pratiquement, ils justifiaient leur position du fait que la mer est une étendu inépuisable et devait rester libre à tout atteinte ou à toute action de privatisation.

**559.** À vrai dire, même si certains pensaient à proposer l'idée de souveraineté sur les mers, le peu d'informations sur ce milieu et l'absence de puissances publiques capables d'en assurer le contrôle repoussaient toute initiative. La souveraineté sur les mers est restée longtemps théorique. Ce n'est qu'au moyen âge que l'idée de souveraineté sur les mers est réapparue avec certaines restrictions. Après plusieurs tentatives, le fondement de la conférence internationale sur le droit de la mer a pris la relève et a commencé sa première session 1949. Les sessions ont succédé pour donner finalement naissance à la convention sur le droit de la mer 1982.

Cette Convention « CNUDM 1982 »<sup>592</sup> a toutefois redéfini le sens de la souveraineté sur les portions des côtes adjacentes à chaque pays riverain en prévoyant le passage inoffensif des vaisseaux.

Au point de vue juridique, les pays côtiers n'ont qu'à saisir les points de contact entre la mer et le littoral pour essayer d'imposer certaines dispositions juridiques.

---

<sup>592</sup> CNUDM : Convention des Nations unies sur le droit de la mer entrée en vigueur le 16 novembre 1994.



En effet c'est au niveau des ports que ces dispositions ont trouvé pleinement leur application. Ceci n'est pas toujours le cas en s'éloignant du littoral. Nous distinguons en parallèle la mer territoriale et la haute mer.

Il s'agit de deux espaces maritimes séparés par une ligne médiane imaginaire mais ayant des effets et des conséquences juridiques bien consistantes.

Nous nous contentons, en apportant des définitions techniques et juridiques de ces deux notions, juste pour mettre davantage en valeur la particularité du droit maritime. Nous envisagerons successivement la mer territoriale et la haute mer.

## **A. La mer territoriale**

### **a. Définition**

**560.** La mer territoriale est présentée sous forme d'une zone de la mer qui, bordant la terre, est reconnue comme constituant une dépendance naturelle du littoral.

C'est une zone pratiquement parallèle à la configuration de la côte. Cette zone emprunte du littoral sa configuration sous forme d'une dépendance naturelle mais aussi une dépendance juridique sous forme de l'étendue incontestable de la souveraineté.

Cette zone présente un intérêt économique essentiel et préoccupe l'attention des États sur la sûreté et la sécurité des littoraux. Elle devient alors, source de richesses et d'ennuis potentiels conjointement.

La méconnaissance de l'intérêt économique de cette zone à l'époque laissait le souci de sûreté dominant. C'est à base de ce facteur que la détermination des systèmes juridiques et de délimitation auront lieu.

**561.** Avant 1958, chaque pays prenait le soin de délimiter des zones de sa propre souveraineté. L'intérêt exprimé par chaque nation aux activités maritimes était généralement proportionnel à l'étendue de cette zone. Le seul principe qui régnait était celui de la liberté des mers.

Certains pays étaient plus clairs à ce propos et reliaient l'utilité de la mer territoriale à le pouvoir effectif de l'État riverain à contrôler cette zone. Sans trop se lancer dans des détails, la mer territoriale finissait par la plus grande portée d'un canon<sup>593</sup>.

L'utilité d'une zone maritime va bientôt imposer à chaque pays la mise en place des mesures nécessaires pour le contrôle et la préservation de cette zone.

---

<sup>593</sup> L'État exerce sa souveraineté et que la coutume internationale a limitées pendant longtemps à une largeur de 3 milles marins (portée du boulet de canon selon la théorie de BYNKERSHOEK et GALIANI).

L'article 6 de la convention sur la mer territoriale du 29 avr. 1958 fixe cette zone à 3 milles marins de la configuration du littoral à partir de la ligne de base<sup>594</sup>. La longueur, attribuée à cette zone, a connu au fil du temps certaines variations qui tendaient à l'augmenter davantage. Cette augmentation traduisait tantôt la valorisation de l'intérêt économique de cette zone ou l'accentuation des soucis de sûreté. Cette longueur est à présent élargie à 12 milles en application des dispositions de l'article 02, de la convention internationale sur le droit de la mer 1982 (CNUDM<sup>595</sup>).

### **b. Régime juridique de la mer territoriale**

**562.** Le régime juridique balançait depuis longtemps entre les droits de souveraineté et les droits de propriété de l'État riverain sur la mer territoriale. Ces droits ont été suffisamment discutés pour adopter finalement que les droits de l'État riverain sur sa mer territoriale sont surtout des droits de la souveraineté.

**563.** Cette adoption primait et gardait en vigueur le principe de la liberté des mers et de la navigation. Le passage d'un navire étranger dans une mer territoriale n'affecte en rien la souveraineté de l'État riverain sur son territoire. Par ailleurs, ce principe est le catalyseur principal pour promouvoir les échanges commerciaux entre diverses nations.

Ceci va confirmer textuellement les directives du Règlement sur le régime de la mer territoriale, adopté le 31 mars 1894 à Paris par l'Institut de droit international. Il précisait que : « L'État a un droit de souveraineté sur une zone de mer qui baigne la côte, sauf le droit de passage inoffensif<sup>596</sup> ».

En vertu de ses prorogations, chaque État exerce des pouvoirs de législation, de réglementation et de juridiction dans tous les domaines civil, commercial, pénal, et administratif. Par ce régime

---

<sup>594</sup> Ligne de base est la ligne regroupant les points de la laisse de basse mer longeant la côte, telle qu'elle est indiquée par la convention et selon le site SHOM, la ligne de base est la limite à partir de laquelle est calculée la limite de la mer territoriale. La ligne de base normale est la laisse de basse mer, telle qu'elle est indiquée sur les cartes marines à grande échelle reconnues officiellement par l'État côtier (c'est-à-dire les cartes du SHOM pour la France). Dans certains cas, (côtes profondément découpées ou bordées d'îlots, deltas, baies suffisamment profondes) des lignes de base droites, ne s'écartant pas de la direction générale de la côte, peuvent simplifier la limite de la mer territoriale (avec comme conséquence d'augmenter la surface des eaux intérieures de l'État côtier). Le choix de ces lignes demande une étude précise et argumentée des différentes possibilités.

<sup>595</sup> CNUDM : convention des nations unies sur le droit de la mer La 3<sup>e</sup> conférence des Nations unies sur le droit de la mer s'est réunie pour la première fois à New York en décembre 1973. Ses travaux se sont achevés à Montego Bay (Jamaïque) par la signature le 10 décembre 1982 de la Convention des Nations unies sur le Droit de la Mer (CNUDM), la France a ratifié cette convention en date du 11 avril 1996, tandis que le Maroc était le 154<sup>ème</sup> pays à la ratifier en date du 31 mai 2007.

<sup>596</sup> Le passage inoffensif fait l'objet des articles 17, 18 et 19 de la CNUDM. La définition à retenir du passage inoffensif est celle donnée par l'article 19. Il dispose dans son premier alinéa que : « le passage est inoffensif aussi longtemps qu'il ne porte pas atteinte à la paix, au bon ordre ou à la sécurité de l'État côtier. Il doit effectuer en conformité avec les dispositions de la convention et les autres règles du droit international ». <sup>181</sup> Bulletin officiel du royaume du Maroc, n° 3575, P.232, publié le 06 mai 1981.

juridique approprié, nous pouvons assimiler la mer territoriale à une portion territoriale du pays riverain.

**564.** Au niveau de la législation marocaine, la notion de la mer territoriale est transposée en un premier temps par le Dahir portant loi n° 1-73-211 du 26 MOHARREM 1393(2 Mars 1973) dans son premier article, fixant la limite des eaux territoriales et de la zone de pêche exclusive marocaine et par suite par le Dahir 181 n° 1-81-179 du 3 Jomada II 1401 (8 avr. 1981) portant promulgation de la loi n° 1-81, instituant une zone économique exclusive de 200 milles marins au large des côtes marocaines. C'est une phase de relance du secteur des pêches maritimes au Maroc.

## **B. La haute mer**

### **a. Définition de la haute mer**

**565.** La haute mer peut être définie, en droit, tout simplement par la généralité des espaces maritimes au-delà de la mer territoriale. Cet espace, assez étendu, n'est sous l'emprise juridique d'aucun pays. En effet l'État riverain se trouve souvent incapable de contrôler cet espace. Il échappe au contrôle de l'État et, par conséquent, à son emprise juridique. La haute mer est considérée parmi les espaces qui ne sont soumis à aucune souveraineté.

**566.** Un certain nombre de problèmes sont à noter à propos de la haute mer. Ils sont, globalement, identiques à ceux de la mer territoriale. Il s'agit bien de la délimitation et du régime juridique applicable.

**567.** En assistant à des progrès techniques, scientifiques, d'exploitation et d'exploration sans cesse, les États ont proclamé une zone tampon où tout État pouvait prendre des mesures de contrôle qu'il juge nécessaires. L'État côtier peut prétendre à l'exécution de certains contrôles d'ordre policier, douanier, et sanitaire. Elle lui permet de prévenir et de réprimer les contraventions à ses lois douanières, sanitaires ou d'immigration. Ceci a donné naissance à une troisième zone appelée zone contiguë<sup>597</sup> à partir du 29 avr. 1958, qui s'étend actuellement jusqu'à une distance maximale de 24 milles à partir de la ligne de base.

---

<sup>597</sup> La zone contiguë est une zone où l'État côtier peut exercer le contrôle nécessaire en vue de :

a) prévenir les infractions à ses lois et règlements douaniers, fiscaux, sanitaires ou d'immigration sur son territoire ou dans sa mer territoriale ;

b) réprimer les infractions à ces mêmes lois et règlements commises sur son territoire ou dans sa mer territoriale.

La zone contiguë ne peut s'étendre au-delà de 24 milles marins des lignes de base à partir desquelles est mesurée la largeur de la mer territoriale. La zone contiguë fait l'objet de l'article 33 de la 4ème section de la CNUDM.

**568.** L'instauration de la haute mer par les règles de la convention CNUDM 1982 a été également une opportunité évidente aux pays enclavés pour pouvoir exercer des activités maritimes. La conférence des communications et du transit, tenue à Barcelone en 1921 a repris le principe de la liberté des mers pour reconnaître aux pays enclavés le droit de constituer leurs propres flottes et de tenir des registres d'immatriculation de celles-ci.

**569.** La Convention sur la haute mer du 29 avr. 1958 est venue à l'appui à cette reconnaissance, notamment les dispositions de l'article 32 qui précisaient le droit de naviguer et de pêcher en haute mer. Cet article incitait également les États côtiers de prétendre aux États enclavés limitrophes le libre transit à travers leurs territoires et dans leurs ports, et de traiter ainsi leurs navires.

### **b. Le régime juridique de la haute mer.**

**570.** La loi du pavillon permet pour chaque navire, de se rattacher juridiquement à un État. Le régime juridique de la haute mer, insusceptible d'emprise juridique, impose ce rattachement. Un lien de nationalité s'élabore entre un navire et son État d'immatriculation. Ce lien aura sans doute des conséquences à plusieurs niveaux. Juridiquement, un navire naviguant en haute mer se considère comme une portion territoriale de l'État d'immatriculation et applique, par conséquent, les lois de cet État.

**571.** Le lien de nationalité du navire détermine les dispositions applicables à bord de ce navire, et donc nous pouvons préciser que la nationalité du navire est un élément principal en vue de la qualification de toute situation juridique.

### **§2. Le navire ; lieu de travail du marin pêcheur**

**572.** « Rien n'est plus difficile à cerner que la notion de navire<sup>598</sup> » : ces propos ont été précisés par le professeur P. BONASSIES. En effet, le navire est un moyen essentiel pour la pratique de l'activité de la pêche maritime. Nous estimons judicieux de revoir la qualification juridique de cet outil puisqu'il demeure l'élément clé pour la qualification du marin pêcheur. Autrement exprimé et selon la définition juridique réservée au marin, nous ne pouvons pas parler de marin pêcheur sans toutefois le lier juridiquement à un navire<sup>599</sup>.

---

<sup>598</sup> P. BONASSIES, « Le Droit positif français en 1992 », DMF 1993 n° 523.

<sup>599</sup> La définition réservée par le code de commerce maritime marocain. L'article 166, dispose que :  
« § 1. Est considérée comme marin, pour l'application du présent code, toute personne de l'un ou de l'autre sexe, servant à bord d'un navire de mer.

**573.** La notion du navire est une notion fondamentale du droit maritime. Le recours à cette notion peut nous être utile. Ce n'est qu'en l'évoquant que nous pouvons démontrer et approuver la nécessité de maintenir l'autonomie du droit maritime. C'est l'élément qui préserve plusieurs institutions propres au droit maritime. Les avaries communes, l'assistance, le prêt à la grosse et bien d'autres, forment des exemples concrets. Par conséquent, le droit maritime ne peut être appliqué favorablement que par la détermination de cette notion.

#### **A. La notion de navire.**

**574.** Le navire est un lieu de travail qui regroupe dans un espace assez négligeable les fonctionnalités d'une petite ville. Cet instrument est tellement équipé de façon à fonctionner dans une autonomie totale pendant ses expéditions maritimes. Le navire est alors capable de produire l'énergie électrique et distiller des quantités d'eau potable. Il produit également de la chaleur et gère ses eaux usées. Le navire est équipé par des infirmeries et des salles de traitement et de stockage de ses marchandises. En plus pour les navires de pêche, une panoplie d'équipements réservés à la pêche vient s'ajouter. Il n'a besoin que du carburant pour ses machines et de nourriture pour les hommes pour séjourner le plus long possible au large.

**575.** Le navire dépasse de loin sa présentation comme simple engin ou instrument de navigation. Il est, incontestablement, le concept essentiel sur lequel repose la plus grande partie des notions et des institutions contenues dans cette branche du droit régissant la mer et les activités qui s'y exercent. En effet, autour du navire, s'élaborent et gravitent les règles du droit maritime<sup>600</sup>. Il est présent dans la pêche maritime, dans la navigation de plaisance et dans la navigation de commerce.

**576.** Le navire est considéré comme le concept commun entre plusieurs notions et institutions du droit maritime. Cet engin est conçu, essentiellement, pour faire face aux dangers de la mer. Il est l'outil indispensable pour accomplir les activités maritimes. Il est construit par l'homme pour atteindre des zones lointaines. Le navire permet à l'homme de mener des expéditions et des déplacements en mer. Par cet engin, l'homme a commencé à défier le milieu marin (dès l'Antiquité) et à prétendre à plus de prospections afin de satisfaire ses besoins.

#### **a. Définition du navire.**

---

<sup>600</sup> J. HEILIKMAN, Mémoire sur la qualification juridique des engins de plage, Master 2 Droit et Sécurité des Activités Maritimes et Océaniques, Faculté de Droit et des Sciences Politiques de Nantes, 2009.

**577.** Il est difficile de donner une définition juridique au navire. L'intérêt de définir le navire, qui demeure au cœur du droit maritime<sup>601</sup>, n'est apparu que récemment ; et plus exactement vers la fin du XX<sup>ème</sup> siècle. La diversité des engins flottants en mer exige de se lancer vers une qualification exacte du navire pour, au moins, le différencier des plates-formes géantes, des îles artificielles, des planches à voile de plaisance ou même des zodiacs avec ou sans moteur.

**578.** Le droit français n'a pas strictement donné de définition du navire. Toutefois Il existe des définitions spécifiques disposées par des conventions internationales ou des administrations maritimes. Ces définitions attestent d'une restriction de leurs champs d'application. Effectivement, il est difficile de cerner une notion autour de laquelle s'organisent les règles spécifiques du droit maritime. Il convient de souligner que la variété des définitions particulières révèle la nécessité d'éclaircir la notion de navire.

**579.** Le droit maritime français a pourtant tenté de définir le navire par les dispositions de l'article 3 du décret du 07 août 1967. Il a indiqué que : « *Sont considérés comme navires au sens du présent décret tous les bâtiments de mer quels qu'ils soient, y compris les engins flottants, qui effectuent une navigation en mer, dans les ports et rades, sur les étangs ou canaux salés dépendant du domaine public maritime et dans les estuaires, fleuves, rivières et canaux en aval du premier obstacle à la navigation des bâtiments de mer*<sup>602</sup> ».

Si le droit maritime français n'a pas donné expressément de définition pour le navire, la loi du 3 janv. 1967<sup>603</sup> et son décret d'application du 25 oct. 1967 sur le statut des navires et autres bâtiments de mer disposent désormais certains caractères propres au navire.

**580.** Certains textes de lois ou conventions proposent des définitions du navire juste pour faciliter l'application des dispositions de leurs règles. C'est le cas des règles internationales pour prévenir les abordages en mer « règlement RIPAM 1972<sup>604</sup> ». Cette définition tend à considérer les hydravions comme des navires et tend à exclure les sous-marins tant qu'ils ne sont pas visibles sur la surface. La notion de navire proposée par la convention de RIPAM est plus extensive contrairement à la jurisprudence française qui révèle certaines exceptions. C'est

---

<sup>601</sup> Stéphane MIRIBEL, Rédacteur en chef de la revue Lamy Droit Maritime Français, Évolution de la notion de navire en droit français, Texte d'une allocution prononcée dans le cadre du programme du XXIIème colloque de la « Journée RIPERT » organisé par l'Association française du droit maritime (AFDM), Paris 29 juin 2015, Droit Maritime Français N° 775 — Décembre —2015, Page 1000, Wolters Kluwer.

<sup>602</sup> Art. 3, Décret n° 67-690 du 07 août 1967, Journal officiel de la république française du 23 Août 1967, Page 8162.

<sup>603</sup> Loi n° 67-5 du 3 janvier 1967 portant statut des navires et autres bâtiments de mer

<sup>604</sup> Les règles internationales pour prévenir les abordages en mer a définie dans son champs d'application le navire comme étant « tout engin ou tout appareil de quelque nature que ce soit, y compris les engins sans tirant d'eau et les hydravions, utilisé ou susceptible d'être utilisé comme moyen de transport sur l'eau ». De même cette loi dispose que « tous engins flottants, à l'exception de ceux qui sont amarrés à poste fixe, sont assimilés, selon le cas, soit aux navires de mer, soit aux bateaux de navigation intérieure ».

le sens formulé par la Cour d'appel de Rennes du 7 mai 1991. La Cour a considéré que la collision entre deux planches à voiles s'appréciait au regard du règlement pour la prévention des abordages, les considérant comme des navires.

**581.** La loi du 5 fév. 1983, relative à la sauvegarde de la vie humaine en mer et à l'habilité à bord des navires, définit le navire comme étant : « *Tout bâtiment de mer quel qu'ils soient y compris les engins flottant qui effectuent une navigation en surface ou sous-marine, ou qui stationnent en mer, ou dans les eaux dépendant du domaine public maritime à l'exception des engins de plage*<sup>605</sup> ». Elle a été modifiée par la loi<sup>606</sup> du 12 juill. 1990, relative aux transports. Cette loi a repris les mêmes expressions pour définir le navire en rajoutant à l'exception des engins de plage ; les engins non motorisés.

**582.** Au regard du droit de la mer, les deux professeurs MM. LUCCHINI et VOECKEL ont considéré le navire comme étant « un engin évoluant en mer sous la responsabilité d'un État auquel il peut être rattaché par le lien de la nationalité et qui peut refuser toute ingérence d'un autre État »<sup>607</sup>.

**583.** Il est à noter que la tendance de la jurisprudence est de considérer que même les engins de plage doivent être vus comme des navires tout au moins au regard du respect des règles de sécurité.

**584.** Le décret du 30 août 1984<sup>608</sup>, relatif à la sauvegarde de la vie humaine, à l'habitabilité à bord des navires et à la prévention de la pollution, dans son premier article a donné une définition pour les navires de pêche. Cette définition a été conçue en se référant à la seule activité du navire de pêche. Ce n'est absolument pas une définition qui pourra être considérée comme référence. Elle se contente de renvoyer, tout simplement, aux mesures nécessaires pour la sauvegarde des vies humaines en mer. Par ce décret, le navire de pêche est défini comme étant : « *tout navire utilisé pour la capture des poissons, des autres animaux marins, la récolte des végétaux marins ou l'exploitation des ressources vivantes de la mer*<sup>609</sup> ».il ne parle pas de vies humaines

---

<sup>605</sup> La loi du 5 février 1983, relative à la sauvegarde de la vie humaine en mer et à l'habilité à bord des navires

<sup>606</sup> Loi n° 90-602 du 12 juillet 1990 - art. 11 JORF 13 juillet 1990.

<sup>607</sup> LUCCHINI (L.) & VOELCKEL (M.), *Droit de la mer*, op. cit. note 13, p. 38.

<sup>608</sup> Le Décret n° 84-810 du 30 août 1984, relatif à la sauvegarde de la vie humaine, à l'habitabilité à bord des navires et à la prévention de la pollution

<sup>609</sup> Décret n°84-810 du 30 août 1984 relatif à la sauvegarde de la vie humaine, à l'habitabilité à bord des navires et à la prévention de la pollution.

**585.** Quant à l'article 2 de la Convention de 1969<sup>610</sup> sur le droit d'intervention des États en haute mer, il déclare que la notion de navire doit s'entendre à « *tout bâtiment de mer, quel qu'il soit, et de tout engin flottant, à l'exception des installations ou autres dispositifs utilisés pour l'exploitation des fonds des mers, des océans et de leur sous-sol ou l'exploitation de leur ressources*<sup>611</sup> ».

Le Code des transports a introduit ses règles par l'Article L. 5000-2<sup>612</sup> qui a présenté une désignation du navire. Cet article propose d'une façon très générale que : « *Sauf dispositions contraires, sont dénommés navires pour l'application du présent code :*

1° Tout engin flottant, construit et équipé pour la navigation maritime de commerce, de pêche ou de plaisance et affecté à celle-ci ;

2° Les engins flottants construits et équipés pour la navigation maritime, affectés à des services publics à caractère administratif ou industriel et commercial...<sup>613</sup>»

Cet article peut paraître clair, pourtant il pose certaines difficultés lors de son application. Le juge sera appelé à s'assurer de l'aptitude du navire à se conformer aux dispositions de cet article.

La définition du navire, précisée par le code des transports, n'est pas précise. Elle pourra, par conséquent, qualifier d'autres engins flottants de navire. En effet, plusieurs engins flottant à la surface des mers ne peuvent prétendre à la qualité juridique de navire<sup>614</sup>.

**586.** Selon le professeur Martine RÉMOND-GOUILLOUD, cette définition n'est hélas guère heureuse<sup>615</sup>. Le professeur s'est davantage expliqué en deux lieux. Il a précisé qu'en premier lieu, cette définition ne vaut de l'aveu même de l'article L.5000-2, qu'en l'absence de dispositions contraires. Autant dire que cette définition ne peut en rien harmoniser la notion de navire. Et en second lieu, elle ne s'appuie ni sur la construction jurisprudentielle, ni sur les

---

<sup>610</sup>Convention internationale de 1969 sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures.

Adoption : 29 novembre 1969 ; entrée en vigueur : 6 mai 1975.

<sup>611</sup> Art. 2 de la convention internationale de 1969 sur l'intervention en haute mer.

<sup>612</sup>Art. L. 5000-2, Code des transports, partie législative, cinquième partie, intitulée : Transport et Navigation Maritimes.

<sup>613</sup> Art. L. 5000-2, C. transp.

<sup>614</sup> C'est le cas :

Des zodiacs, précisé par l'arrêt de la Cour de cassation (Cass. Com. 27 nov. 1972).

Des jet-skis, précisé par l'arrêt de la Cour de cassation (Cass. Com. 5 nov. 2003).

Des surfis et planches à voile, précisé par la Cour d'appel de Rennes, 4 mai 1982.

Des body-boards, des pédalos, des plates-formes de forage ou d'exploitation du plateau continental, des usines flottantes, voire des îles artificielles et des « avions » (V. Décr. N° 2010-186 du 23 févr. 2010, JO 26 février 2010).

\*A. MONTAS, Droit maritime, page 44, Vuibert2012.

<sup>615</sup> M. RÉMOND-GOUILLOUD, Droit maritime, P. 27, 2<sup>e</sup> A. Pédone, 1993



réflexions doctrinales élaborées en plus d'un siècle<sup>616</sup>. Le professeur Philippe DELEBECQUE a critiqué cette définition par un ensemble de critiques formulés contre le code des transports dans sa version de 2010. Le professeur a précisé que « ni l'Ordonnance de la Marine de 1681, ni le code de commerce de 1807, ni la loi du 3 janv. 1967 portant statut du navire et autres bâtiments de mer n'ont défini le navire<sup>617</sup>. Et contre l'article L.5000-2, le professeur s'est exprimé : « s'efforçant de définir le navire, en ignorant superbement les subtilités de la jurisprudence ».

**587.** Les éléments de qualification précisés par cette définition sont peu adoptés par les juges de fond qui soutiennent l'aptitude à affronter le risque de mer comme élément de qualification le plus fondé. Ainsi, cet article a essayé de recenser les types de navires soumis à l'application du code des transports ; tout en excluant les navires de guerre<sup>618</sup> qui répondent parfaitement aux critères de cette définition.

**588.** Le navire, au point de vue technique, ne peut désigner une construction ou des appareils, mais un assemblage de pièces de toute sorte nécessaires à l'exploitation de ce navire. L'intérêt de cette désignation traduit l'unité juridique qui existe entre le navire et ses agrès et appareils. Par conséquent, les décisions administratives ou juridiques relatives au navire, concernent également les agrès et les appareils du navire. C'est ainsi que les actes de vente, décisions de saisie, contrats d'assurance ou actes d'hypothèque du navire intéressent automatiquement ses agrès et appareils<sup>619</sup>. En pratique, le navire est un assemblage qui peut être destiné à un certain type d'exploitation. Par conséquent, le navire est constitué d'une coque flottante et d'un armement suffisant pour effectuer une expédition en mer. Il est également conçu par une construction flottante dotée d'une autonomie de manœuvre. Ce critère distingue, juridiquement, un navire d'une épave. Le navire caractérisé par sa possibilité et son aptitude à se mouvoir par ses propres moyens.

**589.** La Cour de cassation, n'a pas considéré comme navire une barge dépourvue de moyen de propulsion<sup>620</sup>. Dans le même sens, la Cour d'appel d'Aix en Provence considère qu'une

---

<sup>616</sup> M. RÉMOND-GOUILLOU, Droit maritime Op. Cit.

<sup>617</sup> Ph. DELEBECQUE, Rép. Com. Dalloz, V° Navire, n° 10.

<sup>618</sup> Art. L. 5000-2 du code des transports : « .....II. — Sauf dispositions contraires, les dispositions du présent code ne s'appliquent pas aux navires de guerre, qu'ils soient français ou étrangers. Sont considérés comme navires de guerre tous bâtiments en essais ou en service dans la Marine nationale ou une marine étrangère. »

<sup>619</sup> Art. 68 du Code de commerce maritime marocain du 28 Joumada II 1377 (31 mars 1919) (BO. N° 344 du 26 mai 1919), livre deuxième : des navires, titre premier : du régime juridique des navires.

<sup>620</sup> Cass. 22 déc. 1958, Droit Maritime Français 1959, page 217, rapporté par MM BONASSIES et SCAPEL, Traité de Droit Maritime, L.G.D.J., 2006, n°152, p. 110.

barge dépourvue de moyen de propulsion n'est pas un navire mais un simple bâtiment de servitude portuaire et ne peut donc pas avoir de capitaine<sup>621</sup>.

Pourtant cette autonomie de propulsion tend à être négligée par certains juges alors que c'est l'un des moyens qui prouvent que le navire est en mesure d'affronter les périls en mer.

**590.** Au Maroc, la définition du navire respecte les mêmes éléments fondamentaux. L'art. 2 du code de commerce maritime marocain du 31 mars 1919 (CCMM de 1919) considère le navire comme étant : « *le bâtiment qui pratique habituellement<sup>622</sup> la navigation maritime<sup>623</sup>* ».

---

<sup>621</sup> CA Aix-en-Provence 14 avr. 1987. Cet arrêt est rendu le 14 avril 1987 par la cour d'appel d'Aix-en-Provence (2<sup>ème</sup> chambre). Il a fait l'objet d'un pourvoi rejeté par la Cour de Cassation, chambre commerciale, Audience publique du mardi 24 oct. 1989, N° de pourvoi : 87-17357.

<sup>622</sup> L'expression « habituellement » veut bien préciser que le navire ne perd pas sa qualité du simple fait d'entreprendre une navigation fluviale de manière provisoire. Les ports situés aux bords des rivières exigent certainement au navire d'emprunter une portion de fleuve ou rivière. C'est à ce type de situation que vient exactement répondre cette expression. D'ailleurs, le Professeur Philippe DELEBECQUE, a commenté un arrêt de la cour de cassation qui a appliqué textuellement la solution dictée par le texte même de la Convention applicable, la Convention de Londres du 19 novembre 1976, art. 2-1-a : « ... dommages à tous biens, y compris les dommages causés aux ouvrages d'art des ports, bassins, voies navigables ... » ; si le texte n'est pas cité, il s'agit d'un oubli, sans conséquence, la loi française ouvertement rappelée ayant voulu transposer purement et simplement dans l'ordre interne les dispositions de la convention internationale. En l'espèce, le navire « Laura », appartenant à la société Hansel SCHIFFAHRTS, après avoir appareillé à Chalon-sur-Saône, à destination du port italien de Piombino, assisté d'un pilote fluvial jusqu'à Saint-Louis du Rhône, avait heurté le pont de Saint-Romain des Isles et occasionné ainsi des dommages importants aux départements de Saône-et-Loire et de l'Ain. À Marseille, où il avait été remorqué, l'armateur avait présenté une requête aux fins d'ouverture d'une procédure de limitation de responsabilité, puis assigné les départements en restitution de la garantie souscrite entre temps par son assureur. D'où un litige sur le bienfondé de l'application de la procédure de limitation de responsabilité.

C'est ce litige que, l'arrêt rapporté, tranche très exactement. (sous réserve, comme on l'a vu, du visa) : « l'article 58 de la loi du 3 janvier 1967, qui permet au propriétaire d'un navire de limiter sa responsabilité ; si les dommages sont en relation directe avec son utilisation, n'excluant pas ceux qui se sont produits à l'occasion d'une navigation fluviale, la cour d'appel qui a retenu que le « Laura », qui se livrait habituellement à la navigation maritime, devait être qualifié de navire, et qui a constaté que les dommages avaient eu lieu tandis qu'il naviguait sur la Saône, en a déduit exactement que son propriétaire était en droit de limiter sa responsabilité».

Le simple commentaire, édité par le professeur, précise que la solution ne traduit aucunement un impérialisme du droit maritime. Elle n'est que l'application d'un texte maritime à un bâtiment se livrant habituellement à une navigation maritime et propre à affronter les périls de la mer, i.e. à un navire (l'application du texte ne fait aucun doute, car l'expression « voies navigables » renvoie essentiellement aux voies fluviales). Le fait qu'il navigue temporairement dans des eaux fluviales ne change rien à l'affaire. Un navire reste un navire tant qu'il n'est pas une épave. En tant que tel, il commande l'application du droit maritime. Rappelons aussi que la faculté de limiter sa responsabilité n'est pas subordonnée à l'exigence d'un « risque de mer » (Cass. com., 18 nov. 1980, D. 1981, Jur. p. 397, note RODIÈRE). En d'autres termes, la limitation de responsabilité est liée à l'exploitation du navire. Elle ne dépend pas ou plus de l'idée de fortune de mer. On ajoutera que le droit fluvial se sépare ici du droit maritime en ce qu'il ne connaît pas l'institution de la limitation de responsabilité.

Philippe DELEBECQUE, Professeur à l'Université Panthéon-Sorbonne (Paris I), commentaire de l'arrêt (Cass. com., 4 oct. 2005, Navire « Laura », pourvoi n° 04-10.389, Bull. civ. IV, à paraître, DMF 2006/2, à paraître), Armateur. Responsabilité. Limitation de responsabilité. Navire. Navigation fluviale (oui) – Philippe DELEBECQUE – RTD com. 2006. 248

<sup>623</sup> Art. 2 du Code de commerce maritime marocain du 28 Joumada II 1377 (31 mars 1919) (BO. N° 344 du 26 mai 1919).

Pour être plus précis, la navigation maritime a été définie en premier lieu comme étant celle qui : « ...s'exerce sur la mer, dans les ports et rades, sur les lacs, étangs, canaux et parties de rivières ou les eaux sont salées et communiquent avec la mer<sup>624</sup> ».

Nous pouvons facilement constater que le navire et la navigation maritime sont indissociables. C'est le principe adopté également par la doctrine française qui précise que la navigation maritime est la résultante d'un milieu marin et un navire capable de tenir la mer. Le professeur Julien BONNECASE<sup>625</sup> précise que « *le navire se caractérise par son aptitude à tenir la mer et son affectation à un service de la mer ; le navire n'est pas autre chose que la prise en considération par le droit, du navire dans le sens matériel et technique du terme, c'est-à-dire en tant qu'instrument de domination de la mer*<sup>626</sup> »

**591.** En interprétant ces deux définitions, nous constatons, d'ores et déjà, que la définition du navire dépend de son aptitude à entreprendre la navigation maritime par ses propres moyens. C'est le sens formulé par un arrêt de la Cour de cassation du 27 nov. 1972 qui a estimé que la seule destination vers une navigation maritime suffit pour une éventuelle qualification. Par cet arrêt, la Cour a constaté que « *ce bateau de secours d'un yacht destiné à la navigation en mer, est utilisé uniquement en mer et que cet élément est suffisant pour le qualifier de navire*<sup>627</sup>. »

**592.** Le navire est un engin flottant, une construction, un assemblage de pièces conçues et destinées à la navigation maritime et aux déplacements en mer. C'est la somme ou l'intégration d'éléments nombreux et variés : une coque ou carcasse, des agrès, tout ce qui est en rapport avec sa mâture : poulies, câbles, manœuvres, chaînes, voies, cordage, ancres, gouvernail, hélice et des appareils ensemble de ses équipements : radar, sonar, compas, radio par exemple. C'est le principe posé par l'art. 68 du CCMM de 1919 qui considère « *comme faisant partie du navire tous les accessoires nécessaires à son exploitation*<sup>628</sup> ».

Par conséquent, un objet flottant amarré de façon fixe, sans déplacement apparent, une île artificielle, ne peuvent être considérés comme navires. Tout objet flottant qui ne peut pas naviguer n'est pas un navire : épave, tronc d'arbre, iceberg.

**593.** Le navire est également le bâtiment de mer qui pratique la navigation maritime. Cette désignation nous oblige forcément à associer l'engin à l'objectif qui reste sans doute la

---

<sup>624</sup> Art. 1 du Code de commerce maritime marocain du 28 Joumada II 1377 (31 mars 1919) (BO. N° 344 du 26 mai 1919).

<sup>625</sup> Julien BONNECASE (1878-1950), Juriste. - Spécialiste de droit civil. - Professeur à la Faculté de droit de l'Université de Bordeaux (1913-1941).

<sup>626</sup> BONNECASE (J.), *Traité de droit commercial maritime* » Sirey 1923 n° 217 et 219.

<sup>627</sup> Cass. 27 nov. 1972, DMF 1973, P. 160, note PLUREAU ; SCAPEL.

<sup>628</sup> L'art. 68 du Code de commerce maritime marocain du 28 Joumada II, 1377 (31 mars 1919), (BO. N° 344 du 26 mai 1919).

navigation dans le milieu marin. Par ces propos, force est de constater l'existence de bâtiments ayant les mêmes caractéristiques techniques sans être qualifié de navire : C'est le cas des bateaux de rivière ou bâtiments fluviaux qui pratiquent la navigation fluviale.

**594.** Il apparaît alors que le navire ou bâtiment de mer est spécialement conçu pour la navigation maritime. Cela signifie qu'il possède l'appropriation à cette navigation caractérisée par les risques et les dangers inhérents au milieu marin.

**595.** Ainsi, la navigation maritime donne un caractère particulier d'aventure, un caractère aléatoire permanent à l'expédition maritime. C'est enfin la pratique de cette navigation maritime qui soumet le navire aux règles du droit maritime, peu importe sa forme, sa taille et ses dimensions.

### **b. L'individualisation du navire**

**596.** Aujourd'hui, les éléments d'individualisation du navire sont plus clairs. Cet engin est doté d'un nom, d'un état civil complet, le port d'attache, la nationalité et le tonnage. Ces mentions sont édictées par le premier article de la loi du 3 janv. 1967 sur le statut du navire et autres bâtiments de mer. La nationalité est l'un des éléments le plus déterminant. Elle fixe pour chaque navire son pavillon et détermine les règles à appliquer à bord.

**597.** Le navire, bien qu'engin flottant, est partiellement assimilé à une personne. Chaque navire porte un nom qui le différencie des autres navires, et un domicile. Le doyen Georges RIPERT s'exprime à propos de cette similitude en précisant que : « *Le navire est une personne. Le navire naît, créé par l'homme, construit avec des matériaux inertes. C'est un organisme indivisible.... Sa naissance lui ouvre la vie.... Comme l'enfant conçu, le navire en chantier a déjà une personnalité juridique. Il est plus ou moins fonctionnaire ; il est marchand ou pêcheur, ou même oisif (yacht)... Parfois, il se loue à d'autres et devient serviteur (remorqueur, pilote...) ... Enfin le navire meurt*<sup>629</sup>. »

**598.** Le doyen R. RODIÈRE a tenté de présenter de manière exhaustive l'individualisation du navire. Il reprend successivement les éléments clés de l'individualisation de cet engin complexe. Il a indiqué que « *le navire a, comme les personnes vivantes, un nom qui le désigne. Il est d'une certaine classe sociale, car on distingue les navires de plaisance de ceux qui sont consacrés au commerce ou à la défense du pays. Il a un domicile : c'est le port d'immatriculation où sont conservés les actes qui le concernent. Il a une nationalité : on dit d'un navire qu'il est français ou étranger. On plaide en justice contre lui, ou il plaide lui-*

---

<sup>629</sup> G. RIPERT, Droit maritime, Dalloz, Paris, 4<sup>e</sup> éd., 1950, T.I, Navigation – Navires – Personnel – Armateurs – Créanciers, n° 303, pp. 274-275.

*même, car dans les causes maritimes son capitaine le personnifie. Enfin, on pourrait presque dire qu'il meurt : quand il est trop vieux ou qu'il est déclaré innavigable, il disparaît comme bien juridique »<sup>630</sup>.*

**599.** Le droit maritime considère le navire, outil de la navigation maritime, comme un bien meuble individualisé. Ceci lui permet d'être hypothéqué et immatriculé. Le doyen RIPERT a soutenu l'idée de l'individualisation du navire. Il justifie ses propos du fait que le navire se trouve jugé par des solutions propres à des situations de la personne humaine. Il a indiqué que : « *Évidemment, il y a là de simples images. Ce sont des procédés de langage commodes pour indiquer que la situation juridique du navire peut, dans certains cas, imposer la même solution que la situation juridique de la personne humaine*<sup>631</sup> ».

**600.** En France, les dispositions de l'article L. 5111-1 du code des transports<sup>632</sup> déterminent les éléments de cette individualisation.

### **c. La nationalité du navire**

**601.** Le navire est un bien meuble immatriculé, qui constitue le gage des créanciers maritimes de l'armateur. Il en résulte un statut bien propre aux navires<sup>633</sup>. Le navire est un objet mobile. Sa mobilité à l'échelle internationale, au travers de vastes mers et océans et d'un port à l'autre, donne à son immatriculation une dimension spécifique.

**602.** Selon le professeur P. CHAUMETTE, le navire, meuble immatriculé, est un bien individualisé dans le patrimoine de son propriétaire. Les privilèges du navire établissent un lien direct entre le navire et ceux qui ont subi un préjudice du fait de son action<sup>634</sup>. Tout navire est en quelque sorte responsable sur lui-même des accidents qu'il cause, ce qui n'est nullement le cas d'un engin terrestre<sup>635</sup>.

**603.** Les éléments d'individualisation d'un navire exigent une nationalité pour chaque navire. La nationalité des navires est une notion qui figure dans tous les anciens ouvrages du droit

---

<sup>630</sup> R. RODIÈRE et E. DU PONTAVICE, Droit maritime, P. 31, 11<sup>ème</sup> édition, Précis DALLOZ, 1991

<sup>631</sup> G. RIPERT, préc, n° 303, Personnalité du navire, p. 275.

<sup>632</sup> Art. L. 5111-1, Modifié par LOI n° 2016-816 du 20 juin 2016 - art. 1, dispose : « Les éléments d'identification des navires sont :

1°Le nom, indiqué par le certificat d'immatriculation ;  
2°Le port d'attache ;  
3°La nationalité ;  
4°Le tonnage défini en unités de jauge en application de l'article L. 5000-5 du présent code. Des marques extérieures d'identification doivent être portées sur les navires dans les conditions définies par voie réglementaire

<sup>633</sup> M. NDENDE, préc. Titre 32, Le statut du navire, n° 321.11 et s. ; M. RÈMOND-GOUILLOUD, Droit Maritime, Pédone, Paris, 2<sup>e</sup> éd., 1993, n° 80 et s.

<sup>634</sup> P. CHAUMETTE, Le navire, ni territoire, ni personne, DMF N°678, 1<sup>er</sup> fev. 2007.

<sup>635</sup> P. BONASSIES et Chr. SCAPEL, Droit maritime, LGDJ, Paris, 2006, n° 158, p. 113

maritime, à l'échelle nationale ou internationale, sans toutefois la considérer de façon exhaustive, la nationalité du navire ressemble en grande partie celle d'une personne et permet par suite à rattacher juridiquement un navire à une nation. La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, dite de Montego Bay, du 10 déc. 1982, consacre certains de ses articles à la notion de la nationalité des navires. C'est le cas de l'article 91<sup>636</sup> qui demande à chaque État de fixer les conditions auxquelles il soumet l'attribution de sa nationalité aux navires.

**604.** Le professeur Jean-Pierre LABORDE<sup>637</sup> a inauguré un débat doctrinal au sujet ; du fait que certains auteurs s'opposent à voir la nationalité attribuée aux meubles car cette notion est réservée aux personnes<sup>638</sup>.

Bien entendu, la doctrine maritime est tout à fait consciente de cette difficulté, que l'attribution de nationalité à un navire relève à chaque fois. C'est ainsi que le professeur Martin NDENDE s'est exprimé en précisant que : « tout bâtiment de mer a une nationalité. Il en a nécessairement une. Il n'en a qu'une<sup>639</sup> ». Ce même sens a été confirmé par l'article 92 de la convention sur le droit de la mer 1982<sup>640</sup>. Dans un cadre purement social, objet de notre recherche, la nationalité du navire fixe en grande partie la forme et la constitution de l'équipage d'un navire<sup>641</sup>.

---

<sup>636</sup> Art. 91 : « Article 91 Nationalité des navires 1. Chaque État fixe les conditions auxquelles il soumet l'attribution de sa nationalité aux navires, les conditions d'immatriculation des navires sur son territoire et les conditions requises pour qu'ils aient le droit de battre son pavillon. Les navires possèdent la nationalité de l'État dont ils sont autorisés à battre le pavillon. Il doit exister un lien substantiel entre l'État et le navire. 2. Chaque État délivre aux navires auxquels il a accordé le droit de battre son pavillon des documents à cet effet. »

<sup>637</sup> Jean-Pierre LABORDE, Professeur à l'Université Montesquieu-Bordeaux IV.

<sup>638</sup> Henri BATIFFOL et le Professeur Paul Lagarde écrivent que « la définition qui a été proposée de la nationalité n'admet son attribution qu'aux sujets de droit, c'est-à-dire aux personnes ». Et s'ils observent que « le droit positif applique, cependant, le terme de nationalité à certains meubles qui, en raison de leur valeur, jointe à leur mobilité essentielle, doivent être soumis au contrôle des autorités d'un État déterminé ». Au premier rang desquels les navires de mer, c'est pour ajouter aussitôt que « le terme nationalité n'est plus ici qu'à peine analogique ; le lien qu'il désigne n'a plus rien de commun avec la nationalité des personnes, ni quant à ses conditions d'existence, ni quant à ses effets ».

Jean-Pierre LABORDE, Professeur à l'Université Montesquieu-Bordeaux IV, Droit Maritime Français 2005 - n° 663 du 10/2005.

Membre du Centre d'Études et de Recherche en Droit international de Bordeaux (CERDIB)

Membre du Centre de droit comparé du travail et de la Sécurité sociale

<sup>639</sup> M. NDENDE sous la direction de J. P. BEURIER, droits maritimes, P. 219, Dalloz 2006/2007.

<sup>640</sup> Art. 92, Convention des nations unies sur le droit de la mer (CNUDM 1982).

<sup>641</sup> C'est un problème constaté actuellement au France et au Maroc, concernant la relation de la nationalité du navire et la composition des équipages. C'est un débat de fond entre la France et la cour de justice européenne ... le rattachement d'un navire à son État du pavillon assure la juridicité de la haute mer. Ainsi, le capitaine et une proportion de l'équipage au Maroc et le capitaine et son officier suppléant doivent être obligatoirement des nationaux.

Le professeur CHAUMETTE précise dans ce sens que : « Ce rattachement du navire à l'État du pavillon assure la juridicité de la haute mer. Il en est traditionnellement déduit que l'État du pavillon peut réserver les emplois de capitaine de navire et d'officier suppléant à ses ressortissants nationaux, puisque le commandant de bord représente le droit de l'État du pavillon ».

P. CHAUMETTE, Droit Maritime Français 2007, Page 100, n° 678 du février 2007.

**605.** Le fait d'accorder la nationalité à un navire n'est pas passé sans provoquer certaines réactions juridiques. Le professeur Antoine VIALARD<sup>642</sup> précise que le fait d'attribuer la nationalité à un navire est un abus de langage. Ainsi Martine REMOND-GOUILLOUD, révoque dans ce sens, en précisant que : « *En toute rigueur, on ne devrait pas employer ici le terme de nationalité : celui-ci désignant en effet que l'appartenance à la population constitutive d'un État, seuls les sujets de droit peuvent en être dotés*<sup>643</sup> ».

**606.** Les navires possèdent la nationalité de l'État dont ils sont autorisés à battre le pavillon, selon l'article 91 de la Convention des Nations Unies de Montego Bay sur le droit de la mer du 10 déc. 1982. L'immatriculation donne au navire l'accès à un pavillon. Ce rattachement du navire à l'État du pavillon assure la juridicité de la haute mer. Il en est traditionnellement déduit que l'État du pavillon peut réserver les emplois de capitaine de navire, et d'officier suppléant à ses ressortissants nationaux, puisque le commandant de bord représente le droit de l'État du pavillon.

### **B. La nature juridique du navire**

**607.** Sur le plan juridique, le navire est à la fois bien meuble par sa nature et immeuble par sa valeur. Il appartient à la catégorie juridique des biens meubles. C'est le sens des dispositions posées par l'art. 67 du CCMM de 1919 : « *les navires de mer sont des biens meubles...* ».

Sa nature mobilière est incontestable, c'est un engin propre à se déplacer et à déplacer. Il est appelé à circuler et à naviguer en mer. La fonction fondamentale du navire est d'aller d'un lieu à l'autre. Ses déplacements répétitifs sont suffisants pour le qualifier d'un bien meuble par nature. Le navire fait, aussi, partie de la catégorie des biens meubles immatriculés<sup>644</sup>. C'est un bien meuble juridiquement très proche des biens immeubles. Il est aussi susceptible d'être hypothéqué et immatriculé. C'est d'ailleurs sa nature juridique immobilière qui a été à la base de sa désignation sous le vocable « bâtiment de mer<sup>645</sup> ». En France, les dispositions de l'article 528<sup>646</sup> du code civil ne peuvent qualifier le navire que parmi les biens meubles par excellence.

---

<sup>642</sup> Antoine VIALARD est professeur à la Faculté de droit de l'Université de Bordeaux, président de l'Association Française du Droit Maritime (AFDM).

<sup>643</sup> M. RÉMOND-GOUILLOUD, Droit maritime, page 53, A. PÉDONE, 1988.

<sup>644</sup> Selon le professeur R. RODIÈRE, le navire a fait l'objet d'une exception des dispositions du Code de commerce en se déclarant : « les navires, quoique meubles, sont considérés comme des biens immatriculés échappant au statut général de la propriété mobilière comme ils sont individualisés. Cette individualisation a pour conséquence un régime particulier de la propriété ».

R. RONDIERE, Droit maritime, page 29, Précis Dalloz, Huitième édition 1979.

<sup>645</sup> L'expression « bâtiment de mer » s'est proposé du fait que le navire répond à plusieurs critères d'un bien immobilier malgré son mouvement et ses déplacements.

<sup>646</sup> Art. 528 du code civil, Modifié par LOI n° 2015-177 du 16 février 2015 - art. 2, dispose que : « Sont meubles par leur nature les biens qui peuvent se transporter d'un lieu à un autre ».

Ce même code dans son article 531<sup>647</sup> précise et reconnue la spécificité de ce bien. Il est soumis dans de nombreux cas à des régimes spécifiques.

**608.** Le particularisme du statut du navire paraît plus clair en matière de la saisie. Selon les dispositions de l'article 531 du code civil susmentionné et bien que réputant meuble, la notion du navire est cependant différemment appréciée. En effet, « la saisie de quelques-uns de ces objets peut cependant, à cause de leur importance, être soumise à des formes particulières, ainsi qu'il sera expliqué dans le code de procédure civile ». L'idée exprimée est claire : les navires sont des biens d'une nature particulière. Ce particularisme vient non seulement du fait que ces biens se rapprochent des immeubles mais provient aussi de la nature spécifique de ces biens qui, sans être apparentés forcément à des immeubles, n'obéissent pas aux mêmes règles que celles issues du droit commun de la matière mobilière. Cette originalité justifie un régime dérogatoire concernant la saisie<sup>648</sup>.

**609.** La spécificité et la particularité du statut du navire vont également le dispenser de se soumettre aux dispositions de l'article 2279 du code Civil. En effet ce sont des meubles qui par leur valeur si onéreuse et leur nature si particulière qu'il leur est réservé d'une attention particulière. C'est un bien meuble, caractérisé par sa nationalité, son nom, son port d'attache et son immatriculation. Le navire peut être hypothéqué et saisi à l'instar des biens immeubles vu sa valeur économique. C'est ainsi que le navire peut s'approprié la qualité des biens immeubles.

**610.** Il est à rappeler également que les navires génèrent aussi des obligations et des responsabilités multiples. L'armateur doit pouvoir y faire face, au risque de perdre son bien ou de compromettre son activité.

#### **a. Les éléments de qualification du navire**

##### **i. L'aptitude à affronter les périls de la mer.**

**611.** L'aptitude d'un navire à affronter les risques en mer est un critère formulé par la jurisprudence. Elle se base parfois sur la flottabilité du bâtiment mais également sur son exposition réelle, permanente ou durable aux risques de la mer. La jurisprudence a tendance

---

<sup>647</sup> Art. 531 du code civil dispose que : « Les bateaux, bacs, navires, moulins et bains sur bateaux, et généralement toutes usines non fixées par des piliers, et ne faisant point partie de la maison, sont meubles : la saisie de quelques-uns de ces objets peut cependant, à cause de leur importance, être soumise à des formes particulières, ainsi qu'il sera expliqué dans le code de la procédure civile ». C'est un ancien article qui a gardé sa forme et ses expressions depuis 1804 ; et plus précisément il a été créé par la Loi 1804-01-25 promulguée le 4 février 1804 ».

<sup>648</sup> J-B. RACINE, Navire : saisie et vente publique, Répertoire de droit commercial, Dalloz mai 2008 (actualisation : janv. 2016)



dans ce sens à qualifier le navire d'un engin flottant capable d'affronter et supporter les aléas en mer.

**612.** L'arrêt de la Cour de cassation<sup>649</sup> du 06 déc. 1976 évoque en priorité, son aptitude à supporter et d'accomplir de manière autonome un voyage en mer, pour qualifier un engin flottant de navire de mer. En réalité, la qualification d'un bâtiment de navire de mer doit être vue indépendamment de ses dimensions. Pourtant un arrêt de la jurisprudence a bien mentionné les dimensions d'un engin flottant pour le qualifier de navire de mer. Cette qualification est sévèrement contestée<sup>650</sup>. Les professeurs P. BONASSIES et Christian SCAPEL ont précisé que « la notion de dimension ne joue aucun rôle direct dans la définition du navire »<sup>651</sup>. La règle a été affirmée par l'ancien arrêt de la Cour de cassation dès 1844<sup>652</sup>. Par cet arrêt la Cour a précisé que la qualification des navires doit se faire hors quelle que soit leur dimension <sup>653</sup>». Cette même décision a été retenue lors d'un arrêt de la Cour le 6 déc. 1976, connu par arrêt poupin.

**613.** En effet, le célèbre arrêt rendu suite l'affaire POUPIN SPORT revient à la chambre commerciale de la Cour de cassation. Dans cette espèce, le propriétaire d'une embarcation équipée par un petit moteur hors-bord, était parti pour une sortie en mer, accompagné de son fils, l'un de ses amis et le fils de celui-ci. Le vent s'étant levé et durant une tentative de relever les ancres, l'embarcation se retourna et les deux adultes périrent. La veuve de l'un des rescapés intenta alors une action en réparation contre la veuve du propriétaire de l'embarcation ainsi que les fabricants de celle-ci. Sa demande en réparation est alors accueillie. La Cour d'appel de Grenoble dans sa décision du 3 fév. 1975 a alloué des dommages-intérêts aux victimes en écartant la limitation de responsabilité instituée par la loi du 3 janv. 1967 dont voulaient se prévaloir les ayants droits du propriétaire. En effet, les juges du fond relèvent que cette embarcation, en raison de ses dimensions ne pouvait être qualifiée de navire. Un pourvoi ayant été formé par la compagnie en cassation contre la décision de la Cour d'appel de Grenoble<sup>654</sup>. Pour la Cour de cassation la conclusion des juges du fond, ne retient pas le même moyen pour y parvenir. En effet, la Cour de cassation va au-delà de la simple qualification « d'engin de

---

<sup>649</sup> Cass. 6 déc. 1976, DMF 1977 p 513, navire SPORT. POUPIN.

<sup>650</sup> Cass. Com. 20 fév. 1844, S1844, 1, 97. Il faut entendre par bâtiment de mer, quelles que soient leur dimensions et dénominations, tous ceux qui, avec un armement et un équipage qui leur sont propres remplissent un service spécial et suffisent à une industrie particulière. Cité par Mémorial du commerce et de l'industrie répertoire universel, théorique et pratique législatif et judiciaire de la science commerciale, aux bureaux du Mémorial du commerce, 1845.

<sup>651</sup> P. BONASSIES et C. SCAPEL, Traité de droit maritime, LGDJ, 2010, p. 113, 2<sup>ème</sup> édition.

<sup>652</sup> Cass. 20 fév. 1844, Sirey 1844.1.97.

<sup>653</sup> Cass. 20 fév. 1844, Op. Cit.

<sup>654</sup> CA de Grenoble, 3 février 1975, DMF 1977, p16.

plage » pour faire valoir l'inadéquation évidente à la navigation en mer de l'embarcation concernée compte tenu de ses proportions et de son gabarit. Les juges de forme font ainsi valoir que l'embarcation visée, qu'elle soit sa situation administrative ne peut résister devant le critère « d'adaptation au péril de la mer ». La Cour de cassation rejettera le critère de tonnage retenu par la Cour d'appel de Grenoble pour qualifier l'engin en cause. Bien que les deux Cours s'accordent pour refuser la qualité de navire à l'engin considéré, la Cour de cassation se fonde plutôt sur l'inadéquation de l'engin à la navigation maritime. La Cour a précisé que : « *le faible poids de l'engin, son apparence frêle et le peu de hauteur de sa coque par rapport à la ligne de flottaison limitaient son emploi à celui d'un engin de plage ; ces éléments montraient qu'il n'était pas destiné à la navigation en mer*<sup>655</sup> »

**614.** Dans ce même sens, la Cour d'appel d'Aix-en-Provence, dans un arrêt du 14 avr. 1987, a décliné la qualité de navire pour une barge sous prétexte qu'elle ne possède pas de moyens de propulsion ou qu'elle n'est pas autogouvernée. C'est le propriétaire d'une barge impliquée dans un abordage qui a argué que l'entreprise de remorquage en charge de la barge aurait dû mettre à bord « un capitaine » ; la Cour a rejeté sèchement l'argumentation, en observant « *que la barge en cause n'est pas un navire ; qu'elle ne possède ni engin de propulsion ni de direction ; qu'elle répond à la définition de bâtiment de servitude* ».

**615.** Le grand débat de la qualification du navire est un débat universel. La jurisprudence étrangère a pris part à ce sujet<sup>656</sup>. Il suffit de citer le cas commenté par le professeur

---

<sup>655</sup> Cass. Com. 06 déc. 1976. N° de pourvoi : 75-12057, Décision attaquée : Cour d'appel Grenoble (Chambre civile 2), du 3 février 1975, Publication : Bulletin des arrêts Cour de Cassation Chambre commerciale N. 306 P. 256.

<sup>656</sup> Le débat sur la complexité de la qualification d'un navire n'est pas vraisemblablement un sujet à l'international. Le professeur Christopher KENDE a présenté le cas d'une qualification étrange. Tout d'abord, une définition, adoptée par le Congrès il y a plus de 200 ans, définit un navire comme « toute motomarine de n'importe quelle nature ou autre engin artificiel qui est utilisé ou bien est capable d'être utilisé comme moyen de transport sur l'eau. Cette définition était à l'épreuve devant le cas reconnu sous l'affaire « Lozman ». Monsieur Fane Lozman a acheté en 2002 ce qu'il a décrit comme étant un 'domicile flottant sous forme de structure comprenait un cadre en bois de la forme d'une maison avec des portes à ouverture à la française. La construction en question n'a pas été conçue pour être utilisée dans le contexte d'un transport maritime. La construction n'a pas de propulsion. Elle n'est pas immatriculée ni enregistrée auprès des autorités fédérales. La construction a été remorquée plusieurs fois pour accoster en fin dans une marina qui tenté une affaire pour l'expulser du lieu d'accostage. La marina voulait qualifier la structure de navire et par suite l'hypothèque alors que Mr Lozman précisait qu'il s'agissait d'une structure non maritime. Le tribunal d'instance et la cour d'appel du 11ème circuit ont déterminé que la structure était, en effet, un 'navire'. La Cour Suprême a cassé la décision de la cour d'appel basée sur son interprétation de l'article 1 U.S.C. § 3. Elle a rejeté l'approche de la notion de navire retenue, à savoir que : « tout ce qui flotte est un navire ». La Cour a mis l'accent sur le terme « moyen de transport » utilisé dans la définition du navire pour créer une distinction entre une « maison flottante » et un navire et s'est prononcée en faveur d'une définition « pratique » plutôt que théorique du navire.

Cet arrêt est retenu comme référence en USA depuis 2013. Il est largement utilisé par les tribunaux maritimes en Amérique. La Cour d'appel du 5ème circuit a jugé qu'une plateforme flottante, rattachée au sol de la mer par douze chaînes de façon permanente et qui n'était pas capable de se déplacer sans des opérations très compliquées et très chères n'était pas un navire selon l'arrêt Lozman. *Warrior Energy Services Corporation v. ATP Titan M/V*, 551 Fed. Appx. 749, 2014 AMC 2514 (5th Cir. 2014).

Christopher KENDE, DMF N° 775, Décembre 2015, page 995, Lamy Le Droit Maritime Français.

Christopher KENDE qui a présenté le cas d'une qualification étrange. Dans les années soixante-dix, le débat sur cette qualification a pris une autre tournure suite à une opposition entre l'avis des magistrats aixois à celle du Conseil d'État. Ces magistrats, suffisamment inspirés d'une culture maritime, ont précisé que le critère suprême du navire est son aptitude à affronter les risques de la mer.

**616.** Ainsi, la doctrine maritimiste s'accorde dans sa globalité à retenir en premier degré pour toute qualification le critère de la flottabilité de l'engin. Ce critère de flottabilité, tellement important, semble insuffisant à lui seul pour servir de critère décisif. Le critère de la pratique de sa navigation est désormais second. Mais le critère fondamental demeure à présent l'aptitude du navire à affronter les périls de la mer. Ce qui est appliqué avec fermeté par la Cour de cassation dans l'arrêt poupin. Cet arrêt est largement adopté par les juges de fond français. Le professeur Philippe DELEBECQUE a précisé que le navire est « *un engin flottant de nature mobilière affecté par l'exploitant à une fonction qui l'expose habituellement aux risques de la mer. Parmi ces bâtiments, les navires se distingueraient parce qu'ils sont affectés à la navigation maritime*<sup>657</sup> ».

**617.** Les praticiens, loin de toute argumentation juridique, rebondissent de manière objective par certains cas pratiques. Actuellement, des remorqueurs, de faibles dimensions, sont chargés de remorquer, ou d'accoster au port des navires géants. Ces remorqueurs sont souvent désignés à prêter assistance dans des conditions défavorables à des immenses structures et dans des zones lointaines des ports.

Par cet exemple des remorqueurs, nous confirmons l'avis qui tend à prévaloir l'aptitude réelle d'un bâtiment à affronter durablement les périls de la mer sur l'appréciation des dimensions d'un bâtiment.

**618.** En 2003, la Cour de Cassation reprend le sens longtemps retenu. Le navire est essentiellement lié à la navigation maritime et à la confrontation des risques. Par un arrêt rendu le 5 nov. 2003, la Cour de Cassation a estimé que « *naviguant en eaux maritimes, immatriculé à la mer, apte à affronter les risques de la mer, un jet-ski mérite pleinement la qualification de navire*<sup>658</sup> ».

**619.** Cette qualification a été reçue avec beaucoup de regret par les maritimes. Il est inconcevable, chez la plupart d'entre eux, de voir le propriétaire d'un jet-ski bénéficiant de la

---

<sup>657</sup> P. DELEBECQUE, Droit maritime, Précis Dalloz 2015.

<sup>658</sup> Cass. Com. 5 nov. 2003, M. BODIN c/ M. BUC et la CPAM des Pyrénées, pourvoi n° 02-10.486, n° JurisData 2003-020811, Décision attaquée de la Cour d'appel de Nîmes, Chambre 1 section B du 11 oct. 2001, DMF 2004, N°647, 04-2004.

notion de la limitation de la responsabilité, qui est propre aux propriétaires des navires de mer. C'est l'avis exprimé par le professeur P. BONNASSIE qui a conclu son observation sur l'arrêt rendu par la Cour de Cassation le 5 nov. 2003. Le professeur a mentionné que : « Pour savoir si l'engin maritime dont la qualification est en cause – dans notre hypothèse un jet-ski – est un navire, il faut en revenir aux « fondamentaux ». Mais alors, l'analyse des éléments du débat nous paraît imposer de voir dans un jet-ski un navire, et ce même si certaines des conséquences d'une telle qualification peuvent susciter des regrets<sup>659</sup>».

**620.** En France, la difficulté vient en réalité de la qualification juridique du navire, qui, en dépit d'une utilisation courante du terme, ne manque pas de susciter les plus vives réserves. Contrairement au Maroc, le problème de qualification du navire ne fait l'objet d'aucun débat jurisprudentiel ou doctrinal. L'administration se base en priorité sur la désignation administrative attribuée à l'engin.

## ii. L'intérêt de la qualification du navire.

**621.** Pour la qualification juridique d'un navire plusieurs éléments ont été pris en compte. La jurisprudence et la doctrine française ont longtemps agi pour s'aligner sur des critères précis pouvant mieux qualifier cet engin de nature complexe. Lorsqu'il s'agit de la qualification du navire, il faut envisager une large gamme d'engins, allant d'une planche à voile à une plateforme flottante.

**622.** Pour la jurisprudence française, la dimension n'est plus un critère de qualification. La Cour de cassation a bien précisé que « Il faut entendre par bâtiments de mer, quelles que soient leurs dimensions et leurs dénominations, tous ceux qui, avec un armement et un équipage qui leur sont propres, remplissent un service spécial et suffisent à une industrie particulière<sup>660</sup> ».

**623.** La qualification administrative a été également écartée par la même jurisprudence lors d'un arrêt rendu le 20 fév. 1844<sup>661</sup>. Les critères les plus évoqués par la jurisprudence sont relatifs au moyen de propulsion autonome<sup>662</sup>. Ce point de vue a animé un débat duel entre le

---

<sup>659</sup> P. BONNASSIES, Un jet-ski maritime peut-il être assimilé à un navire ? Interrogation née à l'occasion de la détermination du droit applicable à un abordage entre deux jet-skis en eaux fluviales, Arrêt de la COUR DE CASSATION (Ch. com) 5 nov. 2003 Droit Maritime Français 2004 - n°647 du 04/2004.

<sup>660</sup> Cass., 20 fév. 1844, Sirey 1844. 1.97. Journal de l'enregistrement et du notariat : recueil des lois, décisions, arrêts, jugements, en matière d'enregistrement, de timbre, de greffe, d'hypothèques, de notariat, de successions, de mutations par décès, de domaines, etc, P. 316, Tarlier, 1814

<sup>661</sup> Cass., 20 fév. 1844, Sirey 1844. 1.97.

<sup>662</sup> Cass ; civ., 22 déc. 1958, DMF 1959. 217 par cet arrêt, la jurisprudence française a décidé que : « Ainsi, pour la Cour de cassation une barque de plongée, ponton flottant ne peut être qualifiée de navire, puisque « dépourvue de tout moyen de propulsion ».

De même, le tribunal des conflits a jugé qu'une embarcation dépourvue de moyen lui permettant de naviguer elle-même ne constituait pas un véhicule » ;

doyen RIPERT et P. BONASSIES. Le professeur BONASSIES a précisé que : « *par ailleurs, et plus fondamentalement, on peut hésiter sur le point de savoir si un navire ne doit pas être apte à affronter les risques de la mer d'une manière autonome* »<sup>663</sup>.

**624.** La notion légale du navire en droit maritime français revient essentiellement aux dispositions de l'article L. 5000-2-1<sup>664</sup> du code des transports. La codification du droit des transports n'a pas été effectuée à droit constant. La définition présentée est d'une portée générale. Elle est critiquée par la doctrine du fait que cette définition n'a pas tenu compte des avancées de la jurisprudence française dans ce sens. Le droit français n'a pas strictement donné une définition du navire. Toutefois Il existe des définitions spécifiques disposées par des conventions ou des administrations. Ces définitions attestent d'une restriction de leurs champs d'application. Effectivement, il est difficile de cerner une notion autour de laquelle s'organisent les règles spécifiques du droit maritime. Il convient de souligner que la variété des définitions particulières révèle la nécessité d'éclaircir la notion de navire.

**625.** En 1954, la Commission du droit international, dans le souci de cerner la notion du navire a donné une définition qui, selon la commission, sera largement retenue et appliquée. Elle a indiqué que : « *le navire est un engin apte à se mouvoir dans les espaces maritimes, à l'exclusion de l'espace aérien, avec l'armement et l'équipage qui lui sont propres, en vue des services que peut comporter l'industrie à laquelle il est employé* »<sup>665</sup>. Après moins de quatre ans de pratique cette définition a été rejetée. Chaque instance législative adopte une définition simple, facile à appliquer ce qui a généré une abondance de définitions et a permis d'appliquer la notion de navire à de nombreux engins flottants. Cette confusion est tolérée surtout devant des textes juridiques en vue de sauvegarder des vies humaines en mer ou pour la préservation du milieu marin. Ces deux priorités entre autres laissent les définitions de la notion du navire dotées d'un tel large champ d'application.

Force est de constater que le statut du navire est applicable à plusieurs engins de mer apparus suite à l'évolution technologique. Les définitions, tel déjà adoptées, leur approuvent une véritable qualification comme navire de mer.

**626.** Devant à cette indétermination juridique, les instances judiciaires se trouvent obligées à revoir la qualification d'un engin de navire. La Cour de cassation a pour mainte fois rejeté des

---

Contrairement à ce qui a précédé, un chaland entre dans la catégorie des navires « pour l'application du présent règlement (règlement sur la police des ports maritimes), on entend par navire, tout moyen de transport flottant, employé normale ment à la navigation maritime et soumis de ce fait aux règlements de cette navigation ».

\*CE, 27/04/1988, DMF 1989.94.

<sup>663</sup> P. BONASSIES et C. SCAPEL, *Traité de droit maritime*, LGDJ, 2010, p. 117, 2<sup>ème</sup> édition.

<sup>664</sup> Art. L. 5000-2-1 du C. transp.

<sup>665</sup> *Annuaire de la Commission du droit international*, 1955, vol. I, p. 10.

décisions des juges des cours d'appels qui ont essayé d'avancer certains critères de l'ordre de la dimension<sup>666</sup>, la propulsion<sup>667</sup> et la flottabilité<sup>668</sup> de l'engin.

L'enjeu suite à une telle qualification est de taille. Il délimite, certainement, le champ d'application des règles du droit maritime.

**627.** L'intérêt de la qualification du navire est mis en évidence suite à une analyse des décisions jurisprudentielles invoquées devant les instances judiciaires. La notion, la plus mise en avant par les protagonistes et la plus critiquée est celle de la limitation de responsabilité des propriétaires des navires de mer. C'est une notion propre au droit maritime. Elle permet aux propriétaires des navires de mer de limiter leur responsabilité contractuelle ou délictuelle qui peut être engagée à l'occasion de l'exploitation ou de l'utilisation d'un navire.

C'est une ancienne notion qui est codifiée par les lois maritimes anciennes. Elle a fait également l'objet des dispositions de la convention de Londres de 1976 sur la limitation de responsabilité des propriétaires de navires de mer.

#### **b. Le navire et la navigation maritime**

**628.** La navigation maritime est liée, en sa grande partie, au commerce international. Elle constitue l'une des formes les plus anciennes de communication entre les nations. Elle a contribué positivement à assimiler l'expression « navigation maritime » à celle de la navigation commerciale. Le Code de commerce français, mis en œuvre depuis 1807 et plus précisément à son article 633<sup>669</sup>, qui devient Article L. 110-2 du code de commerce en vigueur, classe parmi les actes de commerce tous les rapports juridiques ayant trait à la navigation maritime.

**629.** La navigation maritime se résume à la forme d'une expédition maritime reliant un point du globe à un autre. C'est une aventure exposée aux risques de la mer. Les règles juridiques, organisant cette navigation, doivent permettre de réduire au maximum les conséquences dommageables des activités maritimes. La réussite de tout voyage maritime repose entre autres à éviter les périls marins ou humains inhérents. La difficulté liée à la navigation maritime complique le lieu de son exercice qui peut être national ou international.

---

<sup>666</sup> Cass. Civ. 20 fév. 1844.

« Qu'il faut entendre par bâtiment de mer, quelles que soient leurs dimensions et dénominations »

<sup>667</sup> La Cour d'appel d'Aix en Provence dans un arrêt rendu le 14 avril 1987.

Tribunal de commerce de Marseille dans un arrêt du 19 juillet 2006.

<sup>668</sup> Cass, Com 5 nov. 2003, Bulletin 2003 IV n°159 p.178, Décision attaquée Cour d'appel de Nîmes, 11 oct. 2001

<sup>669</sup> Art. 633 du code de commerce français en vigueur en 1807. Cet article créé par Loi 1807-09-14 promulguée le 24 septembre 1807 a été abrogé par Ordonnance 2000-912 2000-09-18 art. 4 JORF 21 septembre 2000. Il devient actuellement l'article L. 110-2 du code de commerce actuellement en vigueur.

**630.** La navigation maritime est la notion qui permet de distinguer entre les navires et les bateaux. Si les navires sont liés à l'application des dispositions du droit maritime, les bateaux se trouvent désormais dans un champ d'application différent et appliquent les règles du droit fluvial<sup>670</sup>. Au point de vue juridique, le navire est un engin flottant, qui dépend essentiellement des lieux de sa fréquentation habituelle. Aussi, la distinction est importante entre les navires, aptes à affronter le risque inhérent aux eaux maritimes, et les bateaux, inaptes à le faire car naviguant principalement dans les eaux intérieures<sup>671</sup> ; où ils ne sont pas habituellement exposés aux risques de la navigation maritime<sup>672</sup>.

**631.** L'intérêt économique des activités maritimes fait de la navigation maritime une notion ayant une portée universelle. L'institution d'un organisme international pour organiser, contrôler et réglementer cette navigation a eu lieu, sous les auspices de l'ONU, à Genève le 17 mars 1948<sup>673</sup>. Cette organisation va devenir, en 1958, l'OMI<sup>674</sup>. La tâche primordiale de l'OMI est, depuis sa création, convergée vers la sécurité maritime. Ceci vient parfaitement pour justifier la qualification du risque comme élément fondamental des règles du droit maritime.

En France, le législateur a donné une définition de la navigation maritime parmi les articles du code des transports. À cette fin viennent les dispositions de l'article L. 5000-1 : « Est considérée comme maritime pour l'application du présent code la navigation de surface ou sous-marine pratiquée en mer, ainsi que celle pratiquée dans les estuaires et cours d'eau en aval du premier obstacle à la navigation des navires. La liste de ces obstacles est fixée par voie réglementaire<sup>675</sup>».

**632.** Cette manière de présenter la définition montre que le législateur tend à répondre et éclaircir plusieurs points. Ainsi le fait de se référer à des voies réglementaires peut donner signe de ne pas pouvoir présenter une définition précise.

---

<sup>670</sup> Le droit fluvial s'est inspiré pour la grande partie de ses règles du droit maritime. Ces deux domaines peuvent apparaître, au grand public, similaires ; mais pas aux juristes qui les distinguent catégoriquement.

<sup>671</sup> Fleuve, rivière, lac, ou canal (Req. 13 janv. 1919, S. 1920. 1. 340).

<sup>672</sup> A. MONTAS, J. DECOLLAND, Navigation maritime, édité en janvier 2014 (actualisation : avril 2015).

<sup>673</sup> OMCI : L'O.M.C.I. est née au début de l'été 1948, lors d'une conférence diplomatique réunie à Genève sur décision du Comité économique et social de l'O.N.U., avec pour mandat d'étudier « la création d'une organisation intergouvernementale des transports maritimes ».

Depuis le mois de mai 1982, l'O.M.I. a remplacé l'Organisation maritime consultative internationale (O.M.C.I.). Ce changement reflète l'évolution qui s'était effectuée : il a conforté l'O.M.I. dans son rôle de créateur de réglementations et lui a permis d'affirmer sa position vis-à-vis d'autres organisations internationales qui auraient pu souhaiter prendre une place en matière maritime.

<sup>674</sup> OMI, Son activité normative est très variée dans son champ de compétence privilégié, celui de la sécurité de la navigation maritime (LEFÈBVRE-CHALLAIN, La stratégie normative de l'Organisation maritime internationale, thèse, 2012, PUAM)

<sup>675</sup> Art. L. 5000-1, code des transports, Cinquième partie : transport et navigation maritimes, article Codifié par : Ordonnance n° 2010-1307 du 28 oct. 2010 - art. (V).

**633.** Le bureau d'enquêtes sur les événements de mer<sup>676</sup>, en sa qualité d'instance qui alimente les législateurs par des directives en vue d'améliorer la sécurité à bord des navires, décrit la navigation maritime en deux volets. Il précise que la navigation, qu'elle soit destinée à la pêche, au transport, à la servitude, à la plaisance ou à toute autre fin, présente deux aspects essentiels. Le premier, d'ordre juridique, impose son organisation par des règles adaptées à sa spécificité. Le deuxième, d'ordre technique, impose son encadrement par des règles de sécurité maritime.

**634.** Au Maroc, le premier article du code de commerce de la marine marchande définit la navigation maritime comme étant celle qui « s'exerce sur la mer, dans les ports et rades, sur les lacs, étangs, canaux et parties de rivières ou les eaux sont salées et communiquent avec la mer<sup>677</sup> ». La définition présentée par le droit maritime marocain paraît claire même si elle n'a été revue par la doctrine ni par la jurisprudence marocaine. Si cette navigation n'a été définie en droit maritime français que négativement par opposition à la navigation fluviale, le droit maritime marocain ne connaît pas cette difficulté. La navigation fluviale étant au demeurant inexistante<sup>678</sup>.

**635.** La définition présentée par le législateur marocain est loin de cerner à bien la notion de la navigation maritime ou du moins cette définition ne fait aucune allusion au concept du risque.

La navigation maritime se caractérise par les risques qui lui sont inhérents du fait de l'hostilité naturelle du milieu où elle se pratique.

La détermination du caractère maritime d'une navigation relève de l'appréciation souveraine des juges du fond<sup>679</sup>. Les juges tiennent devant toute qualification à s'assurer de la notion de risque de mer comme élément fondamental.

**636.** Le professeur émérite de droit français, R. RODIÈRE a donné une définition au droit maritime par les activités liées strictement à la navigation maritime. Le professeur a précisé que le droit maritime est : « l'ensemble des règles juridiques applicables aux activités liées à la navigation maritime<sup>680</sup> ».

---

<sup>676</sup> BEA mer.

<sup>677</sup> Art. premier du Code de Commerce Maritime Marocain du 28 Joumada II, 1377 (31 mars 1919), (BO. N° 344 du 26 mai 1919).

<sup>678</sup> Ahmed CHAGUER, précis de droit maritime marocain, p.13, Afrique orient.

<sup>679</sup> A. MONTAS, (Aix-en-Provence, 4 déc. 2007, Chaland JEAN-MARIA, DMF 2008. 730, obs. TASSEL, pour le refus de qualifier de navire un chaland à clapets) et souvent marquée par un souci d'équité (Com. 11 déc. 1962, DMF 1963. 147).

<sup>680</sup> R. RODIÈRE et E. DU PONTAVICE, Droit maritime, Page 1, 11<sup>ème</sup> édition, Précis DALLOZ, 1991.



D'ailleurs, il est à constater qu'un engin affecté à la navigation maritime et qualifié de navire de mer, cesse de l'être aussitôt qu'il est déclaré inapte à en affronter les risques de mer.

Dans ce cas de figure, vient exactement apparaître la notion de l'épave. Au moment où un navire devient ou présente des signes d'innavigabilité, il perd cette qualité et devient totalement différent d'un navire. L'exemple le plus fréquent est l'épave<sup>681</sup>.

Pourtant, les dispositions du droit maritime s'intéressent également au navire devenu épave ; en créant une protection contre les différents dangers que l'épave peut représenter pour la navigation maritime.

**637.** La jurisprudence de la Cour de cassation a décidé, à l'occasion d'un litige à caractère fiscal, à donner une définition pour la navigation maritime. Cette définition avait servi pour justifier l'applicabilité de l'article 1001-3° du code général des impôts<sup>682</sup>. L'arrêt précise que : *« Par navigation, il convient d'entendre toute action sur le navire de plaisance, de sport ou de tout autre loisir, en relation directe et immédiate avec celle se rapportant à sa destination, à savoir se déplacer d'un point à un autre dans le milieu naturel pour lequel il a été conçu et que l'amarrage dans un port sous abri ou non, ou à un point d'ancrage quelconque constituent des actes directs et immédiats de navigation<sup>683</sup>»*.

Par cet arrêt, la Cour a évoqué certaines situations spéciales où le navire est susceptible de stationner sans déplacement dans un port ou dans une cale sèche de réparation sans toutefois perdre sa qualité de navire.

**638.** La navigation maritime renferme plusieurs types de navigation. Cette subdivision faisait l'objet de l'arrêté du 24 avr. 1942, relatif à la subdivision de la navigation de commerce<sup>684</sup>. Ainsi, nous pouvons distinguer la navigation commerciale : la navigation au long cours, la navigation au cabotage et la navigation côtière, la navigation au pilotage et la navigation à la pêche<sup>685</sup>.

---

<sup>681</sup> Le navire ne devient une épave qu'à la condition d'être abandonné, et dans un état de non-flottabilité. T. Com. Marseille 28 décembre 1911.

Le martine LE BIHAN-GUÉNOLÉ, droit du travail maritime : spécificité structurelle et relationnelle, page 195, L'Harmattan 2001.

<sup>682</sup> Art. 1001 3° du code général des impôts instituant une taxe spéciale sur les contrats d'assurances contre les risques de navigation des bateaux de sport ou de plaisance.

<sup>683</sup> Cass. Com. 7 juin 2006, N° de pourvoi : 04-10921, Décision attaquée : Cour d'appel de Poitiers, du 25 nov. 2003, Publication : Bulletin 2006 IV N° 137 p. 143.

<sup>684</sup> L'arrêté du 24 avril 1942, relatif à la subdivision de la navigation de commerce, publié au Journal Officiel le 26 avril 1942, en application de la loi n° 427 du 1<sup>er</sup> avril 1942 relative aux titres de navigation maritime. Cette loi a été abrogée plusieurs fois.

<sup>685</sup> L'arrêté du 24 avril 1942 relatif aux titres de navigation maritime (art. 9) subdivise la navigation de pêche en petite pêche, pêche côtière, pêche au large et grande pêche.

« - Est réputée petite pêche la navigation de pêche pratiquée par tout navire ne s'absentant du port que pour une durée inférieure ou égale à vingt-quatre heures ;

**639.** L'expédition maritime est une expression largement utilisée par les maritimes. Nous l'utilisons également pour évoquer toute forme de déplacement en mer. Cette expression recouvre toute forme de transport pratiqué en mer. En 1857, le maître Isidore ALAUZET<sup>686</sup> précisait que, devant la loi, les expéditions maritimes quel que soit leur objectif, sont réservées par la même appréciation. Il notait que « *la loi ne fait aucune distinction entre les expéditions maritimes, et elle doit être suivie, quel que soit le but de l'expédition*<sup>687</sup> ». Les juges de fond ont repris cette désignation assez vaste de l'expression. Cependant, la Cour d'appel de Douai a admis que les activités de pêche constituaient des actes de commerce. Cette assimilation faite par la jurisprudence a été mal retenue alors que la pêche a conservé sa qualité parmi les activités extractives qui ne peuvent être qualifiées d'actes de commerce terrestre.

**640.** Ce débat jurisprudentiel a incité la Cour de cassation à céder aux juges du fond de rechercher la qualification de chaque expédition maritime. Ceci a été clair par l'arrêt de la Cour de cassation rendu le 18 janv. 1994, qui précise que la qualification de la nature des expéditions maritimes reste dans la compétence judiciaire des juges de fond. Cet article réplique sur une décision de la Cour d'Appel, en rappelant que : « Ne donne pas de base légale à sa décision au regard de l'article 633<sup>688</sup> du code de commerce la Cour d'appel qui, pour décider que les patrons-pêcheurs ont la qualité de commerçants, retient qu'ils effectuent habituellement des expéditions maritimes, lesquelles sont toutes réputées actes de commerce par le texte précité, sans rechercher les conditions dans lesquelles s'exercent les activités professionnelles des intéressés<sup>689</sup>».

Cette évolution jurisprudentielle limite les désignations de la navigation au commerce et la navigation à la pêche ou à la plaisance puisqu'enfin il s'agit toujours d'une expédition maritime.

- 
- Est réputée pêche côtière la navigation de pêche pratiquée par tout navire ne s'absentant du port que pour une durée inférieure ou égale à quatre-vingt-seize heures mais supérieure à vingt-quatre ;
  - Est réputée pêche au large la navigation de pêche pratiquée par des navires s'éloignant habituellement du port pour une durée supérieure à quatre-vingt-seize heures lorsqu'elle ne répond pas à la définition de la grande pêche ;
  - Est réputée grande pêche la navigation de pêche pratiquée : a) Par tout navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 1 000 tonneaux ; b) Par tout navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 150 tonneaux s'absentant habituellement plus de vingt jours de son port d'exploitation ou de ravitaillement ».

<sup>686</sup> Isidore Alauzet est un avocat et chef de bureau au ministère de la justice, ancien jurisconsulte, juge au tribunal de la Seine (1870-1876).

<sup>687</sup> I. Alauzet, Avocat et chef de bureau au ministère de la justice, Commentaire du Code de commerce et de la législation commerciale, page 467, Tome quatrième, Imprimerie et Librairie générale de jurisprudence. Cosse et Marchal, Paris, 1857.

<sup>688</sup> Art. 633 du code de commerce devient l'Art. L. 110-2.

<sup>689</sup> Cass. Com., 18 janv. 1994, N° de pourvoi : 91-16894, Publication : Bulletin 1994 IV N° 24 p. 19, Décision attaquée : Cour d'appel de Rouen, du 18 avril 1991.

**641.** La qualification des activités de la pêche maritime en activités commerciales semble plus claire. Deux articles précisent bien cette qualification. L'article L. 110-2 du code de commerce dispose que : « *la loi répute pareillement actes de commerce* : .....

2° Toutes expéditions maritimes ;.....»<sup>690</sup>.

De même, l'article L.931-1 du code rural et de la pêche maritime dispose que : « Toute activité de pêche maritime pratiquée, à titre professionnel, à bord d'un navire et en vue de la commercialisation des produits est réputée commerciale sauf lorsqu'elle est exercée à titre individuel sur des navires d'une longueur inférieure ou égale à douze mètres ou effectuant habituellement des sorties de moins de vingt-quatre heures »<sup>691</sup>. La longueur du navire qui pratique la pêche côtière ou artisanale constitue juridiquement l'un des critères les plus tranchants. Il permet ainsi de déterminer si la pêche est considérée une activité commerciale ou civile. Si le navire mesure une longueur inférieure à 12 mètres, ces deux types de pêches sont qualifiés d'activités civiles et tout conflit y en découlant relève des juridictions civiles.

**642.** La jurisprudence est intervenue pour renforcer les propos du législateur dans ce sens. C'est ainsi que la Cour de cassation par son arrêt du 22 janv. 2002, a renvoyé une affaire devant les soins des juges du Tribunal de commerce. Cette affaire concernait un patron pêcheur qui se plaignait de la qualité des travaux effectués sur son chalutier de pêche. L'arrêt se limite à retenir que les travaux litigieux étaient destinés aux besoins de l'exercice de l'activité professionnelle de pêche et que celui-ci ne saurait, sans contradiction, soutenir que cette activité n'était pas spéculative, c'est-à-dire source pour lui de profit, qu'elles qu'aient été les modalités de la vente de ses produits de pêche<sup>692</sup>.

**643.** Pour conclure, l'expédition maritime exige deux conditions fondamentales : un voyage en mer et une finalité lucrative. L'exigence d'un voyage en mer a été déduite du sens de l'expédition maritime donné dernièrement par un arrêt rendu par la chambre commerciale le 19 juin 2007, selon lequel la Cour a incité sur la nécessité d'un voyage en mer accomplis à titre habituel. Peu importe, en revanche, que l'embarcation soit exceptionnellement utilisée sur une autre étendue d'eau que la mer : « *il suffit que l'embarcation soit habituellement utilisée pour la navigation maritime pour être qualifiée de navire*<sup>693</sup> ». Cette précision est confirmée par une décision de la Cour d'appel de Rouen qui a déclaré que : « *l'importance de l'entreprise importe*

---

<sup>690</sup> Art. L. 110-2 du Code de commerce.

<sup>691</sup> Art. L. 931-1 du Code rural et de la pêche maritime, créé par Ordonnance n°2010-462 du 6 mai 2010 - art.

<sup>692</sup> Com. 22 janv. 2002, n° 99-12.686, DMF 2002.686, note Ph. DELEBECQUE.

<sup>693</sup> Com. 19 juin 2007, n° 06-14.544

*peu. Les sorties quotidiennes d'un patron pêcheur, quelle que soit l'importance de son entreprise, relèvent de l'expédition maritime*<sup>694</sup>».

**644.** La finalité lucrative est la seconde exigence pour qualifier l'expédition maritime de commerciale. Cette exigence a réduit davantage cette qualification par une exception relative à des expéditions de plaisance qui ont fait l'objet d'un arrêt rendu le 02 déc. 1965 qui détermine : « *En droit positif, il faut considérer que les expéditions maritimes sont toutes commerciales, à l'exception des expéditions de plaisance : le domaine de la plaisance échappe en effet de manière générale à la commercialité*<sup>695</sup> ». Cette exception est sévèrement contestée par la doctrine. Pour mieux illustrer sa contestation, Jean DERRUPPÉ<sup>696</sup> s'attache à l'idée que le sens de l'article L. 110- 2 est suffisamment claire<sup>697</sup> et partage l'avis, exprimé par ESCARRA et RAULT, en précisant que : « Il n'y a pas à rechercher la fin poursuivie par l'armateur. Que celui-ci arme son navire pour une expédition à but lucratif, pêche, transport de passagers ou de marchandises, etc. ou qu'il l'affecte à une croisière scientifique, à un voyage d'agrément, ou à une expédition de secours, il fait, à notre avis, toujours acte de commerce<sup>698</sup> »

**645.** En ce qui nous concerne, nous n'avons pas relevé de décisions jurisprudentielles allant contre la commercialité de l'activité de la pêche maritime. Au moins les diverses décisions recensées allaient dans ce sens<sup>699</sup>.

**646.** Finalement, si le marin pêcheur est essentiellement défini par son service à bord d'un navire, la qualification de cet engin s'impose. C'est une notion difficile et complexe à définir.

---

<sup>694</sup> CA Rouen, 20 oct. 1993, n° 93/02475

<sup>695</sup> Com. 2 déc. 1965, Bull. civ. III, n° 622, JCP 1966. II. 14684, note M. de JUGLART et E. DU PONTAVICE, D. 1966. 501, note R. RODIÈRE.

<sup>696</sup> JEAN DERRUPPÉ, Professeur à la Faculté de droit de Bordeaux (1957-1993), spécialiste de droit commercial, de droit notarial et de droit international privé

<sup>697</sup> Acte de commerce. Commerçant. Expédition maritime, Patrons-pêcheurs – JEAN DERRUPPÉ – RTD com. 1994. 233.

<sup>698</sup> E. ESCARRA et J. RAULT, Principes de droit commercial, Sirey, 1934, n° 156.

\* JEAN RAULT, Avocat à la Cour d'appel de Paris. - Professeur à la Faculté de droit de l'Université de Lille (en 1936), Docteur en droit (Paris, 1927), Agrégé de droit (en 1934).

\* ÉDOUARD ESCARRA, (1880-1973), Banquier, administrateur de sociétés, enseignant. - Frère de : JEAN ESCARRA, (1885-1955)

<sup>699</sup> (V. A. JAUFFRET, Rép. com. Dalloz, v° Actes de commerce, n° 388 : Douai, 6 févr. 1913, DP 1914. 2. 56 ; Rouen, 31 mars 1931, DH 1931. 359 ; Rennes, 18 juin 1936, Rec. Nantes 1936. 186 ; Montpellier, 27 juin 1947, S. 1947. 2. 141, Dr. mar. fr. 1949. 106 ; T. com. Alger, 2 mai 1950, Dr. mar. fr. 1951. 248 ; Rennes, 14 avr. 1964, Dr. mar. fr. 1965. 542).

La cour de Rouen, dans son arrêt du 31 mars 1931 qui a dû inspirer celui aujourd'hui censuré, s'exprimait ainsi : « celui qui exploite une entreprise de pêche, si modestes qu'en soient les moyens, en vue de la vente du poisson, doit être considéré comme un commerçant, aux termes de l'article 633 du code de commerce, qui répute acte de commerce toutes expéditions maritimes ».

Les efforts du législateur, de la doctrine et de la jurisprudence doivent se converger pour nous donner enfin une définition complète. Ce n'est qu'ainsi que les règles du droit maritime trouveront leur application.

Mais la question qui se pose est de savoir comment peut-on appliquer les règles du droit maritime sur tout engin flottant qualifié de navire ?

## **Titre II LE STATUT DU MARIN PÊCHEUR : QUELLE AUTONOMIE FACE AU DYNAMISME DU DROIT DU TRAVAIL TERRESTRE ?**

**647.** Dans le cadre d'une relation de travail, les salariés sont soumis généralement au droit commun. Toutefois, certaines catégories de salariés sont dotées de statuts légaux dérogatoires. Les marins pêcheurs figurent parmi ces cas particuliers.

Selon les premières sections de ce travail, le statut particulier du marin pêcheur est justifié par la nature du travail accomplis à bord d'un navire en mer. Les conditions dans lesquelles est accomplie leur prestation de travail distinguent encore plus les marins pêcheurs du salarié relevant du droit commun.

C'est dans ce contexte que les marins pêcheurs échappaient à l'application directe du droit commun du travail, en dehors de certains renvois opérés. Ils sont soumis au droit du travail maritime. Ce droit est applicable à la relation de travail entre les marins d'une part et leurs armateurs respectifs d'autre part. Ce droit se constitue de l'ensemble des règles juridiques, réglementaires et conventionnelles relatives aux rapports individuels et collectifs de travail des marins en mer.

**648.** L'analyse du droit du travail maritime adopté au Maroc démontre que ce droit est caractérisé par un emprunt global du droit maritime universel et du droit maritime français tout particulier.

**649.** À l'origine, avant la loi du 13 déc. 1926, le particularisme du travail maritime a pu résister devant l'évolution du droit du travail terrestre. Cette résistance n'a pas duré longtemps puisqu'on constate une tendance à la subordination de ce droit à l'évolution du droit du travail terrestre.

**650.** Au Maroc plus particulièrement, une dépendance claire du droit du travail maritime est apparue du fait de la généralisation du code du travail en 2004. Ce code par l'une de ses règles « article 3 » a présenté le droit du travail maritime comme étant un statut particulier tout en gardant une forme de subordination envers ce droit.

**651.** L'expression dont ont été présentées les dispositions de l'article 3<sup>700</sup> du code du travail marocain, prouve que l'application de ce code aux marins peut connaître des difficultés en

---

<sup>700</sup> Art. 3 du code du travail marocain ; qui dispose que : « Demeurent régies par les dispositions des statuts qui leur sont applicables et qui ne peuvent en aucun cas comporter de garanties moins avantageuses que celles prévues dans le code du travail, les catégories de salariés ci-après :

1° ...;

2° les marins ;

[.....]

raison des caractères particuliers du métier de marin. L'analyse des dispositions de cet article par les juges du fond nous paraît superficielle. L'article n'a pas écarté l'application des règles maritimes que dans les cas de silence de ces règles. Il est tout à fait raisonnable de voir les juges du fond se baser en premier lieu pour prononcer leurs jugements sur des règles maritimes. Les règles du droit commun ne peuvent s'appliquer que dans des situations bien précises.

**652.** Le Tribunal de première instance d'Agadir dans son jugement rendu le 17 nov. 2008<sup>701</sup>, a indiqué que : « même si les marins demeurent régies par les dispositions des statuts qui leur sont applicables conformément aux dispositions du code de commerce maritime de 1919, et en applications à l'article 3 du code du travail, les dispositions de ce code sont applicables tant qu'elles comportent des garanties plus avantageuses pour les marins<sup>702</sup>.

**653.** Par ce jugement, il est à comprendre que les juges sont appelés à se lancer dans une comparaison entre les règles du droit commun et celles du droit maritime pour choisir enfin la règle à appliquer pour chaque cas traité. La jurisprudence marocaine a primé le critère de préférence de la règle la plus avantageuse. Cette solution paraît plus générale et met en cause la spécificité du statut particulier des marins. Il nous semble après avoir consulté plusieurs jugements que les juges écartent catégoriquement les règles maritimes pour n'appliquer que les règles du droit commun. Nous avons le long de ces années de recherche essayé de trouver des jugements qui concrétisent la relation des règles communes et spéciales sans résultat. C'est pour cette simple raison qu'une question nous vient à l'esprit. Elle est de savoir si le droit du travail maritime est toujours autonome ?

**654.** Au Maroc, il est intéressant de remarquer une différence de traitement et d'appréciation entre la jurisprudence et l'administration des affaires maritimes. Celle-ci ne cesse de réclamer l'autonomie du droit maritime. D'ailleurs les procès-verbaux de conciliations établis par cette administration se réfèrent essentiellement à la législation maritime. C'est une contradiction apparente quand il est question de l'autonomie du droit du travail maritime entre l'administration et la jurisprudence.

La Cour d'appel d'Agadir a utilisé la même expression dans sa décision rendue le 26 juill. 2013<sup>703</sup>. Pourtant, elle s'est référée à l'article 205 bis<sup>704</sup> pour dispenser un capitaine de se présenter aux fins de conciliation, devant l'autorité maritime compétente. La Cour d'appel

---

Les catégories mentionnées ci-dessus sont soumises aux dispositions de la présente loi pour tout ce qui n'est pas prévu par les statuts qui leur sont applicables.

<sup>701</sup> TPI. Agadir 17 nov. 2008, jugement n° 1432, n° de dossier 07/386.

<sup>702</sup> TPI. Agadir 17 nov. 2008, Op. Cit.

<sup>703</sup> CA Agadir du 26/07/2013.

<sup>704</sup> Art. 205 bis du CCMM 1919,

intervient par sa décision pour rectifier le jugement du Tribunal de première instance qui a mal apprécié les dispositions de cet article. Elle a, par conséquent, primé l'application de la règle du droit maritime dans ce sens.

## **Chapitre I L'AUTONOMIE DU DROIT DU TRAVAIL MARITIME**

**655.** Les conditions dans lesquelles se déroule l'activité d'un marin pêcheur sont très particulières. Le métier du marin en général et du marin pêcheur en particulier impose un droit du travail bien adapté au milieu marin. Juste après l'engagement d'un marin, les dispositions de l'article 173 du CCMM demandent impérativement au marin de se rendre sur le navire à bord duquel il doit exécuter son service au jour et à l'heure qui lui sont indiqués, par l'armateur, par son représentant ou par le capitaine<sup>705</sup>. Ces dispositions confirment que le marin pêcheur est désigné pour travailler et vivre à bord durant toute la période de son engagement. Elles confirment également la relation entre le marin pêcheur et son navire. Tout manquement à cette disposition peut être vu comme un motif légitime à mettre fin à la relation du travail du marin. C'est pour cette simple raison qu'une réglementation spécifique à bord ainsi que des normes de sécurité particulières ne peuvent pas se conformer par une simple adaptation de la législation terrestre.

**656.** Si les marins pêcheurs acceptent de travailler dans ces conditions et acceptent de surmonter les périls en mer, c'est avant tout pour bénéficier d'un traitement particulier. Le particularisme du métier des marins pêcheurs est suffisant pour justifier un statut juridique particulier et différent à celui réservé aux salariés terrestres. C'est dans ce sens que le professeur A. MONTAS, s'est exprimé en précisant que : « *le Droit maritime est ordonné autour de la notion de risque (maritime) qui a toujours commandé sa répartition entre participants à l'expédition maritime, répartition elle-même illustrée par l'idée de solidarité humaine en mer*<sup>706</sup> ».

**657.** Il est à rappeler que le travail du marin est également géré par un contrat de travail particulier. La nature juridique de cet acte affirme que le marin accepte de se soumettre à des conditions strictes d'engagement. Ce contrat est fiable à sa conception traditionnelle selon laquelle il constate un lien entre le marin et son navire.

**658.** Si bien qu'il est tout à fait logique de constater une forme de subordination au droit du travail terrestre du fait de l'affaiblissement des particularismes du travail maritime. Ils se sont

---

<sup>705</sup> Art. 173 du CCMM 1919, (modifié par le dahir du 9 Rejeb 1349 - 1<sup>er</sup> Décembre 1930, puis le dahir du 24 Chaoual 1372 - 6 juillet 1953).

<sup>706</sup> A. MONTAS, Le rapport du droit maritime au droit commun, entre simple particularisme et véritable autonomie, DMF, 2008, p. 308.



progressivement affaiblis, en affectant davantage le droit du travail maritime qui ne trouve plus qu'à se longer parallèlement avec son homologue terrestre.

C'est l'idée que nous allons essayer de détailler dans ce chapitre. Il importe de revoir l'autonomie du droit du travail maritime qui a vécu deux périodes bien distinctes. La première est celle où cette autonomie est d'une notoriété coutumière et la deuxième est celle où elle est remise en cause face aux divers aspects évolutifs du droit du travail terrestre.

Nous aurons le long de ce chapitre l'occasion de poser certaines questions pouvant nous aider à apprécier l'autonomie du droit du travail maritime, dont le fait de savoir si l'autonomie du droit du travail maritime signifie que ce droit est détaché du droit du travail commun, du droit civil ou du droit commercial ?

**659.** Dans ce sens, l'autonomie du droit du travail maritime peut s'appréhender de façon à considérer ce droit comme constitué d'une panoplie de règles ayant leur propre fondement. En cas de lacunes du droit maritime, il ne peut pas être question d'aller chercher et adopter des réponses disposées par d'autres droits. Et par suite, il sera préférable de trouver des réponses propres à ce droit. Mais d'autres suppositions peuvent être proposées ; elles nous conduiront certainement à envisager d'autres désignations possibles à la notion de l'autonomie.

## **Section1 L'AUTONOMIE COUTUMIÈRE DU DROIT MARITIME**

**660.** Les règles du droit du travail maritime gèrent dans un premier lieu, la relation de travail des gens de mer. Elles réglementent essentiellement les relations individuelles et collectives du travail des marins à bord. Les gens de mer, désignation large souvent utilisée pour faire référence aux marins, travaillent dans un milieu particulier, réputé d'un très haut facteur de risque et de danger. Ils travaillent à bord d'un navire qui se déplace tout le temps d'un port à l'autre, parfois même loin de l'État du pavillon.

**661.** Les marins travaillent et vivent dans un monde isolé, éloigné des côtes et de leurs familles. Du fait des dangers encourus, la sécurité à bord d'un navire constitue une priorité incontestable. Elle incite à adopter un régime de travail particulier, basé sur la discipline et la solidarité entre les membres de l'équipage. Ils doivent faire preuve d'une capacité de travailler et de vivre en société à bord.

**662.** Les coutumes et les usages maritimes du moyen âge évoquaient un régime social des marins bien avant le droit commun. Ce régime a déjà exigé les soins des blessés ou des malades à bord, ainsi que le rapatriement des marins. Rôles d'Oléron à la fin du XII<sup>e</sup> siècle sur décision

d'Aliénor d'Aquitaine. Ce code, enrichi au XIII<sup>e</sup> siècle, reste à la base de nombreuses législations maritimes. Il a été imprimé dès 1450. L'historien Alain CABANTOUS nous a résumé la situation du marin en relevant le caractère étrange des gens de mer. Il a cité qu' : « *En faisant de leur principal instrument de travail, le bateau, un lieu de labeur, un lieu d'existence, un intermédiaire matériel et symbolique entre eux et le reste des hommes, les gens de mer étaient les seuls à entretenir une relation particulière et indispensable avec un espace que les autres ignoraient ou voulaient ignorer*<sup>707</sup> ».

**663.** En effet, le droit maritime doit sa force et sa légitimité à l'ensemble des usages et coutumes liés à la navigation maritime du moyen âge, ainsi que par les divers rapports commerciaux internationaux. Les juristes qui avaient l'occasion de côtoyer ce droit précisaient qu'il s'évoluait loin du droit commun. Il conservait à lui-même des caractéristiques et des fondements propres. Il avait ses propres règles et partageait peu avec le droit civil. Par suite l'autonomie de ce droit est quasiment approuvée.

**664.** Certains auteurs maritimes étaient partisans de cette autonomie tout en précisant que même si le droit civil a commencé à imprégner les fondements du droit maritime, ce dernier n'a pas tardé à faire de même. Au début du XIX<sup>e</sup> siècle le rapprochement de ces deux droits est bien clair. Le droit maritime se voyait adopter certaines institutions pour des raisons purement économiques.

**665.** Le débat sur l'autonomie du droit maritime a été soulevé à maintes reprises. L'autonomie de ce droit prenait sa force suite aux risques liés à une expédition maritime. Les parties prenantes se partageaient un seul et même objectif qui était de faire réussir l'expédition en toute sécurité. Le préjudice subi par une partie peut mettre en péril l'ensemble des intérêts des autres. La notion des avaries communes est essentielle pour reconnaître au moins une autonomie de fond à ce droit.

**666.** Certains auteurs, tel le juriste Jean-Marie PARDESSUS, défendaient pleinement l'autonomie de ce droit. Ce dernier a indiqué que les institutions étaient suffisantes pour gérer la navigation maritime et l'ensemble des rapports qui en découlent. Il a mentionné que le droit maritime est celui dont les principes sont les moins variables<sup>708</sup>.

Le professeur A. MONTAS est également parmi ceux qui défendent l'autonomie de ce droit. Il a lié l'autonomie reconnue au droit maritime au risque encouru. Celui-ci rend l'autonomie

---

<sup>707</sup> Alain CABANTOUS, Les citoyens du large : les identités maritimes en France (XVII<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècles), page 193, Éditions Aubier, 1995.

<sup>708</sup> J. M. PARDESSUS, Collection de lois maritimes antérieures au XVIII<sup>e</sup> siècle, Volume 1, P. 431, Imprimerie Royale, 1828.

du droit maritime plus évidente. Le professeur a précisé clairement que : « *Le droit maritime s'articule autour du risque*<sup>709</sup> ».

Le doyen RIPERT, l'un des fondateurs du droit maritime français, est du même avis. Il défend l'autonomie de ce droit qui, selon lui, a conservé son caractère traditionnel et ses fondements originaux.

Les professeurs R. RODIÈRE et E. DU PONTAVICE citaient dans ce sens que : « Les navigateurs et les marchands y suivaient des usages communs à tous les ports de la même mer. Quand, sous l'ancien régime, ce droit fut codifié par ordonnance royale, il conserva son caractère traditionnel, il l'a conservé également dans le Code de commerce qui n'a pas innové<sup>710</sup> ».

**667.** C'est cette idée qui explique, au moins en partie et selon nos professeurs que le droit maritime même en le transposant au Code de commerce, n'a pas perdu son originalité. Ils ont cité que : « *par son origine, le droit maritime a un caractère original remarquable*<sup>711</sup> ».

Nos professeurs n'ont pas manqué de revivre les années de gloire du droit maritime en évoquant ses anciennes institutions. Ils précisait que « *Des institutions comme l'avarie commune, l'assurance, le prêt à la grosse n'avaient pas d'équivalent dans le droit commun. Ce caractère s'est atténué au cours du XIXe siècle*<sup>712</sup> ».

### **§1- La raison d'être de l'autonomie du droit maritime**

**668.** Si le droit du travail terrestre est disposé pour gérer uniquement la relation de travail des terriens, le droit du travail maritime est conçu pour gérer à la fois la relation de travail et une vie à bord. Le professeur P. CHAUMETTE a précisé que « *Ce qui caractérise les travailleurs maritimes, c'est leur capacité de travailler et de vivre en mer*<sup>713</sup> ». Ces deux composantes qui caractérisent le travail du marin sont encore plus compliquées lorsque le navire se déplace loin de l'autorité de l'État du pavillon.

**669.** Le droit maritime se distingue par les institutions qui l'ont fondu le long de son histoire. Le doyen RIPERT a précisé que : « Le droit des transports maritimes s'est développé en dehors

---

<sup>709</sup> A. MONTAS, Droit maritime, P.12, DYNA'SUP DROIT, Vuibert 2012.

<sup>710</sup> R. RODIÈRE, E. DU PONTAVICE, droit maritime, page 6, Dalloz, 1991.

<sup>711</sup> R. RODIÈRE, E. DU PONTAVICE, P. 6 Op. Cit.

<sup>712</sup> R. RODIÈRE, E. DU PONTAVICE, P. 6 Op. Cit.

<sup>713</sup> P. CHAUMETTE, Droits maritimes, Tome I, Juris Service, Paris, 1995, p. 387.

de toute influence du droit commun. Il a gardé, il garde encore un aspect tout à fait curieux<sup>714</sup>». C'est un droit qui a su régler, au moins à un moment donné, ses rapports et s'est évolué sans faire appel au droit commun.

**670.** Les maritimes, mais encore les juges du fond savent combien il est rare qu'une relation de travail du droit maritime soit simple. Une simple expédition maritime au commerce, à la pêche ou même à la plaisance donne certainement naissance à des rapports compliqués entre des personnes ayant des statuts juridiques différents. Il suffit de mentionner : l'expéditeur, son transitaire, l'entrepreneur de manutention, le transporteur, et encore un entrepreneur de manutention, voire un transitaire ou consignataire à l'arrivée, une société de déchargement, un mareyeur et sans oublier les assureurs.

C'est cette idée qui justifie davantage que le droit qui doit régler le secteur maritime doit être en mesure de prendre en considération la diversité des intervenants dans une expédition maritime ainsi que la complexité des statuts en cause.

**671.** C'est dans cette logique que nous pouvons confirmer que le droit maritime a démontré une certaine autonomie face au droit commun. C'est cette confirmation et cette conception autonomiste qui a sans doute animé les critiques de la part des juristes maritimes<sup>715</sup>, hostiles à tout particularisme<sup>716</sup>. Le professeur Massimiliano RIMABOSCHI, dans une approche comparatiste entre la France et l'Italie, a confirmé une quasi affirmation de l'autonomie du droit maritime. La doctrine autonomiste d'Antonio SCIALOJA<sup>717</sup> a conduit à la codification autonome du droit maritime dans le Code de la navigation. Les raisons du particularisme étaient identifiées dans la nature spécifique des risques de la navigation<sup>718</sup>.

**672.** Certains auteurs, tel le professeur VIALARD, ont appréhendé largement le droit maritime. Ils ont contribué à une compréhension claire de divers points de vue de ce droit. Le professeur VIALARD a précisé que ce droit ne peut pas être considéré comme une branche du droit qui comporte les règles spécifiques régissant l'activité humaine qui se déroule

---

<sup>714</sup> G. RIPERT, *Droit maritime*, Paris, Dalloz, 1952, tome II, p. 249. Le Doyen a précisé dans ce même sens que : « Cette autonomie a été critiquée par les juristes qui sont épris de l'idée d'uniformité et hostiles à tout particularisme ».

<sup>715</sup> Le professeur Julien BONNECASE (1878-1950) est l'un de ces auteurs.

<sup>716</sup> M. RIMABOSCHI, *L'UNIFICATION DU DROIT MARITIME*.

<sup>717</sup> A. SCIALOJA : Diplômé en jurisprudence, il devient professeur de droit commercial à l'Université de Sienne (1911). Plus tard occupé les présidents de l'Institut de droit maritime économique supérieure et le commerce de Naples (1922), le droit maritime à l'Université de Naples (1928) et le droit maritime à l'Université de Rome (18 oct. 1942). Dirigé l'Institut du droit de navigation de 1942 à 1950.

La théorie de l'autonomie du droit maritime s'est développée en Italie à l'occasion de l'élaboration du « Codice della navigazione » (supra note 13) surtout de la part de A. SCIALOJA,

\*«La sistemazione scientifica del diritto marittimo», Riv. dir. comm., I, 1928, pp. 1 ss., spéc. p. 191.

<sup>718</sup> M. RIMABOSCHI, *L'UNIFICATION DU DROIT MARITIME*. A. SCIALOJA, *Corso di diritto della navigazione*, Roma, 1943, p. 28 et s.

dans l'espace maritime à travers l'utilisation de moyens de navigation. De nos jours, le droit maritime est lié en grande partie et dans les esprits aux relations découlant du phénomène technique du transport maritime. C'est d'ailleurs une approche qui réduit sans le vouloir le champ d'application de ce droit.

**673.** La proposition de notre étude vient dans ce sens. Nous observons une négligence parfois et une exception volontaire d'autres fois envers certaines activités maritimes ; alors que ce droit regroupe l'ensemble des activités qui se déroule en mer. D'ailleurs, le Doyen RIPERT a défini ce droit comme étant « *l'ensemble des règles juridiques relatives à la navigation qui se fait sur la mer*<sup>719</sup> ». En même temps, nos talentueux maritimistes ont essayé d'étendre le sens de cette définition. Ils reprirent que le droit maritime est « *l'ensemble des règles juridiques spécifiques directement applicables aux activités que la mer détermine*<sup>720</sup> ».

**674.** La pêche maritime ne peut être traitée que comme activité maritime qui partage les qualités et les aspects d'une expédition maritime. Bien qu'elle soit une activité maritime d'une grande importance, les règles du droit maritime n'ont pas étudié suffisamment cette activité. La jurisprudence d'aujourd'hui se trouve désormais devant le fait d'orienter ses efforts vers les questions qui découlent de ces activités.

**675.** L'autonomie du droit maritime se fondait également du fait que les règles applicables sont inspirées des solutions apportées à certains cas réels. Le professeur A. ANTAPASSIS a cité une conviction ferme qui revient au professeur Antoine VIALARD. Il citait que « *les dispositions de ce droit ne sont pas le produit de la faculté conceptuelle du législateur français ou de tout autre législateur. Elles reflètent, en effet, des solutions qui ont été apportées, ainsi que des pratiques qui ont été élaborées en fonction de l'évolution de la technique maritime et des données socio-économiques du fonctionnement de la marine marchande*<sup>721</sup> ».

**676.** Ce professeur reste, malgré tout, méfiant vis à vis de la notion d'autonomie du droit maritime. Il a précisé qu'il n'admet pas que le droit maritime fasse preuve, dans toute son étendue, d'une autonomie substantielle et qu'il constitue une branche principale du droit<sup>722</sup>. À son avis, « *le droit maritime constitue une branche spécifique du droit, qui relève en principe du cadre conceptuel, méthodologique et réglementaire du droit civil*<sup>723</sup> ».

---

<sup>719</sup> G. RIPERT, Précis de droit maritime, Dalloz, 4e éd. 1947, n° 1.

<sup>720</sup> P. BONASSIES et Ch. SCAPEL, Traité de droit maritime, Litec, 3e éd. 2016, n° 1.

<sup>721</sup> A. ANTAPASSIS, Professeur de Droit commercial et maritime à l'Université d'Athènes, Antoine VIALARD : L'homme de science et l'enseignant universitaire, le Droit Maritime Français, N° 663, 1er oct. 2005

<sup>722</sup> A. ANTAPASSIS, Op. Cit.

<sup>723</sup> A. ANTAPASSIS, Op. Cit.

## §2- L'autonomie et la notion du risque

### A. La théorie du risque en droit maritime

**677.** La théorie des risques<sup>724</sup> est purement maritime. Elle constitue l'un des plus anciens préceptes qui ont fondé le droit maritime. Les risques maritimes étaient à la base du particularisme du droit maritime.

Ce fondement était reconnu par les diverses législations maritimes anciennes. Il représente la limite qui sépare les règles de droit de la navigation fluviale et maritime.

Les risques en mer sont vécus par les marins à bord, les armateurs à terre mais par l'ensemble des intervenants dans un voyage ou d'une expédition en mer.

**678.** Le risque a certainement pu spécifier et fonder les règles du droit maritime jusqu'à nos jours. Certains auteurs répliquent sur ces propos en précisant *que vu les progrès techniques de la navigation maritime, le risque en mer ne s'impose plus de la même ampleur comme avant*<sup>725</sup>. Le professeur A. MONTAS s'est exprimé en précisant que le risque de mer ne s'impose plus aujourd'hui avec la même autorité, il a cité que : « *Au cours de l'expédition maritime, le risque de mer est perçu comme un danger dont il faudra au mieux parer la survenance, au pire atténuer les conséquences dommageables* »<sup>726</sup>. Il n'en demeure pas moins que l'originalité fondamentale du droit maritime se justifie par sa prise en considération, ceci n'est guère contesté.

Il est à rappeler précisément que la navigation maritime est définie par le risque encouru durant une compagnie maritime de commerce, de pêche ou de plaisance. Selon E. DU PONTAVICE, la navigation est maritime lorsqu'elle expose le bâtiment aux risques de la mer<sup>727</sup>.

Toujours selon notre professeur A. MONTAS, le droit maritime se détermine par la notion de risque<sup>728</sup> de mer. C'est en vertu de ce point que la qualification d'un navire nécessite son

---

<sup>724</sup> Les dictionnaires étymologiques présentent une grande variété d'hypothèses pour expliquer l'origine du mot risque ((PRADIER 1998), chapitre I). La plus en vogue à ce jour avait été proposée par (DIEZ 1853), elle est par exemple exposée par (REY 1992): « Certains rapprochent ce mot du latin *resecare* "enlever en coupant" (→ *réséquer*), par l'intermédiaire d'un latin populaire *resecum* "ce qui coupe" et, de là, "écueil", puis "risque que court une marchandise en mer". »

\* P. C. PRADIER, Matisse, Université Paris-I, Histoire du risque.

<sup>725</sup> Le risque en mer ne s'impose plus de la même ampleur comme avant : pour répliquer sur cet avis, il suffit de revenir aux rapports établis par BEAMER. Le risque est encore plus grave lorsqu'il s'agit des navires de pêche.

<sup>726</sup> A. MONTAS, Événements de mer, Répertoire de droit commercial, mars 2012 (actualisation : janv. 2017)

<sup>727</sup> E. DU PONTAVICE, Droit maritime, 11<sup>e</sup> éd., Précis Dalloz, n° 33 ; Cass. req. 13 janv. 1919, S. 1920.1.340 ; CA Rennes, 18 déc. 1956, DMF 1957.538.

<sup>728</sup> L'aptitude à affronter le risque de mer a été dégagée dès 1976 par la Cour de cassation dans un arrêt resté célèbre (Com. 6 déc. 1976, DMF 1977. 513).

aptitude à affronter les risques en mer. Par conséquent, un engin affecté à la navigation maritime, mais inapte à en affronter les risques, n'est pas un navire<sup>729</sup>.

**679.** Le concept de risque maritime a approfondi la spécificité du droit maritime. Dans un cadre social, certains accidents du travail ne peuvent survenir qu'en mer, à bord d'un navire et ne peuvent être subis que par un marin. Si le naufrage du navire paraît étranger par la disparition totale du navire et de son équipage, un homme à la mer reste jusqu'à présent l'un des accidents inhérents à la mer. Cet accident figure parmi les accidents les plus redoutables au Maroc.

Cette notion de risque n'a pas manqué de formuler de larges répercussions juridiques. C'est ainsi que les dispositions de l'Article L. 111-6<sup>730</sup> du code des assurances à son premier chapitre ont qualifié le secteur maritime parmi les secteurs regardés comme secteur à grand risque.

### **B. Une autonomie justifiée par le risque**

**680.** Le risque est un facteur indissociable du travail en mer. Il est un élément fondamental du droit maritime. Nous pouvons d'ailleurs se demander si le risque inhérent au travail maritime est en mesure de réanimer la notion de l'autonomie de ce droit. Le professeur A. MONTAS est l'un des partisans de cette autonomie. Il a lié l'autonomie à la notion du risque maritime. Il a précisé que : « *Le droit maritime est en effet ordonné autour de la notion de « risque maritime*<sup>731</sup> ». Ce propos est soutenu par plusieurs auteurs. Le professeur P. CATALA dans des études offertes par le professeur Philippe DELEBECQUE a précisait que « *Il est certain que le particularisme du droit maritime français, qui fait sa force et son intérêt, ne se justifie plus de nos jours par référence à l'idée de fortune de mer. La raison d'être de son originalité tient dans les risques de la mer*<sup>732</sup> ».

**681.** Dans ce même prolongement d'idées, le juriste, spécialiste du droit aérien et maritime NICOLAS MATEESCO MATTE<sup>733</sup> fait partie des partisans de la notion de l'autonomie de droit maritime. Son raisonnement se repose essentiellement sur la nature juridique particulière du contrat de transport maritime ainsi que sur certaines dispositions figurant dans les fondements de ce contrat. Dans le domaine social, cet auteur a fondé son raisonnement sur les

---

<sup>729</sup> A. MONTAS – Juliette DECOLLAND, Navigation maritime — janvier 2014 (Actualisation : avril 2015, page 12, Dalloz.

<sup>730</sup> Art. L. 111-6 code des assurances, Modifié par LOI n° 2016-816 du 20 juin 2016 - art. 84.

<sup>731</sup> R. SCHADÉE, « La mer comme mère du droit », in Études offertes à R. RODIÈRE, Dalloz, Paris 1981, p. 513.

<sup>732</sup> Ph. DELEBECQUE, « Le droit maritime français à l'aube du XXIème siècle », in Le droit privé à la fin du XXe siècle, Études offertes à P. CATALA, Litec, Paris 2001, spéc. p. 930.

<sup>733</sup> NICOLAS MATEESCO MATTE (1913-2016), juriste québécois d'origine roumaine est un grand spécialiste du droit aérien, maritime et spatial.

normes de police sanitaire, recrutement ou travail de jeunes à bord des navires<sup>734</sup>. Le professeur MATEESCO n'a pas oublié de nous rappeler que l'autonomie du droit maritime puise sa légitimité de l'unification des règles de ce droit. Il a, par conséquent, étendu la définition réservée au droit maritime. Il a précisé qu' : « *en fonction des nouvelles découvertes de la science, la mer n'est plus seulement une voie de communication ; un autre genre de relations juridiques apparaît du fait de l'utilisation des ressources des eaux de mer et de l'exploitation des ressources naturelles du sol et du sous-sol de la mer*<sup>735</sup> ».

## **Section 2 MISE EN CAUSE DE L'AUTONOMIE DU DROIT DU TRAVAIL MARITIME**

**682.** La mise en cause du droit du travail maritime n'a commencé concrètement que lorsque la doctrine et la jurisprudence ont commencé à effectuer des comparaisons par rapport au droit du travail terrestre. Pourtant le droit du travail maritime ou terrestre doit fixer comme objectif la protection sociale des salariés en dépit de sa catégorie ou de la nature de son métier.

C'est pour pallier cette incohérence juridique, que certains domaines suivants du code du travail (terrestre) sont applicables aux gens de mer par des renvois tels que le salaire minimum de croissance<sup>736</sup>, les conflits collectifs du travail<sup>737</sup> et conventions ou accords collectifs de travail<sup>738</sup>.

**683.** La remise en cause, voire le déclin de la notion de l'autonomie du droit du travail maritime, ne signifie pas cependant que la primauté de la législation spéciale maritime du travail ne soit plus soutenue. Au contraire, cette théorie a, en doctrine, de nombreux partisans qui continuent à s'exprimer. Il suffit d'ailleurs de revenir à la notion de la durée du travail ou au statut particulier du capitaine du navire pour se rendre compte de la spécificité accrue de ce droit.

**684.** Devant cette situation d'incertitude juridique, le professeur Arnaud MONTAS a reconnu l'aspect contradictoire des règles du droit maritime. Il a cité pour Y. TASSEL que le droit

---

<sup>734</sup> M. MATEESCO, Le droit maritime soviétique face au droit occidental. In: Revue internationale de droit comparé. Vol. 19 N° 1, Janvier-mars 1967. pp. 327-328; [http://www.persee.fr/doc/ridc\\_0035-3337\\_1967\\_num\\_19\\_1\\_14802](http://www.persee.fr/doc/ridc_0035-3337_1967_num_19_1_14802).

<sup>735</sup> M. MATEESCO, Op. Cit.

<sup>736</sup> Cass. Soc., 1<sup>er</sup> avr. 1992: Bull. civ. V, n° 230; JCP 1992, éd. G, IV, 1660.

<sup>737</sup> Le renvoi vers le code du travail terrestre est exprimé par les dispositions de l'article L. 5543-4 qui dispose que : « Les conditions d'application aux marins du livre V de la deuxième partie du code du travail sont fixées, compte tenu des adaptations nécessaires, par décret en Conseil d'État »

\* art. L. 5543-4, C. transp.

<sup>738</sup> Le renvoi vers le code du travail terrestre est exprimé par les dispositions de l'article L. 5543-1 qui dispose que : Les conditions d'application aux marins des dispositions du livre II de la deuxième partie du code du travail relatif aux conventions et accords collectifs de travail sont fixées par décret en Conseil d'État.

\* art. L. 5543-1, C. transp.



maritime apparaît être le droit des contradictions<sup>739</sup>. Il a précisé *qu'il ne peut en être autrement car, par son objet qui tient essentiellement aux lieux où s'exercent les activités qui justifient la réglementation, il demeure étranger*. Le droit maritime est lié au navire<sup>740</sup> comme engin essentiel qui participe aux activités maritimes. Mais également la mer est le lieu étrange par sa nature qui abrite ses activités.

**685.** Certaines définitions réservées au droit maritime tendent à confirmer l'autonomie de ce droit. C'est dans cette perspective que les deux professeurs P. BONASSIES et Ch. SCAPEL, le droit maritime est l'« *ensemble des règles juridiques spécifiques directement applicables aux activités que la mer détermine*<sup>741</sup> ». Ceci veut bien dire que ce droit doit résoudre l'ensemble des problèmes et des circonstances liées à la mer et à ses activités.

**686.** Le suivi de ce débat relatif à la notion de l'autonomie du droit du travail maritime a donné lieu à deux courants doctrinaux. Celui qui insiste sur l'autonomie comme un fondement du droit du travail maritime. L'autre, étant moins convainquant, avance une simple forme de particularisme, qui ne peut être qualifié d'une véritable autonomie. Les propos indiqués ci-après résument les principaux points de vue soutenus.

**687.** En introduisant le statut particulier du capitaine du navire, nous sommes davantage rassurés de la difficulté de laisser gérer le travail maritime par les règles du droit terrestre. La chambre criminelle de la Cour de cassation semble distinguer le statut du capitaine du reste des salariés du fait de ses responsabilités sociales envers l'équipage du navire<sup>742</sup>.

Le capitaine du navire est désormais un salarié pas comme les autres. Il bénéficie d'une immunité civile.

**688.** Selon la décision rendue par la Cour de cassation le 28 mars 2006, un salarié cadre, titulaire d'une délégation de pouvoirs en matière de santé et de sécurité et d'organisation du travail, auteur d'une faute qualifiée en matière de sécurité, qu'il « *engage sa responsabilité civile à l'égard du tiers victime de l'infraction, celle-ci fût-elle commise dans l'exercice de ses*

---

<sup>739</sup> Y. TASSEL, « Le droit maritime- un anachronisme ? », A.D.M.O. 1997, p. 157.

<sup>740</sup> « Parce qu'il en détermine le domaine d'application et les limites, le navire est l'objet autour duquel s'organisent les règles du droit pénal de la navigation maritime ».

\* A. MONTAS – J. DECOLLAND, Répertoire de droit pénal et de procédure pénale, Navigation maritime, janvier 2014 (actualisation : janvier 2018), Dalloz 2018.

<sup>741</sup> P. BONASSIES et Ch. SCAPEL, Traité de droit maritime, Litec, 3e éd. 2016, n° 1.

<sup>742</sup> Le capitaine de navire n'est pas un salarié ordinaire, un exécutant, un simple préposé, il est un salarié ou préposé « responsable », car chargé de la sécurité du travail.

P. CHAUMETTE, Du temps de travail du capitaine et de sa responsabilité personnelle. COUR DE CASSATION (Ch. soc.) - 18 JAN. 2011 - Navire Notre-Dame De Rumengol N° 09-40.094, Le Droit Maritime Français, N° 724, 1<sup>er</sup> avril 2011.

*fonctions*<sup>743</sup>». Le salarié cadre a été jugé personnellement responsable des conséquences dommageables des infractions commises vis-à-vis des proches des victimes : frères et sœurs, non ayant droits au sens du code de la sécurité sociale. Le salarié titulaire d'une délégation de pouvoirs, auteur d'une faute qualifiée au sens de l'article 121-3 du code pénal, engage sa responsabilité à l'égard du tiers victime de l'infraction<sup>744</sup>.

**689.** Selon les propos du professeur P. CHAUMETTE, le même raisonnement a été retenu vis-à-vis d'un capitaine salarié à bord d'un navire de pêche, chalutier de la Sté Jégo-Quéré qualifié à tort de patron-pêcheur, responsable solidairement avec l'armement des préjudices subis par les proches de la victime. L'accident mortel du membre d'équipage, par chute, est intervenu à Lochinver (Ecosse), après l'accostage du chalutier. Le capitaine a été condamné pénalement pour homicide involontaire par la Cour d'appel de Rennes. Condamné civilement, il a formé un pourvoi en cassation qui est rejeté. *Si l'armateur répond, dans les termes du droit commun, de ses préposés terrestres et maritimes, le capitaine répond de toutes fautes commises dans l'exercice de ses fonctions*<sup>745</sup>. La Cour de cassation, en se fondant sur les dispositions de l'article 5 de la loi du 3 janv. 1969<sup>746</sup>, a précisé au capitaine qu'il était un représentant de l'armement à bord, investi d'une délégation générale en matière de sécurité, pouvant remédier à une défectuosité du matériel, devant informer l'armement de la non-conformité du dispositif de protection. Le raisonnement est identique à celui de l'accident sur le chantier de construction du Stade de France<sup>747</sup>.

### **§1- L'autonomie en quête d'un nouveau sens**

**690.** La conception de la notion d'« autonomie » du droit maritime est assez loin d'être envisagée. Selon certains auteurs, il suffit pour s'en convaincre de feuilleter les recueils de jurisprudence, voire les recueils de textes législatifs liés au travail en mer.

*On peut d'ailleurs se demander si l'autonomie d'un droit n'est susceptible de revêtir plusieurs conceptions ?*

**691.** Mais avant tout et pour mieux appréhender la notion de l'autonomie, une conception strictement étymologique s'impose. En effet, l'autonomie revient au mot latin : *autonomos*.

---

<sup>743</sup> Cass. Crim., 28 mars 2006, pourvoi n° 05-82.975, JCP 2006-G-II-10188 n. J. MOULY, DMF juin 2007, n° hors-série, n° 37, obs. P. BONASSIES.

<sup>744</sup> Cass. Crim. Op. Cit.

<sup>745</sup> Cass. Crim., 13 mars 2007, chalutier La Normande, pourvoi n° 06-85422, DMF 2007, n° 686, pp. 881-886 n. critique de P. BONASSIES.

<sup>746</sup> Loi n°69-8 du 3 janvier 1969 relative à l'armement et aux ventes maritimes.

<sup>747</sup> Cass. Crim., 13 mars 2007, Op. Cit.

C'est un mot composé de : autos (même, lui-même, de lui-même) et nomos (loi). Cette composition indique un système régi par ses propres lois. L'autonomie peut être annoncée lorsqu'un sujet ou un objet de droit est soumis à des règles qui lui sont propres.

**692.** En transposant cette définition en un statut juridique, l'autonomie de ce dernier s'approuve du fait qu'il s'agit d'un système doté d'une originalité de ses règles. Il ne dépend, par conséquent, d'aucune autre matière juridique pour gérer l'ensemble de ses aspects. Le Professeur J-P. CHAZAL<sup>748</sup> a indiqué que « *Un droit autonome est un droit auto-institué et qui s'auto-réglemente, s'autoalimente*<sup>749</sup> ».

**693.** Il est à préciser qu'en application stricte de cette définition, il est catégoriquement impossible de qualifier un droit d'un « droit autonome ». À la lumière de ce qui précède, l'autonomie d'un droit place le droit en question dans une sphère loin de toutes les règles du droit commun. Ce qui est à notre sens inapplicable pour le droit du travail maritime.

**694.** Toutefois et faisant suite à une analyse des propos de plusieurs doctrinaux du droit maritime, il est à conclure que la notion de « l'autonomie d'un droit » peut répondre à une diversité de significations. Le professeur Jean-Pascal CHAZAL a exprimé son avis clairement en précisant que la notion de l'autonomie peut être définie de différentes manières. Elle peut prendre trois sens différents : un sens fort, un sens faible et un sens modéré.

#### **A. Le sens fort de l'autonomie**

**695.** Le sens fort est le sens donné à l'autonomie suivant sa définition étymologique bien claire. Cette définition nous renvoie certainement à un droit qui n'a aucun lien avec le droit commun. Ses règles sont suffisantes pour gérer l'ensemble de ses rapports. Il apporte des solutions bien définies pour chaque situation relative au secteur en question. D'ailleurs, de nos jours, il est difficile de qualifier un droit d'autonome conformément à cette définition. Les échanges d'institutions entre les branches de droit rendent difficile le fait de parler de la notion de l'autonomie proprement dite.

**696.** Certains auteurs, même en reconnaissant ce rapprochement entre le droit maritime et le droit terrestre, attestent que les solutions adoptées par le droit maritime sont en effet marquées par une réelle spécificité. C'est d'ailleurs l'exemple de la notion du délégué de bord qui est à l'origine une notion du droit terrestre. Elle est inspirée de la notion de représentant des salariés mais toutefois elle confirme une spécificité et une particularité maritime accentuée.

---

<sup>748</sup> Jean-Pascal CHAZAL est Professeur à l'Université Jean Moulin (Lyon III).

<sup>749</sup> J.-P. CHAZAL, « Réflexions épistémologiques sur le droit commun et les droits spéciaux », Op. Cit., Spéc. P. 289.

**697.** Par contre, d'autres auteurs maritimes partisans de la notion de l'autonomie du droit maritime semblent naviguer dans un courant doctrinal institué au 19<sup>ème</sup> siècle par le fameux J. M. PARDESSUS. Ce talentueux juriste spécialiste en législations maritimes, a largement soutenu la thèse autonomiste et le particularisme "absolu" du droit maritime.

**698.** Si aujourd'hui nous évoquons cette notion, c'est à cause des propos excessifs de J-M PARDESSUS mais bien aussi par ceux de plusieurs autres juristes qui s'inscrivent dans le même courant doctrinal. Il a animé un débat qui continue de partager les auteurs maritimes sur cette notion.

**699.** En appréciant les arguments avancés par J-M PARDESSUS, nous n'avons guère l'intention de nous situer dans une phase historique du passé, mais le débat fait encore l'objet de certaines réflexions qui méritent toute notre attention.

**700.** La notion de l'autonomie d'un droit peut également être appréciée selon son sens faible. Actuellement, une série de spécialisations de diverses branches du droit voient le jour ou parfois même s'imposent. Nous devons revoir cette notion, ne serait-ce que chaque droit, doté d'une simple spécificité, défend son autonomie juridique. C'est notamment le cas du droit du travail, droit des assurances, droit des transports, etc...

### **B. Le sens faible de l'autonomie « sens molle »**

**701.** Au sens faible de cette notion, l'autonomie ne peut être que synonyme d'un simple particularisme, ou d'une légère spécificité. Or par ce sens l'autonomie devient un terme qui ne peut être utilisé ; il sera loin de sa signification étymologique. Pourtant le professeur J-P Ghazal a un avis qui mérite d'être cité. Le professeur a indiqué qu' « *Il suffirait qu'un droit se distingue, d'une manière suffisamment marquée, du droit commun pour que son autonomie soit acquise*<sup>750</sup> ». En France, et bien dans d'autres pays, le particularisme d'un droit se concrétise souvent par la mise en place d'un code qui regroupe les textes relativement propres à ce droit ; chose qui n'est plus valable pour le droit du travail maritime.

**702.** L'autonomie associée au droit du travail maritime paraît étrange. Certaines maritimes reviennent à l'historique de ce droit pour approuver son autonomie. Pour M. VIALARD, l'autonomie du droit maritime est certaine et puise ses ressources de l'originalité de ce droit. Le professeur n'a pas su trouver pour justifier son point de vue que l'originalité des références juridiques anciennes. C'est un appui historique pourtant bien reconnu à ce droit. Le professeur a précisé que : « Le facteur historique, par lequel on démontre que l'origine

---

<sup>750</sup> J.-P CHAZAL, page 290.

du droit maritime est autonome par rapport à celle du droit terrestre, et le facteur géographique, par lequel on montre que le droit maritime est amené à s'appliquer dans un monde hostile et étranger au monde terrien<sup>751</sup>».

**703.** Selon le professeur, le droit maritime ne peut être un droit qui adopte intégralement les règles du droit commun. Son originalité fait de ses dispositions un ensemble de règles originales conservées par la tradition ou créées pour des besoins pratiques ; c'est justement pour cette originalité qu'il mérite d'être connu<sup>752</sup>.

**704.** La jurisprudence, par un arrêt de la Cour de cassation, a tenté de nous rappeler l'autonomie du droit social maritime. Il s'agit en l'occurrence d'une affaire opposant le port autonome de Bordeaux à M. Vendier. Ce marin a été déclaré inapte à la navigation après deux accidents du travail, et auquel son armateur, le port autonome de Bordeaux, avait refusé son reclassement. L'affaire a comparu devant la Cour d'appel de Bordeaux qui a décidé par un arrêt du 26 sept. 1989<sup>753</sup>, de condamner le port autonome à payer au marin les indemnités de préavis et de licenciement prévues par le Code du travail. La Cour a fondé sa décision sur le fait que le contrat d'engagement du marin prenait fin par la mise à terre du marin malade ou blessé, et tout litige survenant postérieurement à cette mise à terre était soumis aux dispositions du code du travail. Dans ce même contexte, l'Administrateur des affaires maritimes, C. EOCHE-DUVAL, a bien précisé que l'arrêt Vendier n'a pas définitivement apporté une solution mais plutôt il a donné lieu à revivre le débat sur l'autonomie de ce droit. L'administrateur a confirmé que *« malgré de nombreuses réactions parlementaires sur l'arrêt Vendier, le ministre chargé du Travail maritime a préféré repousser le dépôt d'un projet de loi partielle jusqu'à la remise d'un rapport qu'il a demandé à son inspection générale<sup>754</sup> »*. Nous ne pouvons reconnaître de vouloir espérer une solution plus convaincante à la hauteur de la spécificité de chacun des deux droits. L'administrateur a conclu ses propos en demandant une solution hautement souhaitable de la part de la Cour de cassation.

**705.** Le professeur P. BONASSIES a cité que l'avocat général CHAUVY avait cependant défendu devant la Cour de Cassation une thèse tout à fait différente. Le maître a tenté de redonner un sens différent aux dispositions de l'ancien article 102-18<sup>755</sup> du droit du travail maritime. Il a précisé que *"les règles posées au présent chapitre en matière de licenciement ne dérogent pas aux dispositions législatives et réglementaires qui assurent une protection*

---

<sup>751</sup> A. VIALARD, « Droit maritime », coll. Droit fondamental, PUF, Paris 1997, n° 43, p. 53.

<sup>752</sup> R. RODIÈRE & E. DU PONTAVICE, « Droit maritime », coll. Précis, 12<sup>ème</sup> éd., Dalloz, Paris 1997, n° 1, p. 2

<sup>753</sup> CA de Bordeaux, (Chambre sociale), du 26 sept. 1989, Dr. soc. 1991-660.

<sup>754</sup> C. EOCHE-DUVAL, La crise du droit du travail maritime ou l'appel de la terre : Dr. soc. nov. 1995, p. 896.

<sup>755</sup> Art. 102-18 du droit du travail maritime.

*particulière à certains salariés définis par lesdites dispositions", et l'intitulé de la loi<sup>756</sup> du 17 janv. 1981 qui introduit dans le Code du travail un nouvel article L. 122-32 comprenant le même mot "protection", la chose incitait fortement à appliquer le texte protecteur qu'est l'article L. 122-32 au travail maritime<sup>757</sup>.*

***Mais peut-on prétendre à une généralisation de l'application des nouvelles dispositions du Code du travail terrestre aux marins dans le silence du législateur ?***

**706.** La réponse à cette question est très importante pour retracer les limites qui peuvent effectivement séparer les deux droits ; terrestre et maritime.

La Cour de cassation dans un arrêt rendu le 12 janv. 1993 a rappelé à nouveau l'autonomie du droit du travail maritime ; ce qui maintient ouverte la voie à certaines incohérences. Le professeur P. CHAUMETTE, dans son commentaire réservé à cet arrêt appelle de ses vœux une intervention du législateur. Si son silence persiste, il conviendra, selon le professeur, de faire remonter les difficultés à la Cour de cassation afin qu'elle révèle l'existence d'un principe général du droit du travail<sup>758</sup>.

**707.** Il est intéressant de préciser que le fait que la Cour de cassation revienne dans son arrêt du 12 janv. 1993 à la notion de l'autonomie du droit du travail maritime, présente au moins pour nous un élément qui prouve la présence de certaines incohérences. D'ailleurs, seul le législateur pouvait décider des règles applicables aux marins ; dans le silence de la loi, ce n'est pas aux juges de reconstituer une cohérence des textes et d'étendre aux marins des dispositions législatives récentes<sup>759</sup>.

**708.** La Cour d'appel de Rennes a renoncé à plusieurs reprises à l'autonomie du droit du travail maritime. Ce fut le cas également dans sa décision rendue le 28 janv. 1988, par laquelle la Cour entendait traiter par principe les marins comme des salariés ordinaires, sauf interdiction du législateur ou adaptation réglementaire<sup>760</sup>.

**§2- l'autonomie du droit du travail maritime entre partisans et opposants**

---

<sup>756</sup> Loi n° 81-64 du 28 janvier 1981 relative au travail à temps partiel.

<sup>757</sup> P. BONASSIES, *Le Droit Maritime Français*, N° 556, P. 8, 1<sup>er</sup> jan. 1996.

<sup>758</sup> P. CHAUMETTE, *Droit Maritime Français*, N° 552, 1<sup>er</sup> septembre 1995

<sup>759</sup> P. CHAUMETTE, *le Droit Maritime Français*, N° 552, 1<sup>er</sup> septembre 1995, P. 4.

On reste dans l'attente d'une lointaine et hypothétique codification de textes épars et lacunaires, souvent nourris des bonnes intentions du législateur, mais que le faible poids de notre administration maritime au regard des instances dirigeantes a privé de la coordination et de la cohérence nécessaires à un régime du travail traditionnellement spécifique aux marins.

<sup>760</sup> CA Rennes 28 jan. 1988, *Jégo-Quéré c/ Beven* RJO 1988-259, DMF 1989-176.

## A. Partisans de la notion de l'autonomie

**709.** La relation de travail des marins pêcheurs ne peut, dans tous les cas, être directement assimilée à une relation de travail d'un salarié à terre. Le travail à bord d'un navire de pêche consiste à un ensemble de tâches et de rapports de travail et de vie compliqués.

L'activité de la pêche est une activité qui regroupe à la fois la notion de la navigation maritime et un contact direct avec la ressource halieutique.

En droit maritime, l'étude des « principes généraux du droit maritime » pourrait sans aucun doute nous conduire à une démarche pouvant justifier l'autonomie de ce droit.

**710.** Depuis des siècles, cette autonomie est pourtant bien encadrée et préservée par des efforts des juristes et des maritimes. Beaucoup d'efforts ont déjà été menés dans ce sens. Le droit du travail maritime est, en outre, un droit appelé à résoudre l'ensemble des rapports liant un armateur et un marin dans le cadre de sa relation de travail.

Mais ne faut-il pas revenir à la définition du droit maritime avant même de chercher son autonomie ?

**711.** Le professeur WERNER a précisé que « le droit maritime, dans son acception utile la plus large, n'embrasse pas nécessairement tous les rapports juridiques concernant la mer, pas plus qu'il n'exclut tout autre rapport juridique. Mais au sens propre, il y a rapport de droit maritime lorsque ce rapport intéresse la navigation maritime<sup>761</sup>».

**712.** En Italie, la doctrine maritime, a abondamment traité l'autonomie de ce droit. Le professeur BRUNETTI est l'un des auteurs qui ont affirmé l'« autonomie scientifique » du droit maritime. En essayant d'énumérer les principes du droit maritime, cet auteur a confirmé que « *les principes de ce droit sont autonomes par rapport à ceux de droit commun*<sup>762</sup>».

**713.** Les propos partisans de l'autonomie du droit maritime ont été confirmés également par le professeur italien M. RIMABOSCHI dans son ouvrage intitulé : « Unification du droit maritime<sup>763</sup> ». Il a repris les éléments de la définition présentée par le doyen RIPERT pour affirmer l'autonomie de ce droit. Le professeur a exprimé sous forme d'un propos déductif :

---

<sup>761</sup> A. R. WERNER, *Traité de droit maritime général : éléments et système, définitions, problèmes, principes*, Librairie Droz, 1964.

Selon le professeur, certains auteurs ont toutefois donné du droit maritime une définition beaucoup plus vaste. Témoin celle que donne Gilbert GIDIL dans son ouvrage *Le droit international public de la mer*, Paris 1932-1934. Tome I. P. 3 : « Le droit maritime a pour objet l'ordre juridique qui régit le milieu marin et les diverses utilisations dont il est susceptible.

<sup>762</sup> BRUNETTI. *Diritto marittimo privato italiano*, vol. 1, Torino, 1929.

<sup>763</sup> Massimiliano RIMABOSCHI, *l'unification du droit maritime*, Contribution à la construction d'un ordre juridique maritime, Droit maritime et des transports, Éditeur : Presses universitaires d'Aix-Marseille

« On a, par-là, dénié l'appartenance du droit maritime au droit commercial ou au droit civil, tout en affirmant son autonomie<sup>764</sup> ».

Dans tous les cas, il est judicieux de rappeler à chaque phase de ce débat de la vraie nature du droit maritime. C'est un droit dont sa vraie nature est coutumière et historique. Il s'est institué en formalisant un ensemble d'usages maritimes et portuaires, inspirés par la nature des choses.

**714.** La question de l'autonomie du droit maritime pourrait s'approfondir davantage en revenant aux règles de ce droit qui ne peuvent dans tous les cas être interprétées correctement uniquement dans les cadres du droit maritime.

Le professeur A. MONTAS, qualifié de partisan de l'autonomie du droit maritime argumente sa position du fait que le droit maritime ne se soumet pas en toute logique au droit civil. Il a avancé que la spécificité de ce droit réside dans les règles et les solutions contrares au droit commun qu'il adopte lorsque la protection de ses intérêts l'exige<sup>765</sup>. Le professeur a donné l'exemple de la notion de la limitation de responsabilité de l'armateur<sup>766</sup> ou de la rémunération d'assistance maritime<sup>767</sup>.

Le professeur A. MONTAS n'a pas écarté l'application subsidiaire de certaines règles du droit commun en l'absence des règles maritimes ; toutefois cet échange, selon lui, ne peut être vu comme forme d'hétéronomie. Il a cité que cette application paraît plutôt comme une réception sélective de certaines règles qui, si elles gardent leur siège en dehors du droit maritime, n'en ont pas moins été absorbées tacitement par lui<sup>768</sup>.

**715.** L'avocat M. PIERCHON, lors de son commentaire de l'arrêt Vendier, a évoqué la notion de l'autonomie du droit du travail maritime. Il a rappelé l'origine du droit du travail maritime. Le maître réclame l'autonomie de ce droit du fait qu'il s'est référé dans sa grande partie à l'Ordonnance de la Marine de Colbert, d'août 1681 qui codifie les usages de la mer<sup>769</sup>. Le Code du travail maritime, promulgué par la loi du 13 déc. 1926, ne fait en effet que reprendre les dispositions de l'Ordonnance du grand ministre Colbert sous les reines de Louis XIV.

**716.** Si le droit maritime est constitué d'un ensemble de règles, celles-ci doivent être capables de donner suite à toute situation générée par une activité qui se déroule en mer.

---

<sup>764</sup> Massimiliano RIMABOSCHI P 59-83.

<sup>765</sup> A. MONTAS, le Droit Maritime Français, N° 691, 1er avril 2008

<sup>766</sup> La limitation de responsabilité de l'armateur

<sup>767</sup> Assistance maritime

<sup>768</sup> A. MONTAS Op. Cit

<sup>769</sup> Cass. Ass. plén., 7 mars 1997 : JCP G 1997, II, 22863, note M. PIERCHON ; DMF 1997, p. 337.



Quelle que soit la règle adoptée, elle ne doit pas écarter ni négliger la spécificité du droit maritime. Le professeur TEYSSIÉ a précisé *qu'en définitive, le droit maritime doit éviter l'ignorance de sa spécificité*<sup>770</sup>».

**717.** C'est ainsi que certains auteurs doctrinaux insistent sur l'autonomie de ce régime. Les dispositions de la loi de 1981 sur les accidents du travail ne font l'objet d'aucun renvoi *"leur application au secteur maritime est donc exclue*<sup>771</sup>" ; a précisé le professeur P. CHAUMETTE.

**718.** La codification de cette loi figure aux dispositions des anciens articles L 122-32-1 à L 122-32-11 du code du travail ; alors que le Code du travail maritime n'y fait aucune référence d'inclusion ou d'exclusion. Il est donc important de comprendre et de clarifier si ce silence va dans le même raisonnement adopté par la jurisprudence. Les juges du fond ont bien précisé le contraire en indiquant que cette loi n'est pas applicable au secteur maritime. Ils argumentent leur position du fait que les dispositions de l'article L. 742-1 du code du travail sont claires envers l'autonomie des lois maritimes en matière de contrat d'engagement, et plus précisément vis à vis des règles de rupture. Mais aucun renvoi vers ces dispositions particulières n'est indiqué par le Code du travail maritime.

## **B. Les opposants à la notion de l'autonomie**

**719.** Les opposants à la notion de l'autonomie du droit maritime ont également pris part à ce débat juridique. Ce sont ceux qui invoquent « un particularisme relatif » de ce droit. Le professeur BONNECASE, spécialiste en droit maritime est l'un des opposants qui a précisé clairement que le particularisme du droit maritime de nos jours ne peut approuver qu'un particularisme relatif. Selon lui : « *Si l'on veut encore parler de particularisme en droit maritime, il ne peut s'agir que d'un particularisme relatif, vivace quant aux apparences, très atténuée quant au fond ; du particularisme absolu des institutions, il ne peut vraiment plus en être question*<sup>772</sup>». Le professeur est plus réaliste du fait qu'il rapporte l'état actuel de ce droit.

**720.** Certainement, les opposants à cette notion n'ont pas catégoriquement nié la spécificité du droit maritime, toutefois ils affirment que cette branche de droit ne peut être appréciée sans faire appel aux institutions et aux règles du droit commun. C'est le cas de l'application du SMIC au travail du marin pêcheur. C'est une adaptation conventionnelle concrétisée par la loi

---

<sup>770</sup> B. TEYSSIÉ, « Traité de droit maritime », LGDJ, Paris 2006, n° 1, p. 1.

<sup>771</sup> P. CHAUMETTE, Les rapports du droit du travail maritime et du code du travail en matière de licenciement, In: Revue Judiciaire de l'Ouest, 1986-2. pp. 223-236; doi : 10.3406/juro.1986.1395 [http://www.persee.fr/doc/juro\\_0243-9069\\_1986\\_num\\_10\\_2\\_1395](http://www.persee.fr/doc/juro_0243-9069_1986_num_10_2_1395).

<sup>772</sup> J. BONNECASE, Traité de droit commercial maritime », n°209 p.209

d'orientation de la pêche et appliquée au secteur de la pêche maritime en France. Cette adaptation a pris beaucoup de temps afin de voir le jour.

**721.** Par cette même loi<sup>773</sup>, le législateur a voulu étendre aux marins pêcheurs certains avantages et certaines institutions du droit terrestre. La loi n'a pas négligé la spécificité accrue de ce secteur. Dans son article 52<sup>774</sup>, elle a incité le gouvernement à présenter au parlement les conclusions d'une étude relative à la mise en œuvre d'un régime d'indemnisation des marins pêcheurs contre les risques de chômage, prenant en considération les particularités de ce métier<sup>775</sup>.

Selon les dispositions de ce même article, la loi d'orientation sur la pêche maritime et les cultures marines reconnaît que la profession du marin pêcheur se déroule sous un régime propre à cette profession<sup>776</sup>.

C'est ainsi que l'idée d'une autonomie stricte ne semble pas raisonnablement applicable au contenu positif du droit maritime. L'autonomie du droit du travail maritime ne peut être envisageable que dans un sens moins radical. Elle ne peut, par conséquent, désigner qu'une simple spécificité, une originalité. La thèse la plus soutenue pour le droit du travail maritime est la thèse d'un droit qui se distingue suffisamment des autres branches de droit.

**722.** Cette orientation a été également soutenue par le professeur Y. TASSEL<sup>777</sup>. Il a précisé qu'il « *ne fait aucun doute que le droit maritime contient des règles particulières, c'est-à-dire différentes de celles du droit commun*<sup>778</sup> ». Mais il affirme finalement que ce droit « *n'est pas autonome*<sup>779</sup> ».

**723.** Au Maroc, la jurisprudence s'oppose à plusieurs reprises à l'autonomie du droit maritime en général. Ceci a été le cas même face à une notion purement maritime. Les juges au Maroc ont préféré écarter le caractère autonome du droit maritime. C'est à l'occasion d'un arrêt rendu par la Cour Suprême le 18 sept. 1999<sup>780</sup>, que la Cour a estimé que le montant fixé par ce dahir était dérisoire et, de ce fait, a rejeté l'application de cet article. La Cour suprême a, en fait, écarté l'application d'un article clair et en vigueur de la législation maritime qui est l'article 124<sup>781</sup> du CCMM au profit de l'application d'un article stipulé dans une police d'assurance. Il

---

<sup>773</sup> Loi n° 97-1051 du 18 nov. 1997 d'orientation sur la pêche maritime et les cultures marines.

<sup>774</sup> Art. 52 de la loi Op. Cit.

<sup>775</sup> Art. 52 de la Loi n° 97-1051 du 18 nov. 1997 d'orientation sur la pêche maritime et les cultures marines

<sup>776</sup> Art. 52, Op. Cit.

<sup>777</sup> Yves TASSEL, Agrégé de droit. - Professeur de droit privé à l'Université de Nantes et fondateur en 1994, avec le professeur Jean-Pierre BEURIER le Centre de Droit Maritime et Océanique.

<sup>778</sup> Y. TASSEL, la spécificité du droit maritime, Neptunus 2000, P. 2, Vol 6.2.

<sup>779</sup> Y. TASSEL, Op. Cit.

<sup>780</sup> Arrêt n° 1266 du 18 septembre 1999, dossier 91/4947 (inédit).

<sup>781</sup> Art. 124 du CCMM, modifié par le Dahir du 16 Joumada II 1367 - 26 avril 1948.

est à rappeler que l'article 124 du CCMM est l'article qui institue la limitation de la responsabilité de l'armateur. Ce fondement reste toutefois l'une des particularités fondatrices du droit maritime. Dans ce cas, il s'agissait d'un abordage survenu entre deux navires de pêche et qui a causé des dégâts considérables. La Cour a sous-estimé le montant dérisoire limité et a choisi d'appliquer l'article 2 de la police d'assurance sur corps qui envisage un montant nettement supérieur. La Cour par sa décision, a exactement confirmé la décision de la Cour d'appel du 18 fév. 1991, qui avait pris en considération le contrat d'assurance sur corps pour appliquer l'article 2 de cette police, qui prévoit, parmi les risques couverts, les dommages causés aux tiers par le navire.

**724.** Le problème de la relation et des échanges entre le droit du travail maritime et le droit du travail terrestre semble ne pas trouver de solutions définitives. Le Code des transports qui compte reproduire la quasi-totalité des règles du code du travail maritime a démontré par son article L 5542-37 les limites de ces échanges. Cet article prévoit que les modalités d'application aux marins des dispositions du code du travail, relatives aux conséquences d'un accident du travail ou d'une maladie professionnelle sur le contrat de travail soient fixées par décret, compte tenu des adaptations nécessaires. C'est la résolution adoptée par le législateur en réponse aux conclusions de l'arrêt Vendier<sup>782</sup>. Ces adaptations ont été fixées par le décret du 1<sup>er</sup> juin 1999<sup>783</sup> qui précise que :

- Les attributions conférées au médecin du travail en application de l'article L. 122-32-5 du code du travail sont exercées par le médecin des gens de mer.
- Les attributions conférées aux délégués du personnel en application de l'article L. 122-32-5 du code du travail sont exercées par les délégués de bord.

Par cette adaptation, l'article n'a pas pu répondre à l'ensemble des aspects que nécessite une adaptation d'une loi initialement réservée au travail terrestre et proposée ensuite au métier d'un marin à bord.

**725.** L'Assemblée plénière de la Cour de cassation a décidé que les adaptations fixées par ce décret, ne font pas obstacle à ce que les dispositions du code du travail relatives à la protection des salariés accidentés du travail soient appliqués à un marin devenu inapte à la navigation à

---

<sup>782</sup> Cass. Ass. plén. 7-3-1997 n° 95-40.169 (n° 411 P), Port autonome de Bordeaux c/ V. : RJS 4/97 n° 491, Bull. civ. n° 2.

<sup>783</sup> Décret n° 99-456 du 1<sup>er</sup> juin 1999, pris pour l'application de l'article L. 742-9 du code du travail et relatif aux règles particulières aux salariés victimes d'un accident du travail ou d'une maladie professionnelle.

la suite d'un accident du travail survenu à bord et dont la situation n'est régie par aucune loi particulière<sup>784</sup>.

**726.** Il est à rappeler que dans plusieurs cas, l'application directe des règles du droit du travail terrestre ou même après des adaptations demeure incapable de donner des solutions pertinentes pour le cas d'un marin pêcheur à bord. C'est en quelque sorte les limites qui affectent les échanges éventuels entre ces deux droits.

***Mais peut-on appliquer une règle du droit commun même en présence d'une règle du droit du travail maritime ?***

**727.** C'est dans ce sens que la chambre sociale de la Cour de cassation en a déduit qu'un maître d'équipage licencié pour l'inaptitude physique consécutive à un accident du travail et dans l'impossibilité de reclassement pouvait prétendre à une indemnité de licenciement calculée sur le fondement des articles du code du travail. l'arrêt a constaté que : « Le décret n° 99-456785 du 1<sup>er</sup> juin 1999 a rendu applicable aux marins l'ensemble des articles L. 122-32-1 à L. 122-32-11, devenus L. 1226-10 à L. 1226-17, du code du travail, sans exclure aucun texte, et n'a apporté aucune restriction quant à l'application de ces dispositions, auxquelles le décret n° 78-389786 du 17 mars 1978 ne saurait faire échec, notamment en ce qui concerne le calcul ou l'assiette de calcul de l'indemnité spéciale de licenciement<sup>787</sup> ».

**728.** Dans ce cas, les dispositions de l'article 102-3 du code du travail maritime prévoyaient, dans sa version applicable aux faits de l'espèce, que « *le marin qui est licencié alors qu'il compte deux ans d'ancienneté ininterrompue au service du même armateur a droit, sauf en cas de faute grave, à une indemnité minimum de licenciement dont le taux et les modalités de calcul sont fixés par voie réglementaire*<sup>788</sup> », et l'article 23 du décret n° 78-389 du 17 mars 1978, pris en application de ce texte, fixe à « *un dixième du salaire de référence par année effectuée au service du même armateur*<sup>789</sup> ». Ces dispositions nous placent devant une situation où les dispositions des deux codes peuvent être appliquées. En revanche, la Cour a retenu valable l'application des règles du droit commun qui couvre l'ensemble des articles L. 122-32-1 à L. 122-32-11, devenus L. 1226-10 à L. 1226-17, du C. trav.

---

<sup>784</sup> Cass. Ass. Plén. 7-3-1997 n° 95-40.169 (n° 411 P), Port autonome de Bordeaux c/ V. : RJS 4/97 n° 491, Bull. civ. n° 2.

<sup>785</sup> Décret n° 99-456 du 1er juin 1999, pris pour l'application de l'article L. 742-9 du code du travail et relatif aux règles particulières aux salariés victimes d'un accident du travail ou d'une maladie professionnelle.

<sup>786</sup> Décret n° 78-389 du 17 mars 1978 portant application du code du travail maritime, modifié par la loi 77-507 du 18 mai 1977, JORF du 23 mars 1978 page 1271.

<sup>787</sup> Cass. Soc., du 19-5-2010 n° 09-42.115, Sté Armement DHELLEMMES, Bull. civ. V n° 109, Décision attaquée : Cour d'appel de Rennes, du 12 février 2009.

<sup>788</sup> Art. 102-3 du code du travail maritime.

<sup>789</sup> Art. 102-3 Op. Cit.

**729.** Dans un cas similaire et s'agissant de l'inaptitude physique d'origine non professionnelle, l'article L 5541-1<sup>790</sup> du code des transports prévoit que le Code du travail est applicable aux gens de mer, sous réserve des dispositions particulières prévues par le titre IV (droit du travail) du livre V (gens de mer) de la cinquième partie de ce Code consacrée au transport et à la navigation maritimes. Or aucune disposition spécifique, dérogeant au Code du travail, n'est prévue dans ce titre IV en ce qui concerne les conséquences de l'inaptitude physique. La Cour de cassation en déduit que *le régime de droit commun de l'inaptitude physique, et notamment l'obligation de reclassement, s'applique aux marins*<sup>791</sup>.

## **Chapitre II D'UNE VÉRITABLE AUTONOMIE À UN SIMPLE PARTICULARISME**

### **Section 1 FIN DE L'AUTONOMIE DU DROIT DU TRAVAIL MARITIME**

#### **§1- Droit du travail maritime : une simple forme de particularisme**

**730.** L'évolution remarquable du droit du travail terrestre a imposé, sans doute, une forme de rapprochement progressif entre le droit du travail maritime et terrestre. Souvent les salariés, marins et terrestres se côtoient dans leurs vies professionnelles. C'est ce qui a donné naissance à ce rapprochement qui ne se passe toutefois pas sans incidents juridiques. *La question est alors de savoir si la notion de l'autonomie du droit du travail maritime demeure valable ?*

**731.** Le point critique dans ce débat est initié par les dispositions de l'article L. 742-1 du code du travail qui avait institué, à un moment donné, le principe de l'autonomie du droit du travail maritime. Il est essentiellement invoqué pour démontrer le principe de l'autonomie des lois maritimes. Cet article dispose que : "*Le contrat d'engagement ainsi que les conditions de travail du marin à bord des navires sont régis par des lois particulières...*". Les partisans de l'autonomie du droit du travail maritime essayent à nos jours d'être plus raisonnables en évoquant un particularisme absolu de ce droit. Alors que les opposants restent sur leurs positions. Ils approuvent un particularisme relatif valable pour tout métier qui révèle un aspect peu différent. Ils contestent d'ailleurs l'existence d'un droit intitulé « le droit du travail

---

<sup>790</sup> Art. L. 5541-1 du Code des transports

<sup>791</sup> Cass. Soc., 10-3-2009 n° 08-40.033, Publication : Bulletin 2009, V, n° 68, Décision attaquée : Cour d'appel de Rennes, du 8 nov. 2007.

« Les dispositions de l'article L. 742-1 du code du travail alors applicable ne font pas obstacle à ce que les dispositions de l'article L. 122-24-4, devenu L. 1226-2, L. 1226-3 et L. 1226-4 dudit code, soient appliquées à un marin devenu inapte à la navigation à la suite d'une maladie non professionnelle et dont la situation n'est régie par aucune loi particulière ».

maritime ». Ils précisent que ce métier ne peut constituer qu'un métier particulier comme par exemple le métier des concierges et les travailleurs à domicile.

**732.** Il est à reconnaître que la question qui porte sur l'autonomie du droit du travail maritime est complexe<sup>792</sup>. Cette autonomie suscite plus de débat au fur et à mesure que le droit du travail terrestre s'évolue et s'affirme comme un droit commun du travail. Ce droit commence à élargir son champ d'application vers l'ensemble des salariés y compris les marins. Les parties de la relation de travail ainsi que les juges trouvent aisément des solutions prêtes dans des dispositions du droit commun. C'est ainsi que l'autonomie du droit du travail maritime paraît pour plusieurs auteurs non envisageables. Ces auteurs reconnaissent bien la nature spécifique de ce droit sans toutefois lui reconnaître une autonomie au sens fort du terme.

**733.** La jurisprudence a pris part également à ce débat. Elle a confirmé l'autonomie du droit du travail maritime par son arrêt du 12 janv. 1993<sup>793</sup>. Cet arrêt a écarté toute forme de subordination du droit du travail maritime au droit du travail commun sans renvoi expresse. L'Assemblée plénière de la Cour de cassation, dans l'arrêt du 7 mars 1997<sup>794</sup>, a inversé les rapports entre le droit maritime et le droit terrestre. Cette jurisprudence est, en plus, confirmée par un second arrêt du 28 oct. 1997<sup>795</sup>.

**734.** D'ailleurs, les relations entretenues entre le droit maritime et le droit commun ont fait l'objet d'un long débat doctrinal. Un renversement de perspectives puise ses origines dans le débat initié par le doyen RODIÈRE. Il a constitué l'un des partisans d'un « particularisme absolu » face à d'autres avis annonçant un « particularisme relatif » de ce droit.

#### **A. Particularisme absolu**

**735.** La thèse d'un « particularisme absolu » est fondée par le juriste J-M PARDESSUS qui n'avait jamais traité le droit maritime en général et le droit du travail maritime en particulier que dans le seul sens d'une branche de droit dotée d'une parfaite autonomie. De même, le doyen RIPERT a repris la relève et continuait à soutenir cette thèse. Il a considéré que « *le particularisme très accentué* » du droit maritime ne permet pas de l'envisager « *comme une application aux choses et aux gens de la mer du droit commercial terrestre*<sup>796</sup>. »

---

<sup>792</sup> F. MANDIN, G. PROUTIÈRE-MAULION, *JurisClasseur Travail Traité*, Fasc. 5-95 : TRAVAIL MARITIME du 15 Oct. 2015.

<sup>793</sup> Cass. Soc., 12 janv. 1993, *Port autonome Bordeaux c/ Vendier* : DMF 1993, p. 165, note P. CHAUMETTE

<sup>794</sup> Cass. Ass. Plén., 7 mars 1997 : JCP G 1997, II, 22863, note M. PIERCHON ; DMF 1997, p. 337, concl. Y. CHAUVY ; Dr. soc. 1997, p. 424, obs. P. CHAUMETTE.

<sup>795</sup> Cass. Soc., 28 oct. 1997, Dr. soc. 1998, p. 181, note P. CHAUMETTE.

<sup>796</sup> G. RIPERT « *Droit maritime* », 4<sup>ème</sup> Ed. T.I, Librairie Dalloz, 1930 n°44 et n°52.

**736.** De plus, les partisans de la notion d'autonomie du droit maritime se sont aussi basés sur la question de subordination entre ce droit et le droit terrestre. C'est dans ce contexte que le doyen R. RODIÈRE a considéré que le droit maritime ne doit aucune subordination juridique au droit civil et commercial terrestre. Le droit maritime constitue en réalité « *une science principale et non subordonnée*<sup>797</sup> ». Cette thèse a été également défendue par le doyen CHAUVEAU qui considérait le droit maritime comme une branche « *autonome du droit* » du fait de la spécificité de ses institutions et sa tendance à l'uniformité internationale<sup>798</sup>.

**737.** Le doyen a conclu sa thèse en précisant que le droit civil et le droit du travail terrestre, n'ont pas de bonnes réponses à apporter dans certains cas purement spécifiques. Il précise bien que toute réponse à apporter doit répondre à des fondements purement maritimes. Le professeur A. MONTAS indique que : « *les solutions du droit maritime sont marquées par une spécificité accentuée qui va parfois jusqu'à courtiser une véritable autonomie de fond*<sup>799</sup> ».

## **B. Particularisme relatif**

**738.** Si la quasi-totalité des auteurs maritimes supportent le véritable particularisme du droit du travail maritime, cela ne semble pas former l'unanimité. L'évolution du débat sur cette question, a amené certains auteurs à revoir leurs positions. Le doyen RODIÈRE a exprimé une certaine souplesse dans ses précédents propos. Il a précisé en fin que « *Le droit maritime est certainement particulier mais pas autonome*<sup>800</sup> ».

**739.** Ces auteurs relèvent une atténuation des particularités du droit du travail maritime. Le professeur Sergio M. CARBONE a précisé que les règles spécifiques prévues pour la protection des marins n'ont pas pu surmonter les écarts flagrants entre ces dispositions et celles du droit commun du travail. Le professeur a félicité l'exemple significatif relatif à l'évolution progressive de la jurisprudence française synthétisée dans la doctrine. Le professeur Sergio M. CARBONE a conclu ses propos en insistant que « *le droit des entreprises d'armement maritime ne présente guère de spécificités*<sup>801</sup> ».

**740.** Le professeur VIALARD a gardé un avis intermédiaire. Cet avis a donné un nouveau sens à l'autonomie du droit maritime. Il a tenté de reformuler une évaluation de cette notion. Cet auteur n'a pas approuvé une autonomie de ce droit au sens fort. Il a toutefois précisé que

---

<sup>797</sup> R. MOREUX, *Le Droit maritime français*, volume 25, P. 325, Libr. Générale de droit et de jurisprudence, 1973.

<sup>798</sup> P. CHAUVEAU « *Traité de droit maritime* », Litec 1958 n° 9 et 10.

<sup>799</sup> A. MONTAS, *Droit maritime*, P.12, DYNA'SUP DROIT, Vuibert 2012.

<sup>800</sup> Cass. Ass. Plén., 7 mars 1997, n° 95-40.169 P: D. 1997. 85; Dr. soc. 1997. 424, obs. CHAUMETTE.

<sup>801</sup> S. M. CARBONE, *Conflits de lois en droit maritime*, P. 147, livre de poche de l'académie de droit international de la Haye.

le droit maritime garde toujours son autonomie lorsqu'il s'agit d'une question spécifiquement maritime. Il ne voit pas l'autonomie de ce droit touchée lorsqu'il s'agit d'une notion loin du contexte maritime. Selon le professeur VIALARD, si l'institution en cause est une question spécifiquement maritime, alors il faut y apporter une réponse spécifique.

**741.** Cette ligne de pensée adoptée par A. VIALARD, nous paraît infiniment intéressante. L'autonomie du droit maritime ne peut être envisagée que suivant une position plus claire et tend à trouver facilement une large adoption. Mais il serait judicieux de revenir vers la nature juridique du droit maritime. En effet, le doyen RIPERT avait résumé la caractéristique principale du droit maritime par son « objet<sup>802</sup> ». Il a indiqué pour définir le droit maritime qu'il s'agit bien d'un droit qui régit l'ensemble des rapports qui se déroulent en mer. Et comme l'a précisé le doyen, ce droit a vocation à gérer : « *tous les rapports juridiques dont la mer est le théâtre ou le commerce maritime l'objet*<sup>803</sup> ».

**742.** Selon le professeur A. VIALARD, le droit maritime est une branche<sup>804</sup> de droit autonome vu qu'il constitue une science juridique principale<sup>805</sup>. Ce droit a ses propres règles, ses propres principes, et ses propres techniques. Le professeur n'a pas écarté le cas où ce droit peut apparaître comme une science subordonnée, notamment lorsqu'il soulève des difficultés d'interprétation et qui peuvent être « résolues en faisant appel à des notions et à des règles qui lui sont extérieures et supérieures<sup>806</sup> ». Le droit maritime, « dans cette hypothèse, est une science subordonnée<sup>807</sup> ».

L'appréciation donnée par le professeur paraît certainement intéressante. Il a pu désigner le droit maritime d'autonome et particulariste en même temps. Ces deux caractéristiques pourtant différentes dans le sens, s'appliquent selon lui à ce droit. C'est ainsi qu'il a proposé une nouvelle approche à la notion de l'autonomie de ce droit. Il a précisé que :

---

<sup>802</sup> G. RIPERT, Droit maritime, Volume 1, P.1, Éditions Rousseau, 1950.

<sup>803</sup> G. RIPERT, Droit maritime, Op. Cit.

<sup>804</sup> Le professeur Jean-Pascal CHAZAL était contre l'utilisation de l'expression « branche de droit ». Il considère que l'expression souvent usitée de « branches autonomes », pour signifier qu'un droit spécial a acquis son indépendance par rapport au droit commun, est une contradiction dans les termes : une branche ne pouvant être autonome dans la mesure où elle est rattachée au tronc dont elle dépend.

<sup>804</sup> J-P CHAZAL, « Réflexions épistémologiques sur le droit commun et les droits spéciaux », Op. Cit., spéc. Page 8.

<sup>805</sup> A. VIALARD, « Droit maritime », Spéc. N° 12, p. 24 : « Le droit maritime est une branche autonome, il constitue à lui seul une science juridique principale dotée de ses propres règles, de ses propres principes, de ses propres techniques : s'il y a lieu à interprétation de telle ou telle règle, de telle ou telle notion, il faut en trouver la clé sans aller chercher ailleurs. »

<sup>806</sup> A. VIALARD, « Droit maritime », spéc. N° 12, p. 24.

« Si, au contraire, le droit maritime est un droit simplement particulariste, les difficultés d'interprétation qu'il soulève peuvent être résolues en faisant appel à des notions et à des règles qui lui sont extérieures et supérieures ; le droit maritime, dans cette hypothèse, est une science subordonnée »

<sup>807</sup> A. VIALARD, « Droit maritime », Op. Cit.



« le droit maritime est à la fois autonome et particulariste ». Il a continué en apportant plus d'éclaircissement à ses derniers propos. Il a confirmé dans un premier temps la caractéristique autonome de ce droit en précisant le contexte de son applicabilité. « [...] Il doit l'être à chaque fois que la notion qu'il utilise puise ses racines dans l'histoire spécifique du droit maritime ou chaque fois que la notion ou la technique puise sa source dans une convention internationale ou dans la pratique internationale ». Il ajoute dans un deuxième temps que ce droit manque cette caractéristique lorsqu'il fait appel aux grandes techniques classiques du droit civil. Selon lui, « Mais pour le surplus, on ne peut faire l'économie des techniques juridiques traditionnelles : le droit maritime cesse d'être autonome lorsqu'il fait appel aux grandes techniques classiques du droit civil [...] ou, à plus forte raison, lorsqu'il fait appel à des institutions de droit terrestre pour les adapter au monde maritime <sup>808</sup> ».

**743.** Finalement, et dans un sens moins radical, l'autonomie ne peut être équivalente qu'à une simple spécificité, une originalité. Le droit maritime tel qu'il se présente se distingue, d'une manière suffisamment appuyée, du droit commun pour que son autonomie soit acquise. Nous sommes convaincus que les solutions proposées par le droit commun démontrent par suite leur inefficacité juridique à gérer les activités maritimes.

Les solutions proposées par le droit commun, bien qu'elles débloquent certaines situations, ne peuvent être que provisoires. Elles ne pourront pas parfaitement traiter et remédier à l'ensemble des rapports se déroulant en mer. C'est dans ce sens que convergent les propos du doyen CHAUVEAU.

## **§2- Droit du travail maritime : fin d'une véritable autonomie**

### **A. Droit du travail maritime entre l'autonomie et la spécificité**

**744.** La généralisation de l'application de certaines règles du droit du travail commun aux marins-pêcheurs est sévèrement critiquée. Ceci revient essentiellement au caractère spécifique du travail et de la nature des blessures survenues à bord. Il faut dans tous les cas rappeler la dangerosité du secteur de la pêche maritime et de la difficulté de reclasser un marin pêcheur accidenté.

**745.** Nous avons évoqué les conditions d'accès à la profession de marin <sup>809</sup> qui nécessite une meilleure satisfaction à l'aptitude physique. Toute personne candidate à la profession de marin

---

<sup>808</sup> A. MONTAS, Le rapport du droit maritime au droit commun, entre simple particularisme et véritable autonomie le Droit Maritime Français, N° 691, 1er avril 2008.

<sup>809</sup> Voir infra condition « ii/d'aptitude physique ».

doit faire preuve d'une bonne santé et doit être apte physiquement à participer à une expédition maritime<sup>810</sup>. Ce qui pose problème et rend difficile le reclassement des marins pêcheurs. Les statistiques montrent clairement que le nombre des accidents du travail est plus nettement élevé chez les marins par rapport à leurs homologues terriens.

**746.** Le Professeur P. CHAUMETTE, lors de son commentaire d'un l'arrêt du 12 janv. 1993, a indiqué que «*La Cour de cassation ne saurait entériner ces créations judiciaires qui ne respectent pas les découpages législatifs*<sup>811</sup>». Par conséquent, il est vraiment judicieux de demander un traitement équitable à l'ensemble des catégories de salariés. Personne ne peut admettre une telle sorte de discriminations entre les catégories laborieuses. Mais également ce souci ne peut justifier l'application aux marins d'une législation taillée pour des terriens.

**747.** En revenant à l'expression utilisée par les diverses jurisprudences dans ce sens, les dispositions du code du travail terrestre sont désormais applicables, dans le silence du Code du travail maritime. Ceci peut confirmer que le marin peut être soumis à une législation qui ne lui a pas été destinée.

**748.** L'autonomie de la législation du travail maritime ne peut désigner une sorte de limite envers les règles du droit du travail terrestre. Les échanges entre les deux législations sont souhaitables dès lors qu'un texte de la législation maritime les reprend expressément.

**749.** Si la doctrine était globalement favorable à la thèse de l'autonomie du droit du travail maritime, la jurisprudence, quant à elle, est divisée sur cette notion. Les juges du fond n'étaient vraisemblablement pas tous d'accord sur cette notion largement critiquée.

**750.** En revenant à la décision rendue par la Cour d'appel de Rennes le 28 janv. 1988, nous nous apercevons qu'elle a revu à nouveau l'interaction entre le droit du travail maritime et le droit du travail terrestre. Il s'agit dans ce cas d'un marin, victime d'un accident de travail à bord en janv. 1983. Cet accident a causé l'amputation de la jambe droite du marin. Ses blessures se sont consolidées en janv. 1985. Le marin est déclaré inapte à la navigation. Il bénéficie d'une pension d'invalidité-accident. L'armateur a procédé unilatéralement à rompre le contrat d'engagement maritime le liant au marin. Les juges de la Cour d'appel ont qualifié cette situation d'un licenciement irrégulier dans la mesure où l'armateur n'a pas étudié les possibilités de reclassement du marin. Pour fonder cette décision les juges ont soumis le marin aux dispositions de la loi du 7 janv. 1981<sup>812</sup>. Les juges ont considéré les dispositions relatives

---

<sup>810</sup> Art. L. 5521-1 du Code des transports : « Nul ne peut accéder à la profession de marin s'il ne remplit des conditions d'aptitude médicale ».

<sup>811</sup> Cass. Soc., du 12 jan. 1993, commentaire P. CHAUMETTE)

<sup>812</sup> Loi du 7 janvier 1981, relative à la protection de l'emploi des victimes d'accident de travail et de maladie professionnelle.

à la protection de l'emploi des victimes d'accident de travail et de maladie professionnelle comme étant des dispositions d'ordre général et ne peuvent être disposées pour une catégorie de salariés sans pour d'autres. Ils confirment le jugement du Tribunal d'instance du 5 déc. 1985<sup>813</sup>.

***Mais la question qui se pose est de savoir alors si la loi du 7 janv. 1981 relative à la protection de l'emploi des salariés victimes d'accident du travail ou de maladie professionnelle est-elle applicable aux marins ?***

**751.** L'application de la loi du 7 janv. 1981 aux marins a donné lieu à trois autres affaires recensées qui vont toutes dans le même sens. Mais avant même l'affaire qui a marqué la jurisprudence française sur l'autonomie du droit du travail maritime, un arrêt Beven<sup>814</sup> a été rendu par la Cour d'appel de Rennes le 28 janv. 1988<sup>815</sup>. En l'occurrence, il s'agissait d'un matelot embarqué à bord d'un navire pratiquant la pêche industrielle. Il a été victime d'un accident du travail maritime, et a saisi le juge de l'applicabilité de la loi du 7 janv. 1981. Le Tribunal d'instance fait droit à sa demande : « *le Code du travail maritime déroge pour les matières qu'il régit aux dispositions de droit commun contenues au Code du travail. En revanche pour les matières sur lesquelles le Code du travail reste muet, il échet de se référer aux réglementations de droit commun*<sup>816</sup> ».

C'est une question qui va dans le sens de notre étude relative à l'autonomie du droit du travail maritime. Cette question a été posée également à l'occasion de plusieurs litiges opposant les marins aux armateurs.

**752.** La Cour d'appel de Bordeaux, le 26 sept. 1989, ainsi que le Tribunal d'instance de Sète, le 17 avr. 1991, ont admis cette application. Par conséquent, l'armateur est dans l'obligation de reclasser le marin accidenté dans des emplois convenables à sa situation et à son aptitude physique.

**753.** Dans l'affaire jugée le 17 avr. 1991<sup>817</sup> par le Tribunal d'instance de Sète, à la suite d'un accident du travail, un marin d'un chalutier est amputé d'un doigt. Il semble encore apte à la navigation et à l'exercice de son métier ; mais l'armateur considère que son contrat est rompu du fait de son remplacement et d'une absence excessivement longue.

---

<sup>813</sup> P. CHAUMETTE. Cour d'appel de Rennes (8e Ch) 28 jan. 1988 : contrat d'engagement maritime - Licenciement - Accident du travail - Code du travail - Application (oui). In: Revue juridique de l'Ouest, 1988-2. pp. 260-266 ; doi : 10.3406/juro.1988.1623 [http://www.persee.fr/doc/juro\\_0990-1027\\_1988\\_num\\_1\\_2\\_1623](http://www.persee.fr/doc/juro_0990-1027_1988_num_1_2_1623).

<sup>814</sup> CA. Rennes, 28 jan. 1988, Rev. Jur. Ouest 1988-259, Dr. mar. fr. 1989-176 et nos observations.

<sup>815</sup> CA. Rennes, 28 jan. 1988, Op. Cit.

<sup>816</sup> P. CHAUMETTE, DMF 1986. 556.

<sup>817</sup> Jugement non confirmé en appel sur la base d'une autre motivation (licenciement requalifié en démission) : cour d'appel de Montpellier, Tésoro c/ Barcelo, n° 635, 2 juillet 1992, inédit, pourvoi pendant.

**754.** Dans une affaire similaire jugée à Bordeaux, un marin embarqué à bord d'un remorqueur est déclaré inapte à la navigation par le médecin des gens de mer. Il est débarqué par l'armateur en l'invitant à faire valoir ses droits à pension sur la caisse de retraite des marins. Le marin demande à être reclassé dans l'entreprise conformément aux dispositions de la loi du 7 janv. 1981<sup>818</sup>.

Le Tribunal d'instance de Bordeaux, a indiqué que les dispositions de cette loi ne sont pas applicables aux marins, le contrat d'engagement étant soumis à des lois particulières ; « le Code du travail maritime précise que la mise à terre du marin pour maladie ou blessure met fin au contrat d'engagement <sup>819</sup> ». Ce jugement est infirmé par la Cour d'appel de Bordeaux : le marin accidenté avait été débarqué par son armateur<sup>820</sup> ; dès lors, étant à terre, son contrat était soumis aux règles du droit du travail terrestre et donc aux dispositions du code du travail.

**755.** Certains auteurs doctrinaux du droit maritime, tel le professeur P. CHAUMETTE, sont surpris de ces décisions. Elles renforcent davantage l'atténuation de l'autonomie du droit du travail maritime. Les juges ont traité les marins comme des salariés de droit commun. Ces auteurs avancent le fait que le travail maritime vise des activités à haut risque. La pêche maritime est l'exemple le plus clair. Elle est classée comme activité à haut risque plus que même l'activité du bâtiment<sup>821</sup>.

**756.** La décision prise par la Cour de Bordeaux, faisant l'objet d'un pourvoi en cassation, a admis la même hypothèse. « La Cour admet de soumettre les marins aux dispositions du droit du travail terrestre en se basant sur une interprétation de l'ancien article 4 du CTM<sup>822</sup> ». Elle qualifie le marin à terre de salarié soumis au droit du travail commun. Par conséquent, la Cour ne voit aucune objection à étendre aux marins les réformes législatives récentes qui peuvent, dans certains cas, apporté des avantages sociaux au profit des marins.

**757.** Les conclusions de la Cour de Rennes et celles du Tribunal de grande instance de Sète, convergent vers la réalité d'extension. Selon ces deux institutions, le principe de renvoi général au droit commun du travail est maintenu. Cette confirmation d'extension n'est pas sans réserves. Elle reste toutefois à préciser que les deux institutions judiciaires reconnaissent

---

<sup>818</sup> Loi du 7 janvier 1981, relative à la protection de l'emploi des victimes d'accident de travail et de maladie professionnelle.

<sup>819</sup> TGI de Bordeaux.

<sup>820</sup> P. CHAUMETTE, le contrat d'engagement maritime à la recherche de son identité, Droit social 1991. 655

<sup>821</sup> Classement des activités à risque.

<sup>822</sup> Art. 4 de l'ancien code du travail maritime qui dispose que : « Le contrat de louage de services conclu entre un armateur ou son représentant et un marin est régi, en dehors des périodes d'embarquement du marin, par les dispositions du Code du travail.

Toutefois ce contrat n'est valable que s'il est constaté par écrit, et il est soumis aux règles édictées dans les articles 7 et 8 ci-après. »

parfaitement la spécificité et le particularisme du travail maritime. Elles indiquent, selon une interprétation de l'ancien article L. 742-1 du code du travail que le contrat d'engagement ainsi que les conditions de travail des marins à bord des navires sont régis par des lois particulières. À défaut d'exclusion expresse ou d'adaptations spécifiques, donc de lois particulières, le contrat d'engagement maritime est soumis au droit commun du travail. Cette reconnaissance nous assure au moins que le travail du marin est un travail qui ne peut être vu de la même manière que l'ensemble des métiers exercés à terre.

## **B. Le sens modéré de l'autonomie du droit du travail maritime**

**758.** L'autonomie peut également prendre un autre sens plus modéré. Celui-ci se place entre le sens fort de l'autonomie et son sens faible. Le sens modéré de l'autonomie ne désigne certainement pas une autonomie absolue sous forme d'une sphère fermée mais non plus une simple autonomie (molle), déduite d'une simple particularité. Le sens modéré de l'autonomie peut parfaitement s'aligner sur la pensée du professeur G. Vedel<sup>823</sup>. Il a distingué deux situations qui renvoient directement à la mise en cause de la notion de l'autonomie. Dans un premier temps, le professeur a précisé que : « l'autonomie apparaît ainsi d'abord toutes les fois que l'application à une matière des principes généraux et des méthodes de raisonnement empruntés purement et simplement à une discipline existante conduit à des inexactitudes<sup>824</sup> ».

Il a complété son raisonnement, dans un second temps, en précisant que : « (...) l'autonomie apparaît aussi, quoique d'une façon plus subtile, quand la matière considérée, bien que ne mettant apparemment en œuvre que des principes et des méthodes empruntés à des branches existantes, en fait une sorte de combinaison chimique ayant un caractère de nouveauté<sup>825</sup> ».

**759.** C'est dans ce sens que le professeur A. MONTAS a défendu, d'une manière tout à fait raisonnable, l'autonomie du droit du travail maritime. Il a précisé que l'autonomie du droit maritime n'étant pas en elle-même un objectif, l'automatisme de sa reconnaissance ne présente guère d'intérêt scientifique ; le droit maritime mérite mieux. C'est ainsi qu'il s'est penché sur une nouvelle désignation intermédiaire placée entre

---

<sup>823</sup> Georges Vedel (05/07/1910-21/02/2002). Agrégé de droit public (1936). Enseignant en droit (Poitiers, Toulouse, Paris, IEP Paris.), doyen de la Faculté de droit de Paris (1962-1967), membre du Conseil économique et social (1969-1979), membre du Conseil constitutionnel (1980-1989), élu à l'Académie française le 28 mai 1998 : Site des identifiants et référentiels pour l'enseignant supérieur et la recherche.

<sup>824</sup> G. Vedel, Le droit économique existe-t-il ?, in Mélanges Vigreux 1981, p.770.

<sup>825</sup> G. Vedel, Le droit économique existe-t-il ?, Op. Cit.

l'autonomie absolue, facteur de cloisonnement juridique, et l'autonomie "molle", facteur d'émission de la substance du droit<sup>826</sup>.

**760.** Le juriste français, le professeur J. CARBONNIER est allé un peu plus loin en essayant de lier l'autonomie du droit maritime à son objet. Le professeur a revu l'autonomie du droit maritime par cette association inédite. Il s'agit d'apprécier le caractère autonome du droit maritime en fonction de son objet et de sa logique intrinsèque. C'est également dans cette voie mesurée que s'inscrit les propos le professeur en précisant que : « *l'autonomie a toujours pour le moins une justification empirique, qu'est la division du travail. De justification scientifique, elle n'en a que dans la mesure où chaque rameau détaché peut faire état de phénomènes juridiques foncièrement différents de ceux que l'on rencontre ailleurs, postulant de ce fait des méthodes renouvelées, ce qui est loin de se vérifier constamment*<sup>827</sup> ».

**761.** Cette approche reformulée par notre grand professeur J. CARBONNIER relative à l'autonomie d'un droit nous paraît très intéressante. Cette définition nous permet effectivement de revoir et de redonner à l'autonomie d'un droit spécial un sens en dehors des différents rapports qu'il peut partager avec d'autres droits. Le professeur a pu distinguer l'autonomie de la dépendance ou de l'assujettissement. Il ne voit pas d'objection à ce qu'un droit spécial fasse appel au droit commun pour des situations où ses propres règles ne sont pas disposées.

**762.** Le professeur Jean-Pascal CHAZAL s'est placé également sur ce sens modéré de l'autonomie. Il confirme qu'un droit conserve son autonomie même si ce dernier fait appel, quand ceci est nécessaire aux règles du droit commun. Il a indiqué que : « *Quand un droit spécial fait volontairement référence au droit commun, il peut s'agir d'une sorte d'appropriation. Ce qui ne l'empêche pas d'opérer un tri au sein des principes et règles du droit commun et de refuser de les appliquer lorsqu'ils ne correspondent pas aux buts recherchés*<sup>828</sup> ».

Cette approche mérite toute appréciation. Elle s'appuie sur une évaluation du sens donné à l'autonomie dans le cadre de la relation de travail du marin. Elle nous permettra, sans doute, de redonner à l'autonomie du droit du travail maritime un nouveau sens parallèlement aux propos des professeurs J. CARBONNIER. L'autonomie d'un droit spécial alors demeure approuvée malgré la présence de références à une règle du droit commun ou à l'existence d'un renvoi à une ou plusieurs d'entre elles.

---

<sup>826</sup> Arnaud MONTAS, Maître de conférences de droit privé CEDEM - Université de Bretagne Occidentale (Brest), *Le Droit Maritime Français*, N° 691, 1er avril 2008.

<sup>827</sup> J. CARBONNIER, *Sociologie juridique*, PUF. Quadrige 1994, p.40.

<sup>828</sup> J-C CHAZAL, « Réflexions épistémologiques sur le droit commun et les droits spéciaux », *Op. Cit.*, spéc. P. 289.

**763.** Si aujourd’hui, le débat sur la notion de l’autonomie du droit du travail maritime n’a pas pu prendre fin, c’est parce que le droit du travail maritime mérite d’être qualifié de droit autonome. Ce mérite revient aux solutions retenues. Elles peuvent être différentes ou même parfois contraires à celles adoptées par le droit commun.

L’appréciation de l’autonomie du droit du travail maritime dans le cadre de son sens modéré s’impose davantage du fait que ce droit adopte, écarte, bouleverse ou rejette parfois les principes ou les règles du droit commun.

**764.** Le sens modéré de l’autonomie du droit du travail maritime semble se positionner entre le sens strict qui est synonyme à une sorte d’indépendance et le sens faible conduisant à adopter une simple forme de particularisme. Ce sens évoque en plus pour ce droit une originalité substantielle mais dépendante du droit commun. Les dispositions de l’article L. 5542-37-1 tendent à renforcer cette hypothèse du fait que ce droit démontre son caractère volontaire et “subjectif” à faire recours au droit commun.

**765.** Nous sommes persuadés que l’autonomie du droit du travail maritime trouve essentiellement sa force juridique à travers les règles originales de ce droit. Le décret du 29 sept. 2015<sup>829</sup>, par les dispositions de son premier article<sup>830</sup> prévoit, lorsque l’employeur est dans l’impossibilité de proposer à la salariée enceinte un reclassement dans un emploi à terre, une rémunération du régime spécial de sécurité sociale des marins et une indemnité complémentaire de la part l’armateur.

**766.** Si le droit du travail terrestre n’a pas forcément à encadrer l’ensemble des relations de travail avec autant de précisions, il revient à certaines catégories de salariés dont les marins pêcheurs, d’adapter les évolutions de n’importe quelle source de droit à leur propre métier. C’est pourtant la véritable autonomie à proclamer aujourd’hui. Nous sommes convaincus que le droit du travail maritime ne peut atteindre ses objectifs qu’en gardant son autonomie tout en permettant des échanges équilibrés avec son homologue du travail terrestre.

**767.** La solution présentée par le professeur Y. TASSEL est intéressante du fait qu’il reprend les propos du professeur R. RODIÈRE, l’auteur des avant-projets des lois maritimes françaises

---

<sup>829</sup> Le Décret n° 2015-1202 du 29 septembre 2015, relatif à l’indemnisation de la femme enceinte exerçant la profession de marin ne pouvant bénéficier d’un reclassement à terre.

<sup>830</sup> Art. 1, du décret n° 2015-1202 du 29 septembre 2015, relatif à l’indemnisation de la femme enceinte exerçant la profession de marin ne pouvant bénéficier d’un reclassement à terre. Cet article dispose que : « Lorsque l’employeur est dans l’impossibilité de proposer à la salariée enceinte un reclassement dans un emploi à terre, la suspension du contrat d’engagement maritime ouvre droit à l’intéressée, à compter de la constatation de l’inaptitude temporaire à la navigation par le médecin des gens de mer, à une garantie de rémunération composée d’une allocation journalière, déterminée à l’article 2, servie par le régime spécial de sécurité sociale des marins, et d’une indemnité complémentaire à la charge de l’employeur, déterminée à l’article 3.

qui a indiqué que : « *le droit maritime emprunte au droit commun des concepts essentiels. Il ne peut vivre sans les apports du droit civil*<sup>831</sup> ».

**768.** Le professeur Y. TASSEL précise que « *Spécificité n'est donc pas autonomie*<sup>832</sup> ». Les solutions ne doivent être cherchées ailleurs qu'en absence des règles spéciales du droit maritime. Ce n'est qu'en présence d'une règle particulière qu'il faut écarter celles du droit commun.

Par cette position, il nous semble que le professeur s'est aligné sur l'aveu même de l'existence de règles dérogatoires à celles du droit commun. Toutefois l'application de ces règles démontre certaines incohérences. Ce n'est que par des adaptations bien étudiées qu'il est possible de soumettre une situation maritime au droit commun.

## **Section 2 L'ALIGNEMENT SUR LE DROIT DU TRAVAIL COMMUN**

### **§1- L'alignement comme résultat d'un rapprochement terre-mer**

#### **A. Rapprochement des deux droits du travail**

**769.** La notion de l'autonomie du droit du travail maritime n'a pas résisté longtemps aux évolutions remarquables du droit du travail terrestre. Si l'armateur avait le droit de résilier le contrat d'engagement maritime à n'importe quel moment, une loi du 18 mai 1977<sup>833</sup>, est venue modifier le Code du travail maritime. Cette loi a renforcé davantage le rapprochement entre les deux codes du travail terrestre et maritime. Par cette loi, le Code du travail maritime a adopté la notion de licenciement applicable aux marins dans sa nouvelle conception, conformément à certaines dispositions de la loi du 13 juill. 1973<sup>834</sup>.

**770.** Le rapprochement de ces deux codes n'a pas l'air de cesser puisque la loi du 30 déc. 1986<sup>835</sup> relative aux procédures de licenciement, vient insérer dans le code du travail maritime les dispositions du code du travail terrestre relatives au licenciement pour motif personnel. Cette loi a pourtant trouvé du mal à s'appliquer pour les contrats conclus pour

---

<sup>831</sup> R. RODIÈRE, *Traité général de droit maritime*, Paris, Dalloz.

<sup>832</sup> Y. TASSEL, *la spécificité du droit maritime*, Neptunus 2000, P. 2, Vol 6.2.

<sup>833</sup> Loi n° 77-507 du 18 mai 1977, modifiant la loi du 13-12-1926, portant code du travail maritime en ce qui concerne la résiliation du contrat liant le marin à l'armateur, JORF du 19 mai 1977 page 2833.

<sup>834</sup> Loi n° 73-680 du 13 juillet 1973 modification du Code du travail en ce qui concerne la résiliation du contrat de travail à durée indéterminée JORF du 18 juillet 1973 page 7763. Cette loi crée pour les marins et pour la première fois la notion de licenciement en application directe des dispositions de l'ancien article du code du travail (C. trav. mar., art. 102-1).

<sup>835</sup> Loi n° 86-1320 du 30 décembre 1986 relative aux procédures de licenciement, JORF du 31 décembre 1986 page 15885.



servir à bord d'un navire armé à la petite pêche ou à la pêche côtière. Les marins pêcheurs de ces deux segments d'activité ne pouvaient désormais prévaloir ni l'applicabilité de la procédure de licenciement, ni les indemnités pour licenciement irrégulier ou dépourvu de cause réelle et sérieuse. Cette loi a réservé son cinquième titre aux dispositions spécifiques au personnel navigant des compagnies d'armement maritime.

**771.** Dans cette vague d'extensions des règles du droit commun aux marins, l'administration et la doctrine ont exprimé conjointement les mêmes positions<sup>836</sup>. C'est un revirement dans la position de l'administration qui a été préconisée en 1989<sup>837</sup>.

**772.** Le législateur a également disposé l'Article 24-1<sup>838</sup> du code du travail maritime suite à l'arrêt de la Cour d'appel de Poitiers. C'est une reconnaissance sommaire de l'autonomie du droit du travail maritime. Par cet article, le législateur a exigé des adaptations nécessaires par décret en Conseil d'État pour l'application des dispositions des articles L. 212-4-2 à L. 212-4-16<sup>839</sup> du code du travail aux marins.

Il est d'une extrême importance de préciser qu'un rapport<sup>840</sup>, enregistré à la présidence de l'Assemblée nationale, a rappelé de la position ferme de la Cour de cassation qui a refusé en 1993 d'appliquer aux marins victimes d'accident du travail des dispositions générales au nom de l'autonomie du travail maritime. Ce rapport va proposer de mettre fin au maintien de l'autonomie du droit du travail maritime. L'Assemblée nationale avance l'argument de pouvoir

---

<sup>836</sup> Une réponse du 13 mars 1995 (JOAN Q, 17 mars 1995, p. 2082), le ministre indiquait clairement "il ne peut être fait application aux marins des dispositions du Code du travail si celles-ci n'ont pas été expressément étendues aux marins.

<sup>837</sup> (JOAN Q, 17 avr. 1989, p. 1812, n° 6295). A l'occasion de cette requête, M. P. GARMENDIA appelle l'attention de M. le ministre délégué auprès du ministre de l'équipement, du logement, des transports M. Le ministre des transports et de la mer et de la mer, chargé de la mer, sur le problème de l'application aux marins des dispositions de la loi du 7 janvier 1981, relatives aux accidents du travail. Il lui signale qu'en l'état actuel des textes et de leur interprétation jurisprudentielle, certains marins seulement peuvent, semble-t-il, bénéficier des dispositions de la loi. En conséquence, il lui demande quelles mesures il lui semble possible de prendre, tendant à rétablir l'égalité de tous devant cette loi.

M. le ministre délégué auprès de ministre de l'est, du logement, des transports et de la mer, chargé de la mer a répondu : La prise en charge et la couverture des accidents du travail des marins sont régies par les dispositions des articles 79 à 86 de la loi du 13 décembre 1926 portant code du travail maritime. L'existence de ces textes spécifiques n'exclut bien entendu pas que les mesures générales relatives aux salariés victimes d'un accident du travail institué par la loi du 7 janvier 1981, soient applicables aux marins, comme l'a rappelé une récente jurisprudence (cour d'appel de Rennes, 28 janvier 1988, société d'armement à la pêche Jégo-Quere et compagnie contre M. Joël Beven). Dans ces conditions, il ne semble pas qu'une quelconque discrimination puisse intervenir dans la mise en œuvre de ces dispositions vis-à-vis de certaines catégories de marins.

<sup>838</sup> Art. 24-1 du code du travail maritime qui disposait : « Les dispositions des articles L. 212-4-2 à L. 212-4-16 du code du travail sont applicables aux personnels navigants des entreprises d'armement maritime dans des conditions déterminées, compte tenu des adaptations nécessaires, par décret en Conseil d'État ».

<sup>839</sup> Anciens articles L. 212-4-2 à L. 212-4-16 du code du travail maritime.

<sup>840</sup> Rapport de l'assemblée générale du 26 février 1997, n° 3382, Page 88.

ouvrir aux marins salariés le bénéfice de la réglementation de droit commun en matière d'accident du travail, qui organise notamment un effort de reclassement des victimes<sup>841</sup>.

**773.** La proposition de l'Assemblée générale a été acceptée du moins si nous constatons effectivement que le projet de loi<sup>842</sup> d'orientation sur la pêche maritime va dans ce même sens. Il témoigne de la nécessité de codifier un texte pour limiter le domaine de l'autonomie du droit du travail maritime.

Durant cette phase, le législateur a décidé de réfléchir à un alignement du droit du travail maritime sur le droit du travail terrestre. Cette action est venue juste pour pouvoir faire face à la spécificité indiscutable du droit du travail maritime, notamment dans le secteur de la pêche maritime. Le législateur estime qu'il est judicieux de rallier les dispositions du droit commun plutôt de se contenter des règles du droit maritime difficilement applicables.

**774.** Le législateur, en proposant l'idée de l'alignement, demande toutefois à se doter de réalisme face au travail des marins à bord. Le travail du marin pêcheur, notamment le travail dans le segment de la petite pêche nécessite une réflexion profonde avant de décider de l'alignement du droit du travail maritime sur le droit du travail terrestre.

**775.** D'ailleurs, et malgré les voix qui ont dramatisé la situation du droit du travail maritime, la question sur l'autonomie du droit social des marins n'a pas été négligée lors de la recodification du code du travail. Cette question a été traitée dans un rapport présenté au Président de la République relatif à l'Ordonnance n° 2010-1307 du 28 oct. 2010<sup>843</sup> relative à la partie législative du code des transports. La question récurrente de l'autonomie d'un droit social des transports, encore nourrie aujourd'hui qu'avant par le développement de prescriptions exclusivement modales au plan communautaire et international, a trouvé son expression la plus achevée dans le domaine maritime. Dans ce secteur d'activité, la spécificité du travail à bord des navires a suscité, avant même l'adoption du Code du travail, la production de normes originales régissant tous les aspects de l'exercice de la profession de marin et de la vie du bord<sup>844</sup>.

**776.** Selon le rapport présenté au Président de la République relatif à l'Ordonnance du 28 oct. 2010<sup>845</sup> formant la partie législative du code des transports, la commission de recodification

---

<sup>841</sup> Rapport Op. Cit.

<sup>842</sup> V. notamment Projet de loi Sénat, n° 511, enregistré le 26 sept. 1996.

<sup>843</sup> L'ordonnance n° 2010-1307 du 28 oct. 2010, relative à la partie législative du C. transp.

<sup>844</sup> Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer, en charge des Technologies vertes et des Négociations sur le climat, Rapport au Président de la République relatif à l'ordonnance n° 2010-1307 du 28 oct. 2010 relative à la partie législative du C. transp.

\*Journal Officiel du 3 novembre 2010 - Numéro 255 - Page 19641 à 19645

<sup>845</sup> L'Ordonnance n° 2010-1307 du 28 oct. 2010, relative à la partie législative du code des transports.

s'est trouvée devant plusieurs défis. Le premier défi est de réussir à déterminer exactement le périmètre respectif du code du travail terrestre et du code du travail maritime. Le second, quant à lui, est de pouvoir contribuer au recentrage du code du travail sur ses dispositions génériques et de faciliter l'accès des professionnels des transports au droit du travail qui leur est spécifique<sup>846</sup>.

**777.** Il paraît évident que la notion de l'universalité du code du travail s'impose. Elle conduit certainement à clarifier une évolution juridique dans le domaine du travail maritime. Revenant à l'affaire Vendier par laquelle la Cour de cassation a tenté de mettre fin à un débat de longue haleine. Cet arrêt reste référentiel dans la relation entre les deux codes du travail. La Cour de cassation a rendu son arrêt en assurant que le renvoi, par l'article L. 742-1 du code du travail<sup>847</sup>, à des lois particulières pour le contrat d'engagement et les conditions de travail des marins à bord des navires ne fait pas obstacle à ce que le code du travail s'applique dès lors que ses dispositions ne viennent pas contredire celles des lois particulières<sup>848</sup>. Le présent code consacre la règle d'articulation selon laquelle les dispositions du code du travail sont applicables au personnel navigant des entreprises d'armement maritime selon les modalités particulières reprises par le code des transports.

Cette solution paraît simple mais toutefois sa mise en application n'a pas été à l'abri de certains obstacles. Le droit maritime est un droit ancien qui nécessite peut-être une réécriture de ses dispositions et de l'élimination des textes dépassés dans le temps.

**778.** C'est ainsi que le code des transports dans sa nouvelle version a consacré toute une partie à « la navigation et au transport maritimes ». Cette partie renferme une sous partie qui reprend les dispositions à caractère social. Le cinquième livre est entièrement consacré aux gens de mer. Il est à noter que ce code a repris dans son titre IV, les dispositions du code du travail maritime ; telles révisées et complétées. Les corrections sont rapportées suivant la nouvelle architecture adoptée par le code du travail. Ce code a proposé les dispositions constitutives du régime de protection sociale particulière aux marins régi par l'Établissement national des invalides de la marine.

**779.** En France, la relation de travail des marins est réglementée en grande partie par le Code des transports. Ce code a repris les dispositions du code du travail maritime et du code des pensions de retraite des marins<sup>849</sup>. La jurisprudence a émis son avis relatif à l'application du

---

<sup>846</sup> Rapport *ibid.*

<sup>847</sup> Ancien article du code du travail L. 742-1.

<sup>848</sup> Cass. Soc., du 7 mars 1997.

<sup>849</sup> C. transports, art. L. 5541-1 et L. 5551-1.

régime spécial du marin. La Cour de cassation dans un arrêt rendu le 04 déc. 1997, a considéré que l'application d'un régime spécial est toujours le fruit d'un statut légal et/ou réglementaire qui ne peut être ni modifié, ni supprimé par les parties<sup>850</sup>.

## **B. Les limites de l'alignement**

**780.** Toutefois, l'idée de procéder à l'alignement des deux droits n'a pas toujours fait l'unanimité entre les auteurs doctrinaux maritimistes. D'ailleurs, le maître Michel PIERCHON, dans son commentaire de l'arrêt du 7 mars 1997, a précisé que l'argument de la Cour était faible<sup>851</sup>. Il a cité que : « même si la rédaction de l'article 102-18<sup>852</sup> laisse à désirer, il est indiscutable que "les dispositions législatives ou réglementaires qui assurent une protection particulière à certains salariés" et auxquelles ne peuvent déroger les règles posées en matière de licenciement, sont nécessairement les dispositions législatives ou réglementaires contenues dans le Code du travail maritime ou celles dont les articles L. 742-1 et suivants du code du travail les disent applicables en matière maritime<sup>853</sup>».

**781.** En effet, le droit du travail terrestre ne saurait recevoir d'applications dans le domaine maritime, sans des ajustements qui répondent aux spécificités et à la nature du travail du marin pêcheur.

### **§2- L'alignement sur le droit commun : Alignement proposé ou imposé ?**

**782.** Dans la phase où l'alignement se présente comme une réalité qui s'impose, la forme toutefois de cet alignement suscite nos interrogations. Cet alignement s'installe suite à une faiblesse de l'action de codification du droit du travail maritime. Cette faiblesse est de plus en plus accrue face à une évolution phénoménale du droit du travail terrestre. La réponse à cette question sera utile du moins pour envisager ce que pourrait être le nouveau droit du travail maritime. Elle nous pourra être utile également, s'il y a lieu, pour retracer les axes fondamentaux du statut du marin pêcheur au Maroc.

Mais, raisonner sur le sort du droit du travail maritime suppose une réflexion profonde et évolutive sur ce droit et sur les diverses institutions de ce droit.

**783.** La question de l'autonomie du droit du travail maritime a longtemps été sujet des auteurs doctrinaux. Aujourd'hui, influencée par les règles du droit du travail terrestre, cette question

---

<sup>850</sup> Cass. Soc., du 4 déc. 1997, n° 96-14.545 : JurisData n° 1997-004941.

<sup>851</sup> M. PIERCHON, A propos de l'autonomie du droit du travail maritime, La Semaine Juridique Edition Générale n° 24, 11 Juin 1997, II 22863.

<sup>852</sup> Ancien art. 102-108 du code du travail maritime français.

<sup>853</sup> Michel PIERCHON Avocat.

paraît encore plus compliquée qu'avant. Si tout le monde appelle à un alignement entre les deux droits du travail, nous essayons par ce travail de nous interroger sur la pertinence et la légitimité de ce procédé.

**784.** Les instances internationales ne cessent de nous rappeler de la spécificité du travail en mer. L'organisation mondiale du travail et l'organisation internationale maritime ont veillé à redonner au droit du travail maritime le sens et l'importance qu'il mérite. C'est ainsi qu'elle a mis en vigueur deux conventions dans ce sens. Elle prévoit par ses efforts redonner à ce droit sa brillance et sa notoriété.

**785.** L'OIT qui a admis rapidement et depuis longtemps, notamment par ses divers textes l'autonomie du droit du travail maritime, a vu dans le secteur maritime le premier secteur économique réellement mondialisé. Son appréciation concrétise le maintien de la notion de l'autonomie de ce droit. Ceci paraît clair par sa mise en œuvre de deux conventions relatives au travail du marin au commerce et dans la pêche. La CTM 2006 et la convention sur les conditions du travail dans le secteur de la pêche maritime 2007.

**786.** En France, la mise en place par la loi du 13 déc. 1926 formant le Code du travail maritime a été jusqu'en 2010 le cœur du droit du travail maritime. Suite au principe retenu par la jurisprudence, le droit du travail maritime a son originalité, mais il n'est cependant pas autonome<sup>854</sup>. C'est à partir de ce constat et dans le souci de transposer les directives de la convention internationale sur le droit du travail maritime que le code des transports a vu le jour.

Le droit social maritime est un droit spécifique dont l'autonomie est aujourd'hui en cause. Le législateur et la jurisprudence se sont mis d'accord sur la nouvelle forme de la législation sociale du marin. Par conséquent, les dispositions législatives du code du travail maritime ont été recodifiées en 2010 dans le Code des transports<sup>855</sup>.

Ce code a quasiment intégré les dispositions du code du travail maritime dans le titre IV du livre V de la cinquième partie de ce code. Seules sont maintenues en vigueur les dispositions en attente de codification dans la future partie réglementaire du code des transports.

**787.** Cette action a suscité la curiosité des auteurs doctrinaux qui n'ont pas raté cette occasion pour manifester leurs avis. Certains auteurs maritimes attestent que le droit du travail maritime est un : "droit en crise<sup>856</sup>", d'autres le qualifie en profonde crise d'identité<sup>857</sup>.

---

<sup>854</sup> Cass. Ass. plén., 7 mars 1997, n° 95-40.169 P: D. 1997. 85; Dr. soc. 1997. 424, obs. CHAUMETTE

<sup>855</sup> (Ord. N° 2010-1037, 28 oct. 2010 : JO 3 nov. 2010).

<sup>856</sup> Droit en crise.

<sup>857</sup> C. EOCHE-DUVAL, La crise du droit du travail maritime ou l'appel de la terre : Dr. soc. nov. 1995, p. 896

**788.** La recodification des dispositions du code du travail maritime dans le Code des transports, bien que réalisée à droit constant, a été l'occasion de mettre à jour ce corpus en abrogeant de nombreuses dispositions devenues désuètes, voire incongrues dans le paysage actuel du droit social. À titre d'exemple, l'article 20 du code du travail maritime<sup>858</sup>, qui n'a pas été repris dans le Code des transports.

#### **A. Alignement imposé**

**789.** L'alignement du droit du travail maritime sur son homologue terrestre s'est imposé davantage ces dernières années. En France les dispositions du code du travail maritime ne cessent de s'atténuer. Il ne compte plus que cinq articles dont deux en instance d'abrogation définitive. Il s'agit bien des articles 40, 75 et 131-1<sup>859</sup> du code du travail maritime ainsi que les articles 21 et 113<sup>860</sup> déjà abrogés par l'article 7 de l'Ordonnance du 28 oct. 2010<sup>861</sup>.

**790.** La question de l'autonomie du droit du travail maritime a fait couler beaucoup d'encre. Elle paraît certainement complexe dans la mesure où le droit du travail dit terrestre, s'est affirmé comme un droit commun. Il a étendu son empire à l'ensemble des salariés, dont les marins. Cette évolution a été progressive et non maîtrisée.

**791.** L'autonomie du droit du travail maritime ne s'est plus vue de la même attention. Elle est devenue désormais relative. Ce débat aujourd'hui perd son importance doctrinale. Le droit commun, compte tenu de ses évolutions, a trouvé une large application dans le secteur maritime. Le débat d'aujourd'hui devient celui instauré pour évaluer la question de l'alignement du droit du travail maritime sur le droit commun. Cet alignement s'impose mais toutefois doit approuver son efficacité et sa finalité.

**792.** Au Maroc, les choses sont peu différentes. La législation du travail maritime n'a connu aucune modification depuis sa codification jusqu'à nos jours. Les dispositions de cette législation sont désormais obsolètes. Elles ne peuvent plus trouver leurs applications à la relation de travail du marin pêcheur. L'absence d'auteurs maritimistes au Maroc a affaibli davantage l'œuvre doctrinale dans ce sens.

**793.** Il est également important de mentionner que l'administration des affaires maritimes qui relève directement de l'autorité compétente s'accroche à la notion de l'autonomie du droit du

---

<sup>858</sup> Art. 20 du code du travail maritime qui dispose que : « « Le marin est tenu d'obéir aux ordres de ses supérieurs concernant le service du navire, et d'avoir soin du navire et de la cargaison. Il doit être sobre, respectueux envers ses supérieurs et s'abstenir de toutes paroles grossières à l'égard de toute personne à bord ».

<sup>859</sup> Art. 40, 75 et 131-1 du code du travail maritime.

<sup>860</sup> Art. 21 et 113 du code du travail maritime.

<sup>861</sup> Ordonnance n° 2010-1307 du 28 oct. 2010 relative à la partie législative du code des transports La partie législative du code des transports fait l'objet d'une publication spéciale annexée au Journal officiel de ce jour.

travail maritime. Les procès-verbaux établis par différentes délégations des pêches maritimes le long du littoral, démontrent clairement que ces administrations ne se réfèrent qu'aux règles du travail maritime pour se prononcer à des séances de conciliation.

**794.** La jurisprudence quant à elle, voit les choses différemment. Dans un premier temps, elle a cherché à faire un choix entre les dispositions des deux législations conformément aux dispositions de l'article 3 du code du travail. Dans un deuxième temps, les juges ont opté pour une application strictement directe des dispositions du droit du travail terrestre aux marins. C'est le sens de la décision exprimée par la Cour de cassation de Rabat du 28 mars 2017. Cet arrêt a marqué la jurisprudence marocaine. La chambre sociale de la Cour de cassation marocaine a mis fin à un long débat jurisprudentiel. Elle a revu cette question en reconnaissant la primauté des règles spéciales du droit maritime devant les règles du droit du travail terrestre. Par son arrêt rendu le 28 mars 2017, la Chambre a précisé que : « *mais attendu que si l'article 3 du code du travail soumet les marins à leur statut particulier, ce statut ne peut en aucun cas comporter des garanties moins avantageuses que celles prévues par le code du travail et revenant au dahir du 31 mars 2017, qui régit le contrat d'engagement maritime, qui se distingue du reste des contrats en terme de conditions des parties contractuelles et par son formalisme, ce contrat ne dispose d'autant de règles que le code du travail, notamment ceux relatives au licenciement par mesure disciplinaire et les avantages garantis par la procédure du licenciement en application des dispositions de l'article 62 et s. du code du travail*<sup>862</sup> ». La jurisprudence marocaine s'est alignée dernièrement sur l'avis qui supporte l'application des règles du droit du travail lors du silence des règles spéciales.

En l'occurrence, il s'agit d'un marin pêcheur en qualité de capitaine qui a été licencié par son armateur sans toutefois se confirmer aux dispositions de la législation du travail terrestre. L'armateur s'est référé au peu de dispositions de la législation maritime, notamment les articles 195 du DCCM qui dispose que « *le contrat d'engagement prend fin s'il a été conclu pour une durée déterminée, par l'expiration du temps pour lequel il a été conclu ...*<sup>863</sup> » et l'article 198 du même code. Les dispositions de ce dernier article précisent que l'armateur peut congédier un marin dans des cas légitimes sans aucun droit à des indemnités. Il dispose que : « *le congédiement prononcé par l'armateur ou le capitaine pour motif légitime n'ouvre aucun droit au profit du marin. Sont notamment des motifs légitimes de congédiement ...*<sup>864</sup> »

---

<sup>862</sup> Cass. Soc., 28 mars 2017, n° d'arrêt : 1/354, n° 1206/5/1/2016 (Maroc).

<sup>863</sup> Art. 195 du DCCM 1919.

<sup>864</sup> Art. 198 du DCCM 1919

La Cour a décidé enfin de qualifier le licenciement d'abusif tant que l'armateur n'a pas respecté la procédure de licenciement privée par le code du travail terrestre.

C'est ainsi que l'alignement du droit du travail maritime sur le droit commun du travail est tel qu'il ne met pas en cause l'existence et l'originalité de ce droit. Toutefois les cas pratiques démontrent des difficultés quant à l'application de certaines notions et principes.

**795.** Il est à relever qu'également en France, les dispositions du code du travail terrestre adoptées et appliquées pour les marins deviennent de plus en plus nombreuses. Elles concernent notamment celles relatives au comité d'entreprise, les délégués du personnel, le SMIG<sup>865</sup> et les Conventions collectives de travail (1950), les procédures de licenciement (1977), la durée du travail, les comités d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail (1982). Le droit social maritime perd alors peu à peu son autonomie. Le statut du marin a revendiqué une sorte de stabilité conventionnelle dans l'entreprise au-delà du voyage et le droit du licenciement étendu même si la loi n° 77-507 du 18 mai 1977 retient une définition spécifique du licenciement maritime.

La loi du 18 nov. 1997<sup>866</sup> avait davantage concrétisé ces échanges. Cette loi a soumis les contrats d'engagement conclus dans le secteur de la pêche maritime aux dispositions du code du travail, mettant ainsi un terme au traitement dérogatoire dont bénéficiait la pêche côtière.

**796.** Si cet alignement a été pris à un moment pour trouver certaines solutions de façon exceptionnelle au travail du marin, il nous semble clairement que ce principe s'installe fortement. En 2009, une ordonnance<sup>867</sup> du 18 juin 2009 a bien étendu par ces dispositions notamment l'article 2, aux marins les nouvelles dispositions du code du travail relatives au droit du licenciement, à la période d'essai et à la rupture conventionnelle.

## **B. Alignement proposé**

**797.** Le droit social maritime, qui a, pendant longtemps, affiché un particularisme, s'aligne aujourd'hui sur le droit terrestre par l'œuvre combinée du législateur et de la jurisprudence. L'alignement de la législation du travail maritime sur le droit social terrestre a été proposé à maintes reprises. C'était le seul moyen qui pouvait facilement étendre des avantages sociaux au monde maritime.

---

<sup>865</sup> SMIG : Au Maroc il s'agit bien du salaire minimum interprofessionnel garanti.

<sup>866</sup> La loi n° 97-1051 du 18 novembre 1997 d'orientation sur la pêche et les cultures marines (JO 19 nov. 1997).

<sup>867</sup> L'ordonnance n° 2009-717 du 18 juin 2009, relative à l'adaptation aux personnes exerçant la profession de marin de la loi n° 2008-596 du 25 juin 2008 portant modernisation du marché du travail, publiée au JORF n°0140 du 19 juin 2009 page 9978, texte n° 12.



**798.** En France, dans un souci d'alignement du droit du travail maritime sur le droit du travail commun, un ancien sénateur du Pas-de-Calais, M. Michel SERGENT<sup>868</sup> a déposé une question relative à la transposition de l'ensemble des directives européennes dans le Code du travail maritime. Le sénateur s'est basé pour démontrer la fréquence et la gravité du problème du secteur de la pêche maritime sur le rapport « ANDRO » d'oct. 1993.

**799.** Le sénateur a attiré l'attention de l'autorité compétente en la personne du ministre de l'agriculture et de la pêche en 1997 sur une catégorie de travailleurs qui sont confrontés aux risques les plus importants. Il précisait que : « La fréquence et la gravité des accidents en mer, relevées entre autres par le rapport « ANDRO » d'oct. 1993 portant sur la recherche d'indicateurs pertinents sur la sécurité au travail dans le secteur maritime, supposent une politique dynamique de prévention. L'Union européenne, depuis 1989, dans le cadre de sa politique d'amélioration de la sécurité et de la santé des travailleurs, a produit un certain nombre d'actes : directive générale et directives particulières. Ces mesures, pour les activités terrestres, ont été transposées dans le code du travail. Cependant et paradoxalement, elles ne l'ont pas été pour les travailleurs, notamment les marins pêcheurs qui sont confrontés aux risques les plus importants. Il lui demande en conséquence de bien vouloir se prononcer sur le sujet et de lui faire part de ses intentions quant à la prise en considération des normes communautaires dans le domaine de la prévention à la pêche maritime<sup>869</sup>. »

**800.** La réponse du ministre<sup>870</sup> n'a pas tardé à éclaircir plusieurs points relatifs à la protection des marins et en particulier les marins pêcheurs. Le ministre a précisé que le gouvernement est parvenu à la conclusion d'inscrire, dans le cadre de la loi d'orientation sur les pêches maritimes et les cultures marines, après consultation des partenaires sociaux, l'application à tous les marins, quel que soit le type de navire sur lequel ils servent, des dispositions de la loi du 7 janv. 1981<sup>871</sup>. Cette loi relative à la protection des salariés victimes d'accidents du travail ou d'une maladie professionnelle s'impose dans de tels cas. Cette loi est parvenue également à supprimer dans l'article 93<sup>872</sup> du code du travail maritime la référence à la maladie ou à la blessure comme cause de rupture du contrat d'engagement maritime.

---

<sup>868</sup> M. Michel SERGENT, ancien député du département du Pas-de-Calais et Membre du Groupe socialiste pour la période du 1992/2011.

<sup>869</sup> Question écrite n° 02487 de M. Michel Sergent (Pas-de-Calais - SOC) publiée dans le JO Sénat du 04/09/1997 - page 2250.

<sup>870</sup> Réponse du ministre de l'équipement, des transports et du logement publiée dans le JO Sénat du 20/11/1997 - page 3223.

<sup>871</sup> Loi du 7 janvier 1981 relative à la protection des salariés victimes d'accidents du travail ou d'une maladie professionnelle.

<sup>872</sup> Art. 93 du code du travail maritime.

Par cette réponse nous démontrons que le droit du travail maritime reçoit désormais les transpositions des directives ou de lois tardivement face à son homologue terrestre.

**801.** Ceci n'a pas été le cas au Maroc, le rapprochement entre les deux législations du travail ne se base sur aucun fondement. Il se pratique selon une vision purement jurisprudentielle. Il suffit de constater que le législateur a statué par la loi n° 03-14873 du 22 Août 2014, les indemnités pour perte d'emploi. Si cette règle est d'ordre général, elle n'a pas été appliquée aux marins pêcheurs. La Caisse nationale de sécurité sociale (CNSS), le seul organisme de prévoyance et de protection sociale au Maroc, a privé les marins de bénéficier des indemnités de perte d'emploi proposée au Maroc depuis le 1<sup>er</sup> déc. 2014. La caisse n'a pas pris en charge les marins, notamment ceux qui sont rémunérés à la part. C'est une exception incompréhensible envers les marins pourtant cette catégorie de travailleurs est victime des arrêts répétitifs d'emploi le long de l'année.

L'article 20 de cette loi du 22 août 2014, relative au régime de sécurité sociale, dispose : « La cotisation prélevée sur les recettes brutes des « bateaux de pêche concerne toutes les prestations du régime *« général de sécurité sociale servies par la Caisse nationale de « sécurité sociale aux marins pêcheurs à la part, à l'exception « de l'indemnité pour perte d'emploi*<sup>874</sup> »

**802.** L'alignement des dispositions régissant les marins pêcheurs présentait d'autres difficultés. Si l'activité de la pêche maritime s'inscrit dans un cadre économique spécifique, elle n'en procède pas moins d'une activité de navigation. Elle est assujettie à des prescriptions sécuritaires analogues à celles vécues à bord d'autres navires. La pêche est également soumise à des règles sociales et professionnelles communes à l'ensemble des marins. Les marins-pêcheurs sont soumis aux mêmes dispositions régissant globalement le régime de travail et de sécurité sociale des marins de la navigation de commerce. En revanche, certaines dispositions spécifiques à la pêche ont vocation à figurer dans un livre du code rural dédié à la pêche et à l'aquaculture marine.

Il est certain que la législation du travail maritime souffre ces dernières années du fait de l'évolution remarquable du droit du travail terrestre.

**803.** Le marin pêcheur est un salarié comme les autres qui souhaite bénéficier de chaque avantage social proposé par la législation du travail terrestre. Le principe réellement adopté de nos jours fait en sorte que toutes les dispositions non écartées par les lois maritimes,

---

<sup>873</sup> Loi n° 03-14 modifiant et complétant le dahir portant loi n° 1-72-184 du 15 jourmada II 1392 (27 juillet 1972) relatif au régime de sécurité sociale.

<sup>874</sup> Art. 20 du Dahir n° 1-14-143 du 25 chaoual 1435 (22 août 2014) portant promulgation de la loi n° 03-14 modifiant et complétant le dahir portant loi n° 1-72-184 du 15 jourmada II 1392 (27 juillet 1972) relatif au régime de sécurité sociale.

s'appliquent purement et simplement aux marins. La législation du travail est considérée comme la seule discipline générale, dans le domaine de la réglementation. Force est de constater que par suite, un rapprochement de plus en plus rapide s'installe entre le droit du travail maritime et le droit du travail terrestre.

**804.** Les deux professeurs, R. RODIÈRE et Roger JAMBU-MERLIN ont exprimé que des pans entiers de législation sont devenus communs aux deux régimes avec les adaptations nécessaires au cas particulier des marins. Ils ont précisé que : « *Des textes visant dans l'ensemble toutes les entreprises industrielles et commerciales sans faire aucune allusion aux navigants ont même été considérés comme applicables d'office à ceux-ci*<sup>875</sup> ». C'était exactement la conclusion du débat tenu à l'Assemblée générale en 1984 où le gouvernement voulait assurer aux marins une situation comparable à celle des travailleurs terrestres<sup>876</sup>.

**805.** Pourtant la jurisprudence appelle à généraliser ce rapprochement. C'est exactement ce qu'a décidé la Cour d'appel de Rennes dans un arrêt du 28 janv. 1988. La Cour a jugé que toutes les dispositions du code du travail (terrestre) non réservées, non soumises à des adaptations, non intégrées après les déménagements ou adaptations nécessaires ou non exclues expressément du code du travail maritime, sont applicables aux gens de mer<sup>877</sup>.

**806.** Toutefois, selon les divers conflits survenus entre les marins pêcheurs et leurs armateurs, il est incertain que les marins aient tout à gagner à un alignement direct de leur législation sur le droit terrestre. C'était le sens exprimé par les dispositions de l'ancien article L. 742-1 du code du travail. Cet article disposait que : "*le contrat d'engagement ainsi que les conditions de travail des marins à bord des navires sont régis par des lois particulières...*"<sup>878</sup>.

**807.** Les dispositions de cet article reconnaissent la particularité et la spécificité du travail des marins. Elles ont permis de placer des limites et des références à tout échange éventuel entre les deux droits. Les dispositions du droit commun doivent faire objet d'un renvoi exprès ou sous réserve de certaines adaptations par voie de décret. C'est le cas également en matière de convention ou accords collectifs. L'adoption de cette notion dans le domaine maritime a été indiquée par la loi n° 82-957 du 13 nov. 1982<sup>879</sup> qui dispose que le titre III du livre I du code du travail terrestre est applicable au personnel navigant de la marine marchande.

---

<sup>875</sup> DMF 1989 préc., p. 181, RODIÈRE et JAMBU-MERLIN préc., n° 83).

<sup>876</sup> Rép. min. à question n° 44811 du 20 février 1984, J.O. Débats AN, 7 mai 1984, p. 2155.

<sup>877</sup> P. CHAUMETTE, note critique, DMF 1989 p. 176.

<sup>878</sup> Art. L. 742-1 de l'ancien code du travail.

<sup>879</sup> Loi n° 82-957 du 13 novembre 1982 relative à la négociation collective et au règlement des conflits collectifs du travail. (3<sup>ème</sup> loi Auroux), JORF du 14 novembre 1982 page 3414.

**808.** Selon l'arrêt rendu le 23 nov. 1994<sup>880</sup>, la Cour d'appel de Poitiers, a reformulé le sens de l'article 102-18 du code du travail maritime. La Cour lui a donné une portée qu'il n'avait jamais. La Cour estime en effet que "la protection particulière à certains salariés" à laquelle "les parties ne peuvent renoncer..." *serait celle instituée par la loi du 7 janv. 1981 sur les accidents du travail au motif que les articles 102-18 et L. 122-32 contiennent chacun le terme "protection"*<sup>881</sup>.

**809.** Le débat sur la notion de l'autonomie du droit du travail maritime n'a pas l'air de céder devant l'évolution des règles du droit du travail terrestre. La jurisprudence n'a également pas adopté une décision définitive dans ce sens. La Cour de cassation est revenue pour confirmer de nouveau la spécificité des définitions maritimes et l'autonomie du droit de la durée du travail maritime<sup>882</sup>.

**810.** L'arrêt rendu par la Cour de cassation du 15 oct. 2002 exprime l'appréciation qui paraît différente et parfois même contradictoire entre la Cour d'appel et la Cour de cassation. L'arrêt a rappelé du sens des dispositions de l'article 5 du décret du 6 sept. 1983, pris pour application de l'article 25 du code du travail maritime, qui considèrent comme temps de repos, le temps pendant lequel le personnel embarqué est en droit de séjourner dans les locaux qui lui servent d'habitation à bord.

La Cour de cassation a confirmé la décision de la Cour d'appel de Paris du 16 mai 2000. Celle-ci a décidé que : « Selon l'article 5 du décret du 6 sept. 1983, pris pour application de l'article 25 du code du travail maritime, est considéré comme temps de repos, le temps pendant lequel le personnel embarqué est en droit de séjourner dans les locaux qui lui servent d'habitation à bord. Une Cour d'appel, ayant relevé qu'en raison de la complexité du régime des congés résultant de la combinaison d'accords d'entreprise successifs n'utilisant ni les mêmes modalités de calcul ni le même régime de veille et de conduite du navire, a pu décider de retenir, comme base de raisonnement comparatif, les données annuelles ; procédant de la sorte à la comparaison des deux accords en cause, la Cour d'appel a constaté, qu'en application du protocole d'accord du 28 mai 1982, les marins avaient un horaire annuel de travail effectif supérieur et un nombre de jours à terre, après cumul des congés et jours de repos, inférieur à

---

<sup>880</sup> Bull. inf. C. cass., 15 sept. 1995, n° 911, p. 26.

<sup>881</sup> Ch. EOCHÉ-DUVAL : Dr. soc. 1995, p. 902 et M. PIERCHON, Droit du travail et de la sécurité sociale, 1995, p. 1, "L'autonomie du travail maritime".

<sup>882</sup> Cass. Soc., 15 Oct. 2002, DMF 2003. 68; 8 Janv. 2003, Synd. CFDT maritime Méditerranée c/ SNCM, n° 01-12.099, non-publié, DMF 2004. 512).

ceux résultant du protocole d'accord du 12 avr. 1996, lequel, plus favorable, devait recevoir application »<sup>883</sup>.

Dorénavant, est considérée comme temps de repos, selon les dispositions de l'article 2, « *toute période qui n'est pas du temps de travail* »<sup>884</sup>.

---

<sup>883</sup> Cass. Soc., 15 oct. 2002, N° de pourvoi : 00-17504, Publication : Bulletin 2002 V N° 314 p. 302, Décision attaquée : Cour d'appel de Paris, du 16 mai 2000.

<sup>884</sup> Décr. n° 2005-305 du 31 mars 2005, art. 2, JO 1er avr.

## **Deuxième Partie LE STATUT DU MARIN PÊCHEUR : UNE AUTONOMIE EN VOIE DE DISPARITION**

### **INTRODUCTION À LA SECONDE PARTIE**

**811.** Lors de la codification du code des transports, le législateur français a repositionné le droit maritime par rapport aux dispositions d'ordre commun. La jurisprudence française n'a pas manqué de précision en s'exprimant que « *le droit du travail maritime a son originalité, mais il n'est cependant pas autonome*<sup>885</sup> ». Le législateur, selon les dispositions de l'article L. 5541-1<sup>886</sup> a confirmé sa position claire de la relation de travail du marin. Elle est soumise en premier lieu à des dispositions particulières, toutefois certains aspects de cette relation sont réglementés par les dispositions du code du travail.

**812.** Ce principe est adopté de la même façon au Maroc. Le législateur, suite aux dispositions de l'article 3 du code du travail a proposé une extension de l'application des règles du droit commun. Selon les dispositions de cet article, deux mesures sont à appliquer pour les marins. Tout d'abord, les marins demeurent régis par les dispositions des statuts qui leur sont applicables et qui ne peuvent en aucun cas comporter des garanties moins avantageuses que celles prévues dans le code du travail. En second lieu, les marins sont soumis aux dispositions de la présente loi pour tout ce qui n'est pas prévu par les statuts qui leur sont applicables.

*La question qui se pose alors est de savoir comment peut-on apprécier les échanges entre les deux droits du travail successivement : maritime et terrestre ?*

Nous allons le long de cette partie étudier les relations individuelle et collective de travail du marin pêcheur pour pouvoir apprécier davantage l'autonomie du statut juridique particulier de ce dernier. Il nous sera utile de revoir des conditions vécues par ce marin durant sa relation de travail toute en mettant à l'épreuve l'autonomie de son statut.

**813.** Conjointement aux salariés soumis au droit commun, certaines catégories de salariés échappent aux dispositions de ce droit. Le législateur estime judicieux de leur réserver des dispositions et des statuts particuliers. Le Code du travail en France a réservé, dans une ancienne version, son septième livre<sup>887</sup> au travail des marins, alors qu'au Maroc, le législateur

---

<sup>885</sup> Ass. Plén. 7 mars 1997 : D. 1997. 85 ; Dr. soc. 1997. 424, obs. CHAUMETTE.

<sup>886</sup> L. 5541-1, C. transp.

<sup>887</sup> Code du travail, Partie législative ancienne, Livre VII : Dispositions particulières à certaines professions, Titre IV : Transports et télécommunications, Chapitre II : Marins, Article L742-1-1 et suivants.

se contente de mentionner<sup>888</sup> une liste des catégories de travailleurs qui nécessitent des dispositions spéciales.

**814.** Le législateur français accorde aux marins, y compris les marins pêcheurs, une attention particulière. Cette catégorie de travailleurs fait partie des salariés dotés d'un statut légal dérogatoire. Le métier de marin pêcheur reste alors un métier qui cherche à présent sa position et son identité face au statut juridique du travailleur terrestre.

La jurisprudence<sup>889</sup> n'a jamais négligé le rappel à l'originalité de ce statut qui gère le travail des marins. Ce statut, tellement ancien, est institué principalement en France par l'Ordonnance royale<sup>890</sup> éditée par Colbert de 1681. Les dispositions de cette fameuse Ordonnance sont autonomes. Les premiers articles édités dans ce sens encadraient essentiellement les conditions spéciales d'exercice de la profession de marin. Ils ont trait au recrutement, au paiement des salaires et à la protection sociale.

**816.** Le milieu de travail des marins pêcheurs et les conditions dans lesquelles est accomplie cette fonction distinguent encore davantage le marin pêcheur du salarié du secteur privé terrestre. La prestation de travail accomplie par un marin vise un service permanent relatif à la marche, la conduite et l'entretien<sup>891</sup> d'un bâtiment qualifié de navire de mer.

Ce navire constitue pour lui un lieu de vie et de travail. Les règles à mettre en œuvre pour réglementer la relation de travail d'un marin pêcheur doivent alors répondre à la fois aux conditions de vie et de travail dans un milieu loin du contrôle de l'autorité publique.

Suite à ces circonstances, il est à conclure que le marin pêcheur a échappé au droit commun du travail<sup>892</sup>. Cependant, cette réalité n'a pas survécu au rapprochement récemment relevé entre le salarié du droit commun et le marin pêcheur.

**817.** Au Maroc<sup>893</sup> comme en France<sup>894</sup>, le législateur mettait en œuvre un ensemble de dispositions pour gérer la fonction de marin. Cette fonction est qualifiée d'exceptionnelle. Elle se pratiquait sous l'emprise d'une législation exceptionnelle au nom de l'intérêt général.

---

<sup>888</sup> Art. 3, Dahir n° 1-03-194 du 14 rejab 1424 (11 septembre 2003) portant promulgation de la loi n° 65-99 relative au Code du travail, publiée au Bulletin officiel n° 5210 du 16 rabii I 1425 (6 mai 2004).

<sup>889</sup> Ass. Plén. 7 mars 1997 : D. 1997. 85 ; Dr. soc. 1997. 424, obs. CHAUMETTE.

<sup>890</sup> L'ordonnance de la marine d'août 1681.

<sup>891</sup> \*Décret n° 67-690 du 7 août 1967.

\*Cass. Civ., 2ème 11 oct. 2007, n° 06-14.723

\*Cass. Soc., 3 nov. 2005, Marin. Définition. Ouvrier ostréicole. Emploi permanent à bord d'un navire français (oui). Inaptitude à la navigation. Obligation de reclassement. Compétence du tribunal d'instance – P. CHAUMETTE – Droit social 2006. 218.

<sup>892</sup> Au Maroc par l'article 3 du Code du travail

En France par l'article 742-2 de l'ancien Code du travail.

<sup>893</sup> Au Maroc depuis 1919.

<sup>894</sup> En France depuis 1681.

**818.** Les marins sont soumis également à un régime paramilitaire, appliqué sévèrement par l'autorité publique. La tutelle de l'état sur les marins s'est présentée et se présente encore aujourd'hui sous forme d'un ensemble de règles de discipline et d'un mode de recrutement tout spécial. Les affaires maritimes se trouvent gérer par une administration<sup>895</sup> à la fois civile et militaire. Les marins ont à gérer leurs rapports avec les particuliers, et leurs rapports les uns envers les autres.

Les nations qualifiées de la performance de ses équipages sont des nations ayant des marines sains, qualifiés et motivés à franchir les risques liés à la navigation maritime.

**819.** L'activité des gens de mer se poursuit de nuit comme de jour. La pénibilité accrue du travail n'a jamais empêché les gens de mer de travailler ou de manifester leur souhait à devenir marin. Les gens de mer évoluent continuellement dans ce contexte professionnel contraignant<sup>896</sup>. Le travail à bord d'un navire de pêche s'effectue en continue (24 heures sur 24 et 7 jours sur 7). Ce mode de travail exige des marins pêcheurs de travailler en mode de quart. C'est un travail par roulement des équipes de façon à assurer un service de veille et de travail, édicté par la nature maritime. Ce travail consiste à la conduite et à l'exploitation du navire de pêche de jour comme de nuit sans aucune interruption.

**820.** Le Maroc est doté d'une législation maritime depuis 1919. Cette législation, présentée sous forme d'un Dahir élaboré par la France (régime de protectorat), a trouvé son application au secteur des pêches maritimes. Elle prévoyait un ensemble de textes juridiques relatifs à la navigation maritime, aux navires, aux transports maritimes, des risques de mer et des assurances maritimes et le régime disciplinaire et pénal de la marine marchande.

**821.** Il est important de constater que cette législation a consacré plusieurs dispositions à l'activité des pêches maritimes alors que la flotte de pêche à cette époque manque toute importance. La réglementation des pêches maritimes était depuis 1919, l'objet d'une partie de la législation maritime. La séparation de ces deux législations a eu lieu en 1973 ; par la mise en place d'un dahir en nov. 1973 qui demeure à la base de toute la réglementation dans le secteur des pêches maritimes.

**822.** Ce fut une référence juridique dans le secteur de la pêche maritime qui a commencé à susciter l'intérêt des politiciens et des économistes. Elle recadre l'activité de la pêche dans tous ses axes. Elle a soumis les aspects liés aux gens de mer et du navire aux dispositions du CCMM

---

<sup>895</sup> Administration de la marine marchande et des pêches maritimes.

<sup>896</sup> B. SENNEGON, Étude ergonomique des processus de fatigue en milieu maritime : analyse comparée de situations professionnelles distinctes, HAL Id : tel- 00459783 <https://tel.archives-ouvertes.fr/tel-00459783>, thèse soutenue en 2009 à l'université D'ORLÉANS.



alors que les aspects liés à la ressource et au déroulement de la pêche ont été codifiés dans leur version d'origine.

En s'attachant plus spécialement à l'aspect social, le CCMM a prévu également des textes pour encadrer la relation de travail du marin pêcheur à l'instar du marin embarqué pour le commerce ou pour la plaisance.

Cette législation a précisé conjointement les obligations et les droits du marin et de l'armateur. L'analyse de ces textes démontre parfois des confusions et des lacunes. Ce constat est encore plus clair lorsqu'il s'agit des textes juridiques relatifs au travail du marin pêcheur.

**823.** Par ailleurs, la législation maritime présente certains aspects critiquables qui concernent essentiellement la clarté, la lisibilité, la souplesse et l'application de ses diverses dispositions. C'est à partir de ce constat que nous comptons revoir la législation maritime en vigueur pour en fin juger son efficacité et sa pertinence juridique.

**824.** Le lien contractuel liant le marin pêcheur et l'armateur mérite d'être évoqué. Le contrat d'engagement maritime est un lien de travail spécifique au travail maritime. Il trouve sa source dans les dispositions du code de commerce maritime marocain, mis en place par le dahir de 1919<sup>897</sup>. Ce code reste le cœur du droit du travail maritime au Maroc. Cette œuvre législative marque le particularisme du droit du travail maritime. Ce particularisme est soutenu par les dispositions de l'article 3 du code du travail terrestre<sup>898</sup>.

Actuellement, et face à l'atténuation de l'autonomie du droit du travail maritime<sup>899</sup>, certaines règles du droit s'appliquent directement ou indirectement par renvoi aux marins. Le licenciement étant l'un parmi les exemples les plus concrets.

En France, l'Art. L. 5541-1, modifié par la loi n°2013-619 du 16 juill. 2013, étend également sous certaines réserves l'application de l'ensemble du code du travail aux marins salariés des entreprises d'armement maritime et des entreprises de cultures marines ainsi qu'à leurs employeurs. C'est une preuve qui alimente davantage l'hypothèse qui remet en cause l'autonomie du droit du travail maritime.

Le contrat d'engagement maritime est une notion purement maritime. Cet acte n'a pas résisté devant l'atténuation de l'autonomie du droit du travail maritime. L'ordonnance n° 82-267 du

---

<sup>897</sup> Dahir 1919 : Dahir du 28 Joumada ii 1337 (31 mars 1919), formant Code de commerce maritime.

<sup>898</sup> Art. 3 du droit du travail Maroc.

<sup>899</sup> Cass. Ass. plén., 7 mars 1997 : DMF 1997, p. 337 concl. Y. CHAUVY ; Dr. soc. 1997, p. 424, obs. P. CHAUMETTE ; JCP G 1997, II, 22863, note M. PIERCHON.

L'Assemblée plénière de la Cour de cassation a, dans un arrêt du 7 mars 1997, inversé les rapports droit maritime droit terrestre.

25 mars 1982<sup>900</sup> a introduit, dans le Code du travail maritime, le contrat à durée déterminée, adaptant au secteur maritime les mécanismes terrestres<sup>901</sup>. Par cette ordonnance, le droit du travail maritime se rapproche davantage au droit du travail terrestre en termes de la conclusion, de l'exécution et de la rupture de ce contrat.

**825.** Il est à retenir que la relation de travail ne peut être résumée en un échange de droits et d'obligations entre l'employeur et son salarié. D'ailleurs, le travail ne peut être considéré comme une marchandise, mais comme résultat de l'activité d'une personne. Le droit du travail a mis en place une législation en vue de protéger le marin, compte tenu des périls de la mer. Il est, par conséquent, important d'associer à toute étude une considération à la personne du marin, à ses droits et à sa liberté. Toute action de codification doit prévoir et justifier le principe de non-discrimination, la protection de la vie privée, la limitation de la durée du travail, les mécanismes de suspension de l'exécution du travail. La stabilité du travail du marin commence également à trouver sa place, renforcée par des décisions jurisprudentielles qui vont dans ce sens.

**826.** La relation de travail est fondée sur un rapport contractuel dont deux des composantes essentielles sont la prestation de travail et le salaire. La rémunération, contrepartie du travail du salarié, résulte en principe du contrat de travail<sup>902</sup>. C'est une clarification d'échange des obligations entre l'employé et l'employeur. L'étude de la relation de travail du marin pêcheur ne peut négliger ni écarter les traditions et les usages qui prévoyaient un régime de discipline rigoureux à bord. Cette étude portera essentiellement sur le lien contractuel du marin, le champ d'application de cette relation, et les différentes parties au contrat.

Les relations individuelles de travail du marin pêcheur nous conduiront certainement à évoquer les notions les plus touchées par la mise en cause de l'autonomie du droit du travail maritime. Le lien contractuel réservé au marin pêcheur ainsi certaines conditions réellement vécus lors de son parcours professionnel seront détaillés. Ce n'est que par ces détails que nous pouvons apprécier cette autonomie. (Titre 1)

**827.** Le travail maritime avait pour longtemps préservé son aspect paramilitaire. La discipline et l'exécution des ordres font les principes du droit du travail maritime. Lors des escales d'un navire au port, une organisation de l'exécution des tâches et une hiérarchie de commandement sont visibles. Les marins sacrifient une grande partie de leur vie privée au détriment de la vie en société à bord. Mais il est cependant intéressant de voir que ce système de travail n'a pas

---

<sup>900</sup> Ord. N° 82-267, 25 mars 1982, JORF 27 mars 1982.

<sup>901</sup> Ord. N° 82-267, 25 mars 1982, Op. Cit.

<sup>902</sup> Soc. 20 oct. 1998, n° 95-44.290, Sem. soc. Lamy, n° 907, 2 nov. 1998

résisté à l'évolution marquante des conditions de travail à terre. Le droit du travail terrestre apporte certaines réponses qui paraissent parfois convenables à la situation du marin pêcheur. Leurs applications directes peuvent poser quelques incohérences liées essentiellement aux modes de travail et de vie de ces marins.

**828.** Le droit du travail est en perpétuelle construction<sup>903</sup>. C'est un droit dynamique qui se voit soumis à des réformes structurelles. Elles visent en priorité les axes fondamentaux d'un droit social élaboré autour des relations collectives. En France, les toutes dernières lois<sup>904</sup> touchent essentiellement les fondamentaux de l'organisation collective du travail. Ils s'efforcent d'adapter le droit du travail aux réalités de l'entreprise et de l'économie tout en veillant à une protection sociale assurée aux salariés. Les relations collectives de travail assurent et favorisent en même temps le dynamisme de tout statut du travail. Les relations collectives de travail du marin pêcheur ne peuvent sortir de ce contexte général, toutefois certaines adaptations s'imposent. (Titre 2)

## **Titre I RELATIONS INDIVIDUELLES DE TRAVAIL DU MARIN**

### **PÊCHEUR**

#### **Chapitre I LA CONCLUSION DU LIEN CONTRACTUEL DE TRAVAIL DU MARIN**

##### **PÊCHEUR**

**829.** L'application du droit du travail maritime nécessite l'identification du navire, de l'armateur et du marin. Il faut rappeler que depuis 1965, l'inscription maritime, l'une des plus importantes institutions du droit maritime, a été supprimée en France. Ce qui a étendu le champ d'application du droit du travail maritime à des catégories de travailleurs autres que les marins. Les marins, selon les lois maritimes recensées ainsi que la jurisprudence, sont définis par leurs occupations<sup>905</sup> à bord et par leur engagement<sup>906</sup> envers un armateur d'un navire de mer.

---

<sup>903</sup> Présentation de l'éditeur du guide pratique Un nouveau droit de l'organisation collective du travail, Broché – 13 décembre 2016.

<sup>904</sup> Loi dite « Macron » du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques ;

\*Loi dite « Rebsamen » du 17 août 2015 relative au dialogue social et à l'emploi

\*Loi dite « EL KHOMRI » du 8 août 2016 relative au travail, à la modernisation du dialogue social et à la sécurisation des parcours professionnels.

<sup>905</sup> Le marin occupe à bord un emploi permanent relatif à la marche, à la conduite, à l'entretien ou à l'exploitation du navire (D. n° 67-690, 7 août 1967, JORF 13-8-1967, D. 1967. 307).

<sup>906</sup> Est considéré comme marin, pour l'application du Code du travail maritime, quiconque s'engage envers l'armateur ou son représentant, pour servir à bord d'un navire. L'éducateur spécialisé avait été engagé conformément aux dispositions de l'article 1<sup>er</sup> du décret n° 67-690 du 7 août 1967 relatif aux conditions d'exercice de la profession de marin, en vue d'occuper à bord d'un navire français un emploi permanent relatif à la marche, à

Les fondements du droit du travail maritime se reposent sur des notions dépendantes les unes des autres. Le marin ne peut être qualifié ainsi que pour la période à laquelle il est lié par un lien contractuel envers son armateur.

Il est à rappeler que l'autonomie du droit du travail maritime découle dans sa grande partie du lien contractuel du travail du marin. Ce lien est fermement déterminant quant à la relation de travail du marin à bord. Ce type d'acte soumet le marin à des conditions strictes d'engagement. C'est cette relation entre le contrat d'engagement maritime et l'autonomie de ce droit qui nous incite davantage à évoquer cet acte.

**830.** Historiquement, se référant au Code civil français de 1804, la relation de travail était l'objet d'une série d'articles regroupés sous le chapitre intitulé « louage d'ouvrage et d'industrie ». Ceci démontrait l'importance réservée par le législateur à la relation de travail en général. Le contrat de travail se forme librement entre les parties et ses clauses se fixent librement.

L'évolution et la mondialisation des sociétés, ainsi que l'apparition de nouvelles formes du travail semblent nous placer face à des difficultés de détermination du « périmètre » du droit de travail. De nos jours, nous assistons à un mécanisme juridique qui consiste à placer dans le champ d'application du droit du travail de nouveaux emplois qui apparaissent ou qui viennent de se structurer<sup>907</sup>.

Nous assistons également à des tentatives en vue de rattacher au code du travail de nouvelles catégories de « travailleurs ». Diverses qualifications visent à joindre certains travailleurs au champ d'application du code du travail. Ce débat nous semble en évolution perpétuelle parallèlement à l'évolution de la situation économique en général.

Le rapport d'emploi est le rapport qui lie un employeur à ses salariés. Ce lien est souvent contractuel. Il est exprimé par un contrat. L'existence d'un tel acte au Maroc est essentielle pour s'assurer de la relation de travail d'un salarié. Il détermine par suite l'applicabilité des règles du code du travail<sup>908</sup>.

---

la conduite, à l'entretien et à l'exploitation du navire (Cass. Soc., 28 nov. 2002, navire Le Gloazenn, DMF 2003 pp. 847-853).

<sup>907</sup> Au Maroc l'exemple peut être celui des travailleurs à domicile et en France Nous pouvons citer les artistes, les sportifs et la prostitution....

<sup>908</sup> Article premier du Code du travail marocain qui dispose que : « Les dispositions de la présente loi s'appliquent aux personnes liées par un contrat de travail quels que soient ses modalités d'exécution, la nature de la rémunération et le mode de son paiement qu'il prévoit et la nature de l'entreprise dans laquelle il s'exécute, notamment les entreprises industrielles, commerciales, artisanales et les exploitations agricoles et forestières et leurs dépendances. Elles s'appliquent également aux entreprises et établissements à caractère industriel, commercial ou agricole relevant de l'État et des collectivités locales, aux coopératives, sociétés civiles, syndicats, associations et groupements de toute nature ».

## Section 1 LE CADRE DU CONTRAT D'ENGAGEMENT MARITIME

### Le lien contractuel de travail

**831.** Les régimes spéciaux et particuliers de certaines catégories de travailleurs convergent dans l'ensemble vers une idée de plus en plus importante. Ces régimes doivent se concevoir au sein même du droit du travail. L'étude de la relation de travail du marin pêcheur doit être appréciée dans le contexte du droit du travail commun.

**832.** Au Maroc, le contrat de travail est régi conjointement par les dispositions communes du code des obligations et des contrats (C.O.C)<sup>909</sup> et par celles du code du droit du travail. Ce contrat obéit certainement au principe général édicté par le C.O.C qui précise par le sens de son article 109<sup>910</sup> que le contrat de travail ne peut en aucun cas restreindre le droit des personnes humaines.

**833.** La première définition donnée à ce contrat est intitulée « louage de services ou de travail », a fait son apparition en 1913 par les dispositions de l'article 723 du C.O.C. Il définit ce contrat comme étant : *un contrat par lequel l'une des parties s'engage, moyennant un prix que l'autre partie s'oblige à lui payer, à fournir à cette dernière ses services personnels pour un certain temps ou à accomplir un fait déterminé. Le louage d'ouvrage est celui par lequel une personne s'engage à exécuter un ouvrage déterminé, moyennant un prix que l'autre partie s'engage à lui payer.....<sup>911</sup> »*

**834.** Le contrat de travail prend diverses formes allant de la forme classique : contrat régissant le statut des voyageurs, représentants et placiers, contrat « immigration », contrat d'apprentissage, la lettre d'engagement ou la carte de travail, jusqu'à la forme moderne. Par cette forme, le législateur n'a pas exclu l'existence d'un contrat sous forme d'engagement oral sans être matérialisé par un écrit.

**835.** Sans trop chercher à le définir, le contrat de travail ne peut être défini que par une convention par laquelle une personne physique, met son activité à la disposition d'une autre personne, l'employeur sous l'autorité de laquelle il se place, moyennant le versement d'une rémunération. La qualification suppose donc la vérification de trois éléments : « une prestation personnelle de travail, une rémunération de cette prestation et un lien de subordination ». Ces trois éléments constituent en même temps les éléments de la qualification du contrat de travail.

---

<sup>909</sup> COC : Code des obligations et contrats, Dahir 12 aout 1913. « Il est appelé également D.O.C ; Dahir des obligations et de contrat.)

<sup>910</sup> Art. 109 du Code des obligations et des contrats (promulgué par Dahir du 9 ramadan 1331 (12 août 1913) tel que modifié par la loi N° 53-05 relative à l'échange électronique de données juridiques)

<sup>911</sup> Art. 723 du C.O.C.

**836.** Par conséquent, si un contrat, quelle que soit sa dénomination, comporte toutes les caractéristiques d'un contrat de travail, en particulier si le lien de subordination est établi, il sera requalifié et les salaires seront dus rétroactivement<sup>912</sup>.

**837.** En France, l'expression « contrat de travail » n'est apparue qu'en 1910, suite à une utilisation de plus en plus fréquente du terme par les juristes et les juges. C'est ainsi que le contrat de travail est accepté comme une nouvelle réalité contractuelle. Il vise en premier lieu, par ses clauses, de protéger le salarié.

**838.** Contrairement au droit commun terrestre, le droit maritime a adopté depuis longtemps la notion d'un contrat qui régit la relation de travail entre le marin et l'armateur. La relation de travail dans le secteur de la pêche maritime a été réglementée par un ensemble de coutumes et d'usages qui diffèrent d'une région à l'autre. Le secteur des pêches maritimes adopte généralement les institutions du droit maritime. Ce secteur met en évidence, dans certains cas, des particularités liées spécifiquement au déroulement de la pêche.

**839.** La relation de travail du marin pêcheur est régie juridiquement par le droit du travail maritime. Ce droit a retracé ses origines depuis plusieurs siècles<sup>913</sup>. Il représente de fait la branche la plus ancienne du droit social<sup>914</sup>. Le long de l'histoire du droit social, le droit du travail maritime est le premier à s'instituer de façon à devenir autonome ; capable de bien régler le travail maritime. Les anciennes lois maritimes ont bien estimé le volet social du travail des gens de mer.

**840.** Il ne serait pas surprenant de constater que la *lex mercatoria*<sup>915</sup>, malgré son ancienneté, a largement évoqué des dispositions d'ordre social en faveur des marins. Ils ont droit au rapatriement et aux soins à charge du navire. C'était ainsi que les marins, en application aux directives de l'Ordonnance royale, ont arrivé à se doter de leur propre établissement des invalides, chargé de verser une demi-solde aux marins blessés. L'ordonnance royale de 1681<sup>916</sup>

---

<sup>912</sup> (Soc. 3 juin 2009, n° 08-40.981, 08-40.982, 08-40.983 et 08-41.712, D. 2009. 2517, note EDELMAN.

<sup>913</sup> Selon le juriconsulte J-M PARDESSUS, la troisième partie d'une compilation des lois des rhodiens était antérieure à 1167. J-M PARDESSUS s'était basé sur une copie de cette compilation qui lui paraît complète. Celle présentée par LOEWENCKLAU, a été considérée comme la seule copie digne d'être traitée et commentée par les juriconsultes. Elle se composait en trois sous-parties. La première traite la relation des usages maritimes, la seconde prenait comme titre « Droit naval », et la troisième intitulait droit maritime des Rhodiens ».

Lois des Rhodiennes publiées par J.M. PARDESSUS ; collection et lois maritimes page 223 et s, imprimerie Royale Paris, tome quatrième.

<sup>914</sup> G. PROUTIERE-MAULION, Fasc. 5-95 : travail maritime, 2016.

<sup>915</sup> La *lex-mercatoria* regroupe l'ensemble des usages et pratiques des "marchands " dans le commerce international. Ce sont les us et coutumes des marchés. La Rome antique reconnaissait des *leges mercatoriae* (lois des marchands). Les règles de La *lex mercatoria* sont créées par les marchands internationaux pour régir leur commerce. Elle est La *lex Mercatoria* est donc une source important du droit du commerce international, est considérée source non-étatique de droit générée par une pratique réelle du commerce. Elle constitue aujourd'hui l'un des fondements de la législation commerciale au niveau interétatique.

<sup>916</sup> L'Ordonnance royale de la marine 1681.

a, particulièrement, disposé la répartition des parts de pêche. Ces dispositions ont été regroupées par le Code de commerce de 1807, puis codifiées en 1926, pour une première fois, dans un code exclusif intitulé « le Code du Travail Maritime ».

**841.** La relation de travail du marin pêcheur vérifie, essentiellement, le critère juridique le plus important qui est le lien de subordination. Ce marin est soumis à la subordination du capitaine ou du patron à bord qui représente légalement l'armateur du navire.

Par les dispositions des anciennes lois maritimes, le marin pêcheur se positionnait, au point de vue social, bien en avance sur son homologue terrien. Aujourd'hui les choses ont beaucoup changé et le marin espère garder sa spécificité tout en bénéficiant de l'ensemble des avantages dont jouit le salarié terrien.

**842.** Au Maroc, par les dispositions de l'article 3 du code du travail, le législateur a prescrit l'alignement de la situation juridique des salariés particuliers devant des salariés soumis au droit commun ; même si son intention était de renforcer le renvoi vers le statut particulier des marins.

Tout de même, l'application par défaut de certaines dispositions du droit commun, pour régler la relation de travail du marin pêcheur, n'est pas, dans tous les cas, bénéfique pour le marin.

Il n'en demeure pas moins que les marins pêcheurs ne peuvent prétendre à certaines dispositions du droit commun plus favorables du fait de la spécificité de leur statut ou de leur activité. L'exemple le plus clair est celui de la durée légale du travail. Si la durée du travail est à présent fixée à 44 heures par semaine, elle n'est jusqu'à présent pas fixée pour la pêche maritime.

**843.** En France, la Cour de cassation a émis une décision opposée. La Cour a renversé en faveur des marins, depuis 1994, la possibilité de principe pour pouvoir bénéficier des avantages initialement privés pour les salariés régis par le droit commun du travail. Cette orientation a été traduite par une décision<sup>917</sup> de la Cour d'appel d'Aix-en-Provence qui a tenté de priver des salariés, réputés sous statuts particuliers, de l'application de certaines dispositions relatives au licenciement. La Cour de cassation<sup>918</sup> a répliqué sur cette décision en étendant l'application de ces dispositions aux concierges.

---

<sup>917</sup> Décision attaquée : Cour d'appel d'Aix-en-Provence, du 29 août 1988, Publication : Bulletin 1994 V N° 224, p. 153.

<sup>918</sup> Cass. Soc., 30 juin 1994, n° 89-41.654, Bull. civ. V, n° 224.

« Les syndicats de copropriétaires, lorsqu'ils emploient des salariés, sont soumis aux dispositions du livre II du Code du travail, relatives à la réglementation du travail » et, notamment, aux dispositions relatives à la durée du travail (Soc. 18 déc. 2001, n° 99-40.240, Bull. civ. V, n° 393).

La décision de la chambre sociale de la Cour de cassation a été sévèrement contestée. Quoi qu'il en soit en tout état de cause, la Cour de cassation a maintenu son point de vue.

**844.** Il est inconcevable de porter un jugement d'ensemble sur les conditions de travail des marins pêcheur au Maroc. Elles diffèrent d'un segment à l'autre ainsi qu'en fonction du type de pêche pratiquée. C'est ainsi et en vue de formuler une appréciation relativement objective sur la situation présente, il nous paraît nécessaire, d'analyser la relation de travail des marins pêcheurs pour les trois segments d'activité. Ce n'est que par cette analyse que les perspectives d'avenir qui s'offrent à chaque catégorie de ces braves travailleurs peuvent être déterminées.

### **§1. Le lien contractuel du travail maritime**

**845.** Les conditions de sécurité à bord imposent un équipage suffisant quantitativement et qualitativement<sup>919</sup> pour répondre aux exigences de la sécurité à bord. Le contrat d'engagement maritime est un acte ayant pour objectif la constitution des équipages des navires de mer.

C'est un ancien contrat qui puise ses origines aux anciennes lois maritimes, notamment l'Ordonnance de Colbert 1681. Cet acte a dépassé le contexte national ; il fait l'objet d'une œuvre internationale intitulée : « *convention internationale sur le contrat d'engagement des marins 1926*<sup>920</sup> ».

**846.** La relation de travail entre le marin et son armateur dans le secteur de la pêche maritime prend diverses formes. En principe le lien contractuel suppose une relation de travail encadrée à bord d'un navire, dans le temps et dans l'objectif une expédition maritime à accomplir.

**847.** Le contrat d'engagement maritime est un contrat de travail comme les autres. Il délaisse le principe de liberté contractuelle du fait d'un déséquilibre apparent constaté entre les parties ; d'où la nécessité de l'intervention de l'État. La législation du travail recourt généralement par divers principes pour équilibrer les rapports de forces des parties au contrat.

Dans les trois segments de la pêche maritime recensés au Maroc, le rapport de force entre le marin et l'armateur paraît, nous semble-t-il, se renforcer par divers aspects concrets.

**848.** C'est le cas d'existence du lien de subordination qui laisse le marin pêcheur sous la subordination effective de son employeur. Ceci renforce davantage le rapport de force entre

---

<sup>919</sup> ART. 38 bis, Code de commerce maritime marocain (Codifié par le dahir du 24 Chaoual 1372 - 6 Juillet 1953).

<sup>920</sup> C022 - Convention (n° 22) sur le contrat d'engagement des marins, entrée en vigueur le 04 avril 1928, adoptée lors de la 9ème session CIT (24 juin 1926) à Genève. Cette convention a été signée par la France le 04 avril 1928, et dénoncée automatique le 28 févr. 2014 suite à l'entrée en vigueur de la convention MLC, 2006.

Le Maroc a adhéré par sa signature le 14 mars 1958. Il a dénoncé également cette convention le 10 sept. 2013 suite à l'entrée en vigueur de la convention MLC, 2006.



les parties au contrat. C'est dans cette perspective que le contrat d'engagement maritime vient équilibrer cette relation.

### **Au Maroc.**

**849.** Le contrat d'engagement maritime est considéré comme étant le premier contrat de travail établi en écrit entre un employé et un employeur. Cet acte a gardé son formalisme particulier. C'est un formalisme admis pour des raisons de protection des droits des marins d'une part et pour des raisons d'ordre public permettant à l'État de superviser l'enrôlement des marins, d'autre part.

Cet acte puise ses fondements dans les Ordonnances de Colbert<sup>921</sup> sur la marine de commerce. C'est un formalisme maintenu pour plus de 300 ans de pratique sans aucune modification notable.

Le fait que cette ordonnance ait survécu 300 ans à son auteur est significatif d'une volonté psychologique du législateur français<sup>922</sup> d'une prise de position volontariste, d'une philosophie de la matière conduisant à se référer à l'originalité de la législation maritime ancienne.

Le contrat d'engagement maritime était l'un des premiers contrats qui a déterminé les obligations de l'armateur envers le marin en cas d'accident ou maladie. Il consacre le transfert de cette responsabilité de l'État vers l'armateur<sup>923</sup>.

**850.** En France, la loi de 1926 formant le Code du travail maritime, avait marqué le moment de la contractualisation de la relation armateur-marin. Les obligations devenaient de plus en plus claires. Le marin était libre de choisir le moment et les modalités de son engagement. Le marin s'engageait exclusivement "au voyage".

---

<sup>921</sup> Colbert avait l'intention de proposer un système de recrutement des marins efficace ordonné, contrôlé par l'Etat centralisateur. Par la mise en application de ce système, Colbert arrive à mettre à la disposition de la flotte royale des équipages. Ce système a visé à la fois la disponibilité des marins capables de prendre le large à tout moment mais non pas par contrainte mais par une panoplie de conditions de travail hautement avancées à cette époque.

L'instauration du système des classes revient certainement à Louis XIV. Ce système avait comme rôle de contrôler les affectations des marins par le biais des registres des équipages. Il facilite le paiement des soldes et la surveillance de l'exécution du contrat de travail.

Ce système avait mis fin au travail forcé à bord des navires même si le marin demeurait lié par un lien contractuel en vue de servir à bord toutes les fois qu'il en sera requis.

Il est à rappeler que ce système avait incité davantage les citoyens aptes à intégrer la marine. Ils se trouvaient devant des avantages qui n'étaient nulle part.

En 1681, la politique de Colbert a abouti. L'offre avait dépassé largement la demande. C'était ainsi qu'il y avait création du contrat d'engagement. Le régime de classes mis en place atteint ses limites, et se met en place un lien contractuel direct entre l'armateur et le marin : le "contrat d'engagement", première ébauche de droit social.

<sup>922</sup> Le législateur français en sa qualité de concepteur de la législation maritime marocaine.

<sup>923</sup> Avant même la mise en place des caisses de sécurité et de prévoyance sociale, le législateur a imposé aux armateurs l'obligation de soigner et celle de rapatrier. Ceci faisait déjà l'objet des dispositions de lois Rhodiennes.

**851.** Au Maroc, il faut attendre la publication du dahir de 1919 pour réglementer ce contrat. Le lien contractuel liant le marin pêcheur et l'armateur mérite d'être évoqué. Le contrat d'engagement maritime est un lien de travail spécifique au travail maritime.

Le contrat d'engagement maritime trouve sa source juridique dans le Code de commerce maritime marocain, mis en place par le dahir de 1919. Ce code reste la seule référence réglementaire du droit du travail maritime au Maroc. Ce code marque le particularisme de ce droit. Ce particularisme est reconnu par le législateur du droit commun par les dispositions de l'article 3 du code du travail terrestre. Par certains propos jurisprudentiels, les dispositions de cet article ont participé rapidement à l'atténuation de l'autonomie du droit du travail maritime au Maroc.

**852.** Au Maroc, le contrat d'engagement maritime fait l'objet de plusieurs textes de la législation maritime. Il est défini dans le quatrième titre du code de commerce maritime marocain par les termes de son article 165<sup>924</sup> qui dispose : « *Tout contrat d'engagement conclu entre un armateur ou son représentant et un marin, et ayant pour objet un service à accomplir à bord d'un navire de mer armé sous pavillon marocain, est un contrat d'engagement maritime, régi par les dispositions du présent dahir*<sup>925</sup> ».

Par ces dispositions, nous constatons déjà qu'il s'agit bien de la même définition à la lettre proposée par l'article premier <sup>926</sup> de la loi du 13 déc. 1926, portant sur le Code du travail maritime français.

**853.** Le contrat d'engagement maritime traduit en grande partie les spécificités des règles du travail maritime qui nécessitent la détermination de leur champ d'application. La définition juridique réservée au contrat d'engagement maritime renferme trois conditions :

\*Un contrat conclu entre un marin et un armateur ;

\*Un contrat ayant comme objet un service à bord d'un navire de mer ; c'est un contrat ayant comme objet un service à bord d'un navire de mer. Cette mention nous renvoie à la définition du navire. Le contrat ne peut être qualifié d'engagement maritime que lorsque l'engin utilisé est qualifié de navire. Tous les bâtiments, engins ou constructions n'ont pas toujours cette qualité. Des divergences relevées dans ce sens peuvent mettre en cause la qualité du marin et

---

<sup>924</sup> Art. 165, Code de commerce maritime marocain, Dahir du 28 Jomada II 1337 (31 mars 1919) titre quatrième : de l'équipage, chapitre premier : du contrat d'engagement maritime, de sa forme et de sa constatation, (modifié et complété par le Dahir du 24 Chaoual 1372 -6 juillet 1953)

<sup>925</sup> Art. 165, Op. Cit.

<sup>926</sup> Art. 1<sup>er</sup> de la loi du 13 décembre 1926, portant sur le Code du travail maritime français. Cet article propose également les mêmes dispositions alors qu'elles figuraient déjà à la législation maritime en 1919. Il dispose : "Tout contrat d'engagement conclu entre un armateur ou son représentant et un marin, et ayant pour objet un service à accomplir à bord d'un navire en vue d'une expédition maritime, est un contrat d'engagement maritime

par suite sa situation sociale. Revenons à l'arrêt de la Cour de cassation relatant que le jet ski ...

Par simple interprétation de ces conditions, le contrat d'engagement maritime n'est valable qu'en période où un marin sert un navire en mer. Par conséquent, la relation de travail maritime ne concerne que les périodes d'embarquement du marin à bord. En dehors de celles-ci, le contrat de louage de services conclu entre un armateur ou son représentant et un marin est régi par les dispositions du code du travail terrestre.

\*Un contrat réservé aux navires armés sous pavillon marocain. Ainsi, le contrat d'engagement maritime ne peut régir une relation de travail d'un marin servant à bord d'un navire étranger.

Le contrat d'engagement maritime ne peut être apprécié sans toutefois encadrer trois notions : celles du marin, de l'armateur et la notion du navire.

**854.** C'est un contrat conclu entre un marin et un armateur. Ces deux termes renferment deux notions très complexes. Le marin est certainement défini par un service à accomplir à bord de son navire et l'armateur qui demeure la partie patronale de la relation de travail du marin. Cette notion pose des problèmes lors d'un affrètement d'un navire avec son équipage. Cette pratique est de plus en plus d'un usage fréquent dans les cas d'affrètement de certains navires pour un quota de poissons à pêcher. Le navire est déjà équipé en matériel et en engins de pêche. L'effectif du navire affrété se soumet pour une période à la subordination économique et réelle de l'affréteur<sup>927</sup>.

Le contrat d'engagement maritime détermine la durée pendant laquelle le marin est lié à son armateur. Il peut être conclu au voyage, à une durée déterminée ou à une durée indéterminée<sup>928</sup>.

---

<sup>927</sup> Pour des raisons édictées par le cahier de charge préétabli entre l'État côtier et l'affréteur, ce dernier est obligé à embarquer des nationaux et un observateur scientifique à bord. Les marins nationaux embarqués signent leurs contrats de travail avec l'affréteur qui devient armateur ; alors que le reste des marins sont liés par leurs contrats respectifs avec le fréteur du navire. Deux armateurs pour un seul navire et pour un même équipage.

<sup>928</sup> ART. 168 du CCMM 1919, Modifié par le dahir n° 1-61-223 du 14 jourmada I 1381 - 24 oct. 1961).

Cet article dispose que : « Le contrat d'engagement doit contenir des dispositions indiquant s'il est conclu pour une durée indéterminée ou pour un voyage.

Si l'engagement est conclu pour une durée indéterminée, le contrat doit fixer obligatoirement le délai de préavis à observer en cas de résiliation par l'une des parties. Ce délai doit être le même pour les deux parties et ne doit pas être inférieur à un jour ouvrable.

Le préavis doit être donné par écrit. Il peut être constitué soit par une lettre recommandée, soit par une lettre ordinaire dont copie doit alors être soumise à l'autorité maritime ou consulaire, soit enfin par une notification écrite signifiée en présence de deux témoins.

Si le contrat est conclu pour la durée d'un voyage, il doit contenir la désignation nominative ou autre du ou des ports dans lesquels le voyage s'achèvera.

Au cas où cette désignation ne permettrait pas d'apprécier la durée approximative du voyage, le contrat devra fixer une durée maximum après laquelle le marin pourra demander son débarquement en Europe ou en Afrique du nord, même si le voyage n'est pas achevé.

**855.** Lorsque la pêche maritime est pratiquée sans interruption, les entreprises de pêche ont adopté des périodes de travail fixées à 06 mois ou à 12 mois. Cette durée n'a jamais été respectée par l'armateur. Le marin ne peut pas réclamer son débarquement après fin de cette période. Il ne peut mettre fin à son voyage que dans un port de destination ou de relâche. Par contre, cette durée est prise en considération lorsque le marin demande par lui-même sa démission avant le terme de son contrat. Le marin démissionné se trouve désormais privé des primes complémentaires relatives à la capture ou toutes autres primes similaires. L'administration n'a jamais formulé d'objections quant au choix de la durée du contrat d'engagement maritime. Pourtant en France, dans l'hypothèse où l'employeur ne respecte pas les prescriptions contenues dans le contrat de travail, et que cette violation des obligations contractuelles conduit le salarié à « démissionner », les juges restituent à la résiliation intervenue sa véritable qualification. La technique de l'imputabilité permettra alors de requalifier la prétendue « démission » en licenciement<sup>929</sup>.

**856.** Cette situation a mis en cause la détermination de la durée du contrat qui ne peut être déterminée dans le secteur de la pêche maritime. La période exprimée en « voyage » semble la plus convenable même s'elle perturbe la vie sociale du marin. Sa vie professionnelle est tributaire de la programmation des expéditions maritimes.

**857.** Actuellement, et précisément depuis 2004, le département des pêches maritimes a mis en place des repos biologiques<sup>930</sup> dans le but de préserver la ressource halieutique. Deux arrêts sont planifiés chaque année. Le premier a lieu les mois d'avr. et mai alors que le deuxième est plutôt programmé pour les mois de sept. et d'oct. Ces arrêts sont tributaires de la situation des stocks de la ressource rapportée par les services chargés de la recherche halieutique<sup>931</sup> au Maroc. La date du début de de la fin de ces arrêts n'est jamais connue à l'avance.

**858.** Cette situation, dont le but est de préserver la ressource halieutique, un but bien justifié, rend la vie sociale du marin incertaine. Cette action fait perdre au marin la possibilité de planifier sa vie personnelle et son parcours professionnel. Le report d'appareillage pour une campagne de pêche peut s'afficher au dernier moment de l'arrêt ; sans prendre en compte les répercussions sociales sur les marins.

---

<sup>929</sup>\*Cass. Soc., 10 avr. 1991, Bull. civ. V, n° 178; 13 déc. 1995, RJS 1996, n° 106 ;

\*Cass. Soc., 26 sept. 2002, N° de pourvoi: 00-41823, Bulletin 2002 V N° 284 p. 273, Décision attaquée : Cour d'appel de Poitiers, du 1 février 2000.

<sup>930</sup> Repos biologiques : Dans le cadre de la préservation de la ressource halieutique, le département de la pêche maritime programme des périodes de cessation de l'activité de la pêche dans des zones bien déterminées.

Ces périodes coïncident essentiellement les périodes de reproduction des espèces. Cette action vise en sa globalité à garantir la reconstitution du stock et à lutter contre toute forme de pêche illicite.

<sup>931</sup> INRH : Institut National de la Recherche Halieutique au Maroc,

La vie du marin dépend de la fréquentation et de la durée des embarquements, qui le soumet périodiquement à des périodes de cession de travail sans indemnités.

**859.** Dans le cas du marin pêcheur actif dans le segment de la pêche hauturière industrielle, les armateurs mettent fin au contrat d'engagement maritime à chaque entrée au port. Pour des raisons de sécurité, l'administration exige des équipages de sécurité à bord. C'est un effectif réduit qui établit, exceptionnellement, des contrats de travail terrestre.

C'est une formule adoptée actuellement dans le silence absolu de l'administration des affaires maritimes. Cette situation convient parfaitement aux armateurs.

**860.** L'affaire présentée devant le Tribunal de 1<sup>ère</sup> instance de Tan-Tan en date du 03 avr. 2013<sup>932</sup> a considéré que le marin est soumis aux dispositions du droit du travail terrestre même si ce dernier est inscrit sur le registre d'équipage. C'est un problème de droit qui nécessite l'appréciation juridique des périodes d'embarquement. Ces périodes doivent distinguer clairement les moments de l'inscription d'un marin au rôle d'équipage et les moments où le navire est en pleine expédition maritime. Dans ce sens, le professeur P. CHAUMETTE a reconnu une sorte d'interaction entre le contrat de travail terrestre et d'engagement maritime. Il avait ainsi souligné « *que rien ne peut distinguer le contrat de travail du contrat d'engagement d'un marin, qui cerne le travail effectué à bord d'un navire. Ce contrat d'engagement, de travail maritime, est de moins en moins soumis à des règles spécifiques et relève de plus en plus du code du travail*<sup>933</sup> ».

**861.** Au regard de la législation française, le contrat d'engagement maritime est initialement défini comme étant un contrat de travail qui répond particulièrement à certaines spécificités. Alors que les dispositions des articles L. 1242-1<sup>934</sup> et celles de l'Article L. 5542-7 du code du travail ont limité les cas de recours au contrat à durée déterminée ne sont pas applicables aux engagements maritimes. Cet article reprend essentiellement les dispositions de l'ancienne loi du 13 déc. 1926, disposées par son article L. 15-2.

L'article L. 5541-1 du code des transports, modifié par la loi n°2013-619 du 16 juill. 2013, dispose que : « Le Code du travail est applicable aux marins salariés des entreprises d'armement maritime et des entreprises de cultures marines ainsi qu'à leurs employeurs, sous

---

<sup>932</sup> Trib. 1<sup>ère</sup> inst. De Tan-Tan, en date du 03 avr. 2013, dossier n° 4/2013, jugement n° 25.

<sup>933</sup> P. CHAUMETTE, « L'affirmation de l'immunité civile de l'armateur vis-à-vis des marins », note sous Cass. 2e civ. 23 mars 2004, n° 02-14.142, Revue Neptunus, n° 11-1, 2005.

<sup>934</sup> Art. L. 1242-1, Art. L. 5542-7 du Code des transports

réserve des dérogations ou des dispositions particulières ainsi que des mesures d'adaptation prises par voie réglementaire dans les conditions prévues par le présent titre<sup>935</sup> ».

**862.** Ces dispositions sont importantes pour pouvoir envisager une stabilité du travail du marin pêcheur. Actuellement, les navires de pêches en général effectuent des expéditions en mer régulières et peuvent facilement contrôler et planifier à long terme les expéditions à entamer. Ceci doit se répercuter positivement sur la relation de travail du marin pêcheur qui se voit lésée par l'établissement des contrats de travail à durée déterminée répétitifs. Pourtant, au Maroc, l'article 16 du code du travail précise que : « *Le contrat de travail à durée déterminée peut être conclu dans les cas où la relation de travail ne pourrait avoir une durée indéterminée* ». Ce même sens est proposé par les dispositions de l'Article L. 1242-1<sup>936</sup> du code du travail français.

D'ailleurs, la politique d'emploi aujourd'hui s'oriente vers une stabilisation des emplois des marins pêcheurs. La convention collective des officiers de la marine marchande a été le premier texte à prévoir cette stabilité. Dans le secteur de la pêche maritime, et selon les données recensées sur le terrain, il nous semble que cet objectif est loin d'être atteint.

Il s'avère que pour les autres segments de la pêche maritime, la vie des marins pêcheurs est tributaire des campagnes de pêche effectuées et de la rente globale effectuée par le navire après la vente des apports de la pêche.

Les marins de la pêche côtière et de la pêche artisanale ne peuvent être réellement pris en charge par la Caisse nationale de la sécurité sociale que lorsque la part gagnée par le marin dépasse un seuil de revenu et, par conséquent, ce marin n'est pas protégé en dehors d'une meilleure rentabilité de son navire de pêche.

**863.** Selon des enquêtes menées dans le port d'Agadir, dans certains cas le marin est embarqué durant une période de trois mois à bord d'un navire sans salaire ni protection sociale garantis. L'État reste muet devant ces situations et ne prononce aucun avis. C'est un cas où le marin reste en dehors de toute forme de protection sociale.

## **§2. Conclusion du contrat d'engagement maritime**

**864.** Le contrat d'engagement maritime est un contrat de travail particulier. Il est conçu pour régler le travail des marins envers leurs armateurs. Il constate essentiellement le moment

---

<sup>935</sup> Art. L. 5541-1 du C. transp.

<sup>936</sup> Art. L. 1242-1, C. trav. Cet article dispose : « Un contrat de travail à durée déterminée, quel que soit son motif, ne peut avoir ni pour objet ni pour effet de pourvoir durablement un emploi lié à l'activité normale et permanente de l'entreprise ». — [Anc. art. L. 122-1, al. 1er.] — V. art. L. 1248-1 (Chapitre VIII : Dispositions pénales).

où un marin décide de faire partie de l'effectif d'un navire. Ce marin doit sous-entendu répondre aux conditions d'accès à la profession de marin.

Le contrat d'engagement maritime est un contrat qui doit être établi sous le contrôle de l'administration des affaires maritimes. C'est à elle que revient la tutelle de la relation de travail maritime.

**865.** Suite à la conclusion d'un contrat d'engagement maritime, le marin pêcheur dispose de la protection à laquelle tout salarié peut prétendre. Cette déduction n'est valable pour les segments de la pêche côtière et artisanale.

**866.** Les dispositions de l'article 168<sup>937</sup> du CCMM, proposent les formes du contrat d'engagement maritime. Il peut être conclu pour une durée indéterminée ou pour un voyage. Ces deux formes de contrats liées à leur durée sont claires. La pratique contractuelle dans le secteur de la pêche nous laisse persuader que le contrat ne peut être conclu qu'au voyage. Les entreprises d'armements ont l'habitude de conclure des contrats aux voyages répétitifs au titre de chaque expédition maritime. Ceci peut laisser dans l'intention que le CEM ne peut être conclu d'une durée indéterminée. Les juges de fond appliquent, à fortiori, les dispositions de l'article 16 et 17<sup>938</sup> du code du travail qui précisent *que le travail sous contrat de travail à durée déterminée ne peut constituer que des cas exceptionnels*. C'est dans ce sens que la Cour d'appel d'Agadir s'est prononcée le 26 juil. 2013.

Dans ce cas il s'agissait d'un marin embarqué en qualité de patron à bord d'un navire de pêche et ayant signé un contrat d'engagement pour commander le navire pour une seule marée. La Cour d'appel a attaqué le jugement du Tribunal de première instance d'Agadir<sup>939</sup> en précisant que les dispositions de l'article 205 du CCMM dispensent le capitaine ou patron de se concilier avec son armateur devant l'administration des affaires maritimes. La Cour s'est également basée sur l'application de l'article 17<sup>940</sup> du code du travail terrestre sans aucun renvoi ni adaptation au marins pêcheurs.

La Cour a qualifié en fin qu'un contrat d'engagement maritime conclu pour une période indéterminée et si la relation de travail se continue sans aucun renouvellement, le contrat devient dans tous les cas un contrat à durée indéterminée.

---

<sup>937</sup> ART. 168, (Modifié par le dahir n° 1-61-223 du 14 joumada I 1381 - 24 oct. 1961).

<sup>938</sup> Art. 17 du Code du travail qui dispose que : « Lors de l'ouverture d'une entreprise pour la première fois ou d'un nouvel établissement au sein de l'entreprise ou lors du lancement d'un nouveau produit pour la première fois, dans les secteurs autres que le secteur agricole, il peut être conclu un contrat de travail à durée déterminée pour une période maximum d'une année renouvelable une seule fois. Passée cette période, le contrat devient dans tous les cas à durée indéterminée »

<sup>939</sup> Tribunal de 1<sup>ère</sup> instance d'Agadir, jugement n° 789, Dossier n° 08/764 en date du 14/12/2009.

<sup>940</sup> Art. 17 du C. trav.

La Cour a soutenu sa décision en indiquant que « les marins sont régis par les dispositions des statuts qui leur sont applicables selon les dispositions du code de commerce maritime. Selon les dispositions de l'article 3 du code du travail, ces dispositions ne peuvent en aucun cas comporter des garanties moins avantageuses que celles prévues dans le code du travail<sup>941</sup> ».

## **Section 2 : La fin du lien contractuel de la relation de travail du marin pêcheur.**

**867.** Le contrat d'engagement maritime peut prendre fin selon que le contrat est conclu à durée indéterminée, à durée déterminée ou au voyage<sup>942</sup>. Dans le domaine du travail maritime, une assimilation est précisée entre un contrat à durée déterminée et un contrat conclu au voyage.

La résiliation du contrat d'engagement maritime est prévue par les dispositions de l'ancien article 93<sup>943</sup> du code du travail maritime. Cet article énumérait les cas où le contrat d'engagement maritime peut prendre fin.

**868.** Selon le professeur M. LE BIHAN-GUÉNOLÉ<sup>944</sup>, la blessure et la maladie professionnelle ne peuvent plus mettre fin à la relation de travail depuis la mise en application des dispositions de la loi du 18 nov. 1997, d'orientation sur la pêche et les cultures marines. Cette précision est venue juste pour enraciner une distinction entre la relation du marin et son armateur et la relation du marin avec son navire. Par cette loi, le législateur a écarté les cas des maladies et des blessures à bord dans le respect et pour se conformer à la décision d'un arrêt rendu par la Cour de cassation en assemblée plénière du 07 mars 1997. Cet arrêt a incité clairement le législateur à prendre une position qui vise à étendre les garanties de protection à certains types de pêche réputés en situation précaire<sup>945</sup>.

**869.** Les modalités de rupture d'un contrat d'engagement maritime revêtent parfois un aspect particulier. C'est le cas de la rupture dans les cas de force majeure en dehors de l'initiative de l'une des parties au contrat, notamment en cas de naufrage ou d'innavigabilité du navire.

---

<sup>941</sup> Cour d'appel d'Agadir, Chambre sociale décision n° 2402 du 26 juil. 2013, N° du dossier au TPI 08/764, N° du dossier au CA 11/34.

<sup>942</sup> Art. L. 5542-1, codifié par la loi n° 2013-619 du 16 juill. 2013, qui disposent que Tout contrat de travail, conclu entre un marin et un armateur ou tout autre employeur, ayant pour objet un service à accomplir à bord d'un navire est un contrat d'engagement maritime.

Le contrat peut être conclu pour une durée indéterminée, pour une durée déterminée ou pour un voyage.

Les dispositions du présent titre relatives au contrat à durée déterminée sont applicables au contrat au voyage. — [L. du 13 déc. 1926, art. L. 1er, et L. 10-1, al. 2.]

<sup>943</sup> Art. 93 de l'ancien Code du travail maritime.

<sup>944</sup> M. LE BIHAN-GUÉNOLÉ, droit du travail maritime : spécificité structurelle et relationnelle, page 7, L'Harmattan 2001.

<sup>945</sup> Cass. Soc., 12/01/1993 (Poitiers 23/11/1994), M. LE BIHAN-GUÉNOLÉ, droit du travail maritime : spécificité structurelle et relationnelle, page 227, L'Harmattan 2001.



La résiliation reste un droit reconnu à l'une ou l'autre partie du contrat. Dans tous les cas, la rupture du contrat d'engagement maritime qui lie le marin à l'armateur met fin à la relation de travail entre le marin-pêcheur et l'armateur.

**870.** La rupture du contrat d'engagement maritime n'est pas loin des trois cas de rupture reconnus pour un contrat de travail terrestre. Elle vient suite à une manifestation de volonté de cesser cette relation à l'initiative du marin ou à celle de l'armateur, par un accord mutuel entre les parties<sup>946</sup>, ou par une résiliation judiciaire. La volonté susmentionnée ne prend effet, sauf dans les cas de force majeure<sup>947</sup>, que dans des cas bien déterminés, notamment à l'arrivée au port de destination ou après la fin de la durée du contrat lorsqu'il est conclu à durée déterminée et en respectant le préavis contractuel prédéfini.

C'est d'ailleurs l'une des spécificités de la relation de travail du marin qui prend en considération le déroulement normal du travail à bord.

### **§.1 La fin du contrat d'engagement maritime à l'initiative du marin**

**871.** Le décès du marin ou la mise à la retraite sont deux cas qui mettent automatiquement fin à tout contrat de travail. Ces deux cas ont été précisés juste après la mise en application de la loi du 18 nov. 1997<sup>948</sup>. La rupture du contrat à l'initiative du marin fait l'objet des dispositions de l'article L. 5542-38 et suivant du code des transports.

**872.** Notons également que les dispositions de l'article L. 5542-42<sup>949</sup>, étendent l'application du droit commun du travail au droit du travail maritime. Elles prévoient les conditions d'application au marin des dispositions du titre III du livre II de la première partie du code du travail, relatives au licenciement pour motif personnel et au licenciement pour motif économique<sup>950</sup>.

Dans tous les cas, le marin ne peut demander la rupture de son contrat en plein service lors *d'un quart ordonné par le capitaine de bord*<sup>951</sup>. En dehors de cette condition, et en absence de

---

<sup>946</sup> Nous pouvons citer comme exemple la demande de préretraite présentée par un marin pêcheur. Si la demande fait l'objet d'une acceptation mutuelle entre le marin et l'armateur, elle entraîne la rupture du contrat d'engagement maritime de plein droit.

\*Règlement (CE) n° 2179/95 du 20 novembre 1995.

<sup>947</sup> Art. 93 du droit du travail maritime qui dispose que : « "Quelle que soit sa nature, le contrat d'engagement maritime prend fin par le décès du marin, le consentement mutuel des parties, la résolution judiciaire du contrat, la résiliation unilatérale, la mise à terre du marin nécessitée par une maladie ou une blessure, la prise, le naufrage ou l'innavigabilité du navire ».

<sup>948</sup> Loi n° 97-1051 du 18 novembre 1997 d'orientation sur la pêche maritime et les cultures marines

<sup>949</sup> Art. L. 5542-42, C. transp.

<sup>950</sup> Art. L. 5542-42, C. transp.

<sup>951</sup> Sauf circonstances imprévues dûment justifiées,

\*Art. L. 5542-38, C. transp.

circonstances imprévues dûment justifiées, la faculté de quitter le service ne peut être refusée au marin vingt-quatre heures après l'arrivée du navire à son poste d'amarrage<sup>952</sup>». C'est une faveur au marin une fois que son navire est à quai.

Ainsi, le marin qui constate que son employeur manque à ses obligations peut à tout moment demander son débarquement par une intervention de l'inspecteur du travail<sup>953</sup>. C'est un cas de résiliation judiciaire du contrat pour inexécution des obligations de l'employeur.

**873.** Dans le cas de la pêche maritime, les marins, dont la rémunération est souvent composée d'un salaire fixe et des primes de capture, tendent à demander leurs départs dans les cas d'innavigabilité prolongée de leur navire.

Il est difficile de contrôler et de préciser la durée du contrat dans le travail maritime. C'est d'ailleurs l'une des spécificités de ce travail. Nous nous apercevons l'authenticité du choix de l'ancienne forme privée par les anciennes législations maritimes. Le travail maritime est beaucoup plus adaptable à la durée de voyage. Les dispositions de l'article L. 5544-45 viennent appuyer ce choix. Elles dérogent ainsi le principe fondamental commun pour tous les types de contrats déterminés<sup>954</sup> qui prévoit ce cas. Il dispose que : « ...*Lorsque le terme du contrat vient à échoir au cours d'un voyage, le contrat du marin prend fin à l'arrivée au premier port où le navire effectue une opération commerciale. Toutefois, si le retour du navire en France est prévu dans un délai d'un mois à compter de l'expiration du contrat de travail, celui-ci est prolongé jusqu'à l'arrivée du navire dans un port français*<sup>955</sup> ».

**874.** Par ailleurs, lorsque le contrat d'engagement maritime est conclu au voyage, il doit désigner le port, terme du voyage et préciser à quel moment des opérations commerciales et maritimes effectuées dans ce port, le voyage est réputé achevé. Dans tous les cas, même si le contrat consiste à effectuer un voyage, les clauses du contrat peuvent désigner également une durée maximale après laquelle le marin peut demander son débarquement au premier port touché.

Or, ces cas sont rares dans le secteur de la pêche maritime. Les navires affectés à la pêche fréquentent souvent les ports.

**875.** Au Maroc, même si le marin a le droit de mettre fin à son contrat d'engagement maritime, cette rupture peut donner droit à des indemnités au profit de l'armateur. L'article 201 bis du DCCM prévoit certains cas qui constituent des motifs légitimes de rupture du contrat par le

---

<sup>952</sup> Art. Op. Cit.

<sup>953</sup> Art. L. 5542-39, C. transp.

<sup>954</sup> Art. L.5542-45, Code des transports : « Le contrat de travail à durée déterminée cesse de plein droit à l'échéance du terme ».

<sup>955</sup> Art. Op. Cit.

marin. Il s'agit des cas où le marin ne reçoit pas ses salaires conformément aux clauses du contrat, ou quand le marin est victime d'un abus de pouvoir de l'un de ses supérieurs. Dans ce cas, le marin a droit aux salaires correspondant à toute la durée de son service.

**876.** La législation maritime a prévu un cas où le marin peut unilatéralement mettre fin à son contrat. Ceci vient en application des dispositions d'une loi sous forme de Dahir<sup>956</sup> qui a codifié l'article 201 ter<sup>957</sup> du CCMM depuis 1961. Cet article se voit dans la perspective à promouvoir la carrière du marin et à favoriser sa position devant son armateur. Les dispositions de cet article prévoient l'éventualité de mettre fin au contrat par le marin aussitôt qu'il prouve à l'armateur ou à son représentant, qu'il a la possibilité d'obtenir le commandement d'un navire ou un emploi d'officier de pont ou d'officier mécanicien ou tout autre emploi plus classé que celui qu'il occupe. Ce cas est également valable si le marin, par suite de circonstances intervenues depuis son engagement, son départ présente pour lui un intérêt capital. La seule condition précisée par le législateur consiste à ce que le marin assure, sans frais nouveaux pour l'armateur, son remplacement par une personne compétente, agréée par l'armateur ou son représentant<sup>958</sup>.

**877.** Les dispositions de cet article, trouvent peu leur application face à un marché d'emploi saturé. Ces dispositions se voient réapparaître chaque fois que nous adoptons une nouvelle technique de pêche ou une nouvelle flotte d'un particularisme étranger. C'est le cas de la flotte des navires de pêche RSW<sup>959</sup> sous forme de grands navires qui pratiquent la pêche du poisson pélagique à des fins industrielles. Ce sont de gigantesque bâtiments qui utilisent des techniques nouvelles peu maîtrisées par les marocains. Une commission initiée par le service chargé de la formation maritime relevant du ministère de la pêche maritime dont nous faisons partie était mandatée pour présenter un compte rendu sur cette nouvelle activité. Cette mission se projette vers l'adaptation des programmes de formation à cette nouvelle activité. C'est à cette occasion que nous avons constaté que devant une insuffisance de cadres qualifiés et par une incitation rugueuse de la part de l'administration à nationaliser les équipages de ces navires, les dispositions de l'article 201 ter trouvent fréquemment son application.

---

<sup>956</sup> Dahir n° 1-61-223 du 14 Joumada I 1381 - 24 Oct. 1961).

<sup>957</sup> Art. 201 ter du CCMM 1919.

<sup>958</sup> ART. 201 ter, Dahir n° 1-61-223 du 14 Joumada I 1381 - 24 Oct. 1961.

Il est à préciser qu'en absence de textes règlementaires pouvant apporter plus d'explications, cet article est difficile à appliquer.

<sup>959</sup> RSW : désignation en anglais qui veut dire « Refrigerated Salted Water ». C'est une flotte dernièrement mis en place au sud du Maroc. Cette flotte est constituée de navire de grande taille allant jusqu'à 80 mètres et équipés d'un système de refroidissement du poisson par eau de mer. Il permet de faire descendre la température du poisson fraîchement pêché de 20 à 1 degré dans un délai allant de 7 à 8 heures. C'est un procédé de conservation qui préserve à mieux la qualité des espèces pêchées.

La rupture unilatérale à l'initiative du marin peut prendre la forme d'une démission selon que le contrat d'engagement maritime soit conclu à durée indéterminée.

#### **A. La résiliation du fait du navire.**

**878.** Le navire, en cas de naufrage ou en cas d'innavigabilité approuvée, constitue l'une des causes qui peuvent être à l'origine d'une rupture du contrat d'engagement maritime.

Le navire constitue le lieu du travail du marin, mais également un élément essentiel pour définir à la fois le marin, l'armateur et le contrat d'engagement maritime. Tout incident survenu à cet égard ne peut rester sans impact sur la relation de travail du marin. C'est ainsi que la disparition de cet élément ou une éventuelle perte de qualification remet en cause les trois notions : marin, armateur et contrat d'engagement maritime.

**879.** De manière générale, les cas de force majeure peuvent constituer des cas légitimes pour mettre fin au contrat d'engagement maritime. Ces cas forment des obstacles pour répondre de part et d'autre aux engagements prescrits par un contrat. Elle constitue un motif légitime pour mettre fin à l'exécution d'un contrat. D'ailleurs, un arrêt du 19 juin 2013<sup>960</sup> de la Cour de cassation, précise que la force majeure est un obstacle à l'exécution d'un contrat, de quelque nature qu'il soit. Elle peut ainsi s'opposer à la bonne exécution du contrat d'engagement maritime conclu entre un marin-pêcheur et un patron pêcheur. En l'espèce, l'équipage d'un navire de pêche « Tournevire II » a demandé son salaire d'un patron de pêche en sa qualité d'employeur, qui n'était pas en mesure, pour des raisons de santé, de prendre le commandement de son navire, que cette situation était connue. Ainsi l'employeur n'était pas à même de trouver une solution de remplacement immédiate, puisque le navire faisait l'objet d'une immobilisation due à la procédure de saisie conservatoire initiée par les requérants. La direction régionale des affaires maritimes a, en application de l'Ordonnance du juge de l'exécution, informé le patron de pêche et le propriétaire de l'unité que son navire n'était pas autorisé à prendre la mer. Ces circonstances ont constitué certainement un cas de force majeure en faveur de l'employeur.

**880.** Dans le même ordre d'idée, la jurisprudence marocaine, par un jugement du Tribunal de première instance, a statué sur le cas d'une société soumise à une liquidation judiciaire en mettant fin aux contrats d'engagements des marins. ce jugement a été annoncé sans toutefois respecter la procédure appropriée, notamment celle précisée par l'article 66<sup>961</sup> et suivants. Il

---

<sup>960</sup> Cass. Soc., 19 juin 2013, n° 11-22.269, non publié, Décision attaquée : Cour d'appel de Montpellier, du 8 juin 2011.

<sup>961</sup> Art. 66 du Code de travail Marocain.

s'agissait d'un marin en qualité de chef mécanicien à bord qui a travaillé à bord des navires de la société pendant dix ans. Le marin a saisi le Tribunal de première instance d'Agadir. La relation de travail est justifiée par une succession de contrats d'engagements maritimes conclus au voyage et renouvelés pour chaque voyage. Le Tribunal a qualifié en premier lieu la succession des contrats au voyage en contrat à durée indéterminée et la résiliation du contrat de la part de l'armateur a été qualifiée de licenciement abusif. Le marin a droit quant aux indemnités de licenciement<sup>962</sup> du préavis<sup>963</sup>, du congé et du salaire des mois non justifiés par l'armateur<sup>964</sup>.

## **B. La résiliation judiciaire.**

**881.** La résiliation judiciaire est l'un des modes de rupture du contrat de travail. Il est également valable pour le contrat d'engagement maritime. Ce mode est réservé exclusivement à l'initiative du salarié.

C'est un cas où le contrat d'engagement maritime est rompu aux torts de l'armateur en raison des manquements graves de l'une de ses obligations. Le marin espérant se qualifier dans ce mode doit saisir l'administration des affaires maritime et par suite le Tribunal de première instance en poursuivant parallèlement l'exécution de son contrat de travail.

Le marin a toutes les chances de mener à bien sa procédure puisqu'il n'est pas tenu d'informer son armateur de son intention à rompre le contrat.

Le juge analyse en premier lieu les manquements soulevés devant ses soins et s'il les estime réels et suffisamment graves. Il prononce par suite sa décision quant à la rupture du contrat de travail.

**882.** C'est le cas d'un marin pêcheur dont la demande à la résiliation judiciaire d'un contrat d'engagement maritime a été refusée. Il a invoqué des éléments liés à une insuffisance des salaires reçus après avoir reçu sa lettre de licenciement.

Il s'agissait d'un marin rémunéré à la part. Suite à une rémunération insuffisante, le marin saisit le Tribunal d'instance compétent pour obtenir la résiliation judiciaire de son contrat. La Cour de cassation a bien précisé qu'« Il résulte des articles 1184 du code civil et 93, 100, 102-

---

<sup>962</sup> Selon les dispositions des articles 52 et 53 du Code du travail Marocain ainsi de l'arrêt de la Cour de cassation au Maroc en date du 13/05/1991 : « sous le numéro 1233 La fermeture d'établissement fondée sur des difficultés économiques doit être soumise à l'autorisation préalable du Gouverneur. Revêt un caractère abusif le licenciement intervenu dans ses conditions. Le salarié n'est pas tenu de faire droit à la demande de l'employeur l'invitant à reprendre son travail lorsqu'il a été licencié abusivement »

<sup>963</sup> Art. 43 du code du travail Marocain.

<sup>964</sup> Art. 371 relatif à la tenue dans chaque établissement d'un livre dit de paye établi conformément au modèle fixé par l'autorité gouvernementale chargée du travail.

1, 102-3 et 102-4 du code du travail maritime alors applicable, que si la demande de résiliation judiciaire du contrat de travail engagée par le matelot salarié postérieurement à l'envoi de la lettre de licenciement, date de la rupture du contrat de travail, est nécessairement sans objet...<sup>965</sup>». Dans ce cas, la situation a été qualifiée de rupture de contrat d'engagement maritime par l'armateur qui a pris l'initiative en premier. Toutefois, le juge ne peut écarter les griefs qui étaient invoqués par le salarié, dès lors qu'ils sont de nature à avoir une influence sur son appréciation<sup>966</sup>.

**883.** Ce cas n'est pas généralisé ; c'est ainsi que la détermination de la partie à l'initiative de la rupture reste d'un très grand intérêt. C'est le cas de la décision de la Cour d'appel de Paris<sup>967</sup> qui a qualifié une situation de rupture de la relation de travail d'un marin de licenciement dès qu'il est mis d'office et contre son gré à la retraite, alors même qu'il n'avait pas 60 ans, cette rupture produit les effets d'un licenciement<sup>968</sup>.

Or, les manquements qui ont été jugés suffisamment graves sont divers. Nous pouvons toutefois évoquer ceux qui sont valables au travail du marin pêcheur. Sans que ça soit exhaustif, le non-paiement des salaires est classé parmi les éléments les plus invoqués par les salariés. C'était l'objet principal de l'arrêt rendu par la Cour de cassation le 25 nov. 2009. Il précisait : « *Qu'il ressort des énonciations même de l'arrêt attaqué, corroborées par les conclusions d'appel du salarié, qu'à l'appui de sa demande de résiliation du contrat de travail aux torts de l'employeur, M. (...) invoquait quatre griefs, au nombre desquels figurait le non-paiement intégral de son salaire (...)*<sup>969</sup> ».

De même, plusieurs cas peuvent également constituer des motifs légitimes pour demander une résiliation judiciaire, notamment le non-paiement d'une prime conventionnelle d'ancienneté<sup>970</sup>, la violation du principe d'égalité salariale<sup>971</sup>, l'absence de fourniture de travail<sup>972</sup>, le discrédit

---

<sup>965</sup> C. Cass. (Ch. soc.) - 7 mar. 2012, n° 10-17090, le Droit Maritime Français, N° 752 en date du 1<sup>er</sup> novembre 2013, Licenciement injustifié suite à des plaintes pour non-paiement des salaires, obs. CHAUMETTE.// la même décision a été reprise à l'arrêt de la Cour de cassation, chambre sociale, audience publique du mercredi 9 juil. 2014, N° de pourvoi: 13-19555, en attaquant une décision de la Cour d'appel de Paris, du 17 avr. 2013.

<sup>966</sup> Cass. Soc., 7 mars 2012, Op. Cit.

<sup>967</sup> CA Paris 15 déc. 2011, DMF 2013, 786, obs. CHAUMETTE.

<sup>968</sup> CA Paris 15 déc. 2011, DMF 2013, 786, obs. CHAUMETTE

<sup>969</sup> Cass. Soc., 25 nov. 2009, n° 08-42.175.

<sup>970</sup> Cass. Soc., 8 avr. 2010, n° 09-41.134 : « (...) le manquement de l'employeur à son obligation de verser à la salariée la prime d'ancienneté prévue par la convention collective applicable était suffisamment grave pour justifier la résiliation judiciaire du contrat de travail (...) ».

<sup>971</sup> Cass. Soc., 23 mars 2011, n° 09-70.607 : « (...) le salarié victime d'une discrimination salariale est fondé à obtenir la résiliation judiciaire de son contrat de travail aux torts de l'employeur (...) ».

<sup>972</sup> Cass. Soc., 24 janv. 2007, n° 05-41.913 : « (...) qu'en retirant purement et simplement ses fonctions à l'intéressé, aussitôt remplacé par un autre salarié, avant de le mettre à l'écart sans bureau ni vestiaire, et en persistant dans cette décision malgré les demandes réitérées du salarié qui n'avait plus jamais retrouvé son poste de travail, l'employeur a gravement manqué à ses obligations contractuelles (...).

jeté sur le salarié par son supérieur hiérarchique<sup>973</sup>, le non-respect du droit au repos hebdomadaire<sup>974</sup>, et le cas d'un harcèlement moral<sup>975</sup>.

**884.** Il nous paraît important d'évoquer ces cas de figure, sachant à l'appui que l'administration des affaires maritimes marocaine rejette catégoriquement ces motifs à l'exception du manquement lié au versement des salaires. Le lecteur marocain trouvera, sans aucun doute, parmi ces motifs ceux qui se pratiquent usuellement à bord sans aucune poursuite.

## **§2. La fin du contrat d'engagement maritime à l'initiative de l'armateur**

### **A. Le congédiement**

**885.** Le congédiement du marin par le capitaine<sup>976</sup> constitue un mode de rupture commun à tous les contrats d'engagement maritime<sup>977</sup>. C'est un ancien mode de rupture de contrat reconnu au travail maritime.

Le congédiement est la résiliation du contrat d'engagement maritime par un armateur ou un capitaine qui exécute dans ce cas ses attributions de mandataire de l'armateur. C'est l'un des pouvoirs de l'armateur qui peut être exécuté soit par lui-même ou par son représentant<sup>978</sup>. Cette pratique est encadrée par des textes législatifs et des appréciations jurisprudentielles pour éviter

---

<sup>973</sup>Cass. Soc., 15 mars 2000, n° 97-45.916. « (...) la Cour d'appel a décidé, à bon droit, que l'employeur était directement engagé par les agissements d'un cadre titulaire d'une délégation de pouvoir et assurant sa représentation à l'égard du personnel placé sous ses ordres ; qu'ayant constaté que ce cadre avait jeté le discrédit sur la salarié qui était sa subordonnée, l'affectant personnellement et portant atteinte à son image, à sa fonction et à son autorité, elle a pu juger par ce seul motif que l'employeur avait manqué à ses obligations et a estimé que ces manquements présentaient une gravité suffisante pour justifier la résiliation du contrat de travail aux torts de l'employeur ».

<sup>974</sup> Cass. Soc., 7 oct. 2003, n° 01-44.635 : « (...) la prise d'acte, par la salariée, de la rupture de son contrat de travail avait notamment pour cause le non-respect, par l'employeur, du droit au repos hebdomadaire et qu'elle a prononcé une condamnation de l'employeur au paiement de dommages-intérêts pour inexécution de cette obligation, ce dont il résultait que la rupture produisait les effets d'un licenciement sans cause réelle et sérieuse (...) ».

<sup>975</sup> Cass. Soc., 12 janv. 2011, n° 08-45.280. « (...) pour débouter le salarié de sa demande d'indemnisation au titre du harcèlement moral, l'arrêt énonce que les sanctions n'ont pas été annulées, que se plaignant du harcèlement moral de son employeur il n'avait pas démissionné et avait préféré demander la résiliation de son contrat de travail tout en continuant à exécuter ses fonctions tandis qu'en sa qualité de salarié protégé, il bénéficiait de nombreuses heures de délégation et n'occupait que très peu ses fonctions d'agent de surveillance, intervenant rondier d'autant que ses absences pour maladie l'avaient éloigné à plusieurs reprises du contexte professionnel.

Qu'en statuant ainsi, par des motifs inopérants et sans prendre en compte les éléments fournis par le salarié notamment les conditions de sa rétrogradation, la Cour d'appel a violé le texte susvisé (...) » ;

<sup>976</sup> Le capitaine peut mettre fin à la relation de travail du marin en substituant aux pouvoirs de l'armateur.

<sup>977</sup> Art 98 du Code du travail maritime.

<sup>978</sup> C. trav. mar., art. 98

tout abus. Il est soumis à une autorisation préalable de l'inspection maritime<sup>979</sup>. La cause du congédiement est impérativement mentionnée au journal de bord<sup>980</sup>.

Il est à noter que tout abus, dans la pratique de ce pouvoir, soumet l'armateur à des sanctions. La jurisprudence a considéré le manque de respect à la procédure relative et le manquement à l'obligation de motivation, peuvent ouvrir droit à des indemnités au profit du marin<sup>981</sup>.

**886.** Le capitaine peut se trouver, lui-même, congédié par son armateur. Selon une décision de la Cour d'Appel de Rennes en 10 juin 1987, un capitaine de la pêche industrielle s'est fait congédier car les résultats de la pêche sont mauvais<sup>982</sup>. Cette décision peut mettre en cause l'attitude du capitaine dans le secteur de la pêche maritime qui est le seul responsable à réaliser des résultats lui permettant de garder son poste à bord. Ceci aura certainement des impacts négatifs sur le maintien et le respect d'une réglementation sociale à bord. C'est un conflit d'intérêts clair dont souffre l'ensemble des membres de l'équipage. Pour éviter des reproches de son armateur, le capitaine peut parfois user de ses pouvoirs par des atteintes graves aux conditions de travail, notamment le temps de travail à bord.

**887.** Au Maroc, le congédiement fait l'objet des dispositions de plusieurs articles de la législation maritime. L'article 131 du CCMM a précisé le droit de l'armateur à désigner et à congédier le capitaine ; sans écarter la possibilité que ce congédiement peut donner lieu à des indemnités au profit du capitaine.

Par les dispositions de l'article 164 bis du CCMM, le législateur marocain a repris l'éventualité des dommages-intérêts au profit du capitaine en cas de renvoi injustifié. Il est dans tous les cas subordonné dans les ports du Royaume du Maroc, à l'autorisation de l'autorité maritime ou consulaire prévue à l'alinéa 2 de l'article 201 bis<sup>983</sup>.

**888.** Il est à rappeler que tout congédiement justifié par un motif légitime, permet d'engager la responsabilité du marin en cas de la constatation d'un préjudice subi par l'armateur. Ce principe est adopté au Maroc comme en France<sup>984</sup>. Les dispositions de l'article 198 du CCMM, détermine les motifs légitimes de congédiement<sup>985</sup>. La différence à constater entre le régime français et marocain réside du fait qu'un marin qui se trouve, désormais, dans l'impossibilité

---

<sup>979</sup> Autorisation préalable de l'inspection maritime.

<sup>980</sup> (C. trav. mar., art. 97)

<sup>981</sup> C. trav. mar., art. 95 et 102-9

<sup>982</sup> CA Rennes 10 juin 1987, DMF 1988, P.677.

<sup>983</sup> Alinéa 2 de l'art. 201 bis, CCMM 1919.

<sup>984</sup> Ancien art. du C. trav. mar., art. 99.

<sup>985</sup> Les motifs de congédiements déterminés par l'article 198 du CCMM sont : L'arrestation d'un marin, La désobéissance grave, l'ivresse constatée plusieurs fois à bord, l'absence irrégulière, dans le cas de la prise ou le naufrage, ou en cas de maladie ou blessure.



de reprendre son service lors du départ du navire, par suite de blessure ou de maladie, quelle qu'en soit d'ailleurs la cause<sup>986</sup> est légitimement congédié par l'armateur. Le régime français a adopté le même concept jusqu'à la mise en application des dispositions de loi du 18 nov. 1997<sup>987</sup> qui a exclu la blessure ou la maladie du marin des motifs légitimes de congédiement.

## **B. Le licenciement.**

### **a. La notion du licenciement.**

**889.** En raison de la nature du contrat à durée indéterminée, chaque partie se réserve le droit de le rompre unilatéralement. Ce droit peut ainsi prendre la forme d'un licenciement lorsqu'il vient à l'initiative de l'employeur. Le licenciement, comme moyen de mettre fin à un contrat de travail trouve son fondement juridique dans la Convention de l'OIT n° 158<sup>988</sup> sur le licenciement du 22 juin 1982 qui précise notamment en son article 4 "*un travailleur ne devra pas être licencié sans qu'il existe un motif valable de licenciement lié à l'aptitude ou à la conduite du travailleur ou fondé sur les nécessités du fonctionnement de l'entreprise, de l'établissement ou du service*". On peut également souligner que les articles L. 1235-2<sup>989</sup> et L. 1235-3<sup>990</sup> du code du travail français s'inscrivent dans le même fondement.

**890.** Il est de raisonnable lors du traitement de la résiliation du contrat relatif à la relation de travail d'étudier le licenciement. Si le contrat de travail est réputé spécial, le contrat d'engagement maritime l'est encore plus. Les textes de référence pour ce contrat restent parfois muets sur la procédure et les conséquences indemnitaires liées à la rupture du contrat. Les juges recourent à l'application des règles relatives à la rupture du contrat de travail disposé par le droit commun. Ainsi, il est à constater une difficulté d'application lorsqu'il s'agit d'une relation de travail établie par un contrat d'engagement maritime. En se faisant, les modalités et la procédure de licenciement doit être observée dans le maritime.

**891.** Le licenciement vient dans le cadre de l'exercice d'un pouvoir de direction reconnu à l'employeur. Il est étrange au droit maritime, toutefois il est adopté dans toutes les activités maritimes. Ce droit a utilisé plutôt la notion du congédiement. En France, la rupture d'un

---

<sup>986</sup> Art. 198 du Code de Commerce Maritime Marocain du 28 Joumada II, 1377 (31 mars 1919), (BO. N° 344 du 26 mai 1919).

<sup>987</sup> La Loi n° 97-1051 du 18 novembre 1997 d'orientation sur la pêche maritime et les cultures marines.

<sup>988</sup> Convention concernant la cessation de la relation de travail à l'initiative de l'employeur (Entrée en vigueur : 23 nov. 1985) Adoption : Genève, 68ème session CIT (22 juin 1982).

<sup>989</sup> Art. L. 1235-2 du C. trav.

<sup>990</sup> Art. L. 1235-2 du C. trav.

contrat à l'initiative de l'armateur pour un motif autre qu'une faute grave L. 5542-43 ouvre le droit au profit du marin à des indemnités.

**892.** Par les dispositions du droit commun, et plus précisément celles des articles L. 1232-1 et Article L. 1233-2 du code du travail, qui exigent pour tout type de licenciement, pour motif personnel ou pour motif économique d'être motivé et justifié par une cause réelle et sérieuse.

**893.** En application de l'article L. 1231-1 du code du travail, le contrat de travail à durée indéterminée ne peut cesser à l'initiative d'une des parties contractantes que sous réserve du respect des dispositions protectrices du salarié conformément aux limites fixées par le Code du travail.

Cette notion est introduite au droit du travail français par une loi du 13 juill. 1973, qui a rappelé les juges à contrôler les abus qui peuvent accompagner une résiliation du contrat de travail à l'initiative de l'employeur. Le législateur a insisté sur la réalité et le sérieux des motifs invoqués par la partie patronale au contrat de travail. Dans tous les cas de licenciement, c'est à l'employeur que revient la charge de justifier toute rupture par une cause réelle et sérieuse.

**894.** Si la jurisprudence se voit prudente et s'abstient, jusqu'à présent, de donner une définition au licenciement, elle se contente de déterminer des cas qui peuvent être qualifiés de licenciement. Ainsi Toute rupture d'un contrat de travail à durée indéterminée à l'initiative de l'employeur, hors la rupture en cours de période d'essai, la rupture d'un commun accord, la force majeure<sup>991</sup> et la mise à la retraite lorsque les conditions légales en sont remplies, constitue un licenciement<sup>992</sup>.

**895.** La doctrine essaye également d'encadrer cette notion. Il paraît de loin quelques définitions proposées par la doctrine. Le juriste et universitaire français, spécialiste du droit civil et du droit social a tenté de définir le licenciement pour motif personnel en l'opposant au licenciement économique. Ce dernier est défini par les dispositions de l'article L. 1233-3 du code du travail comme étant celui : « effectué par un employeur pour un ou plusieurs motifs non inhérents à la personne du salarié résultant d'une suppression ou 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 à des mutations technologiques<sup>993</sup> ». Le juriste B. TEYSSIÉ a alors déduit que tout ce qui ne relève pas du champ du licenciement économique doit être rattaché au licenciement pour motif personnel<sup>994</sup>.

---

<sup>991</sup> Cass. Soc., 16 mai 2012, n° 10-17.726 : JurisData n° 2012-010033.

<sup>992</sup> Cass. Soc., 14 oct. 1997: Bull. civ. 1997, V, n° 311.

<sup>993</sup> Art. L. 1233-3 du C. trav.

<sup>994</sup> B. TEYSSIÉ, droit du travail, les relations individuelles du travail, Litec, 2<sup>e</sup> éd., 1992, n° 1148.

**896.** En se référant aux dispositions de l'article L. 1232-1 du code du travail, le licenciement individuel ne peut avoir lieu à l'initiative de l'employeur que lorsqu'il est motivé et justifié par une cause réelle et sérieuse.

**897.** La notion de la cause réelle et sérieuse est laissée au soin des juges qui peuvent se prononcer devant chaque situation. Elle constitue, par conséquent, une charge pour l'employeur qui ne peut déterminer à l'avance la réalité et le sérieux de ses motifs. La décision de la Cour de cassation a bien mentionné que : « Aucune clause du contrat de travail ne peut valablement décider qu'une circonstance quelconque constituera en elle-même une cause de licenciement. Dès lors que la lettre de licenciement, qui fixe les termes et les limites du litige, est exclusivement motivée par l'application d'une clause du contrat de travail prévoyant la rupture en cas de retrait du permis de conduire, une Cour d'appel ne peut valablement décider que le licenciement repose sur une cause réelle et sérieuse<sup>995</sup>.

**898.** En l'espèce, un salarié a été licencié pour cause réelle et sérieuse à la suite de la suspension de son permis de conduire pour excès de vitesse commis au volant de son véhicule de fonction durant un déplacement privé. L'employeur a consacré un article 10 du contrat de travail à ce cas de figure. L'employeur a mis en garde ses employés que le contrat de travail sera rompu aussitôt que le conducteur se voit privé de son permis de conduire. En jugeant le licenciement fondé sur une cause réelle et sérieuse, alors qu'elle avait relevé qu'aux termes de la lettre de licenciement, le licenciement était motivé exclusivement par l'application de l'article 10 du contrat, la Cour d'appel qui n'a pas tiré les conséquences légales de ses constatations, a violé l'article L. 1235-1 du code du travail. Selon l'arrêt, la lettre de licenciement fixe les limites du litige, et aucune clause du contrat ne peut valablement décider qu'une circonstance quelconque constituera en elle-même une cause de licenciement<sup>996</sup>.

**899.** La complexité reconnue pour définir exactement la cause réelle et sérieuse pour tous cas de licenciement nous laisse poser la question suivante. Si cette notion est difficile à encadrer en droit commun, que pourra être alors la définition de cette notion en droit maritime ? Il importe donc de répondre à deux interrogations successives : qu'est-ce qu'une cause réelle et sérieuse ? Comment peut-on appliquer cette notion dans le travail du marin pêcheur qui se déroule à bord et sous la seule autorité du capitaine qui est l'auteur du licenciement ?

---

<sup>995</sup> Soc. 12 févr. 2014, n° 12-11.554, Dalloz actualité, 6 mai 2014, obs. Ines ; Dr. soc. 2014. 479, obs. MOULY ; RJS 4/2014, n° 304.

<sup>996</sup> Cass. Soc., 12 févr. 2014, n° 12-11.554 : JurisData n° 2014-002130 ; JCP G 2014, 277, obs. N. DEDESSUS-LE-MOUSTIER.

**900.** Si cette notion ne trouve pas de définition légale en droit commun, le droit maritime n'a pas, de même, fourni aucune définition. La jurisprudence tente selon chaque situation à déterminer les cas qui répondent positivement ou négativement à la notion de la cause réelle et sérieuse.

**901.** Aux termes de l'article L. 5542-34, sauf dans les circonstances de force majeure et les cas mentionnés<sup>997</sup> aux articles L. 5542-35 et L. 5544-13, dont le capitaine est seul juge, le marin n'est pas tenu, à moins d'une convention contraire, d'accomplir un travail incombant à une catégorie de personnel autre que celle dans laquelle il est engagé. Ce droit reconnu au marin de refuser certaines fonctions qui peuvent lui être imposées par le capitaine à bord. Ces cas sont fréquents dans le secteur de la pêche maritime, et le capitaine ou le patron, censé être le seul à juger la situation, se trouve parfois abuser de ce pouvoir.

**902.** La chambre sociale de la Cour de cassation a prononcé devant une situation où un marin pêcheur, engagé en qualité de chef d'équipage, n'a pas accepté d'exercer des fonctions de chef ramendeur que l'employeur veut lui imposer que le licenciement de l'intéressé ne procède pas d'une cause réelle et sérieuse. La chambre sociale par l'arrêt du 23 oct. 1991 a donné raison à la décision retenue par la Cour de Rennes<sup>998</sup>. La Cour d'appel a auparavant considéré que la rupture est imputable à l'employeur et, d'autre part, constatant que la réorganisation alléguée par l'employeur n'est pas établie, décide, dans l'exercice des pouvoirs qu'elle tient de l'art. L. 122-14-3 du code du travail<sup>999</sup>.

**903.** Selon une observation du professeur P. CHAUMETTE relative à un arrêt de la Cour de cassation, un marin a été licencié par son armateur pour son inaptitude à l'exercice de ses fonctions à bord. La Cour d'appel de Rennes « *en a exactement déduit que l'employeur, étant tenu de reprendre le paiement des salaires un mois après l'avis médical d'inaptitude du 5 déc. 2003, était redevable des salaires échus entre le 5 janv. et le 14 avr. 2004, date de la notification de la rupture*<sup>1000</sup> ».

**904.** Ainsi, suite à un pourvoi formulé par un armateur devant la chambre sociale de la Cour de cassation, cette instance a repris la décision de la Cour d'Appel. Elle a précisé que l'autonomie reconnue au droit du travail maritime ne peut entraver l'application de certaines règles du droit commun. Par conséquent, la Cour de cassation a repris que : « *Le salarié, marin,*

---

<sup>997</sup> Les circonstances de force majeure et celles où le salut du navire, des personnes embarquées ou de la cargaison est en jeu, circonstances dont le capitaine est seul juge.

<sup>998</sup> Cour d'appel de Rennes 5e ch. Décision du 05 janv. 1988.

<sup>999</sup> Cass. Soc., 23 octobre 1991, pourvoi n°88-41037, Bull. civ. 1991 V N° 425 p. 264.

<sup>1000</sup> Cass. Soc., 10 mars 2009, n° de pourvoi : 08-40033, Décision attaquée : Cour d'appel de Rennes, du 8 novembre 2007. Bulletin 2009, V, n° 68.

*a fait l'objet d'un licenciement nul, notifié par l'employeur le 14 avr. 2004 en violation des dispositions protectrices de l'article L. 436-1, alinéas 1 et 2 devenu L. 2421-3 et L. 2411-8 du code du travail<sup>1001</sup>». La Cour a également réaffirmé un précédent jurisprudentiel qui a tranché sur l'application des dispositions de droit commun à un marin<sup>1002</sup>. Elle a décidé que : « les dispositions de l'article L. 742-1 du code du travail alors applicable ne font pas obstacle à ce que les dispositions de l'article L. 122-24-4 devenu L. 1226-2, L. 1226-3, L. 1226-4 dudit code soient appliquées à un marin devenu inapte à la navigation à la suite d'une maladie non professionnelle et dont la situation n'est régie par aucune loi particulière<sup>1003</sup>».*

**905.** L'objectif du licenciement et celui du congédiement est le même. Il se projette vers la rupture d'une relation de travail à l'initiative de l'employeur qui est dans notre cas l'armateur. La différence à constater entre ces deux notions est la procédure juridique de la mise en œuvre de chaque notion. La rupture par congédiement, même si elle prévoit des indemnités en cas d'abus prouvé, n'a pourtant fixé aucune procédure spéciale à suivre. La légitimité et la légalité du licenciement, telles qu'appliquées en droit du travail terrestre reposent sur le motif de la rupture et prévoit également une procédure bien précise.

**906.** Le Code du travail maritime<sup>1004</sup> dans son ancienne version, a rendu applicables aux personnels navigants la plupart des dispositions du code du travail relatives au licenciement. Ce sont les dispositions de l'article L. 5541-1<sup>1005</sup> du code des transports qui prend la relève. Les motifs et les procédures diffèrent selon les cas où il s'agit du licenciement pour motif économique et celui pour motif personnel.

**907.** Le métier du marin pêcheur et du marin en général, tend à revêtir plus de stabilité dans un monde du travail plus évolué. C'est ainsi que le marin conclut ses contrats de travail dans le sens d'occuper un poste à bord et pour constituer une carrière stable et durable comme tout autre emploi à terre. Le législateur, conscient de la situation sociale du marin, tend à le faire bénéficier de certaines règles du droit commun. Les deux lois<sup>1006</sup> du 18 mai 1977 et du 30 déc. 1986 (Journal Officiel 31 Déc. 1986) ainsi que le décret<sup>1007</sup> du 17 mars 1978 ont glissé dans le Code du travail maritime des dispositions sur le licenciement analogues à celles du droit

---

<sup>1001</sup> Cour d'appel de Rennes, 8 nov. 2007.

<sup>1002</sup> Ass. Plén., 7 mars 1997, pourvoi n° 95-40.169, Bull. 1997.

<sup>1003</sup> Cass. Soc., 10 mars 2009, obs. P. CHAUMETTE – Droit social 2009.

<sup>1004</sup> Art. 102-10 du Code du travail maritime (ancienne version).

<sup>1005</sup> Art. L. 5541-1 du Code des transports, codifié par l'Ordonnance n° 2010-1307 du 28 oct. 2010 - art. (V) et modifié par LOI n° 2013-619 du 16 juillet 2013 - art. 25 (V).

<sup>1006</sup> Loi n° 77-507 du 18 mai 1977, d'orientation sur la pêche et des cultures maritimes (Journal Officiel 19 Mai 1977) et la loi n° 86-1320 du 30 décembre 1986, loi n° 86-1320 du 30 décembre 1986 relative aux procédures de licenciement (Journal Officiel 31 Décembre 1986).

<sup>1007</sup> Le décret n° 78-389 du 17 mars 1978 (Journal Officiel 23 Mars 1978)

terrestre. Les dispositions relatives au licenciement en général ne peuvent être appliquées aux Contrats d'engagement maritime des marins non stabilisés ou des officiers non titularisés. En France, la stabilisation ou la titularisation est entendu par avoir plus d'un de service à bord. La titularisation et la stabilité du marin posent plus de difficultés. L'ancien article du code du travail maritime 102-2, et l'article L. 5542-13 du code des transports, actuellement en vigueur, ont permis de totaliser les diverses périodes d'embarquement effectif du marin. Les dispositions de cet article ont écarté les cas de la continuité de l'embarquement au service du même armateur, l'absence motivée par les congés, les blessures reçues au service du navire ou les maladies contractées ou survenues au cours de l'embarquement, de se qualifier comme étant des cas d'interrompant la continuité de l'embarquement<sup>1008</sup>. De même, lorsque deux ou plusieurs contrats de travail successifs et discontinus ont lié un marin à un même employeur, le dernier contrat conclu entre le marin et l'employeur dépassant une certaine période est qualifié à durée indéterminée<sup>1009</sup>.

**908.** C'est exactement le sens des dispositions de l'article L. 1234-9 du code du travail qui prévoient pour tout salarié justifiant d'une année d'ancienneté ininterrompue, sauf en cas de faute grave, une indemnité de licenciement<sup>1010</sup>.

**909.** C'est ainsi que nous pouvons attester le rapprochement du droit du travail terrestre et son homologue maritime. Ceci nous paraît évident dans le cas de licenciement des marins. Il faut impérativement se reporter aux dispositions des articles L. 1234-8<sup>1011</sup> et L. 1234-11<sup>1012</sup> d'une part pour déterminer les conditions d'ancienneté des services continus et au code des transports par son article L. 5542-13 et d'autre part pour connaître les situations n'interrompant pas la continuité de l'embarquement<sup>1013</sup>.

**910.** Mais force est de constater qu'il n'est pas toujours facile d'appliquer les dispositions d'ordre commun au secteur maritime. Le licenciement est une notion dans sa forme actuelle reconnue au droit commun. Elle diffère par ses conséquences et sa procédure aussitôt qu'il s'agit du licenciement pour motif économique ou pour motif personnel.

## **b. La procédure.**

---

<sup>1008</sup> Art. 102-2 du l'ancien Code du travail maritime qui devient Art. L. 5542-13 du C. transp.

<sup>1009</sup> Art. L. 5542-13 du C. transp.

<sup>1010</sup> Art. L. 1234-9 du Code de travail.

<sup>1011</sup> Art. L. 1234-8 du Code de travail.

<sup>1012</sup> Art. L. 1234-11 du Code de travail.

<sup>1013</sup> Cass. Soc., 27 mai 1992, Guillemette c/ SNCM : Juris-Data n° 1992-001401 : les périodes de suspension du contrat de travail pour maladie ne sont pas prises en compte dans le calcul de l'ancienneté du marin.

**911.** Quel que soit le type du licenciement constaté, une procédure bien déterminée par les dispositions du code du travail s'impose. Dans le secteur maritime, le licenciement économique est soumis à une procédure spécifique par laquelle la concertation avec les représentants du personnel met en second plan la procédure individuelle. La procédure est identique à celle applicable en droit terrestre.

**912.** La Cour de cassation contrôle le motif économique du licenciement, mais elle refuse de contrôler l'existence d'une cause réelle et sérieuse. Elle laisse les juges du fond libres d'exercer le pouvoir qu'ils tiennent des dispositions de l'article L. 1235-1 du code du travail. Elle vérifie toutefois que la décision ainsi prise est motivée. Selon un Arrêt rendu par le Conseil d'État le 11 juin 1999, le juge de cassation contrôle la qualification juridique que les juges du fond donnent aux faits qui leur sont soumis pour apprécier si la situation de l'entreprise justifie la suppression du poste occupé par le salarié et, par suite, son licenciement pour motif économique<sup>1014</sup>.

**913.** Enfin, le licenciement prononcé pour un motif économique doit lui aussi être justifié par une cause réelle et sérieuse<sup>1015</sup>. En ce cas, le juge doit non seulement contrôler que le licenciement répond aux conditions exigées pour que le licenciement soit qualifié de licenciement pour motif économique<sup>1016</sup>, mais encore qu'il soit fondé sur une situation économique suffisamment grave pour justifier un licenciement.

**914.** La règle générale en matière de licenciement atteste que le licenciement non motivé est dépourvu de cause réelle et sérieuse<sup>1017</sup>.

### **c. La conciliation**

**915.** Pour tout litige opposant un armateur et un marin, les protagonistes doivent se présenter à priori devant les autorités maritimes compétentes. Dans le cas des litiges concernant les marins pêcheurs, la délégation des pêches maritimes du port d'exploitation est l'autorité chargée de concilier les parties. Les dispositions de l'article 205 bis et suivants du CCMM encadrent la tentative de conciliation. Une similitude apparente est notée entre l'article 205 bis<sup>1018</sup> et suivants du CCMM marocain et l'article L. 5542-48<sup>1019</sup> du code des transports français.

---

<sup>1014</sup> Contrôle du juge de cassation sur le motif économique justifiant le licenciement d'un salarié protégé – Conseil d'État 11 juin 1999 – Lebon 1999.

<sup>1015</sup> Art. L. 1233-2, du C. trav.

<sup>1016</sup> Art. L. 1233-3, du C. trav.

<sup>1017</sup> CA Aix-en-Provence, 6 oct. 1998 : Juris-Data n° 1998-057247.

<sup>1018</sup> Art. 205 bis du CCMM 1919.

<sup>1019</sup> Art. L. 5542-48 du Code des transports français.

**916.** Les litiges soumis à cette tentative sont ceux qui s'élèvent à l'occasion de l'exécution du contrat d'engagement maritime. Les litiges opposant l'armateur ou son représentant et le capitaine se trouvent hors champ de ces dispositions. Un décret<sup>1020</sup>, relatif à la résolution des litiges individuels entre les marins et leurs employeurs a été mis en place le 27 fév. 2015. Il recadre la tentative de conciliation et le procès-verbal qui devra être obligatoirement établi. Il constate le sort de la tentative et permet en cas d'échec de poursuivre la comparaison devant le juge.

La procédure est universelle. C'est ainsi qu'au Maroc, en cas de conciliation, le délégué des pêches maritimes dresse un procès-verbal constatant les conditions de l'arrangement entre les parties.

En cas de non conciliation des parties, le délégué des pêches maritimes dresse également un procès-verbal de non-conciliation. Ce procès donne accès à se présenter devant les instances du Tribunal. Cette étape constitue la première étape, exigée par le droit commun par les dispositions de l'article 70<sup>1021</sup> du code du travail terrestre marocain.

Et, par conséquent, la tentative de conciliation devant l'autorité maritime se substitue à celle qui devrait avoir lieu devant le juge de paix conformément au droit commun.

**917.** Par jugement du tribunal de première instance d'Agadir rendu le 31 oct. 2011<sup>1022</sup>, l'instance a refusé la recevabilité d'une affaire relative à un conflit entre un marin pêcheur et son armateur sous prétexte que le procès-verbal de non conciliation établi par l'autorité maritime n'a pas été présenté.

**918.** En France, cette tentative de conciliation constitue une formalité substantielle pouvant être sanctionnée par la nullité de la procédure<sup>1023</sup>. C'est le sens exprimé par la Cour de cassation quant à la tentative de conciliation devant l'administrateur des affaires maritimes. Cette étape est préalable à la soumission au Tribunal d'instance de tout litige concernant les Contrats

---

<sup>1020</sup> Décret n° 2015-219 du 27 février 2015 relatif à la résolution des litiges individuels entre les marins et leurs employeurs.

<sup>1021</sup> Art. 70 du C. trav.

<sup>1022</sup> TPI d'Agadir, dossier n° 11/166 du 31/10/2011.

<sup>1023</sup> Le tribunal compétent pour connaître des contestations relatives à la conclusion, l'exécution ou la rupture d'un contrat d'engagement entre armateurs et marins est le tribunal d'instance, après tentative de conciliation devant l'administrateur des affaires maritimes.

\*Soc. 12 févr. 2014: D. 2014. 2272, obs. KENFACK ; DMF 2014. 210, obs. CHAUMETTE. V. égal.

\*TGI Les Sables-d'Olonne, 25 oct. 2013 : Bull. civ. V, n° 51 ; D. 2014. 2272, obs. KENFACK; Dr. Soc. 2014. 389, obs. CHAUMETTE; DMF 2014. 21.



d'engagement maritime entre les armateurs et les marins, à l'exception des capitaines. Elle constitue un acte interruptif de prescription<sup>1024</sup>.

**919.** Au Maroc, dans le secteur de la pêche maritime, le niveau intellectuel des marins pêcheurs ne leur permet pas souvent d'apprécier les propositions présentées par l'administration. Pour cette raison, les marins peuvent être assistés par des représentants de leurs syndicats en cas de besoin.

Les parties au conflit peuvent se présenter spontanément l'une et l'autre devant l'autorité maritime compétente, à défaut, elles sont convoquées par voie administrative.

**920.** La procédure de conciliation revêt un aspect dépendant de l'administrateur qui mène cette procédure. Jusqu'à présent et lors d'une question adressée au chef de services des gens de mer d'une délégation des pêches maritimes, la procédure de conciliation n'est pas encadrée par des textes réglementaires normalisés au niveau national. Chaque administrateur procède à une résolution selon sa propre vision et son appréhension vis à vis des textes existants. Lorsque la conciliation s'avère concluante entre les parties, elle prévoit un compromis qui peut atteindre parfois négativement les droits des marins. Il suffit de rappeler que dans certains cas le marin se voit accepter une réduction de sa rémunération pour éviter de se lancer dans des procès devant les instances judiciaires.

**921.** La procédure de conciliation devant l'autorité maritime est désormais la dernière étape soumise au droit maritime. En saisissant le Tribunal de première instance, le procès suit les mêmes procédures à l'instar des salariés du droit commun.

C'est un moment juridiquement très important, il reflète la fin de l'autonomie et la spécificité du droit maritime. C'est le cas de plusieurs décisions récentes. Aucune partie de ces décisions n'est consacrée en comparaison avec le système français à la qualification de marin ou du moins à donner plus d'importance à l'identité de marin.

**922.** Il est de même important de préciser que les marins commencent peu à peu à se présenter devant les instances judiciaires. Ils jugent avantageux les décisions de justices malgré leur lenteur et les frais engagés par rapport aux séances de conciliation animées par les autorités maritimes.

Si la conciliation perd actuellement sa pertinence pour les conflits opposant les marins et leurs armateurs, elle préserve sa notoriété et son importance dans le régime français. Les textes qui évoquent la conciliation sont désormais les mêmes et ont pour source l'Ordonnance de la marine pour le Maroc et pour la France.

---

<sup>1024</sup> Cass. Soc., 10 déc. 2015, n° du pourvoi 14-24.794 P.

La différence constatée revient essentiellement à la conception réglementaire réservée à la conciliation. Au Maroc, aucun texte réglementaire n'a accompagné la mise en œuvre de cette procédure par contre en France et selon les dispositions réglementaires du décret du 27 fév. 2015<sup>1025</sup>, relatif à la résolution des litiges individuels entre les marins et leurs employeurs, cette procédure a été suffisamment détaillée.

**923.** Les dispositions de l'article 4 du décret indiquent la procédure de conciliation qui doit être initiée par une demande, formée par tout moyen auprès du directeur départemental des territoires et de la mer territorialement compétente contre un accusé de réception. Le demandeur indique son identité complète et l'objet de ses contestations.

**924.** Dans le cas, où les parties ne se présentent pas spontanément à la séance, la demande donne lieu à la convocation officielle des parties. La convocation est disposée par l'article L. 5542-48 du code des transports. Elle est amplement détaillée par les dispositions réglementaire des articles des articles 6 à 11 du présent décret, les articles R. 221-13 et R. 221-49 du code de l'organisation judiciaire.

**925.** Nous pouvons d'ores et déjà comprendre que le déroulement de la procédure est suffisamment encadré par un arsenal juridique conformément à la spécificité de la législation maritime et des directives de l'organisation judiciaire. Cet encadrement organise dans un premier plan cette procédure et réduit le champ d'intervention des administrateurs des affaires maritimes contrairement à ce que nous avons relevé au Maroc.

**926.** La conciliation ne peut être une séance pour entendre les positions des parties relatives à un conflit mais, selon les dispositions de l'article 8 du décret, le directeur départemental des territoires et de la mer ou l'agent désigné pour la conciliation entendent les explications des parties et s'efforce de les concilier.

## **Chapitre II LES CONDITIONS DE TRAVAIL DU MARIN PÊCHEUR**

### **Section1 LA RÉMUNÉRATION**

**927.** Dans le cadre d'une relation de travail, le salarié s'engage à fournir un travail et l'employeur à verser un salaire en contrepartie du travail effectué par le salarié. C'est un principe reconnu et largement utilisé. Il reflète l'importance depuis longtemps réservée au salaire. C'est ainsi qu'il apparait comme la contrepartie d'un travail effectué par un salarié sous

---

<sup>1025</sup> Décret n° 2015-219 du 27 février 2015 relatif à la résolution des litiges individuels entre les marins et leurs employeurs.

la subordination de son employeur. Le salaire représente un caractère déterminant puisqu'il correspond à une créance de nature alimentaire<sup>1026</sup>. Compte tenu de son caractère alimentaire, le salarié est réservé d'une protection particulière de la part du législateur et des juges. Selon le professeur G. PIGNARRE, le salaire est un créancier alimentaire mais aussi parce qu'il est un créancier placé dans une situation de dépendance économique : « *il attend son revenu de l'employeur*<sup>1027</sup> ». Il fait désormais partie des créances super privilégiées prévues par l'article L. 3253-2<sup>1028</sup> du code du travail. Par conséquent, le salaire doit être liquidé avant d'autres créanciers.

**928.** En sa qualité d'élément essentiel du contrat de travail, le salaire constitue la source de revenu pour chaque salarié. C'est un élément qui génère certainement des aspects économiques et sociaux le long de la vie du salarié. C'est pour cette simple raison que la fixation du salaire reste le long de la carrière du salarié sa principale préoccupation.

L'importance de la rémunération dans tout lien contractuel de travail, nous a incité à revenir sur la notion de la rémunération en droit commun. Cet aspect général s'impose pour mieux fonder nos propos. De suite, nous allons présenter les aspects pratiques et juridiques spécifiques pour la rémunération dans le secteur maritime (§1).

**929.** La législation maritime du travail marocaine n'a pas clairement donné de définition à la notion de rémunération. Elle a indiqué *que tout contrat d'engagement maritime doit, outre d'autres précisions, mentionner expressément le mode de rémunération convenu entre les parties et le montant des salaires fixes ou la base de détermination des profits*<sup>1029</sup>. Cette législation s'est également intéressée, en se référant à sa particularité enracinée, à la rémunération du marin qui peut prendre plusieurs formes. Elle a consacré la première section à toutes formes de rémunération d'un marin. Elle est toujours associée à l'exécution du contrat d'engagement maritime. Elle est proposée sous forme d'une part sur le profit ou sur le fret. Dans le secteur de la pêche, la rémunération est souvent calculée par rapport aux apports réalisés par le navire de pêche.

La législation marocaine a évoqué la rémunération au cinquième titre, en précisant que le salaire est librement fixé par accord direct entre les parties ou par convention collective de travail, sous réserve des dispositions légales relatives au salaire minimum légal.

---

<sup>1026</sup> A. CRISTAU, droit du travail, 11<sup>ème</sup> édition, 2014-2015, P.62, hachette livre 2014.

<sup>1027</sup> G. PIGNARRE, « Le régime juridique de la créance de salaire », Dr Soc, 1997, p.589.

<sup>1028</sup> Art. L3253-2 du C. trav.

<sup>1029</sup> Détermination des profits consiste à la méthode à suivre pour calculer les profits et par suite la rémunération.

**930.** Tout en gardant cette spécificité reconnue au secteur de la pêche maritime par ses divers segments d'activité, et dans le silence du législateur, les dispositions protectrices du salarié terrestre, sont-elles applicables au marin pêcheur ?

**931.** Si la Cour de cassation a répondu négativement en confirmant le principe de l'autonomie du droit du travail maritime<sup>1030</sup>. La Cour de renvoi n'avait cependant pas repris cette argumentation<sup>1031</sup>. C'est par suite que l'Assemblée plénière de la Cour de cassation a, dans un arrêt du 7 mars 1997, répliqué sur les liens entre le droit commun et spécial. Elle a inversé les rapports droit maritime droit terrestre en précisant que : « *dans le silence du législateur, la loi nouvelle s'applique aux marins, sauf dispositions spécifiques du code du travail maritime ou adaptations précises au Livre VII du code du travail*<sup>1032</sup> ». C'est dans ce sens et à la fin de cette section que nous nous lançons dans l'idée fondamentale de notre recherche à savoir l'application des normes du droit commun au travail des marins pêcheurs, notamment les règles garantissant les paiements des salaires (§2).

## **§1. La rémunération et la spécificité du secteur de la pêche maritime**

### **A. La rémunération en droit commun**

**932.** Nul ne peut contester la désignation du salaire comme étant la contrepartie et la rétribution du travail humain effectué dans le cadre d'un rapport de travail subordonné qui puise sa source dans le contrat de travail.

La complexité de cette notion réside de la diversité relevée de ses formes. Elle reprend ainsi le terme de rémunération pour répondre à l'ensemble des avantages et indemnités octroyés en exécution du contrat et en contrepartie du lien d'emploi.

Le Code du travail ne distingue pas très nettement les notions de « salaire » et de « rémunération ». Selon le professeur J. HAUSSER, « *Il est des notions transversales du droit, privé et public, qui paraissent évidentes et l'ont peut-être été, mais qui s'avèrent multiformes, finalement difficiles à cerner et fort complexes. Il en est ainsi de la notion de salaire* »<sup>1033</sup>

---

<sup>1030</sup> Cass. Soc., 12 janv. 1993, Port autonome Bordeaux c/ Vendier : DMF 1993, p. 165, note P. CHAUMETTE.

<sup>1031</sup> CA Poitiers, Aud. Sol., 23 nov. 1994 : Juris-Data n° 1994-053660 ; DMF 1995, p. 739, note P. CHAUMETTE ; Dr. soc. 11 nov. 1995, 1, comm. C. EOCHE-DUVAL.

<sup>1032</sup> Cass. Ass. Plén., 7 mars 1997 : DMF 1997, p. 337 concl. Y CHAUVY ; Dr. soc. 1997, p. 424, obs. P. CHAUMETTE ; JCP G 1997, II, 22863, note M. PIERCHON.

<sup>1033</sup> J. HAUSER, « La notion de salaire et le droit privé », in Mélanges dédiés au Président M. DESPAX, Presses de l'Université des Sciences sociales de Toulouse, 2002, p.417.

**933.** Le mot salaire vient du « *salarium*<sup>1034</sup> », qui veut dire pain de sel versé par l'accomplissement d'un travail par le salarié. Il est à rappeler que, pour la qualification de contrat de travail, trois éléments sont retenus dont le critère de la rémunération. Selon la Cour de cassation, le salaire constitue un élément nécessaire au contrat de travail. Elle considère que les juges du fond refusent à bon droit la qualité de salarié à une personne qui travaille bénévolement ou pour un salaire dérisoire.

**934.** Le salaire est qualifié par certains auteurs, tel Planiol au début du XXe siècle, comme étant un critère pouvant être à lui seul suffisant pour définir le contrat de travail. Cette conception, même critiquée, nous laisse apprécier le critère de la rémunération dans une relation de travail. Si ce contrat a un caractère synallagmatique c'est par la présence d'une contrepartie « rémunération » versée par l'employeur à son salarié : « *en raison du caractère synallagmatique du contrat de travail, tout salaire est la contrepartie de la prestation de travail et que, par voie de conséquence, aucun salaire n'est dû en principe lorsque le travail n'a pas été accompli* ».

**935.** Plusieurs définitions ont été données par la jurisprudence. La Cour d'appel de Douai a décidé le 18 avr. 1978 que par salaire il faut entendre toute rémunération d'un travailleur en état de subordination, quelle que soit l'appellation employée pour la désigner. Cette décision a été attaquée devant la Cour de cassation qui a repris la même définition par un arrêt rendu qui a précisé que : « *Quelle que soit l'appellation employée pour le désigner, il faut entendre par salaire toute rémunération d'un travailleur en état de subordination, et il n'existe aucune différence dans la notion de salaire en droit du travail et en droit de la sécurité sociale*<sup>1035</sup> »

**936.** Si le contrat de travail déclenche le champ d'application du droit du travail, le salaire est un élément déterminant de la qualification juridique de ce contrat. Nous ne pouvons, par conséquent, envisager un contrat de travail sans mention déterminée ou déterminable du salaire ; « *Si le contrat ne prévoit pas de salaire, il est nul*<sup>1036</sup> ». D'ailleurs, le contrat de travail dépourvu du salaire est également dépourvu de son caractère synallagmatique essentiel. Ceci fait perdre au contrat sa qualification juridique et tend à relever d'une autre qualification ; le

---

<sup>1034</sup> « *Salarium* » : prix du sel, somme versée aux légionnaires romains en sus de leur prise en charge matérielle. Mais d'après les travaux de F. PIPPI, la notion remonte à la plus haute antiquité, sa conception et son fondement juridique ont varié à travers les âges. Le Code d'Hammourabi, 2000 ans avant J.-C., fixe les principes d'un salaire légal à la tâche, à la journée ou à l'année.

\*Salaire (Définition - Formes) – Marie-Cécile ESCANDE-VARNIOL – octobre 2013 (actualisation : avril 2017).

<sup>1035</sup> Cass. Soc., 10 oct. 1979, N° de pourvoi : 78-41086, Publication : Bulletin des arrêts Cour de Cassation Chambre sociale N. 704, Décision attaquée : Cour d'appel Douai (Chambre sociale), du 18 avril 1978

1036 Civ. 3 août 1942, Dr. soc. 1943. 231, note Perret.

Cass. Soc., 4 mars 1955, JCP 1955. IV. 55.

Cass. Soc., 7 juill. 1980, JCP 1980. IV. 359.

bénévolat. Les deux juristes P. DURAND et A. VITU considéraient que « le salaire est de la nature, sinon de l'essence du contrat de travail, au point qu'il n'a pas à être expressément stipulé<sup>1037</sup> ».

**937.** Selon les dispositions de l'article L. 1221-1<sup>1038</sup>, le contrat de travail est soumis aux règles du droit commun. Le salaire est parmi les éléments relatifs à l'exécution de bonne foi et à l'exception d'inexécution<sup>1039</sup>. Ainsi, l'article 1134<sup>1040</sup> du code civil, trouve son application.

**938.** Le salaire ne peut être vu loin de sa dimension supranationale. C'est la raison pour laquelle, le Professeur A. MARTINON a précisé que : « *Le salaire est remarquable en ce qu'il concilie les intérêts privés et publics. Il est vecteur de respect des valeurs humaines. Le droit international, soucieux des droits fondamentaux de la personne, fixe des obligations à la charge des États, destinées à garantir une rémunération juste et suffisante, équitable et satisfaisante, nécessaire à une vie décente pour le travailleur et sa famille. Le salaire participe également à la défense des intérêts économiques. Instrument de réalisation d'un marché commun, le droit communautaire devait logiquement appréhender la rémunération du travailleur sous l'angle de la liberté de circulation ou du jeu de la concurrence* »<sup>1041</sup>.

**939.** Au Maroc, le salaire est défini par les dispositions de l'article 723 du code des obligations et des contrats. C'est la contrepartie du travail effectué pour le compte d'un employeur par un employé.

Il constitue un élément qui caractérise tout contrat de travail. Il est librement fixé par l'employeur, par un accord commun entre l'employeur et le salarié ou par une convention collective. Les pouvoirs publics interviennent pour garantir un salaire répondant au minimum aux conditions d'une paix sociale relativement durable.

**940.** Si le salaire est la contrepartie directe du travail fourni, la rémunération regroupe l'ensemble des éléments versés dont le salarié est bénéficiaire sous toute forme à l'occasion de l'exécution du contrat de travail.

**941.** La législation marocaine du travail a évoqué la rémunération au cinquième titre, en précisant que le salaire est librement fixé par accord direct entre les parties ou par convention collective de travail, sous réserve des dispositions légales relatives au salaire minimum légal.

---

<sup>1037</sup> P. DURAND et A. VITU, traité, t. 2, p. 598, Dalloz, 1950.

<sup>1038</sup> Art. L. 1221-1 du C. trav.

<sup>1039</sup> Marie-Cécile ESCANDE-VARNIOL : Maître de conférences à l'Institut d'études du travail de Lyon (IETL) Université Lumière Lyon II ,Salaire (Définition - Formes), Répertoire de droit du travail

<sup>1040</sup> Art. 1134 du Code civil.

<sup>1041</sup> A. MARTINON, « Le salaire », in (sous la dir.de.) B. TEYSSIÉ, Les notions fondamentales du droit du travail, Ed. Panthéon Assas, p.163, spé n°252.

Les dispositions de l'article 345 du code du travail marocain prévoient en absence de toute mention ou fixation du montant de la rémunération, que le Tribunal se charge de le fixer selon l'usage. S'il y avait une rémunération fixée auparavant, il sera considéré que les deux parties l'ont acceptée.

C'est dans ce même sens que projette l'arrêt de la Cour de cassation qui indique que : « Lorsque le montant de la partie variable du salaire n'a pas été fixé par les parties, contrairement aux prévisions du contrat, il appartient au juge de fixer la rémunération en fonction des critères visés au contrat et des accords conclus précédemment<sup>1042</sup>».

**942.** En France, la rémunération est définie par les dispositions de l'article L. 3221-3 du code du travail, comme étant « le salaire ou traitement ordinaire de base ou minimum et tous les autres avantages et accessoires payés, directement ou indirectement, en espèces ou en nature, par l'employeur au salarié en raison de l'emploi de ce dernier<sup>1043</sup> ». Elle est également définie en reprenant le sens exprimé par l'article premier de la convention N° 100<sup>1044</sup> de l'OIT et par l'alinéa 2 de l'article 119<sup>1045</sup> du traité de Rome comme étant « le salaire ou traitement ordinaire de base ou minimum, et tout autre avantages payé directement ou indirectement, en espèces ou en nature, par l'employeur au travailleur en raison de l'emploi de ce dernier ». La lettre des articles 119 du traité de Rome (art. 141) et de l'article L. 3221-3 du code du travail invite donc à adopter une conception extensive de la rémunération, celle-ci étant constituée de l'ensemble des sommes perçues par le travailleur en application de son contrat de travail, quand bien même elles ne sont pas la contrepartie du travail effectué.

**943.** La notion de rémunération prône les textes de droit nationaux et même au niveau supranational. La France a adopté la plupart des conventions établies par l'Organisation internationale du travail relatives à la protection, la fixation et l'égalité des salaires. Elle a adopté la convention N° 26<sup>1046</sup> sur la fixation des salaires, la convention N° 95 sur la protection du salaire, la convention n°99 sur le salaire minimal dans l'agriculture, et la convention n° 100 sur l'égalité de rémunération entre les hommes et les femmes.

**944.** Le Maroc a adopté également le 14 mars 1958 la Convention n° 26, le 14 oct. 1960 la Convention N° 99 et le 11 mai 1979 la Convention fondamentale N° 100. Cette dernière

---

<sup>1042</sup> Soc. 22 mai 1995, n° 91-41.584 P : GADT, 4e éd., n° 55 ; Dr. soc. 1995. 668 ; RJS 1995. 513.

<sup>1043</sup> Art. L. 3221-3 du Code du travail français.

<sup>1044</sup> C100, OIT

<sup>1045</sup> Art. 119 du traité de Rome (art. 141, al. 2, issu du traité d'Amsterdam),

<sup>1046</sup> C26 : Convention (n° 26) sur les méthodes de fixation des salaires minima, 1928. Convention concernant l'institution de méthodes de fixation des salaires minima (Entrée en vigueur : 14 juin 1930) Adoption : Genève, 11ème session CIT (16 juin 1928).

Cette convention a été ratifiée par le Maroc depuis 14 mars 1958. Et en date du 18 sept. 1930 par la France.

convention par les dispositions de son premier article donne, avant même de se lancer dans le principe d'égalité des salaires entre l'homme et la femme, une définition au terme de la rémunération. Elle est définie par les éléments qui peuvent la constituer. Elle comprend le salaire ou le traitement ordinaire, de base ou minimum, et tous les autres avantages, payés directement ou indirectement, en espèces ou en nature, par l'employeur au travailleur en raison de l'emploi de ce dernier<sup>1047</sup>.

**945.** Le salaire présente trois caractères fondamentaux traditionnels : alimentaire, intuitu personae et forfaitaire. Ces caractères ne cessent de se présenter sous divers aspects qui nécessitent parfois des qualifications. L'importance du salaire revient à son utilisation référentielle par diverses institutions et dispositions d'autres branches de droit.

Compte tenu de son caractère alimentaire, le salaire est réservé d'une protection particulière de la part du législateur. Selon le professeur G. PIGNARRE, le salaire est un créancier alimentaire mais aussi parce qu'il est un créancier placé dans une situation de dépendance économique : il attend son revenu de l'employeur »<sup>1048</sup>. Le caractère alimentaire du salaire impose la mise en place et la fixation d'un salaire minimum légal ou convenu et qui peut répondre aux besoins essentiels de chaque salarié. Le salaire minimum participe également à la croissance économique de toute nation en favorisant le pouvoir d'achat de chaque salarié.

Le caractère « intuitu personae » renvoi essentiellement au principe universel d'égalité salariale, à travail égal, salaire égal. C'est un appel qui a été lancé vu les écarts flagrants des salaires entre l'homme et la femme. Ceci a constitué une préoccupation mondiale. Il faisait l'objet du traité de Versailles ratifié par la France depuis 1919<sup>1049</sup>. Par la suite, le droit français n'aura de cesse de renforcer son arsenal juridique pour essayer de mettre fin à ces aspects d'injustice sociale.

**946.** La cause du salaire est universelle. Elle est née de la relation de travail établie entre l'employeur et son employé subordonné. Elle reste la cause juridique qui justifie le versement du salaire. Tout en conservant un même objectif, le salaire prend, selon les secteurs d'activité du salarié, des appellations différentes. Il est parfois désigné par les termes : traitement pour un fonctionnaire du secteur public, salaire de l'ouvrier, honoraire d'un avocat...

---

<sup>1047</sup> Art. 1 convention N° C100 (OIT).

<sup>1048</sup> G. PIGNARRE, « Le régime juridique de la créance de salaire », *Dr Soc*, 1997, p.589.

<sup>1049</sup> La France a reconnu l'égalité des salaires entre les femmes et les hommes grâce à la ratification du Traité de Versailles le 12 oct. 1919.



**947.** Le terme de rémunération vient pour normaliser cette notion qui couvre l'ensemble des rétributions du travail subordonné, concurrencée très récemment par l'expression : revenu du travail<sup>1050</sup> invoqué e par la loi du 3 déc. 2008 en faveur des revenus du travail.

Le salaire ou rémunération a pris ces dernières années d'autres désignations sociales et économiques. Il constitue également un moyen de motivation des salariés au profit de leur employeur.

**948.** L'évolution du salaire ne peut être appréciée en dehors de la modernisation des activités industrielles et commerciales.

Le salaire en sa qualité d'un élément du contrat de travail, a été l'objet de consentement mutuel entre les parties. Sa fixation est libre<sup>1051</sup>. Depuis 1981, les choses ont changé grâce à un revirement qui a accompagné la mise en œuvre de la loi de 1981<sup>1052</sup> sur les accidents du travail. Le législateur a reconnu la partie salariale comme étant la partie faible de la relation de travail. Cette reconnaissance l'oblige par ses pouvoirs protecteurs à mettre en place des actions de protection et d'interventionnisme législatives ; ce qui constitue, d'ailleurs, le fondement du Code du travail<sup>1053</sup>.

**949.** Il est à noter que le contrat de travail conclu entre l'employeur et le salarié ne peut pas tout prévoir. Ainsi le travail comme grand intitulé n'est pas un élément similaire dans toute situation de prestation de service. Les conditions de déroulement d'une tâche diffèrent par la différence des lieux, des secteurs d'activité et des personnes. Chaque travail revêt des aspects particuliers. En marge des règles juridiques qui encadrent de rémunération, cette notion est soumise aux conventions collectives et à l'objectif de motivation et d'attraction du salarié.

**950.** La notion du salaire nécessite une flexibilité selon la nature et les conditions de travail existantes. Le professeur Marie-Cécile ESCANDE-VARNIOL<sup>1054</sup> a précisé que les décrets

---

<sup>1050</sup> Loi n° 2008-1258 du 3 décembre 2008 en faveur des revenus du travail, NOR : MTSX0815247L.

<sup>1051</sup> Si le salaire est librement fixé par les parties au contrat, sa modification de façon unilatérale peut porter atteinte à validité du contrat de travail. Selon la décision rendue par la Cour de cassation le 10 juillet 1996, Toute modification d'un élément essentiel d'un contrat constitue une modification du contrat lui-même, le salaire n'échappe pas à cette règle. Cette règle générale du droit des obligations est devenue encore plus prégnante en matière de contrat de travail depuis, inaugurant une analyse théorique distinguant modification du contrat et changement des conditions de travail.

Cass. Soc., 10 juill. 1996, n° 93-41.137, Bull. civ. V, n° 278 ; GADT, 4e éd., 2008, Dalloz, n° 50 ;

P. WAQUET, La modification du contrat de travail et le changement des conditions de travail, RJS 1996. 791).

<sup>1052</sup> Loi n°81-3 du 7 janvier 1981 relative à la protection de l'emploi des salariés victimes d'un accident du travail ou d'une maladie professionnelle

<sup>1053</sup> Académie des sciences morales et politiques (France), Travail et emploi, Revue des sciences morales et politiques, Page 43, Éditeur : Presses universitaires de France, 1998.

<sup>1054</sup> M. ESCANDE-VARNIOL, Maître de conférences en Droit à l'université Université Lumière Lyon 2, Maître de conférences à l'Institut d'études du travail de Lyon (IETL), Salaire (Définition - Formes), Répertoire de droit du travail, Edition Dalloz.

Millerand en 1899 avaient cependant instauré un salaire normal, qui deviendra salaire vital par ordonnance de 1944, puis salaire minimum interprofessionnel garanti (SMIG) en 1950 et enfin salaire minimum interprofessionnel de croissance (SMIC) en 1970, ce dernier tendant, non seulement à garantir un niveau de vie minimal aux salariés, mais également à les faire participer à la croissance économique du pays. C'est ainsi que le fondement de la liberté contractuelle ne peut plus s'exercer pour dépasser des minimums autorisés de salaire.

**951.** Il est impérativement important avant de se lancer dans l'étude des dispositions relatives au salaire de s'assurer en premier lieu de la qualification du lien contractuel qui le stipule. D'ailleurs, la Cour de cassation a indiqué que : « sont considérées comme rémunération toutes sommes versées aux travailleurs en contrepartie ou à l'occasion d'un travail effectué dans un lien de subordination. Le lien de subordination est caractérisé par l'exécution d'un travail sous l'autorité d'un employeur qui a le pouvoir de donner des ordres et des directives, d'en contrôler l'exécution et de sanctionner les manquements de son subordonné : le travail au sein d'un service organisé peut constituer un indice du lien de subordination lorsque l'employeur détermine unilatéralement les conditions d'exécution du travail<sup>1055</sup>». C'est ainsi que la notion du salaire ne peut être évoquée que suite à une qualification positive du contrat de travail.

## **B. Le salaire dans le secteur de la pêche maritime.**

### **a. Sources du droit à rémunération.**

**952.** Le salarié tire son droit à une rémunération de son lien contractuel de travail. Dans le cas des marins pêcheurs, le contrat d'engagement maritime présente une source de droit prévoyant la rémunération des marins. Ce contrat peut en déterminer la composition, la structure et le montant de la rémunération du marin. C'est le cas du marin pêcheur au Maroc qui revendique sa rémunération conformément aux clauses de son contrat. Dans l'absence du contrat établi au préalable, les mentions portées sur le rôle d'équipage<sup>1056</sup> peuvent juridiquement faire foi. Dans la pratique, le contrat d'engagement maritime ainsi les mentions portées sur le rôle d'équipage peuvent être écartées par les parties pour laisser apparaître les accords verbaux. Ces accords reposent essentiellement sur des pratiques bien limitées dans l'espace et qui s'avèrent difficiles

---

<sup>1055</sup> Soc. 13 nov. 1996, n° 94-13.187, Bull. civ. V, n° 386; GADT, 4e éd., Dalloz, 2008, n° 2; Dr. Soc. 1996. 1067, note DUPEYROUX.

- Soc. 25 mai 2004, n° 02-31.203, Bull. civ. V, n° 233)

<sup>1056</sup> Rôle d'équipage : le rôle d'équipage est l'un des papiers de bord. C'est le titre de navigation dont doit être pourvu tout navire pratiquant une navigation maritime et dont l'équipage comprend des marins professionnels (en France ces marins doivent être affiliés à l'ENIM). Ce titre constate également que le navire est armé et peut prendre le large. Par conséquent, il est interdit à tout capitaine d'appareiller d'un port en absence de ce titre.

à contrôler. C'est le cas constaté dans le segment de la pêche côtière et celui de la pêche artisanale.

**953.** Ces deux segments d'activités font preuve d'un ensemble de pratiques non contractuelles et qui peuvent être qualifiées d'usages puisqu'elles sont généralisées et collectives. Les parties à la relation de travail dans ces deux segments se conforment toujours à la même manière d'agir lorsque les circonstances sont identiques. La généralisation de ces pratiques est maintenue même si nous constatons une insatisfaction de la partie salariale. Elle se voit, désormais, défavorisée devant ces pratiques.

#### **b. Convenance de la rémunération.**

**954.** Si le contrat de travail est un contrat à titre onéreux et que le salarié a droit à la rémunération du travail fourni, la détermination de cette rémunération, qu'il s'agisse de sa structure ou de son montant, ne résulte pas nécessairement du contrat de travail.

**955.** La rémunération à la part qui consiste à allouer à titre de rémunération au marin une part en nature du produit pêché peut être une reconnaissance réelle du travail pertinent effectué par le marin pêcheur. Ce mode de rémunération associe directement le marin aux aléas de la pêche. Il est accepté par les deux parties et favorise certainement la vie sociale du marin pêcheur qui perçoit une rémunération nettement importante en comparaison avec d'autres secteurs d'activité.

**956.** Malheureusement cette rémunération se voit en dépréciation contenu du fait d'une surévaluation injustifiée des frais communs imputés sur les débarquements effectués par le navire. Ainsi la tendance au monde entier à une surexploitation des ressources halieutiques et la modernisation des techniques de capture ont eu pour effet de les réduire et, par conséquent, la rémunération des marins pêcheurs.

**957.** Les marins pêcheurs remplissent des tâches dangereuses à bord qui peuvent leur coûter leurs vies. Ils sont complètement privés de leurs vies personnelles en familles. Les conditions météorologiques souvent défavorables rendent encore leurs vies plus pénibles. De ce point de vue, et compte tenu des horaires de travail prolongés auxquels est soumis le travail du marin pêcheur, la rémunération destinée à ce métier doit être revue. Elle doit répondre aux critères déjà reconnu au salaire mais en également à des suppléments pouvant récompenser les aléas et les conditions de travail pénibles vécus

**958.** Nous sommes persuadés qu'actuellement au Maroc, nous sommes dans une phase préliminaire où les marins pêcheurs demandent une série de mesures protectrices à leur système de rémunération à l'instar de leurs homologues terrestres. Ceci était également le cas

en France, lorsque la doctrine et la jurisprudence posaient une question majeure. Dans le silence du législateur, les dispositions protectrices du salarié terrestre, sont-elles applicables au marin ?

**959.** Cette question, dont nous espérons trouver une réponse au Maroc a été confrontée à une réponse négative par la Cour de cassation française. Celle-ci a répondu négativement en confirmant le principe de l'autonomie du droit du travail maritime<sup>1057</sup>. Cet arrêt, publié en 1993, a sensibilisé les juristes du droit social. Ils ont formulé par divers commentaires leur opposition au sens exprimé par la Cour et qui allait à l'encontre de la protection sociale du marin.

La réplique n'a pas tardé puisqu'une année plus tard, la Cour d'appel de Poitiers a redressé les choses. La Cour de renvoi n'avait cependant pas repris cette argumentation<sup>1058</sup>.

### **c. Condition de travail égal ou de valeur égale**

**960.** La rémunération en général doit être équivalente à la nature et l'ampleur de la prestation fournie. L'article L. 3221-2 du code du travail fait obligation à l'employeur d'assurer l'égalité de rémunération entre les femmes et les hommes « pour un même travail ou pour un travail de valeur égale<sup>1059</sup> ». Toutefois il est difficile de procéder à une évaluation objective des emplois, afin de déterminer s'ils sont de valeur égale. Si cette évaluation est tellement importante et imposée par la loi pour vérifier l'égalité des salaires entre hommes et femmes peut-on étendre cette évaluation pour approuver ou du moins estimer le travail des marins pêcheurs par rapport à d'autres métiers.

**961.** Les dispositions de l'article L. 3221-4 du code du travail semblent apporter une réponse relative à l'évaluation des emplois. Elles énoncent que « sont considérés comme ayant une valeur égale, les travaux qui exigent des salariés un ensemble comparable de connaissances professionnelles consacrées par un titre, un diplôme ou une pratique professionnelle, de capacités découlant de l'expérience acquise, de responsabilités et de charge physique ou nerveuse<sup>1060</sup> ».

**962.** En transposant ces dispositions au travail du marin pêcheur, nous constatons déjà que nous sommes en train d'évoquer un métier qui nécessite des connaissances professionnelles approfondies sur lui et sur la sécurité maritime. Cette condition a été imposée par le législateur

---

<sup>1057</sup> Cass. Soc., 12 janv. 1993, Port autonome Bordeaux c/ Vendier : DMF 1993, p. 165, note P. CHAUMETTE.

<sup>1058</sup> CA Poitiers, Aud. sol., 23 nov. 1994 : Juris-Data n° 1994-053660 ; DMF 1995, p. 739, note P. CHAUMETTE ; Dr. soc. 11 nov. 1995, 1, comm. C. EOCHE-DUVAL.

<sup>1059</sup> Art. L. 3221-2 du C. trav.

<sup>1060</sup> Art. L. 3221-4 du Code du travail

comme condition préalable pour avoir accès à la profession du marin pêcheur. Elle est valable aussi bien en France<sup>1061</sup> qu'au Maroc<sup>1062</sup>.

**963.** Il est également propice, de préciser que le métier du marin pêcheur est considéré comme l'un des métiers les plus dangereux et qui se pratique dans un milieu hostile c'est ainsi que ce métier nécessite une capacité particulière découlant de l'expérience acquise, de responsabilités et de charges physiques ou nerveuse<sup>1063</sup>.

Cette capacité se repose sur divers critères qui peuvent être pris en considération pour dire que le marin pêcheur exerce bien un métier différent des autres. Il exerce un métier qui se réfère à un ensemble d'éléments que le juge doit prendre comme base pour vérifier la valeur de la rémunération réservée à ce métier. Ces éléments constituent d'ailleurs des critères qui enracinent le particularisme de ce métier qui doit être pris en considération pour toute adoption d'acte issu du droit commun.

**964.** Pour une question rapportant sur les disparités de rémunération constatées entre les établissements d'une même entreprise, les dispositions de l'article L. 3221-5 du code du travail précisent que ces disparités ne peuvent pas, pour un même travail ou pour un travail de valeur égale, être fondées sur l'appartenance des salariés de ces établissements à l'un ou l'autre sexe<sup>1064</sup>. Les juges doivent vérifier si la différence de rémunération ne se justifie pas par d'autres éléments, telles que la polyvalence et la durée de formation des ouvriers masculins<sup>1065</sup>, de la charge de travail ou de l'hostilité du milieu du travail.

**965.** La comparaison en terme de capacité ou d'effort fourni pour un même métier ne pose pas souvent de difficultés, toutefois la comparaison entre des postes de travail différents pose un sacré défi afin de déterminer s'ils sont ou non de valeur égale. Le législateur n'a pas exclu l'existence d'éléments comparables tels que les capacités, les responsabilités et la pénibilité de l'emploi. Cette mention purement législative laisse le champ aux juges d'apprécier les éléments de fait et de preuve qui lui sont soumis pour décider si la situation de deux salariés est différente ou non<sup>1066</sup>.

**966.** Ce que nous essayons d'argumenter s'inscrit dans la perspective de côtoyer les cas où la loi et les juges prévoient l'inégalité des salaires. C'est ainsi que les réponses à présenter sont

---

<sup>1061</sup> Voir les conditions d'accès à la profession du marin en France.

<sup>1062</sup> Voir les conditions d'accès à la profession du marin en France.

<sup>1063</sup> Art. L. 3221-4 du Code du travail

<sup>1064</sup> Art. L. 3221-5 du C. trav.

<sup>1065</sup> Crim. 31 mai 1988, D. 1988. IR 219 ; CSB 1988. 9, A. 3

<sup>1066</sup> Soc. 6 déc. 1995, n° 92-43.689. Cet arrêt a précisé que : «qu'en refusant de lui accorder une rémunération équivalente à celle judiciairement reconnue à son prédécesseur dans l'emploi, Mlle X..., alors qu'il exerçait des fonctions identiques, avec toutefois augmentation des responsabilités, la cour d'appel a violé le texte susvisé ; »

également évoquées par les arrêts de la jurisprudence. Selon un arrêt rendu par la chambre criminelle de la Cour de cassation, « *tout employeur est tenu d'assurer, pour un même travail, ou pour un travail de valeur égale, l'égalité des rémunérations entre les hommes et les femmes. C'est aux juges du fond, saisis de poursuites du chef d'infraction aux dispositions précitées, qu'il appartient de déterminer, par une appréciation souveraine des éléments de l'espèce, si l'inégalité des salaires résulte d'une discrimination fondée sur la différence des sexes, ou si elle procède de causes mettant en évidence la supériorité d'une tâche par rapport à l'autre*<sup>1067</sup> ».

**967.** La jurisprudence émet constamment un avis favorable quant à la considération de la force physique nécessitée par l'emploi et qui pouvait justifier des différences de salaire<sup>1068</sup>. La jurisprudence a continué dans ce même sens. Elle a d'ailleurs confirmé sa position par la décision rendue par la Cour de cassation le 12 fév. 1997<sup>1069</sup>. Dans cet arrêt, la Cour de cassation a donné raison à une Cour d'appel d'avoir considéré que « *les hommes occupant le même emploi de manutentionnaire que les femmes étaient systématiquement payés davantage et que cette différence n'était justifiée par aucun élément objectif en ce qui concerne la valeur du travail effectué et le caractère pénible des tâches accomplies par les uns et par les autres*<sup>1070</sup>».

**968.** Si la nécessité de la force physique et la pénibilité, l'éloignement de la famille caractérisent le métier du marin, tout traitement de faveur envers ce salarié est motivé. Le marin pêcheur est sensé percevoir un salaire nettement supérieur en comparaison de salaires d'autres métiers à terre. Ces points de différence doivent être également pris en considération lors d'une éventuelle mise en place d'un SMIG pour les marin pêcheur au Maroc et lors de la révision du SMIC en France.

#### **d. Fixation de la rémunération.**

**969.** En France, l'article 11 du code du travail maritime a disposé que le contrat d'engagement maritime doit mentionner le service pour lequel le marin s'engage et les fonctions qu'il doit exercer, le montant des salaires et accessoires. Les dispositions de cet article ont bien insisté sur la mention du salaire convenu entre les parties. Elles ont plus précisé que le contrat d'engagement maritime doit mentionner le service pour lequel le marin s'engage et les

---

<sup>1067</sup> Cass. crim., 1er déc. 1981, n° 79-93.646, Bull. crim., N. 321. Lire en ligne : <https://www.doctrine.fr/d/CASS/1981/JURITEXT000007061945>

<sup>1068</sup> Soc. 18 mars 1981, Bull. civ. V, n° 229 ; Juri-soc. 1981, SJ. 107.

<sup>1069</sup> Dr. soc. 1997. 526, obs. LANQUETIN ; CSB 1997. 135, A. 25 ; Liaisons soc. 1998 ; Jurispr. act. légis. soc., n° 7827, p. 3.

<sup>1070</sup> Cass. Soc., 12 fév. 1997, N° de pourvoi : 95-41694 95-41695, publication : Bulletin 1997 V N° 58 p. 38, décision attaquée : Cour d'appel de Riom, du 16 jan. 1995.

fonctions qu'il doit exercer, le montant des salaires et accessoires ou, lorsque la rémunération consiste en tout ou partie en une part sur le produit des ventes ou sur d'autres éléments spécifiés du chiffre d'affaires, la répartition du produit ou des éléments considérés entre l'armement et les membres d'équipage ainsi que la part revenant au marin concerné<sup>1071</sup>.

**970.** Cet article avait apporté une obligation pesant pour l'employeur relative à l'obligation d'information au profit des membres des équipages, au moins semestriellement, sur les éléments comptables justifiant cette rémunération. L'information expresse des marins sur les éléments comptables de cette rémunération à la part évite à l'administration maritime de s'investir dans des conflits pour tout abus patronal dans ce sens.

**971.** Les dispositions de cet article tellement importantes pour la détermination et la fixation des salaires des marins pêcheurs, ont été reprises par l'article Art. L. 5542-3 au sens de l'article 25-1 de la loi 2013- 618 du 16 juill. 2013. Ces dispositions sont claires et confirment que tout lien contractuel du marin pêcheur doit préciser le mode de rémunération et les outils nécessaires au contrôle et à la vérification des éléments servis à sa détermination.

**972.** En France, l'administration des affaires maritime impose pour tout embarquement de marin pêcheur d'établir un contrat d'engagement maritime même pour les navires qui se livrent à la pêche artisanale. Au Maroc, les segments de la pêche côtière et artisanale échappent à l'obligation de formuler des contrats écrits pour l'embarquement à bord. Les rôles des équipages n'attestent que la relation de travail du marin pêcheur sans préciser l'ensemble des éléments à prendre en considération pour déterminer la part du marin. L'armateur garde pour lui sans aucun fondement juridique, le pouvoir de déterminer les charges à constater pour chaque navire.

**973.** Dans la pratique, les navires opérant dans un même port et se livrent à un même type de pêche ou plus précisément débarquent les mêmes quantités de poisson ne peuvent pas forcément toucher les mêmes salaires. C'est un problème général dans tous les ports du Maroc. Une anarchie totale dans les méthodes adoptées pour la détermination des salaires des marins.

**974.** Étant dans un même port d'exploitation, les marins échangent souvent les montants de rémunération perçus par chaque équipage. Les marins ont choisi une simple méthode pour évaluer les charges qui leur sont imposées. Ils cherchent à calculer le montant du salaire perçu pour chaque dix milles dirhams de ventes réalisées. C'est une méthode intelligente de leur part qui montre la différence des charges comptabilisées par chaque armateur. Il est important de

---

<sup>1071</sup> Ancien Art. 11 du Code du travail maritime.

préciser qu'il nous a été donné de constater que parfois les salaires par rapport aux ventes pour un même segment de pêche dans un même port présentent des différences apparentes.

**975.** Une comparaison entre les charges constatées en France et au Maroc, nous a permis de constater que selon l'Art. L. 5544-40, lorsque la rémunération du marin consiste, en tout ou partie, en une part sur le produit des ventes ou sur d'autres éléments du chiffre d'affaires, le contrat de travail détermine les dépenses et charges à déduire du produit brut pour former le produit net. Aucune déduction autre que celles stipulées ne peut être admise au détriment du marin.

**976.** Un décret en Conseil d'État<sup>1072</sup> pris après avis des organisations les plus représentatives d'armateurs et de gens de mer intéressées, détermine, en tenant compte notamment des dispositions de l'article L. 5542-18, les dépenses et les charges qui ne peuvent en aucun cas être déduites du produit brut mentionné au premier alinéa.

**977.** Les pièces justificatives du calcul de la rémunération sont tenues à la disposition de l'inspecteur du travail, sur sa demande, ainsi qu'en cas de litige, à la disposition de l'autorité judiciaire<sup>1073</sup>.

## **§2. La notion du salaire minimum dans la pêche.**

### **A. La rémunération dans le secteur de la pêche maritime.**

**978.** La législation maritime du travail n'a pas clairement donné de définition à la notion de la rémunération. Elle a indiqué que tout contrat d'engagement maritime doit, conjointement à d'autres précisions, mentionner expressément le mode de rémunération convenu entre les parties et le montant des salaires fixes ou à la base de détermination des profits. Cette législation s'est également intéressée, en se référant à sa particularité enracinée, à la rémunération du marin qui peut prendre plusieurs formes. Elle a consacré la première section à toutes les formes de rémunération d'un marin. Elle est toujours associée à l'exécution du contrat d'engagement maritime. Elle se présente sous forme d'une part sur le profit ou sur le fret. Dans le secteur de la pêche, la rémunération a revêtu un aspect particulier du fait qu'elle est calculée à base des apports réalisés par le navire de pêche.

**979.** Si la principale obligation contractuelle de l'armateur envers un marin pêcheur est la rémunération, cette dernière se présente sous diverses formes. En France l'ancien article 31 et

---

<sup>1072</sup> Décret en Conseil d'État Abrogé par L. n° 2016-816 du 20 juin 2016, art. 39-IV.

<sup>1073</sup> L. du 13 déc. 1926, art. L. 33.



suiuants du code du travail maritime depuis 1926, ont recadré la notion de rémunération des marins. Ces mêmes dispositions, tout en gardant la spécificité maritime, ont été reprises par le Code des transports<sup>1074</sup>. Elles ont été complétées par des renvois expresses aux dispositions du code du travail, en matière de négociation collective, d'assurance- garantie des salaires ou de salaire minimum interprofessionnel de croissance (SMIC)<sup>1075</sup>. Ces renvois sont justifiés par les dispositions de L'article L. 5541- 1<sup>1076</sup> qui étend, l'application de l'ensemble des avantages, réservés initialement aux travailleurs terrestres, aux marins et aux gens de mer de façon globale. Par ces dispositions, le marin peut être rémunéré par un salaire fixe mensuel ou au voyage, par des profits éventuels, c'est- à - dire la part de bénéfices, ou par une combinaison des deux systèmes<sup>1077</sup>.

**980.** Ces systèmes de rémunérations sont également valables pour le secteur de la pêche. D'ailleurs l'article L. 5544-35<sup>1078</sup> a éclairci ce point en assimilant au salaire les parts de pêche ainsi que les primes et les allocations de toute nature stipulées dans le contrat d'un marin pêcheur. Ce n'est qu'en XIXème<sup>1079</sup> siècle que l'engagement à salaires fixes a vu son application dans les secteurs réputés modernes à savoir ; la marine marchande et la pêche industrielle.

**981.** Dans ces deux secteurs d'activité, la transition évolutive vécue par les sociétés d'armement qui se sont substitués par de grandes entreprises de gestion de l'activité des flottes ont opté pour le mode de salaire mensuel à l'instar de la globalité du secteur privé à terre.

#### **a. La rémunération aux profits éventuels.**

**982.** La rémunération aux profits éventuels a gardé sa place pour les activités de la pêche côtière et artisanale, sous forme de rémunération à la part de pêche.

Ce type de rémunération a soulevé certaines interrogations. Danjon, en 1910, reconnaissait une société en participation où les matelots apportaient leur industrie, à défaut de participer à la

---

<sup>1074</sup> En application des directives de l'Ordonnance n° 2010- 1307 du 28 oct. 2010.

<sup>1075</sup> P. CHAUMETTE, De la modernisation de la rémunération à la part de pêche Annuaire de Droit Maritime et Océanique, Université de Nantes, t. XXXIV, 2016, pp. 37- 57.

<sup>1076</sup> « Le Code du travail est applicable aux marins salariés des entreprises d'armement maritime et des entreprises de cultures marines ainsi qu'à leurs employeurs, sous réserve des dispositions particulières prévues par le présent titre. Ces dispositions s'appliquent également aux autres gens de mer ».

<sup>1077</sup> Art. L. 5544-34 Le marin est rémunéré, soit à salaires fixes, soit à profits éventuels, soit par une combinaison de ces deux modes de rémunération. Pour les contrats au voyage, le salaire peut être déterminé de manière forfaitaire. — [L. du 13 déc. 1926, art. L. 31, al. 1er.]

<sup>1078</sup> Art. L. 5544-35 Les parts de pêche et les primes et allocations de toute nature stipulées dans le contrat sont, pour l'application de la présente section, considérées comme salaires. — [L. du 13 déc. 1926, art. L. 32.]

<sup>1079</sup> P. CHAUMETTE, Op. Cit.

copropriété du navire<sup>1080</sup>. Le caractère aléatoire<sup>1081</sup> du salaire des marins soumis à ce type de rémunération enrichit le débat sur la nature juridique d'un salaire aléatoire constitué par une part de la rentabilité du navire. C'est un salaire, selon les apports de la pêche, qui peut se voir en hausse ou parfois être nul. Dans ce cas le salaire perd son caractère alimentaire et appelle davantage de qualification.

**983.** Il est en effet de jurisprudence constante qu'« en raison du caractère synallagmatique du contrat de travail, tout salaire est la contrepartie de la prestation de travail<sup>1082</sup>». C'est un fondement défendu par les juges de fond. Il constitue la conséquence directe du caractère synallagmatique du contrat de travail.

Autrement exprimé, le versement du salaire ne peut être aléatoire<sup>1083</sup>. Pourtant le secteur de la pêche atteste certains cas où le salaire peut être aléatoire, notamment dans le secteur de la pêche artisanale.

**984.** En France, le législateur n'a pas tardé à proposer une solution qui mettait fin à ce débat par les dispositions de l'ancien article 32 du code du travail maritime de 1926 qui ont considéré que les parts de pêche étaient des salaires<sup>1084</sup>. Ces mentions ont été reprises par l'article L. 5544- 35 pour indiquer que le législateur retient sa position et garde la qualification de la rémunération des marins pêcheurs à la part comme salaire.

**985.** Au Maroc, ce type de rémunération à la part est d'usage largement pratiqué. Dans le segment de la pêche côtière et artisanale, le contrat d'engagement maritime reste verbal. Aucun écrit n'est imposé dans ces deux segments. Les usages trouvent leurs applications et le législateur est désormais soumis pratiquement à ces usages sans aucune intervention pouvant encadrer ce type de rémunération.

**986.** D'ailleurs, il est évident de déduire que la rémunération à la part adoptée par les deux segments n'est pas remise en cause en tant que telle. Elle reste, toutefois, le mode de rémunération ancien et qui peut être efficace par l'adoption de certaines rectifications. Pour

---

<sup>1080</sup> Le Droit maritime français, Volume 45, Page 31, Éditeur Librairie générale de droit et de jurisprudence, 1993.

<sup>1081</sup> Cass. Soc., 16 sept. 2009, pourvoi n° 08-41.191, arrêt n° 1702. Cet arrêt a soumis à l'examen une décision des juges du fond qui retiennent qu'en l'espèce, il n'était pas établi que le contrat litigieux était affecté d'un vice du consentement ni qu'il contenait des dispositions illicites, considérant que le contrat de travail pouvait convenir que la rémunération qui était due au salarié serait versée sous la forme d'une mise en participation, présentant nécessairement un risque.

La Cour suprême s'est exprimée différemment en rappelant que le principe selon lequel « le versement d'un salaire constitue la contrepartie nécessaire de la relation de travail », pour en déduire que « le versement du salaire ne pouvait être aléatoire et, donc, ne pouvait être mis en participation ».

<sup>1082</sup> Cass. Soc., 11 janv. 1962, n° 58-40.128.

<sup>1083</sup> Cass. Soc., 16 septembre 2009, Arrêt n° 1702 du, Pourvoi n° 08-41.191, contre l'arrêt rendu le 15 jan. 2008 par la Cour d'appel de Paris (22e chambre B).

<sup>1084</sup> Art. L.5544-35, ancien Code du travail maritime - art. 32 (Ab).

rester dans l'objectif, préalablement fixé pour cette recherche, le régime français peut nous apporter certaines solutions.

**987.** Avant d'aborder les solutions à apporter, il convient de proposer en premier plan une présentation succincte de ce mode de rémunération.

La rémunération à la part dans le secteur de la pêche maritime, d'origine ancienne, revient pour le marin à percevoir un pourcentage du profit de l'expédition maritime en contrepartie de sa prestation à bord. Ce mode peut être utilisé dans les différents segments de la pêche. La recette nette est partagée entre l'armateur, d'une part, le patron et l'équipage d'autre part conformément à une base de calcul selon chaque port. Le partage s'effectue entre l'armateur et l'équipage selon des pourcentages alloués respectivement à l'armateur et à l'équipage équivalents à 40%-60%, 50%-50%, ou 60%-40%. C'est après ce premier partage qu'un second partage vient pour déterminer la part de chaque membre d'équipage selon sa fonction à bord.

**988.** Exemple sur un navire de la pêche côtière « sardinier<sup>1085</sup> », la répartition des sommes revenant au patron et aux membres de l'équipage est effectuée comme suit :

Le patron	3 parts,
Le Second patron	2 parts
Mécanicien	2 parts
Matelot	1 part
Technicien. Coubas <sup>1086</sup>	1,25 parts
Technicien. Anneaux <sup>1087</sup>	1,50 parts

Exemple sur un chalutier côtier :

- Spécialiste	3 parts
- Patron	1,5 ou 2 parts
- Mécanicien	2 parts
- Glacier <sup>1088</sup>	1,5 part

---

<sup>1085</sup> Sardinier est un navire de pêche qui cible essentiellement la pêche de la sardine.

<sup>1086</sup> Marin pêcheur qui en plus de ses tâches à bord s'en charge de la coulisse qui est sous forme d'une corde. Cette dernière, tellement importante dans une opération de pêche nécessite une attention particulière d'où ce traitement de faveur pour ce poste.

<sup>1087</sup> Le filet de pêche « senne tournante est équipée par des anneaux à sa partie inférieure. Ils permettent le passage de la coulisse. Ils sont rangés au fur et à mesure que le filet est viré à bord. C'est un poste qui est très dangereux qui mérite un traitement de faveur. Ces matelots sont facilement reconnus parmi les membres de l'équipage ; ils ont souvent des doigts de moins.

<sup>1088</sup> Le glacier est dit pour le membre de l'équipage qui est chargé de mettre la glace sur chaque quantité de poisson pêchée et contrôle la qualité des captures.

- Matelot 1 part

Exemple sur un palangrier :

- Patron 2 parts

- Mécanicien 1,50 parts

- Matelot 1 part

**989.** La recette nette s'obtient en déduisant de la recette brute les dépenses communes d'exploitation correspondant à divers frais. Il s'agit notamment du combustible, du lubrifiant, de l'emballage, de la glace, sel ainsi que divers prélèvements fiscaux et sociaux.

En listant ces divers prélèvements, nous avons constaté que la liste n'est pas exhaustive. L'armateur peut comptabiliser tout autre type de frais, notamment les frais d'entretien des appareils radioélectriques.

C'est à ce niveau que le législateur doit intervenir pour recadrer les salaires des marins pêcheurs et les protéger contre tout abus volontaire ou involontaire de la part de l'armateur. D'après nos investigations sur le terrain, et suite à nos constatations durant tout notre parcours professionnel, il est à préciser que la liste des charges communes à constater doit être revue par une commission multipartites. Une révision profonde, en vue de vérifier, de contrôler et de limiter les frais communs s'impose. Des mesures visant à proposer des bases et des principes juridiques conformément à la législation, aux évolutions reconnues au droit social en général, et aux usages et pratiques spécifiques au métier du marin pêcheur. Les recherches menées dans ce sens ont démontré un manque de confiance chez les marin pêcheurs vis à vis des modes de détermination de leur rémunération. Ils ne peuvent, vu leur position de faiblesse devant les armateurs, soulever toute réclamation ou intenter toute action en justice contre ce mode de rémunération souvent injuste. D'ailleurs, nous avons vérifié personnellement toutes les décisions rendues par la Cour d'appel d'Agadir, la ville la plus connue par l'activité de la pêche au Maroc, sans noter aucune audience relative à un différend relatif à la rémunération dans ces deux segments d'activité : pêche côtière et pêche artisanale.

**990.** Nous avons également constaté qu'en fin de chaque liste des charges, le terme « divers » retrouve sa place sans toutefois être réservé par une désignation déterminée ou déterminable. Ce terme englobe toute charge supplémentaire jugée commune et imputable. Cette charge n'a aucune restriction ni règles pouvant l'encadrer. Elle dépasse parfois les charges formelles et qui ne peuvent malheureusement pas être contestées par les membres de l'équipage. C'est cet élément étranger qui est souvent la cause principale des inégalités de rémunération constatées dans le même segment d'activité et dans le même port de débarquement. Le plus étonnant lors

des différends soulevés devant l'administration maritime, c'est qu'elle se réfère sans aucune vérification au calcul effectué et présenté par l'armateur. L'administrateur reconnaît à l'armateur et à lui seul le pouvoir de déterminer les salaires, en violation pure des dispositions du droit commun et même de la législation maritime en vigueur.

**991.** Par ces pratiques, le salaire tend à perdre sa qualification d'élément fondateur du lien contractuel du travail liant le marin pêcheur à son armateur et nécessite le consentement des parties et le contrôle de l'autorité compétente. C'est la différence, d'ailleurs relevés entre le régime marocain et français. Ce dernier a réservé à la détermination de la rémunération des marins pêcheurs une grande importance. Les dispositions juridiques et les décisions de jurisprudence ont déterminé le mode de détermination des rémunérations et assurent le contrôle des éléments servant comme base de calcul.

#### **b. Rémunération par salaire mensuel.**

**992.** Au Maroc, la rémunération des marins pêcheurs diffère selon les segments d'activité et le type de la pêche adopté. Dans le segment de la pêche industrielle, la rémunération est sous forme de salaire fixe et des primes de capture proportionnellement aux quantités pêchées de poisson. Cette forme est la plus usuelle dans le segment de la pêche hauturière. Ce segment, plus organisé, a développé la notion du salaire mensuel pour traiter à l'identique l'ensemble ses salariés, maritimes et terrestres. C'est une action qui vise à se conformer facilement aux exigences des cotisations sociales. Certains armements de ce segment adoptent un nouveau type de rémunération qui consiste à percevoir un pourcentage bien calculé par rapport au prix des ventes du produit.

**993.** Au point de vue pratique, les deux modes de rémunération coexistent, et nous pouvons, en nous basant sur notre expérience dans ce secteur et par un questionnement établi dans ce sens, apporter certains éclaircissements à ces modes.

**994.** Le premier mode, est le plus clair et le plus facile à se traduire en clauses contractuelles déterminées. Il consiste à un salaire mensuel majoré par une faible prime pour chaque tonne de capture conditionnée. Ce mode présente toutefois un point négatif. Le travail du marin pêcheur étant variable selon les apports et les conditions météorologiques. Ceci peut porter atteinte au principe « salaire égal travail égal ».

**995.** Le deuxième mode présente un aspect aléatoire. Il est tributaire des ventes réalisées par le navire. En réalité, il est difficile de limiter l'ensemble des ventes réalisées par une société de la pêche hauturière. Les ventes concernent des produits différents et visent des marchés différents. C'est un mode de commercialisation à l'international. Aucun justificatif de vente

n'a jamais été demandé par les marins de la pêche hauturière ni présenté par des sociétés d'armement. Ces dernières adoptent des chiffres sans que nous nous puissions confirmer ou nier leur fiabilité<sup>1089</sup>.

**996.** Si la jurisprudence marocaine est muette au contrôle et à la vérification des salaires des marins, notamment ceux qui perçoivent leurs salaires proportionnellement aux ventes du navire, la jurisprudence française semble s'intéresser à ce point. Les juges considèrent qu'une prime variable, personnelle et directement liée au rendement du salarié doit être incluse dans l'assiette du calcul destiné à la vérification du respect du minimum conventionnel<sup>1090</sup>. Ce type de détermination des salaires ne doit en aucune sorte rester loin d'un contrôle rigoureux de la part des juges.

**997.** La pêche maritime aujourd'hui est soumise à des périodes répétitives non programmées des arrêts dits biologiques. Pour la pêche hauturière au Maroc, ces arrêts ont lieu deux fois par an pour une durée cumulative de quatre mois. Ces périodes sont fixes, mais peuvent se voir prolongées à tout moment que les rapports rendus par les services de l'Institut national des recherches halieutiques<sup>1091</sup> le jugent nécessaires. Les navires de pêche sont immobilisés durant toutes ces périodes et cela se reflète directement sur la situation sociale des marins pêcheurs. Ils se trouvent désormais sans salaires pendant les durées des arrêts.

**998.** Si les rémunérations des marins pêcheurs étaient à la base à la part ou calculées proportionnellement aux ventes réalisées relatives à la campagne de pêche, les périodes d'arrêts font l'exception. Par conséquent, les marins pêcheurs sont sans rémunérations jusqu'à la reprise d'activités.

**999.** C'est un exemple clair qui constitue un point négatif dans la vie sociale des marins pêcheurs. Cette situation tend à déstabiliser la vie sociale du marin ainsi celle de sa famille. Le marin se trouve soumis à des périodes de session de travail sans salaire. Nous pouvons d'ores et déjà évoquer deux notions différentes : le salaire mensuel ou salaire au voyage et le salaire moyen. Ces deux notions, non officielles, s'imposent à tout marin pêcheur qui se voit percevoir

---

<sup>1089</sup> A l'occasion des projets de fin d'études niveau licence, Nous avons essayé à maintes reprises de trouver des données relatives aux ventes de la pêche hauturière sans aucun résultat utile.

<sup>1090</sup> Cass. Soc., 8 février 2017, n° 15-20631

<sup>1091</sup> INRH : En 1946, sous le Protectorat de la République Française au Maroc, l'Institut des Pêches Maritimes du Maroc (IPM) a été créé sous la tutelle du secrétariat d'État au Commerce à l'Industrie à l'Artisanat et à la Marine Marchande. Il a été rattaché à l'Institut Scientifique et Technique des Pêches Maritimes (ISTPM) français et à l'Office Français de la Recherche Scientifique et Technique Outre – Mer (ORSTOM) de France. L'IPM est constitué, à la demande du Gouvernement Marocain, par des océanographes détachés de (ORSTOM), auxquels se trouvent adjoints quelques spécialistes recrutés localement. Cet Institut n'a fonctionné qu'à partir de 1951.

réellement un salaire réduit. Jusqu'à présent, le législateur préfère rester muet devant cette situation qui touche désormais les salaires des pêcheurs.

**1000.** Une simple interprétation de la définition du salaire nous laisse présumer que le salaire réservé au marin pêcheur du segment hauturière de la pêche n'est pas conforme à la réalité contractuelle du salaire. Il ne répond guère au critère alimentaire reconnu au salaire.

**1001.** Si le contrat d'engagement qui lie le marin pêcheur à son armateur est un contrat de travail supervisé et contrôlé par l'État, le salaire doit être revu pour garder sa définition et son objectif essentiel. L'intervention étatique s'avère primordial devant ce désaccord qui tend à défavoriser le marin pêcheur, et d'une façon globale, à réduire le taux d'attraction vers ce métier.

**1002.** Cette intervention doit se concrétiser à l'instar du régime français par des compléments de salaire dédiés spécialement pour ces périodes. Au Maroc, l'instauration d'indemnité pour perte d'emploi est une nouvelle mesure mise en place par la caisse nationale de la sécurité sociale<sup>1092</sup>. Cette action pourra constituer une solution pour le marin pêcheur, mais, malheureusement les conditions préalables ne peuvent être observées chez les marins pêcheurs. La Caisse nationale de sécurité sociale a exclu les marins de cette option.

### **c. Salaire proportionnel au montant des ventes**

**1003.** L'aventure maritime a mis en place un système de rémunération spéciale. C'est le système des salaires, à « profits éventuels ». Dans le secteur de la pêche maritime, ce système est largement adopté. Il prend une nouvelle forme dans le segment de la pêche hauturière pour une grande partie de cette flotte. En effet, lors de la signature du contrat d'engagement maritime le salaire est défini par un pourcentage par rapport aux volumes des ventes de la compagnie de pêche.

**1004.** Cette méthode de fixation des salaires des marins n'est soumise à aucun contrôle ni concertation des représentants des marins. Chaque marin se contente des salaires versés à son compte sans aucune réclamation.

**1005.** Il est très difficile de savoir exactement les prix des ventes des captures d'une compagnie de pêche. D'ailleurs nous avons encadré des étudiants sans toutefois pouvoir se renseigner sur

---

<sup>1092</sup> La CNSS assure au salarié qui perd de manière involontaire son emploi, et qui est en recherche active d'un nouvel emploi, un minimum de revenu appelé Indemnité pour Perte d'Emploi (IPE), et ce pendant une période pouvant aller jusqu'à 6 mois. Cette indemnité constitue l'un des mécanismes mis en œuvre pour accompagner le bénéficiaire à réintégrer de nouveau le marché du travail.

L'IPE est destinée à tout salarié du secteur privé ayant cumulé 780 jours de déclarations de salaires pendant les trente-six derniers mois précédant la date de perte d'emploi. Le montant mensuel de l'indemnité est égal à 70% du salaire moyen déclaré des 36 derniers mois. Site officiel de la CNSS. ([www.cnss.ma](http://www.cnss.ma)).

leurs revenus exacts. C'est désormais des secrets des sociétés d'armement qui ne peuvent être dévoilés. Nous avons essayé par diverses méthodes de comparaison de trouver, sans succès, un lien proportionnel entre les apports bruts et les salaires des marins. Ce problème d'appréciation des calculs des salaires des marins est général à tous les segments. Les marins de la pêche côtière ou ceux de la pêche artisanale ne peuvent révoquer un fournisseur proche de l'armateur qui leur pratique des prix surestimés pour tout produit servi au navire.

**1006.** Chaque salarié a le droit d'information. Dans le cas où le salaire est calculé en fonction des ventes globales ou du chiffre d'affaire, le salarié, contractant, est-il en mesure de vérifier que sa rémunération a été bien calculée ? La seule et la simple solution est de savoir exactement les montants des ventes réalisées par l'entreprise. La Cour de cassation n'a pas tardé à exprimer sa position. Elle considère que le caractère contractuel s'étend aux règles de calcul du salaire et que le salarié doit pouvoir vérifier que le calcul de sa rémunération a été effectué conformément aux modalités prévues par le contrat de travail<sup>1093</sup>.

C'est ainsi que chaque contrat doit impérativement préciser les éléments à prendre en considération pour le calcul des salaires.

Dans la pêche, un conflit d'intérêt des patrons de pêche qui sont à la fois vendeurs et acheteurs « mareyeur » est à relever. Ils achètent eux-mêmes leurs produits à des prix préférentiels.

**1007.** En France, la Direction des affaires maritimes et des gens de mer a supervisé la signature d'un accord à l'échelle nationale relatif à la rémunération minimale dans le secteur de la pêche artisanale garantie le 28 mars 2001. La quatrième partie de cet accord a été consacrée à la notion de la rémunération à la part largement adoptée dans le secteur de la pêche ainsi que les frais communs pris en considération pour la détermination de la rémunération allouée à chaque marin pêcheur.

Les dispositions de l'article 15<sup>1094</sup> établissent une relation directe entre l'adoption de la rémunération des marins pêcheurs à la part et l'obligation de signer un contrat d'engagement maritime.

**1008.** Selon un arrêt de la Cour de cassation rendu par sa chambre sociale le 7 déc. 1957, le salaire est la contrepartie de la prestation de travail fourni ; « *À raison du caractère synallagmatique du contrat de travail, tout salaire est la contrepartie de la prestation de travail* <sup>1095</sup> ». Cette contrepartie ne peut être laissée à l'appréciation de l'employeur. Cette

---

<sup>1093</sup> (Soc. 18 juin 2008, n° 07-41.910, communiqué de la Cour de cassation sur le site de la Cour)

<sup>1094</sup> Art. 17 de l'accord national de la pêche artisanale, rémunération minimale garantie RTT - Frais commun, du 28 mars 2001 NOR : EQUH0310116X.

<sup>1095</sup> (Soc. 7 déc. 1957, Bull. civ. V, n° 189. - Soc. 11 janv. 1962, JCP 1962. II. 2564 ; D. 1962. 629. - COUTURIER, Droit du travail, t. 1, Les relations individuelles de travail, 3<sup>ème</sup> éd., 1996, coll. Droit fondamental, PUF, p. 512).



faculté est encore plus vague et indéterminable lorsqu'il s'agit du secteur de la pêche maritime. Diverses charges sont constatées dans ce secteur sans toutefois savoir si le marin pêcheur doit les supporter. Cet accord vient juste pour clarifier deux choses essentielles. La première consiste à étendre l'application du contrat d'engagement maritime au secteur artisanal. La deuxième, quant à elle essaye de déterminer à l'avance l'ensemble des charges auxquelles sera soumis le revenu et la rémunération du marin pêcheur.

**1009.** Tout contrat d'engagement établi en adoptant le mode de la rémunération à la part doit expressément mentionner les « frais communs », c'est-à-dire les charges et dépenses à déduire du produit brut, ou des autres éléments pris en compte pour former le produit net ou « net à partager<sup>1096</sup> ».

**1010.** Si les dispositions de l'article L. 5544-38<sup>1097</sup> autorise l'application de certaines règles du droit du travail au marins, celle de l'article L. 5544-39 fixent, selon un accord national professionnel ou des accords de branche étendus, les modalités de calcul de la rémunération du marin rémunéré à la part et détermine les périodes de travail retenues pour le calcul du salaire minimum de croissance<sup>1098</sup>.

## **B. Le salaire minimum dans la pêche**

**1011.** Le travail maritime adoptait depuis longtemps la rémunération par une portion du fret ou d'une part du profit réalisé suite à une expédition en mer. Le secteur de la pêche maritime restait dans la même logique en adoptant également la rémunération par une part de la capture ou au profit après-vente des captures. La rémunération des marins, dite « à la part », était, en effet, calculée en fonction de la vente du poisson, à laquelle étaient soustraites les charges communes nécessaires pour accomplir une expédition maritime. Ce type de rémunération est peu critiqué à un moment où les rémunérations des marins en comparaison avec leurs homologues terriens sont considérablement importantes. Les diversifications des charges constatées aujourd'hui et la hausse des prix de certaines ainsi ont répercuté négativement sur la rémunération de ces marins. Dans le secteur de la pêche, et dans le souci de préserver la ressource halieutique, l'adoption des quotas de plus en plus réduite, fait diminuer d'avantage les salaires.

---

<sup>1096</sup> Art. 5, accord national relatif à la rémunération minimale dans le secteur de la pêche artisanale garantie le 28 mars 2001.

<sup>1097</sup> Art. L. 5544-38 qui ne dispose qu'Un décret en Conseil d'État fixe les conditions d'application aux marins des dispositions des articles L. 3231-1 à L. 3231-12, L. 3232-1 à L. 3232-9, L. 3423-7 à L. 3423-9 du Code du travail. — [C. trav., art. L. 742-2, 1<sup>er</sup> phr.]

<sup>1098</sup> Art. L. 5544-38 du C. trav.

**1012.** Les enquêtes menées dans les ports de pêche au Maroc nous ont permis finalement de recenser des cas où les marins ont touché des salaires drastiques. Devant ces situations, il nous paraît intéressant d'évoquer le fait de garantir un salaire minimum dans ce secteur.

Pourtant l'article 347 du code du travail marocain a indiqué que « *Toutefois, si le salarié est rémunéré à la pièce, à la tâche ou au rendement, une rémunération lui est due pour ce temps perdu sur la base de la moyenne de sa rémunération durant les 26 jours précédents, sans qu'elle puisse être inférieure au salaire minimum légal* <sup>1099</sup> ». C'est une mention claire qui reconnaît aux travailleurs rémunérés à la part le droit de bénéficier dans tous les cas d'un salaire minimum garanti. Mais peut-on parler d'un salaire minimum garanti dans le secteur de la pêche ?

**1013.** Pour pouvoir répondre à cette interrogation, il est important d'analyser des hypothèses concrètes liées à cette notion.

En sillonnant les dispositions d'ordre commun et particulier liées à la rémunération, nous pouvons confirmer qu'aucune disposition ne stipule contrairement à la mise en place de ces garanties salariales dans le secteur de la pêche maritime. En plus, il est possible d'étendre l'application des dispositions de l'article 347 au secteur de la pêche maritime puisque aucune disposition ne l'interdit.

Ainsi, et en raison du caractère alimentaire du salaire et parce qu'il doit pouvoir couvrir les besoins du salarié et de sa famille, le législateur est dans l'obligation de revoir les salaires des marins pêcheurs qui doivent être soumis à des garanties protectrices.

**1014.** Au Maroc, la notion de salaire minimum est apparue dès 1936. Son montant était variable selon l'âge, le sexe, la région ou le secteur d'activité.

Ce n'est qu'avec la décennie 1970 qu'une tendance vers l'uniformisation du salaire minimum a commencé à se confirmer. Il existe toutefois un salaire minimum appliqué dans l'industrie, le commerce, les professions libérales ; et un autre appliqué dans l'agriculture. La dernière revalorisation remonte au décret n° 2-96-678 du 11 nov. 1996<sup>1100</sup>.

**1015.** En France, le contrôle de l'application de ces dispositions antérieurement dédiées à l'Administration des affaires maritimes en personne de l'inspecteur du travail maritime<sup>1101</sup> a

---

<sup>1099</sup> Art. 347 du Code du travail

<sup>1100</sup> BO n° 4436 du 05/12/1996, art.1.

<sup>1101</sup> L'inspecteur du travail maritime

été attribué à l'inspecteur du travail. Les dispositions du décret du 30 déc. 2008<sup>1102</sup> vont dans ce sens.

**1016.** Si la législation maritime est silencieuse quant à la notion du salaire minimum, notamment dans le secteur de la pêche maritime, le droit du travail terrestre a tenté de donner une définition. Il est défini comme étant celui qui s'entend de la valeur minimale due au salarié et assurant aux salariés à revenu limité un pouvoir d'achat leur permettant de suivre l'évolution du niveau des prix et de contribuer au développement économique et social ainsi qu'à l'évolution de l'entreprise<sup>1103</sup>».

Le même Code a précisé dans son article 356 que le salaire minimum légal ne peut être inférieur aux montants fixés par voie réglementaire pour toutes les activités du secteur privé.

**1017.** Nous sommes persuadés que par une application des dispositions susmentionnées en se basant conjointement sur celles de l'article 3<sup>1104</sup> du code du travail qui prévoient l'application pour les salariés soumis aux régimes particuliers toute disposition du droit du travail terrestre qui peut leur apporter des garanties avantageuses, la mise en place de cette notion est du moins envisageable.

C'est une incitation claire pour le marin pêcheur à aller chercher des avantages qui peuvent être implicitement proposés par les dispositions du droit commun.

**1018.** En France, la loi du 3 mai 2003 portant réglementation du contrat d'engagement maritime pour la pêche maritime et améliorant le statut social du marin pêcheur semble préoccuper par la notion de la rémunération dans le secteur de la pêche maritime. Cette loi a codifié des dispositions pour mieux préciser la formalisation du contrat d'engagement maritime du marin pêcheur. Elle vise à recadrer la notion de la rémunération des marins pêcheurs par un acte contractuel clair. Elle prévoit le cas où le marin pêcheur perçoit sa rémunération sur la base d'un salaire variable équivalant à un pourcentage du revenu brut total de la pêche réalisée au cours du voyage en mer concerné<sup>1105</sup>. Ce type de rémunération est fréquemment adopté par la pêche hauturière industrielle. Toutefois, il est à préciser que la différence par rapport au régime adopté au Maroc réside du sens des dispositions de l'article 30 de la même loi. Cet article fixe un minimum garanti de salaire qui ne peut en aucun cas être

---

<sup>1102</sup> Décret n° 2008-1503 du 30 décembre 2008 relatif à la fusion des services d'inspection du travail, JORF n° 0304 du 31 décembre 2008, texte n° 121, ELI: <https://www.legifrance.gouv.fr/eli/decret/2008/12/30/MTST0829782D/jo/texte>.

<sup>1103</sup> Art. 358 du C. trav.

<sup>1104</sup> Art. 3, Dahir n° 1-03-194 du 14 rejeb (11 septembre 2003), portant promulgation de la loi n° 65-99 relative au Code du Travail

<sup>1105</sup> Art. 29 de la loi du 3 mai 2003 portant réglementation du contrat d'engagement maritime pour la pêche maritime et améliorant le statut social du marin pêcheur.

inférieur au montant obtenu en multipliant le salaire journalier minimum garanti par le nombre de journées du voyage en mer ou des voyages en mer effectués durant cette période de référence<sup>1106</sup>.

**1019.** En recensant certaines sessions ordinaires du Sénat français, nous retenons celle par laquelle le ministre de l'agriculture, de la pêche et de l'alimentation a proposé une première lecture du projet de loi d'orientation sur la pêche maritime et les cultures marines<sup>1107</sup>. Le septième volet de ce projet a été dédié à la modernisation des relations sociales en l'associant impérativement avec le volet économique<sup>1108</sup>. Ce texte, tel qu'il a été présenté, a reconnu que toute modernisation du secteur des pêches maritimes ne peut avoir lieu qu'en passant par une modernisation des relations sociales dans cette branche que par son adaptation économique aux nouvelles données tant communautaires que du marché ou de la ressource halieutique<sup>1109</sup>. Le texte a démontré le caractère artisanal qui règne la plupart des entreprises de la pêche.

**1020.** Le législateur par les dispositions de la loi du 13 déc. 1926, a institué un système de contrôle et de surveillance quand à ce mode de rémunération. C'est un mode qui peut donner lieu à des abus par le volume des charges communes constatées ou par une dissimulation d'une partie des ventes. Ce contrôle tend à protéger les marins pêcheurs contre tout abus de la part de leurs armateurs.

**1021.** Si la rémunération à la part paraît authentiquement moderne dans son principe, elle peut dans un autre sens être vue comme source de motivation des marins pêcheurs qui voient leurs bénéfices augmenter proportionnellement aux profits réalisés. Ce mode de rémunération mérite néanmoins certains aménagements dans son application.

**1022.** En France, les aménagements apportés à ce mode de rémunération se résument essentiellement aux règles de calcul de la rémunération de chaque membre de l'équipage. Le système prévoit un sens de l'équité dans le mode de calcul adopté.

Et enfin, dans le secteur de la pêche, il est toujours possible de se trouver devant des cas où la rémunération à la part s'avère injuste. L'activité de la pêche maritime peut donner suite à des rémunérations aléatoires, à « profits éventuels » C'est dans ce contexte que le législateur doit intervenir pour garantir aux pêcheurs un seuil minimum de rémunération compensatoire.

---

<sup>1106</sup> Art. 30, Op. Cit.

<sup>1107</sup> Texte n° 511 (1995-1996) de M. Philippe VASSEUR, ministre de l'agriculture, de la pêche et de l'alimentation, déposé au Sénat le 26 septembre 1996

<sup>1108</sup> Texte du projet de loi n° 511 (1995-1996) de M. Philippe VASSEUR, ministre de l'agriculture, de la pêche et de l'alimentation, déposé au Sénat le 26 septembre 1996.

<sup>1109</sup> Projet de loi du Texte n° 511, session ordinaire de 1995-1996, SÉNAT, Rattaché pour ordre au procès-verbal de la séance du 27 juin 1996 et Enregistré à la Présidence du Sénat le 26 septembre 1996 : La loi d'orientation sur la pêche maritime et les cultures marines.

La jurisprudence française a été la première à prévoir l'application de la notion du SMIC au secteur de la pêche maritime. L'arrêt rendu par la Cour de cassation le 1<sup>er</sup> avr. 1992, a pleinement affirmé l'application du SMIC maritime aux marins pêcheurs salariés "quel que soit le mode de leur rémunération".

C'est certainement un arrêt d'une grande importance pratique qu'a rendu la Cour de cassation le 1<sup>er</sup> avr. 1992<sup>1110</sup>. La Cour de cassation y rappelle d'abord qu'en application des dispositions de l'article 33 du code du travail maritime, l'armateur qui rémunère ses marins à la part a l'obligation de remettre à l'autorité maritime une comptabilité complète, incluant le décompte des produits et bénéfices d'une part, le décompte des dépenses et charges communes d'autre part. Mais surtout, elle observe que les dispositions concernant le salaire minimum interprofessionnel de croissance (article L 742-2 du code du Travail, et textes complémentaires) sont applicables aux marins rémunérés à la part. Le professeur P. BONASSIES a cité pour le professeur P. CHAUMETTE que la décision surprendra peut-être, mais on ne voit pas comment la Cour de cassation aurait pu statuer autrement, devant la carence du législateur à régler le problème difficile des marins ainsi rémunérés<sup>1111</sup>. La cour a précisé que : « Il résulte de ces textes que la réglementation du salaire minimum interprofessionnel de croissance est applicable, avec certaines modalités propres, aux salariés relevant du code du travail maritime, quel que soit leur mode de rémunération<sup>1112</sup> ».

**1023.** La difficulté de l'adoption du SMIC pour les marins rémunérés à la part s'impose fortement. Il est difficile de déterminer le montant du SMIC chez les marins ainsi que d'appliquer les mécanismes issus de la réglementation terrestre du SMIC avec les modalités actuelles de versement et de calcul des parts de pêche.

**1024.** D'ailleurs, les dispositions de l'article 34 du code du travail maritime ancien proposent certaines solutions. Néanmoins, la difficulté exprimée en sus relative au salaire peut être apaisée par l'incitation des parties prenantes de la relation de travail du marin pêcheur à établir un accord national professionnel ou des accords de branche étendus qui fixent, indépendamment de la durée du travail effectif, la ou les périodes de travail retenues pour le calcul du salaire minimum de croissance des marins rémunérés à la part<sup>1113</sup>. Ces mentions ont été reprises par l'article L. 5544-41 du code des transports par lequel le législateur fait appel à des accords professionnels qui peuvent fixer les modalités de lissage, sur tout ou partie de

---

<sup>1110</sup> P. CHAUMETTE, Armateur. Équipage. Marin-pêcheur. Marin rémunéré à la part, DMF 1993, P. 163. Chronique du professeur P. CHAUMETTE, Rémunération à la part à la pêche artisanale, DMF 1993, P. 31.

<sup>1111</sup> P. BONASSIES, Le Droit Maritime Français, N° 534, 1<sup>er</sup> jan. 1994.

<sup>1112</sup> Soc. 1<sup>er</sup> avril 1992. Bull. Civ. V, no 230.

<sup>1113</sup> Art. 34 de l'ancien Code du travail maritime. Cet article a été codifié par la loi 13 déc. 1926.

l'année, de la rémunération à la part<sup>1114</sup>. Par conséquent, Il est proposé d'adapter au secteur de la pêche artisanale la législation terrestre du SMIC en organisant le mécanisme d'un lissage des rémunérations à la part pour introduire un élément de minimum garanti contractuel jugé décent<sup>1115</sup>.

Ce nouveau rapprochement entre le droit terrestre et le droit maritime atteste un échange d'institution en continue entre ces deux droits.

**1025.** De même pourront être adoptés des forfaits d'heures de travail pour la détermination du droit au SMIC afin de limiter les litiges. Des accords collectifs s'avèrent nécessaires pour mettre en place ce nouveau mécanisme, gage d'un nouvel attrait pour le métier de marin pêcheur.

**1026.** Une simple comparaison avec le régime français démontre que les dispositions de l'article L. 7211-3 opèrent un renvoi aux dispositions du droit commun<sup>1116</sup>. En l'absence de dispositions spéciales relatives au montant minimum de la rémunération, il convient de se reporter une nouvelle fois au droit commun. Nous nous demandons alors sur la possibilité d'interpréter les dispositions de l'article 3 du droit du travail marocain dans le même sens. Cet article renvoie à l'application des règles du droit commun, notamment celles relative au salaire minimum. Mais, en l'absence de dispositions spéciales relatives au montant minimum de la rémunération, *peut-on appliquer le SMIG terrestre aux marins ?*

Ce contexte de généralisation de la notion du salaire minimum est également disposé par l'article Article 356<sup>1117</sup>. Cet article étend la notion à l'ensemble des salariés du secteur privé.

C'est une mention claire qui prévoit la généralisation du salaire minimum à l'ensemble des salariés en concertation avec les représentations professionnelles qui l'adapteront aux circonstances et aux réalités de la profession.

**1027.** L'article 359 du code du travail n'a pas exclu le travail continu rémunéré à la tâche ou au rendement de l'application de la notion du salaire minimum comme le cas du marin pêcheur. Cet article dispose que : « *Le salarié rémunéré à la pièce, à la tâche ou au rendement a droit au moins au salaire minimum légal, sauf une diminution du travail exécuté qui ne peut être attribuée à une cause étrangère au travail et qui lui est directement imputable après*

---

<sup>1114</sup> Art. L. 5544-41 qui a abrogé les dispositions de l'art. L. 34, al. 2 de la loi du 13 déc. 1926.

<sup>1115</sup> P. CHAUMETTE : lissage des rémunérations à la part pour introduire un élément de minimum garanti contractuel jugé décent.

<sup>1116</sup> C. trav., art. L. 3241-1 s.

<sup>1117</sup> Art. 356 du Code du travail marocain dispose que : « le salaire minimum légal ne peut être inférieur aux montants fixés par voie réglementaire pour les activités agricoles et non agricoles après avis des organisations professionnelles des employeurs et des organisations syndicales des salariés les plus représentatives ».

*constatation par un expert agréé. Dans ce cas, le salarié n'a droit qu'au salaire correspondant au travail effectivement réalisé<sup>1118</sup>».*

**1028.** Le législateur marocain, par cette succession de textes juridiques, a largement encadré cette notion en la généralisant et en l'immunisant de tout abus même par les dispositions contractuelles entre les parties. Il a considéré par le sens de l'article 360 du code du travail qu'il « *Est nul de plein droit tout accord individuel ou collectif tendant à abaisser le salaire au-dessous du salaire minimum légal<sup>1119</sup>».*

**1029.** La mise en place du salaire minimum au secteur de la pêche, vu ses références juridiques qui se présentent relativement similaires à celles adoptées en France, nous laisse engager la responsabilité directe de l'autorité compétente qui s'est dotée des attributions institutionnelles lui permettant de revoir le statut social du marin pêcheur, notamment au niveau de la rémunération.

## **Section 2 LA DURÉE DU TRAVAIL**

**1030.** La durée du travail fait l'objet d'un ensemble de règles juridiques anciennes et évolutives dans le temps. La législation sur cette durée et l'aménagement du temps de travail a connu de nombreux bouleversements. Suite aux directives de l'Ordonnance du 16 janv. 1982<sup>1120</sup>, la durée légale hebdomadaire du travail a passé de 40 heures à 39 heures. Dans une série de mesures en vue de limiter le chômage, la loi du 13 juin 1998<sup>1121</sup> et la loi du 19 janv. 2000<sup>1122</sup> ont à nouveau réduit la durée légale hebdomadaire du travail à 35 heures.

La loi du 20 août 2008<sup>1123</sup> a repris la définition des règles essentielles destinées à protéger la santé et la sécurité des travailleurs. Cette loi a précisé, parallèlement à la directive n° 2003/88/CE<sup>1124</sup> concernant certains aspects de l'aménagement du temps de travail, l'objet de la limitation du temps de travail notamment la protection de la santé du salarié.

Cette loi vise également à favoriser le pouvoir d'achat des salariés, sachant que les heures de travail accomplies au-delà de 35 heures sont des heures supplémentaires<sup>1125</sup>.

---

<sup>1118</sup> Art. 359 du C. trav.

<sup>1119</sup> Art. 360 du C. trav.

<sup>1120</sup> Ordonnance n° 82-41 du 16 jan. 1982, relative à la durée du travail et aux congés payés.

<sup>1121</sup> Loi n° 98-461 du 13 juin 1998 d'orientation et d'incitation relative à la réduction du temps de travail (dite loi Aubry).

<sup>1122</sup> Loi n° 2000-37 du 19 janvier 2000 relative à la réduction négociée du temps de travail.

<sup>1123</sup> Loi n° 2008-789 du 20 août 2008 portant rénovation de la démocratie sociale et réforme du temps de travail.

<sup>1124</sup> Directive 2003/88/CE du parlement Européen et du conseil du 4 novembre 2003 concernant certains aspects de l'aménagement du temps de travail.

<sup>1125</sup> Les heures supplémentaires accomplies à compter du 1er oct. 2007 ont été exonérées de toute déduction. Depuis le 1er août 2012, cette exonération a été supprimée.

**1031.** La réglementation du temps de travail est une œuvre qui résulte d'un travail du législateur complété par certaines adaptations de l'ensemble des partenaires sociaux. Cette coproduction peut toutefois prendre des formes diverses. Parfois, la loi peut entériner des accords interprofessionnels.

La loi du 13 nov. 1982<sup>1126</sup> a renforcé davantage le rôle de la négociation de branches puis d'entreprises dans la détermination du temps de travail pour chaque catégorie de travailleurs. Les difficultés relevées ont incité le législateur à revoir la situation par les dispositions de la loi du 4 mai 2004<sup>1127</sup>. Par cette loi, le législateur a prévu toute une série de dérogations dans ce sens.

**1032.** Ces dix dernières années, les juristes s'interrogent face à une inflation législative, dénoncée<sup>1128</sup> à plusieurs reprises. En France, la phase allant de 1981 à 2008, a vu plus de dix lois qui ont touché de loin ou de près la notion de la durée du travail. Trois professeurs<sup>1129</sup> ont exprimé leurs avis dans ce sens en précisant que « *Le Code du travail s'étant étendu et complexifié, il se crée une instabilité juridique, qui frappe de plein fouet les petites entreprises, plus démunies en ressources pour assimiler une quantité de lois considérables*<sup>1130</sup> ».

**1033.** La durée du travail est l'une des notions fondamentales de la relation de travail. Elle est pourtant difficilement déterminée pour l'ensemble des travailleurs. C'est ainsi et pour mieux évoquer la notion de la durée du travail, nous reprenons la classification établie par Laurent COURCOL<sup>1131</sup>. Il a précisé que : « *Trois notions fondamentales définissent la durée du travail : la durée légale, la durée maximale et le travail effectif*<sup>1132</sup> ». C'est ainsi que nous allons le long de ce chapitre revoir la durée légale du travail. Elle est fixée pour toutes les catégories de salariés par l'article L. 212-1 du code du travail (devenu L. 3121-10). Toutefois certaines exceptions sont permises par voie conventionnelle, lorsqu'elles vont dans l'intérêt des salariés. Le capitaine à bord peut demander à ses salariés des dépassements de la durée légale du travail, et ce, de manière régulière ou exceptionnelle.

---

<sup>1126</sup> Loi n° 82-957 du 13 novembre 1982 relative à la négociation collective et au règlement des conflits collectifs du travail. (3<sup>ème</sup> loi AUROUX)

<sup>1127</sup> Loi n° 2004-391 du 4 mai 2004, relative à la formation professionnelle tout au long de la vie et au dialogue social.

<sup>1128</sup> Le rapport de M. DE VIRVILLE 2004.

<sup>1129</sup> P. ARTUS, Directeur des études économiques de Natixis

P. CAHUC, Professeur à l'Université Paris 1, Chercheur au CREST

A. ZYLBERBERG, Directeur de recherche au CNRS, Université de Paris 1.

<sup>1130</sup> P. ARTUS, P. CAHUC, A. ZYLBERBERG. Réglementation du temps de travail, revenu et emploi. Conseil d'Analyse Économique. La Découverte, p.57, 2007, Les rapports du conseil d'analyse économique.

<sup>1131</sup> LAURENT COURCOL : Administrateur général des affaires maritimes.

<sup>1132</sup> L. COURCOL, L'application des trente-cinq heures dans la marine marchande, DMF nov. 1999, pp. 891-899.



**1034.** Nous allons étudier le cadre réglementaire de la « durée du travail » en droit commun sous forme des généralités pour étudier les modalités de l'application de ces règles au travail des marins et plus spécifiquement aux marins pêcheurs. C'est une mise à l'épreuve de la spécificité du droit du travail maritime face au droit commun du travail.

Le Droit du travail maritime est qualifié de droit dérogatoire au droit commun. La question de l'articulation de ce droit avec les règles de droit commun est continuelle<sup>1133</sup>. C'est dans ce contexte que nous comptons revoir la notion de la durée du travail. Il est d'un grand intérêt de revoir l'autonomie du droit du travail maritime qui demeure l'élément central de notre recherche. (§1).

**1035.** Les lois de réduction du temps de travail ont largement réanimé le débat sur ce problème. C'est à l'occasion de la mise en œuvre de chaque loi que la question des limites entre le droit du travail maritime et le droit du travail terrestre se repose. Ces lois d'ordre général trouvent parfois du mal à s'appliquer dans un secteur où la vie à bord mêle le temps de travail et le temps de repos.

Enfin, nous nous intéresserons à une question qui se pose à chaque fois qu'il est à réduire le temps du travail à bord. Cette question porte sur l'effectif minimum à bord d'un navire. (§2.)

### **Généralité**

**1036.** La durée du travail et l'ensemble des aménagements et des répartitions y afférents font l'objet d'une simplicité et d'une souplesse réglementaires fondamentales. Les dispositions de l'article L. 3121-68 du code du travail prévoient ces dérogations, notamment celles relatives à l'aménagement et à la répartition des horaires de travail à l'intérieur de la semaine, aux périodes de repos, aux conditions de recours aux astreintes, ainsi qu'aux modalités de récupération des heures de travail perdues lorsque la loi permet cette récupération<sup>1134</sup>.

**1037.** Cette évolution récente du droit du travail est curieuse et mérite d'être signalée. Le droit du travail en général se caractérise par son rôle fondamental à jouer à travers une notion d'ordre public social qui vise à protéger systématiquement le salarié. Or, ici la négociation collective permettrait d'y déroger, permettrait d'ignorer la notion d'ordre public social. La loi ne protégerait plus systématiquement le salarié. Elle ne le protégerait plus que dans un certain

---

<sup>1133</sup> Guillaume BARRON, Administrateur principal des affaires maritimes, Chef du service des affaires économiques de la DRAM Aquitaine, L'aménagement du temps de travail à la pêche, le Droit Maritime Français, N° 678, 1er février 2007.

<sup>1134</sup> Art. L3121-68, C. trav.

nombre de cas, qu'à la condition en fait, que les négociateurs d'un accord collectif n'en aient pas décidé autrement<sup>1135</sup>.

Ces dérogations permettent souvent l'adaptation de la réglementation du travail aux besoins de l'employeur au détriment de la vie privée du salarié.

**1038.** En France, la limitation de la durée du travail est réglementée par une loi du 24 mars 1841<sup>1136</sup> qui a évoqué la situation des enfants employés dans les manufactures, usines ou ateliers. Il s'agit bien d'une ancienne notion qui ne cesse d'évoluer. C'est ainsi que pour la définir, nous ne pouvons certainement pas nous limiter au seul cadre juridique de la notion. La durée du travail a des répercussions plus étendues que la simple présence du salarié dans l'entreprise. Elle aura des conséquences économiques et sociales diverses. C'est ainsi que le tourisme ne s'est réellement développé qu'après 1936, date des premiers congés payés.

**1039.** La durée du travail faisait l'objet d'un débat pour en fin déterminer le vrai sens de cette notion. Parfois la durée du travail exprime le temps lié au travail y compris le temps réservé au trajet du domicile jusqu'au lieu de travail, parfois le temps de présence du salarié dans l'entreprise et finalement le temps de travail effectif. C'est entre ces diverses désignations qu'il faut chercher un sens qui pourra mieux s'appliquer chez les marins pêcheurs.

**1040.** Le législateur français a répondu de façon globale par les dispositions de l'article L. 3121-1 du code du travail. Selon lui, la durée du travail est similaire au temps de travail effectif. Ainsi la journée de huit heures de travail peut devenir une journée de dix heures de présence pour le salarié. Aux termes de cet article, la durée du travail effectif est le temps pendant lequel le salarié est à la disposition de l'employeur et se conforme à ses directives sans pouvoir vaquer librement à ses occupations personnelles<sup>1137</sup>.

**1041.** Cette désignation, pourtant retenue, a du mal à s'appliquer dans certains cas exceptionnels comme par exemple le temps d'habillage et de déshabillage qui doit donner lieu à des contreparties lorsque le port d'une tenue de travail s'impose aux salariés et que les opérations d'habillage et de déshabillage doivent s'effectuer dans les locaux de l'entreprise ou

---

<sup>1135</sup> T. Lamarche, cours droit social, université de la Réunion.

<sup>1136</sup> Loi du 24 mars 1841 relative au travail des enfants employés dans les manufactures, usines ou ateliers, Recueil Duvergier, page 33.

<sup>1137</sup> Art. L. 3121-1 : « ...Le salarié est à la disposition de l'employeur et se conforme à ses directives. En quelque sorte, la durée du temps de travail reste déterminée par le temps durant s'exerce de manière effective le lien de subordination... ».

sur le lieu de travail<sup>1138</sup>. En revanche, le temps de déplacement professionnel pour se rendre sur le lieu d'exécution du travail n'est pas un temps de travail effectif<sup>1139</sup>.

**1042.** En matière de la durée du travail, les marins pêcheurs sont traités différemment en comparaison de leurs collègues de la marine marchande. Ces derniers ont établi des conventions collectives et des accords collectifs plus favorables ; en présentant un statut protecteur allant bien au-delà des dispositions du code du travail maritime. Par ces conventions, le marin cherche à fouiller les avantages garantis par le droit du travail terrestre tout en préservant les avantages initialement garantis par le droit du travail maritime. Les juges veillent également à appliquer le régime le plus favorable au marin<sup>1140</sup>. Plus récemment, le premier article de l'arrêté du 30 oct. 2003<sup>1141</sup> a rendu obligatoires, pour tous les employeurs et tous les salariés figurant dans son champ d'application professionnel et territorial, les dispositions de l'accord national du 28 fév. 2003 pour l'application de la réduction du temps de travail et du SMIC conclu dans le secteur de la pêche maritime hauturière<sup>1142</sup>. Cet article porte une extension d'un accord national du 28 fév. 2003 au travail dans le secteur de la pêche maritime hauturière. C'est une nouvelle extension des règles du droit du travail terrestre au travail maritime.

**1043.** Généralement, les dispositions législatives mises en œuvre en vue d'encadrer la notion de la durée du travail dans le secteur maritime doivent permettre enfin d'assurer un bon fonctionnement du bord. L'exploitation du navire et la réussite de l'expédition maritime s'imposent lourdement. La jurisprudence française n'a pas hésité à appliquer dans un sens inverse de l'alignement sur le droit terrestre, les dispositions liées à la notion de la durée du travail maritime à des salariés non marins. Par un arrêt rendu le 23 sept. 2013, la Cour de cassation a précisé que : « *Les dispositions du code du travail maritime concernant l'organisation et la durée du travail à bord sont applicables, pour le temps de leur embarquement et sous réserve de dispositions collectives plus favorables, aux personnels non marins, lorsque ces personnels sont conduits, en exécution de leur contrat de travail, à servir en mer*<sup>1143</sup> ». Les contrats de travail des gens de mer et des salariés autres que gens de mer employés à bord des navires doivent permettre d'assurer au moins le respect des dispositions

---

<sup>1138</sup> Art. L3121-3, Anciens textes : Code du travail - art. L212-4, codifié par l'Ordonnance n° 2007-329 du 12 mars 2007 et Modifié par LOI n° 2016-1088 du 8 août 2016 - art. 8 (V).

<sup>1139</sup> Art. L3121-4, Codifié par l'Ordonnance n° 2007-329 du 12 mars 2007, Anciens textes : Code du travail - art. L212-4.

<sup>1140</sup> Cass. Soc., 7 avr. 1998, n° 95-41.652

<sup>1141</sup> Arrêté du 30 oct. 2003 portant extension d'un accord conclu dans le secteur de la pêche maritime hauturière JORF n° 267 du 19 novembre 2003 page 19605 texte n° 21.

<sup>1142</sup> Art. 1 de l'arrêt Op. Cit.

<sup>1143</sup> Cass. Soc., du 25 septembre 2013, N° de pourvoi : 12-17776, 12-17777, Publié au bulletin, 2013, V, n° 217.

législatives, réglementaires et conventionnelles applicables aux marins, aux gens de mer autres que marins et à tout autre salarié, dans les domaines mentionnés à l'article L. 5562-1<sup>1144</sup>.

### **§1. La durée du travail face à l'autonomie du droit du travail maritime**

**1044.** Le travail à bord d'un navire de commerce ou de pêche se déroule d'une façon continue. Le travail est assuré en permanence durant toute la durée de l'expédition maritime : vingt-quatre heures sur vingt-quatre, sept jours sur sept.

Le marin pêcheur reste à la disposition permanente de son armateur le long de sa relation contractuelle de travail. Le travail se déroule suivant une organisation proposée et imposée par le capitaine à bord.

**1045.** Si l'autonomie du droit du travail maritime est en cause, certaines situations gérées par ce droit prouvent cependant le contraire. L'exemple de la durée du travail dans le secteur maritime est de nature à prouver beaucoup plus profondément l'originalité de cette notion. Cette autonomie attire de plus en plus l'attention des juristes doctrinaux. Elle s'approuve à chaque fois qu'il paraît évident certaines difficultés d'adaptation et d'harmonisation conformément à la législation du travail terrestre. En France, ce problème d'adaptation persiste malgré les voix qui mettent en cause la spécificité et l'autonomie de cette législation. Le droit du travail maritime a son originalité, mais il n'est cependant pas autonome<sup>1145</sup>. C'est à partir du sens de cette décision rendue par la Cour de cassation que nous allons évoquer la notion de la durée du travail disposée par le droit commun, pour voir s'elle sera facilement applicable au milieu maritime.

**1046.** Selon le sens des dispositions du droit commun, la durée du travail est reconnue d'une certaine souplesse juridique. Elle se voit dans la possibilité de recevoir certains ajustements soumis à l'accord des parties prenantes. Cette souplesse n'est pas sans limites puisque les dispositions de l'article L. 1311-4 sont strictement claires dans ce sens. Elles interdisent toute forme d'arrangement ou stipulations qui peuvent conduire à compromettre la sécurité, notamment par l'incitation directe ou indirecte au dépassement de la durée du travail et des temps de conduite autorisés<sup>1146</sup>.

---

<sup>1144</sup> Art. R. 5562-1 du Code des transports, créé par le Déc., n° 2014-881 du 1<sup>er</sup> août 2014, art. 1<sup>er</sup>, en vigueur le 1<sup>er</sup> sept. 2014.

<sup>1145</sup> Cass. Ass. Plén., 7 mars 1997, n° 95-40.169 P : D. 1997. 85 ; Dr. soc. 1997. 424, obs. CHAUMETTE ; JCP E 1997. II. 22863, note PIERCHON.

<sup>1146</sup> Art. L. 1311-4, C. transp.

Les mêmes dispositions, dans une perspective renforçant davantage la spécificité du travail dans le secteur de la pêche maritime ont écarté le contrat des marins pêcheurs. Elles disposent que : « *Un décret en Conseil d'État fixe les conditions dans lesquelles le contrat d'engagement maritime à la pêche ne comporte pas une telle clause*<sup>1147</sup> ».

**1047.** La jurisprudence française n'a pas manqué de préciser l'importance de la durée du travail. La Cour de cassation qui a déjà mis en cause l'autonomie du droit du travail maritime revient pour la reconnaître en matière de la durée du travail. La Cour a confirmé la spécificité des définitions maritimes et l'autonomie du droit de la durée du travail maritime par son arrêt du 15 oct. 2002<sup>1148</sup>.

La chambre sociale a qualifié d'illicite, toute action de nature à motiver en excès les salariés pour dépasser les horaires autorisés de travail. La chambre a exprimé clairement par le sens de l'arrêt rendu le 21 mai 1997 que : « *Sont illicites, car de nature à compromettre la sécurité en incitant le salarié à dépasser la durée normale de travail et les temps de conduite autorisés : la prime proportionnelle au chiffre d'affaires réalisé*<sup>1149</sup> ».

**1048.** Au Maroc, les dispositions de l'article 173<sup>1150</sup> du CCMM demandent impérativement au marin de rejoindre le bord une fois signé son contrat d'engagement maritime devant une autorité compétente. Cet article de la législation maritime marocaine, réservé aux obligations du marin envers son armateur, dispose que : « *Le marin est tenu de se rendre sur le navire à bord duquel il doit exécuter son service au jour et à l'heure qui lui sont indiqués, par l'armateur, par son représentant ou par le capitaine*<sup>1151</sup> ». Le marin engagé reste ensuite à l'entière disposition de son armateur. Il peut lui proposer des voyages et des escales selon les circonstances imposées par l'exploitation du navire. Il ne peut quitter ou s'absenter du bord sans autorisation durant toute la phase de son engagement. La législation maritime du travail ne cesse de rappeler que sa position ferme dans ce sens. La soumission totale au capitaine demeure sans aucune limitation de la durée du travail en mer et à terre. L'article a disposé dans son dernier alinéa que : « *Il est tenu, tant au port qu'en mer, à bord comme à terre, d'obéir*

---

<sup>1147</sup> Art. L. 1311-4, C. transp.

<sup>1148</sup> Cass. Soc., 15 oct. 2002, DMF 2003. 68 ; 8 janv. 2003, Synd. CFTD maritime Méditerranée c/ SNCM, n° 01-12.099, non publié ; CA Paris, 28 janv. 2004, DMF 2004. 512).

<sup>1149</sup> Soc. 21 mai 1997, n° 95-42.542 P : D. 1997. 152 ; Dr. soc. 1997. 763, obs. Ray.

<sup>1150</sup> ART. 173, dahir du 24 Chaoual 1372 - 6 Juillet 1953, CCMM 1919.

Il est tenu, tant au port qu'en mer, à bord comme à terre, d'obéir aux ordres de ses supérieurs concernant le service du navire et des marchandises et, d'une manière générale, de remplir son service avec zèle et attention.

<sup>1151</sup> Art. 173, Op. Cit.

*aux ordres de ses supérieurs concernant le service du navire et des marchandises et, d'une manière générale, de remplir son service avec zèle et attention*<sup>1152</sup>».

Ces deux articles mettent suffisamment en revue l'autonomie du droit du travail maritime. D'ailleurs, les conditions de travail dans ce secteur démontrent des cas qui attestent une spécificité accrue.

**1049.** Cette spécificité est liée en grande partie au lieu du travail du marin pêcheur. Ceci va nous amener à revoir l'autonomie réclamée au droit du travail maritime. Cette autonomie sera appréciée par une simple comparaison entre les possibilités de l'adaptation de la législation terrestre et les conditions de vie très particulière du marin pêcheur à bord.

### **A. La durée du travail face à la spécificité maritime**

**1050.** Le travail à bord des navires en général est organisé de façon à permettre la continuité du travail de jour comme de nuit. Pour cela un équipage complet capable à répondre à cet objectif s'impose pour chaque type de navire.

Si le droit maritime est mis en place dans sa globalité pour répondre en premier lieu à un besoin de sécurité des biens et des vies humaines à bord, un équipage capable d'assurer cette sécurité qualitativement et quantitativement est fortement sollicité. Le choix de l'équipage ne peut avoir lieu sans tenir compte de la durée du travail à bord.

#### **a. Durée du travail en droit commun**

**1051.** Au Maroc, la législation du travail a consacré son deuxième livre aux conditions de travail. Parmi les chapitres de ce livre, celui relatif à la durée du travail. Cette législation du droit commun a fixé la durée normale du travail selon que l'activité est agricole ou non agricole. Pour les activités non agricoles, la durée normale de travail des salariés est fixée à 2288 heures par année ou 44 heures par semaine<sup>1153</sup>.

**1052.** La durée du travail annuelle globale a été mentionnée pour sauvegarder les intérêts des employeurs. Le législateur leur reconnaît le droit d'aménager le temps de travail le long de l'année à condition de ne pas dépasser 10 heures par jour<sup>1154</sup>. D'ailleurs, le législateur marocain, conscient de la difficulté de l'application, de l'adaptation et de la généralisation de la durée du travail, a délégué par les termes de l'article 184 du code du travail à la voie

---

<sup>1152</sup> Dernier alinéa de l'Art. 173, Op. Cit.

<sup>1153</sup> Art. 184 du Code du travail marocain, codifié par la loi n° 65-99.

<sup>1154</sup> Art. 184 du Code du travail marocain. Selon les termes de cet article, la durée annuelle globale de travail peut être répartie sur l'année selon les besoins de l'entreprise à condition que la durée normale du travail n'excède pas dix heures par jour, sous réserve des dérogations visées aux articles 189, 190 et 192 du même Code.

réglementaire, après consultation des organisations professionnelles des employeurs et des organisations syndicales des salariés les plus représentatives.

**1053.** Il est à noter que l'article 185<sup>1155</sup> du code du travail terrestre marocain, présente ses dispositions dans le but de protéger des crises périodiques passagères de l'employeur. C'est une mention curieuse qui mérite d'être signalée. Ces dispositions contredisent le préambule du Code du travail marocain. Ce préambule a mentionné que le travail est l'un des moyens essentiels pour le développement du pays, la préservation de la dignité de l'homme et l'amélioration de son niveau de vie ainsi que pour la réalisation des conditions appropriées pour sa stabilité familiale et son développement social.

**1054.** Par les dispositions de cet article, l'employeur a le droit de répartir la durée annuelle globale du travail sur l'année ; selon les besoins de l'entreprise et à condition que la durée normale du travail n'excède pas dix heures par jour. Toutefois cet aménagement de la durée du travail, n'entraîne aucune réduction du salaire mensuel.

Nous avons choisi à titre introductif, certaines dispositions du code du travail relatif à la durée du travail et qui pourront nous être utile à transposer sur le travail du marin pêcheur.

**1055.** Les dispositions de l'article 190<sup>1156</sup>, évoquent le travail intermittent et les travaux préparatoires ou complémentaires indispensables à l'activité générale de l'entreprise. Elles précisent que les salariés affectés par des entreprises qui adoptent ce type de travaux qui ne peuvent être exécutés dans la limite de la durée normale du travail, peuvent être employés au-delà de ladite durée dans la limite journalière maximum de douze heures.

**1056.** La pêche maritime toute en étant une activité qui demande à réaliser des travaux réputés dangereux et dans un milieu hostile, peut être conforme au sens exprimé par les dispositions de l'article 192<sup>1157</sup> du code du travail. Elles s'orientent vers les entreprises dont les travaux urgents doivent nécessairement être exécutés immédiatement pour prévenir des dangers imminents, organiser des mesures de sauvetage, réparer des accidents survenus soit au matériel, soit aux installations, soit aux bâtiments de l'entreprise ou pour éviter le dépérissement de certaines matières. Ces dépassements sont toutefois limités.

**1057.** Les cas énumérés constituent des cas des surcroûts exceptionnels de travail ou même des cas de force majeure. Leurs fréquentations restent faibles alors que pour le travail en mer, ces situations cohabitent avec le travail journalier des marins pêcheurs. Le législateur du droit commun n'a pas négligé les cas où des travaux urgents doivent nécessairement être exécutés

---

<sup>1155</sup> Art. 185 du Code du travail marocain.

<sup>1156</sup> Art. 190 du Code du travail marocain.

<sup>1157</sup> Art. 192 du Code du travail marocain.

immédiatement pour prévenir des dangers imminents, organiser des mesures de sauvetage, réparer des accidents survenus soit au matériel, soit aux installations, soit aux bâtiments de l'entreprise ou pour éviter le dépérissement de certaines matières. Il prévoit des dépassements de la durée normale de travail qui ne peut dépasser un jour puis à raison de deux heures durant les trois jours suivants<sup>1158</sup>.

**1058.** Pourtant, l'Article 193<sup>1159</sup> du code du travail semble apporter une précision écartée par la législation maritime. Il précise que les heures de travail effectuées dans des cas d'exception ou de force majeure même pour le salut et la sauvegarde de l'établissement sont rémunérées sur la base du salaire afférent à la durée normale de travail<sup>1160</sup>. En étudiant ces dispositions, au moins une logique nous vient à l'esprit. Toute prestation de service à l'exception de celle qui vise la sauvegarde des vies humaines doit en principe être rémunérée. Dans tous les cas où l'entreprise se trouve dans la nécessité de faire face à des travaux d'intérêt national ou à des surcroûts exceptionnels de travail, les heures de travail effectuées au-delà de la durée normale de travail doivent être indemnisées selon le régime réservé pour les heures supplémentaires<sup>1161</sup>.

**1059.** En droit français, la notion de la durée du travail est une ancienne notion largement débattue dans la doctrine. Selon les professeurs François JARRIGE et Bénédicte REYNAUD, peu après la révolution de fév. 1848, l'une des premières décisions du gouvernement provisoire pour résoudre la question sociale est l'adoption du décret du 2 mars 1848<sup>1162</sup>. Ce décret a soulevé la question de la fixation de la durée maximale de la journée de travail à dix heures à Paris et onze heures en province.

**1060.** Le travail à horaire individualisé<sup>1163</sup> est également une forme de limitation de la durée du travail. Elle a fait son apparition en 1973<sup>1164</sup> dans le Code du travail français par les dispositions de l'ancien article L. 212-2<sup>1165</sup> et des suivants. Cette formule a le mérite de concilier les contraintes familiales avec celles de l'entreprise. Cette formule a servi de fondement de la durée du travail. Elle fait actuellement l'objet des dispositions législatives de

---

<sup>1158</sup> Art. 192 du Code du travail marocain.

<sup>1159</sup> Art. 193 du Code du travail marocain.

<sup>1160</sup> Art. 193 Op. Cit.

<sup>1161</sup> Art. 196 du Code du travail marocain.

<sup>1162</sup> Décret du 2 mars 1848.

<sup>1163</sup> Le travail à horaire individualisé est une formule d'horaires à la carte. Elle correspond à une période quotidienne de présence obligatoire, encadrée de plages à l'intérieur desquels chaque salarié choisi librement son heure de début et de fin de travail, selon ses convenances et ses impératifs familiaux. Par cette action, le problème de retard n'a plus aucun sens. Le salarié a la liberté de choisir la durée convenable dans une plage horaire allant de 9 heures à 18 heures.

<sup>1164</sup> Code du travail publié le 21 novembre 1973.

<sup>1165</sup> Art. L.212-2 du Code du travail français en 1973.



l'article L. 3122-23<sup>1166</sup>. D'ailleurs, l'employeur est libre d'adopter le mode de travail qui lui semble dans l'intérêt de son entreprise. Il lui suffit de se conformer à certaines conditions fixées par les termes de l'article 3123-4<sup>1167</sup>. Il pourra choisir le travail à temps plein ou à temps partiel. Ce choix contractuel lui revient. Or en absence d'un contrat de travail ou de preuves suffisantes de la forme du travail, la relation de travail est présumée conclue pour l'horaire à plein temps. Aujourd'hui, la question du temps de travail est au cœur d'un débat de société. Ce débat est basé sur des raisons d'hygiène et de sécurité d'une part et par un fort taux de chômage d'autre part.

**1061.** Le premier élément qui a été mis en place par le législateur, a constaté que les salariés travaillent pendant une durée excessive du travail allant jusqu'à 80 heures hebdomadaires<sup>1168</sup>. Ceci mettait en cause les conditions d'hygiène et de sécurité des salariés.

**1062.** Le deuxième élément est plutôt lié à la stratégie d'emploi de chaque pays en vue de réduire les taux de chômage élevés. La révision en baisse de la durée hebdomadaire de travail vient dans ce cas afin de réaliser un meilleur partage du travail et d'assurer l'emploi à un plus grand nombre de citoyens. Ce fondement a été mobilisé par les lois Aubry en 2001<sup>1169</sup>, pour réduire la durée hebdomadaire de travail de 39 heures à 35 heures. Mais les conséquences de l'application de cette loi restent très discutables.

Cette idée n'est pas tellement nouvelle, puisque déjà en 1936, le slogan « travailler moins, pour travailler tous » étaient déjà très à la mode. Pourtant, Léon BLUM était le premier à s'opposer aux heures supplémentaires dans une perspective à favoriser le travail sans aucun résultat notable.

## **b. Durée du travail en droit du travail maritime**

**1063.** La réglementation du temps de travail des gens de mer n'est pas une question d'actualité. Un ancien débat a été initié pour mieux gérer ce temps. Le débat tourne autour du *travail*

---

<sup>1166</sup> Aux termes des articles L.3122-23, les employeurs sont autorisés, pour répondre à la demande de certains travailleurs, à pratiquer des horaires individualisés, sous réserve que le comité d'entreprise ne s'y oppose pas et que l'inspecteur du travail en soit préalablement averti.

<sup>1167</sup> Art. L. 3123-4 du C. trav.

<sup>1168</sup> Loi 1848 : la loi de 1841 sur le travail des enfants dans les manufactures de plus de vingt salariés a par ailleurs inauguré les discussions sur l'intervention de l'État dans les contrats et la durée du travail en France. Elle prévoyait la limitation de la durée du travail et les vives discussions qu'elle a suscitées ont fixé les cadres du débat. Elle posait des problèmes similaires de définition de la main-d'œuvre et du risque d'extension des réglementations horaires aux adultes. (Wessbach 1989 ; Lemercier 2011).

\*F. Jarrige, B. Reynaud, la durée du travail, la norme et ses usages en 1848, Belin | « Genèses » 2011/4 n° 85 | pages 70 à 92.

<sup>1169</sup> Lois Aubry en 2001.

*effectif et de temps de présence*<sup>1170</sup>. En France, pour les gens de mer, la loi qui a évoqué en premier ce problème est celle du 17 avr. 1907<sup>1171</sup>. Elle a déterminé la durée journalière du travail des marins de 12 heures en mer ; accomplie par deux équipes qui assurent respectivement des quarts de six heures. Cette loi n'a pas oublié de distinguer le travail à la mer et au port puisqu'elle a réduit cette durée à dix heures pour le personnel pont et à huit heures pour le personnel machine.

**1064.** En application de cette loi, les gens de mer étaient confiants de voir leur activité bien encadrée. C'est à cette époque que la législation du travail terrestre a commencé à reprendre son caractère général en vue d'une application globale pour tout type de travail. Les gens de mer vont également continuer à réclamer une sorte d'alignement sur cette législation pour chaque loi qui paraît être à leur faveur.

**1065.** Dans cette perspective, et afin d'assurer une égalité entre tous les travailleurs et de permettre aux navigants de bénéficier de ces acquis sociaux, la loi du 2 août 1919 fixe une durée maximale journalière de travail de huit heures ou une durée maximale hebdomadaire de 48 heures pour les navigants. Le travail à bord n'a pas pu se conformer à cette nouvelle loi. Les dispositions du décret du 31 mars 1925 intervinrent en fin en assimilant les 8 heures quotidiennes à 208 heures par mois pour 26 jours ouvrables soit 26 fois huit heures. La loi du 21 avr. 1936 rendit la durée du travail à 40 heures ; semaine par semaine avec l'adoption de la notion des heures supplémentaires rémunérées.

Dans une action d'alignement, l'Ordonnance du 25 mars 1982 reconnaît aux gens de mer les mêmes droits dont jouissaient les travailleurs terrestres. La durée du travail passe à 39 heures et la durée maximale du travail journalier est réduite à 10 heures<sup>1172</sup>.

**1066.** En France, le décret n° 2005-305 a bien organisé le travail à bord pour les navires autres que les navires de pêche. Son troisième article précise que le travail à bord des navires est organisé sur la base de huit heures par jour<sup>1173</sup>. Cette durée en principe, et à bord des navires autres que les navires de pêche, ne peut ni excéder douze heures<sup>1174</sup> ni atteindre six heures sans que le salarié bénéficie d'un temps de pause d'une durée minimale de vingt minutes<sup>1175</sup>.

---

<sup>1170</sup> C. et J. BRIOT, *Marins Cap-Horniers du Nitrate : Embarquer, vivre et travailler à bord des grands voiliers Bordes*, book on demande 2012.

<sup>1171</sup> Loi du 17 avril 1907 sur la sécurité de la navigation et la réglementation du travail à bord des navires.

<sup>1172</sup> Dispositions des articles 24 et suivants du Code du travail maritime.

<sup>1173</sup> Art. 3, Décret n° 2005-305 du 31 mars 2005 relatif à la durée du travail des gens de mer.

<sup>1174</sup> (Décr. N° 2005-305, art. 4, al. 1er)

<sup>1175</sup> Décr. N° 2005-305, art. 4, al. 4. Compte tenu des contraintes particulières de la navigation ou de l'exploitation en mer, le capitaine peut reporter ce temps de pause et l'accorder dès que cela est réalisable (Décr. N° 2005-305, art. 4, al. 4).

- 1067.** L'organisation du travail dans le secteur maritime distingue deux types de service : le service en mer et le service au port. C'était le sens exprimé par les dispositions de l'article 19 du décret<sup>1176</sup> du 6 sept.1983, pris pour l'application de l'ancien article 25<sup>1177</sup> du code du travail maritime.
- 1068.** Le service au port, désigne un service où l'ensemble des membres de l'équipage forme des groups selon un plan proposé par le capitaine. Chaque catégorie est chargée d'un service de jour collectif et discontinu, pour l'exécution de tous les travaux nécessaires pour le séjour du navire au port.
- 1069.** Le service à la mer est celui qui s'exécute non seulement en mer ou en attente sur rade foraine, mais aussi pendant tout séjour inférieur à vingt-quatre heures sur rade abritée ou au port d'escale ; il fallait y ajouter éventuellement le temps nécessaire à l'exécution des travaux de sécurité, de mise en route et d'arrêt des machines et au fonctionnement du service des personnes embarquées. Le service à la mer ne pouvait cependant être conservé plus de vingt-quatre heures après l'arrivée du navire, ni repris plus de vingt-quatre heures avant son départ, sauf nécessité tenant strictement à la sécurité du navire, de la cargaison ou des personnes embarquées. Le service au port était celui qui s'exécutait chaque fois que le navire séjournait plus de vingt-quatre heures sur rade abritée ou dans un port d'escale, et dans tous les cas où le navire passait la nuit ou une partie de la nuit au port d'attache, au port d'armement ou au port de retour habituel.
- 1070.** La durée quotidienne de travail fait l'objet de certaines exceptions lorsqu'il s'agit d'un navire de pêche. À bord de ces navires, la durée quotidienne de travail dépasse parfois douze heures. Le respect des normes de repos définies sur les lieux de pêche s'impose. Il est de l'ordre de dix heures au minimum par période de vingt-quatre heures, dont six heures consécutives. L'intervalle entre deux périodes consécutives de repos ne peut dépasser quatorze heures. Aucun temps de travail quotidien ne peut atteindre six heures sans que le salarié bénéficie d'un temps de pause d'une durée minimale de vingt minutes au moins. La durée journalière de ce repos peut être réduite à huit heures pendant cinq jours consécutifs ; il en est fait mention sur le journal de bord ou le registre des heures de travail. Les heures de repos non prises donnent lieu à récupération<sup>1178</sup>.

---

<sup>1176</sup> Décret du 6 septembre 1983 pris pour l'application de l'article 25 du Code du travail maritime

<sup>1177</sup> Art. 25 du Code du travail maritime

<sup>1178</sup> Décr. N° 2005-305, art. 19 et 20.

**1071.** Au Maroc, la législation maritime en vigueur a également encadré la durée du travail des marins. Par les dispositions de l'article 176 bis<sup>1179</sup>, le législateur a, en un premier temps, écarté les marins actifs à bord des navires de pêche. Il dispose que : « *A bord des navires autres que ceux armés à la pêche maritime, la durée du travail effectif des marins ne peut excéder, quelle que soit la catégorie du personnel à laquelle ils appartiennent, soit huit heures par jour, soit quarante-huit heures par semaine, soit une durée d'une limitation équivalente établie sur une période de temps autre que la semaine.*

**1072.** Le législateur est sensiblement conscient de la complexité de ce problème à bord des navires. Le travail à bord diffère à la différence des navires, de leurs équipements et de la nature de l'activité entreprise. La législation maritime marocaine a également dérogé à l'autorité compétente chargée du secteur maritime le droit de se prononcer par voie réglementaire, après avis de la commission composée des représentants des armateurs et des marins<sup>1180</sup>.

**1073.** Cette législation n'a pas écarté la possibilité de répartir les heures de travail dans la semaine de quarante-huit heures ou dans une période de temps autre que la semaine. Elle a dérogé en permanence qu'il y a lieu d'admettre pour les travaux préparatoires ou complémentaires qui doivent être nécessairement exécutés en dehors de la limite assignée au travail général à bord des navires, ou pour certains genres de navigation où le travail ordinaire est intermittent<sup>1181</sup>.

Cette législation a également confié au capitaine le pouvoir sous forme de dérogations temporaires aussitôt qu'il lui apparaît évident qu'il faut faire face à des surcroûts de travail extraordinaires ou à des nécessités impérieuses<sup>1182</sup>.

**1074.** Le capitaine d'un navire est le chef de l'expédition maritime. Il a des pouvoirs qui paraissent difficilement à contrôler. Même si le législateur a mentionné des mesures de contrôle des heures de travail et de repos et de la durée du travail effectif, ainsi que la procédure suivant laquelle les dérogations seront accordées ou utilisées, il n'a pas précisé ces mesures. L'administration maritime devra investir dans ce sens pour mieux encadrer cette notion.

---

<sup>1179</sup> Art. 176 bis du CCMM

<sup>1180</sup> Alinéa 1 de l'article 176 bis.

<sup>1181</sup> Alinéa 2 de l'article 176 bis. Op. Cit.

<sup>1182</sup> Alinéa 2 de l'article 176 bis. Op. Cit.

**1075.** Il est à rappeler que le Maroc fait partie des pays ayant signé la convention internationale sur le travail maritime. Il a également signé la convention sur le travail dans la pêche, 2007<sup>1183</sup> qui tend à apporter certains changements. Selon les dispositions de son treizième article, il est demandé aux pays faisant partie de cette œuvre d'adopter des lois, règlements qui insiste les armateurs de navires de pêche de se doter d'effectifs<sup>1184</sup> suffisants en nombre et en qualité pour assurer la sécurité de navigation et de fonctionnement du navire sous le contrôle d'un patron compétent.

**1076.** Cette convention prévoit pour les marins pêcheurs des périodes de repos régulières d'une durée suffisante pour préserver leur sécurité et leur santé. Elle est entrée en vigueur récemment<sup>1185</sup>. Il est à présent important de voir comment l'autorité compétente marocaine va reformuler sa législation concernant le travail dans le secteur de la pêche maritime. Les dispositions de cette convention paraient intéressantes dans le sens qu'elles évoquent les limites à respecter en matière de la durée du travail. Il est à rappeler que selon l'article 22 de la constitution de l'organisation internationale du travail, chaque pays membre doit produire un rapport annuel sur les mesures prises par lui pour mettre à exécution les conventions auxquelles il a adhéré. Ces rapports seront rédigés sous la forme indiquée par le conseil d'administration et devront contenir les précisions demandées par ce dernier<sup>1186</sup>. Nous attendons le premier rapport qui sera présenté par le Maroc pour voir effectivement le degré d'implication de l'autorité compétente à redresser le statut social du marin pêcheur.

**1077.** L'organisation internationale du travail<sup>1187</sup>, s'est beaucoup intéressée dernièrement au travail des gens de mer. Elle a établi de suite deux conventions considérées jusqu'à présent comme des références principales du travail maritime dans les domaines de la navigation maritime et de la pêche maritime. L'organisation espère par cette action uniformiser les règles du droit du travail maritime en défendant son autonomie.

---

<sup>1183</sup> C188 - Convention (n° 188) sur le travail dans la pêche, 2007, convention concernant le travail dans le secteur de la pêche (Entrée en vigueur : 16 nov. 2017), Adoption : Genève, 96ème session CIT (14 juin 2007) - Statut : Instrument à jour (Conventions Techniques).

<sup>1184</sup> Voir paragraphe suivant : §2. La notion d'effectif à bord et le temps de repos du marin.

<sup>1185</sup> Entrée en vigueur de la convention C188

<sup>1186</sup> Art. 22 de la Constitution de l'OIT, relatif aux rapports annuels sur les conventions ratifiées.

<sup>1187</sup> OIT : organisation international du travail dont le Maroc est membre depuis le 13.06.1956.

**1078.** À l'échelle internationale, nous ne pouvons évoquer la durée du travail sans toutefois revenir aux dispositions de la convention C 180. Cette convention a tenté de définir la durée du travail<sup>1188</sup> et les heures de repos des marins<sup>1189</sup>.

En matière de la durée du travail, la Cour de cassation se base dans ses décisions sur les dispositions de ces conventions internationales. C'est le cas de l'arrêt rendu le 18 janv. 2011<sup>1190</sup> qui s'est basé sur les articles 3, 4, 5 et 18-3 de la Convention n° 180 de l'OIT sur la durée du travail des gens de mer et les effectifs de navires. Selon cet arrêt, « la durée du travail pour les gens de mer comme pour les autres travailleurs est en principe de huit heures par jour avec un jour de repos par semaine, plus le repos correspondant aux jours fériés ; que dans les situations où un marin est en période d'astreinte, celui-ci doit bénéficier d'une période de repos compensatoire adéquate si la durée normale de son repos est perturbée par des appels<sup>1191</sup>».

**1079.** Dans ce même sens, le professeur CHAUMETTE a précisé que l'applicabilité directe de cette convention a déjà eu l'occasion d'être reconnue et utilisée par la Cour de cassation pour se substituer à une législation nationale<sup>1192</sup>.

### **c. La durée du travail face à certaines exceptions maritimes**

**1080.** Le domaine maritime approuve à nouveau sa spécificité en imposant certaines exceptions qui reflètent directement sur le respect de la durée du travail. Le marin en général est appelé à travailler sans aucune restriction de la durée du travail à chaque moment où le navire se trouve dans des circonstances de force majeure. Cette situation est également valable à chaque moment où le salut du navire, des personnes embarquées ou de la cargaison est en jeu. L'appréciation de ces circonstances revient exclusivement au capitaine qui est seul juge. C'est dans ce sens que viennent les dispositions de l'article 175 qui disposent que : « *Le marin est*

---

<sup>1188</sup> Art. 2 de la convention C180, Convention (n° 180) sur la durée du travail des gens de mer et les effectifs des navires, 1996. Par son alinéa « b », l'expression durée du travail désigne le temps durant lequel un marin est tenu d'effectuer un travail pour le navire. Cette convention est ratifiée par la France en 2004 et par le Maroc le 01 décembre 2000. Cette convention est automatiquement dénoncée le 10 sept. 2013 par la convention MLC, 2006.

<sup>1189</sup> Art. 2 de la convention C180, Convention (n° 180) sur la durée du travail des gens de mer et les effectifs des navires, 1996. Par son alinéa « c », l'expression heures de repos désigne le temps qui n'est pas compris dans la durée du travail ; cette expression n'inclut pas les interruptions de courte durée.

<sup>1190</sup> Cass. Soc., du 18 jan. 2011, N° de pourvoi : 09-40094, Publication : Bulletin 2011, V, n° 25, Décision attaquée : Cour d'appel de Rennes, du 27 mai 2008.

Il résulte des articles 3, 4 et 5 de la Convention n° 180 de l'Organisation internationale du travail (OIT) sur la durée du travail des gens de mer et les effectifs des navires, ratifiée le 27 avril 2004, d'application directe en droit interne, que la durée du travail pour les gens de mer comme pour les autres travailleurs est en principe de huit heures par jour avec un jour de repos par semaine, plus le repos correspondant aux jours fériés.

<sup>1191</sup> Soc. 18 janv. 2011, n° 09-40.094, Bull. civ. V, n° 25 ; Dalloz actualité, 20 févr. 2011, obs. L. PERRIN ; D. 2012. Pan. 901, obs. P. LOKIEC et J. PORTA ; Dr. soc. 2011. 462, obs. P. CHAUMETTE.

<sup>1192</sup> Soc. 18 janv. 2011, n° 09-40.094, Bull. civ. V, n° 25 ; Dalloz actualité, 20 févr. 2011, obs. L. PERRIN ; D. 2012. Pan. 901, obs. P. LOKIEC et J. PORTA ; Dr. soc. 2011. 462, obs. P. CHAUMETTE.

*tenu de travailler au sauvetage du navire, de ses débris, des effets naufragés et de la cargaison*<sup>1193</sup> ».

Ce sens est exprimé également par la législation française. La durée maximale quotidienne de travail, fixée par la législation maritime peut être dépassée et sans limites. Ces dépassements auront lieu à chaque fois qu'il est jugé nécessaire, notamment, dans le cas « *de sauvetage du navire, de ses débris, des effets naufragés ou de la cargaison, de conditions météorologiques exceptionnelles, de brume, d'échouement, d'incendie ou de toute autre circonstance intéressant la sécurité du navire ou celle des personnes à bord ou de la cargaison, ou intéressant la sûreté, ou en vue de porter assistance à d'autres navires ou secours à des personnes en détresse en mer*<sup>1194</sup> ».

**1081.** Le capitaine reste maître à bord. Il peut suspendre l'organisation normale et habituelle à bord. Il exige à l'équipage les heures de travail nécessaires selon chaque situation. Il est à noter que le capitaine peut demander un dépassement aux marins non seulement pour le salut du bord mais également lorsqu'il s'agit de porter secours à d'autres navires en détresse.

**1082.** Dans le secteur de la pêche maritime qui nous concerne le plus, la détermination de la durée du travail s'avère complexe. C'est un secteur qui englobe plusieurs segments de pêche. Le travail à bord d'un navire de pêche diffère à la différence du segment de pêche ou à la technique de pêche pratiquée. Cette diversification rend toute unification quant à la fixation de la durée du travail presque impossible. Selon les dispositions du premier alinéa de l'ancien article 25 du code du travail maritime, cette durée est laissée aux soins d'un accord national professionnel ou d'un accord de branche étendus. Cette durée peut être fixée en nombre de jours de mer, dans la limite de 225 jours par an, y compris les heures de travail effectuées à terre<sup>1195</sup>. Cette base de calcul est une moyenne des jours du travail effectué à bord, étalée sur un ou même deux années consécutives pour certaines activités de pêche définies par décret. Si un accord existe, il doit certainement prévoir les modalités de prise en compte des heures de travail effectuées à terre<sup>1196</sup>.

**1083.** Un décret<sup>1197</sup> du 23 sept. 2003 a été codifié pour faciliter l'application des dispositions de cet article. Par son premier article, le décret tolère aux entreprises d'armement à la pêche maritime calculant la durée du travail en nombre de jours de mer, pour pouvoir déroger à la

---

<sup>1193</sup> Art. 175 du CCMM.

<sup>1194</sup> (Décr. N° 2005-305, art. 5-I)

<sup>1195</sup> Art. 25-1, Code du travail maritime, créé par Loi n° 2002-73 du 17 janvier 2002 - art. 204 JORF 18 janvier 2002 et abrogé par Ordonnance n° 2010-1307 du 28 oct. 2010 - art. 7.

<sup>1196</sup> Art. 25-1, Code du travail maritime, alinéa 2.

<sup>1197</sup> Décret n° 2003-928 du 23 septembre 2003 pris pour l'application de l'article 25-1 du Code du travail maritime

limite des 225 jours fixée à l'article 25-1 du code du travail maritime. Ces entreprises leur suffisent de présenter auprès de l'inspecteur du travail maritime une demande motivée. Cette motivation porte essentiellement sur les conditions d'exploitation et le régime de travail à bord du navire qui la justifient. Cette demande est accompagnée de l'avis, s'ils existent, du comité d'entreprise ou, à défaut, des délégués du personnel<sup>1198</sup>.

Les dispositions de l'Ordonnance du 28 oct. 2010<sup>1199</sup> ont repris ce même sens au Code des transports<sup>1200</sup>.

**1084.** La durée du travail dans le secteur de la pêche est difficilement contrôlable. Souvent le capitaine est lui-même le propriétaire du navire. Il veille personnellement sur ses propres intérêts qui ne sont pas toujours alignés sur ceux des marins pêcheurs.

**1085.** Au Maroc, il est à relever que la durée du travail n'est pas réglementée dans le secteur de la pêche. Si les dispositions de l'article 176 bis<sup>1201</sup> du CCMM arrivent à préciser la durée du travail à bord des navires de commerce, elles ont tout de même écarté cette éventualité à bord des navires de pêche. Elles ont fixé la durée du travail journalière qui ne peut excéder huit heures à bord de tous navires, autres que ceux armés à la pêche maritime. Cette exception a été du moins acceptable au moment de la rédaction de cet article. La pêche maritime n'a pas été un domaine pratiqué de façon habituelle et organisée. La flotte de la pêche maritime à cette époque ne comptait que quelques petits navires nationaux.

**1086.** La durée du travail à bord des navires de pêche a été réservée par les dispositions de l'article<sup>1202</sup> 176 ter qui dispose que : « *La durée et l'organisation du travail à bord des navires de pêche seront réglées, s'il y a lieu, par arrêtés ministériels* ». C'est une reconnaissance claire de la difficulté d'application de cette notion. Le législateur l'a certainement dérogé à la voie réglementaire.

**1087.** Il est à préciser que jusqu'à présent aucune réglementation dans ce sens n'a été émise. Le département de la pêche maritime, autorité compétente chargée de la pêche maritime, dans une action incompréhensible, n'a pas statué quant à la notion de la durée du travail. La question est de savoir alors si nous allons laisser ce secteur sans aucune réglementation de la durée du travail ? Ou si nous allons se référer aux dispositions du droit du travail terrestre dans une transposition directe et d'ordre général ?

---

<sup>1198</sup> Art. 1 du décret Op. Cit.

<sup>1199</sup> Ordonnance n° 2010-1307 du 28 oct. 2010

<sup>1200</sup> Art. L. 5544-6, C. transp.

<sup>1201</sup> Art. 176 bis, Code de commerce maritime marocain 1919

<sup>1202</sup> Art. 176 ter, Code de commerce maritime marocain 1919.



**1088.** Cette question tend à nous orienter à nouveau vers le débat entre le droit du travail commun et le droit du travail maritime. La durée du travail dans le secteur de la pêche maritime au Maroc a vécu des années sans aucune référence jurisprudentielle. Le non recours aux instances judiciaires dont les procédures restent toutefois onéreuses et délicates, prive ce règlement du problème d'un débat jurisprudentiel, pourtant souhaitable.

**1089.** Parallèlement, les évolutions du droit du travail moderne en sa version publiée en 2004 nous a laissé espérer une tentation de réformer la notion de la durée du travail pour ce secteur qui ne cesse d'ailleurs de se positionner dans l'économie nationale marocaine. Les dispositions du droit commun relatives à la durée du travail permettaient, dans une perspective comparatiste, d'appréhender les spécificités du secteur de la pêche maritime. Après 2004, tous les éléments étaient réunis pour une réforme du statut des marins pêcheurs. Mais, encore fallait-il une volonté de l'autorité compétente et des acteurs sociaux de se détacher du système hérité de la législation maritime de 1919 ?

**1090.** Dans le cas du travail dans le secteur de la pêche au Maroc, ce qui attire le plus notre attention est le silence du législateur sur un élément fondamental qui caractérise la relation contractuelle entre le marin et son armateur. À notre connaissance, les administrations ne peuvent forcer un armateur à respecter un volume horaire de travail alors qu'elles n'ont aucun fondement juridique à l'appui. Cette situation a laissé également l'impression chez l'ensemble des intervenants dans ce secteur que seul l'armateur ou le capitaine est maître de l'organisation du travail à bord sans aucune restriction. Un marin pêcheur au Maroc ne peut refuser les dates et les horaires de travail qui lui sont proposés ou même imposés.

**1091.** En France, le législateur, conscient de cette lourde tâche de répartir les heures de travail à bord, a fait appel aux conventions ou des accords collectifs qui détermineront les adaptations nécessaires. C'est le sens exprimé par les dispositions de l'article L. 5544-4<sup>1203</sup> du code des transports. Les conventions ou accords collectifs de modulation prévoient des mesures assurant le respect en toutes circonstances de l'obligation de veille, l'octroi de périodes de repos consécutives pour prévenir toute fatigue, l'octroi de congés pour compenser les dérogations aux limites de la durée quotidienne et hebdomadaire de travail, des mesures de contrôle de la durée effective du travail à bord et de prévention de la fatigue<sup>1204</sup>.

**1092.** La jurisprudence a renforcé ce rapprochement en précisant dans un arrêt rendu le 25 sept. 2013, que l'article 24-2<sup>1205</sup> du code du travail maritime rend applicable aux marins salariés des

---

<sup>1203</sup> Art. L. 5544-4, du C. transp.

<sup>1204</sup> Art. L. 5544-4, III et L. 5544-5 (C. transp.,).

<sup>1205</sup> Art. 24-2 du Code du travail maritime devenu art. L. 5544-4 du Code des transports en 2010.

entreprises d'armement maritime les dispositions de l'article L. 212-8<sup>1206</sup> du code du travail. Par cet arrêt, la jurisprudence a tenté de réduire et d'encadrer le recours à la convention ou l'accord permettant la modulation du temps de travail. L'arrêt prévoit que : « l'article L. 212-8 du code du travail, relatif à la modulation du temps de travail et applicable aux marins salariés des entreprises d'armement maritime, prévoit que la convention ou l'accord permettant le recours à la modulation du temps de travail doit respecter les durées maximales quotidiennes et hebdomadaires de travail définies par les deuxièmes aliéas des articles L. 212-1 et L. 212-7<sup>1207</sup> du code du travail, soit dix heures de travail par jour et quarante-huit heures de travail par semaine ou quarante-quatre heures sur une période de douze semaines<sup>1208</sup>».

Cet arrêt appelle à nouveau les juges de fond à bien vérifier si les conventions et les accords signés dans ce sens respectent bien les durées maximales quotidiennes et hebdomadaires de travail, définies par le Code du travail terrestre.

**1093.** Finalement, les dérogations ouvertes par le Code des transports en vue de moduler la durée du travail ne peut en aucun cas dépasser certaines limites. Le cas n'est pas le même dans le secteur de la pêche au Maroc où seul l'abondance de la capture est maîtresse à bord. D'ailleurs, plusieurs bulletins de paie recensés durant nos recherches sur terrain assurent qu'aucune rémunération relative aux heures supplémentaires n'est mentionnée<sup>1209</sup>.

**1094.** Les marins pêcheurs depuis des générations démontrent un réel sacrifice envers leurs armateurs qui ne respectent pas les limites raisonnables de la durée du travail. Au nom de l'intérêt commun de réussite de l'expédition maritime, les armateurs continuent à négliger toute action visant à réglementer cette durée. Il n'est pas question pour eux de limiter les apports en poisson juste pour aller se reposer. Le travail à bord des navires de la pêche hauturière les plus organisés au Maroc est conçu de façon à reporter certaines tâches liées au conditionnement des captures congelées aux périodes de repos des marins. Le conditionnement est un travail qui se déroule dans des périodes réservées strictement au repos des marins.

**1095.** Le travail dans le secteur de la pêche maritime diffère selon qu'il s'agit des chalutiers côtiers, des sardiniers ou des palangriers. Le travail, à bord des navires livrés à ces types de

---

<sup>1206</sup> Art. L. 212-8 du Code du travail, devenu article L. 3121-53 en 2008.

<sup>1207</sup> Art. L. 212-1 et L. 212-7 du Code du travail devenu C. trav., art. L. 3121-34, L. 3121-35, L. 3121-36 et L. 3121-53 en 2008.

<sup>1208</sup> Cass. Soc., du 25 septembre 2013, N° de pourvoi : 12-17776 12-17777, Publié au bulletin, 2013, V, n° 217, Décision attaquée : Cour d'appel d'Aix-en-Provence, du 17 février 2012.

<sup>1209</sup> Cass. Soc., 23 mai 2012, n° 10-20638) : quand l'employeur appelle la salariée à effectuer de multiples tâches sans procéder au moindre enregistrement de ses horaires effectués, les juges du fond caractérisent par là-même l'élément intentionnel du travail dissimulé (Cass. Soc., 12 février 2015, n° 13-17900, aussi Cass. Soc., 9 avril 2015, n° 13-26817).

pêche, n'est pas régulier. Il peut désormais aller de 16 heures jusqu'à même dépasser les 24 heures sans aucune période de pause.

Les capitaines à bord des navires de la pêche maritime au Maroc exagèrent dans la qualification de certaines situations à bord. Ils considèrent tout arrêt de travail pour n'importe quel incident comme étant un cas de force majeure et qui nécessite par suite la participation de l'ensemble des éléments de l'équipage. Ces cas se répètent d'ailleurs plusieurs fois lors d'une campagne de pêche. Ils constituent globalement le temps où un filet de pêche est accroché à un obstacle, abondance de capture, filet abimé, opération de transbordement de la capture en mer...

**1096.** Il n'est pas possible d'approfondir davantage nos critiques de cette organisation du travail sachant que par exemple dans le segment de la pêche artisanale, aucun contrat n'est signé entre l'armateur et le marin. L'armateur, loin de l'application des textes législatifs, a la possibilité et le pouvoir d'embarquer et de débarquer n'importe quel marin sans même l'informer de sa décision. C'est un segment qui nécessite plus d'attention. C'est d'ailleurs le segment qui note plus d'accidents du travail.

**1097.** Quand il est question du travail à la pêche, les auteurs doctrinaux utilisent souvent une expression habituelle : « *à la pêche, le poisson commande*<sup>1210</sup> ». Le professeur P. CHAUMETTE a utilisé également cette expression en précisant que le poisson ou les captures en général, commandent et limitent le temps de travail, le mode de rémunération, la cohésion de l'équipage, et la prise des risques. Mais de plus, les politiques d'aménagement adoptées par les pays côtiers en vue de préserver leurs ressources imposent des circonstances toutes particulières. C'est d'ailleurs, la préservation des ressources halieutiques qui justifie la politique commune des pêches. On constate en particulier que depuis le déclin prononcé pour diverses espèces de poisson, la priorité est de plus en plus donnée aux aspects de la préservation des ressources plutôt qu'à la santé, la sécurité et le bien être des marins pêcheurs.

## **B. La détermination du travail effectif**

### **a. Temps effectif en droit commun et en droit maritime**

#### **i. Temps effectif en droit commun**

**1098.** La détermination du temps de travail d'un salarié demeure un fait essentiel pour l'appréciation de plusieurs droits des salariés. Parmi ces droits figure le droit d'un salarié en

---

<sup>1210</sup> P. CHAUMETTE, De la prévention à la pêche maritime - Protéger les marins autant que la ressource halieutique ?, RF aff. soc. 2008, n° 2-3, Santé et travail : connaissances et reconnaissances, 2008. 323-339.

matière de congé. Pour les salariés à terre le temps de travail est souvent considéré comme étant celui durant lequel le salarié est, dans l'entreprise, à la disposition de l'employeur.

*Le marin pêcheur dont le navire constitue le lieu de travail et de vie, peut-on considérer le temps resté à bord comme temps de travail ?*

**1099.** Aux termes de l'ancien article L. 212-4 du code du travail, la réglementation de la durée du travail repose sur la notion de travail effectif. C'est un fondement clair, toutefois son application conduira, selon les secteurs d'activité et les domaines de travail, à relever certaines exceptions.

**1100.** La définition présentée par les termes de l'article L. 212-4 va dans un sens qui précise que la durée du travail s'entend du travail effectif comme par exemple du temps nécessaire à l'habillage et au déshabillage, le temps nécessaire à la restauration ainsi que les temps consacrés aux pauses si l'employé demeure à la disposition de l'employeur et doit se conformer à ses directives sans pouvoir vaquer librement à des occupations personnelles<sup>1211</sup>. Par cette définition législative, seul le temps de travail consacré à une activité productive au profit de l'employeur peut être pris en compte.

Dans tous les cas, cette définition nous donne au moins un élément déterminant de la durée réelle du travail qui est le travail effectif. Mais n'existe-t-il pas d'autres formes de temps non travaillé mais assimilé au temps du travail effectif ?

**1101.** La réponse à cette question nous sera utile pour le suivant de notre recherche qui s'intéressera au travail maritime (Travail effectif, repos et astreintes). Elle nous sera également utile pour revoir le travail du marin pêcheur dans son ensemble pour essayer de déterminer le sens de cette notion dans ce secteur renfermé.

**1102.** La jurisprudence a longtemps proposé des éléments permettant d'encadrer le temps effectif du travail. Par un arrêt du 28 oct. 1997<sup>1212</sup>, la chambre sociale a précisé que : « *au sens de l'article L. 212-4 du code du travail et non une simple astreinte, le fait pour le salarié de rester en permanence à la disposition de l'employeur. Un salarié tenu à une présence sur place dans les locaux de l'entreprise, devant assurer la fermeture des portes du bâtiment, effectuer des rondes et alerter un responsable en cas d'incident reste en permanence à la disposition de l'employeur*<sup>1213</sup> ».

---

<sup>1211</sup> Art. L. 212-4 du C. trav.

<sup>1212</sup> Cass. Soc., du 28 oct. 1997, N° de pourvoi : 94-42054 Publication : Bulletin 1997 V N° 340 p. 244, Décision attaquée : Cour d'appel de Versailles, du 31 jan. 1994

<sup>1213</sup> Cass. Soc., du 28 oct. 1997, Op. Cit.

Cette précision largement retenue se base sur le fait de rester en permanence à la disposition de l'employeur. C'est une définition qui trouve facilement son application aux salariés terrestres, mais il reste toutefois de revoir son applicabilité pour les marins pêcheurs.

**1103.** Cette définition a été complétée par une autre définition proposée par la directive européenne du 23 nov. 1993 qui a ajouté à cette définition du travail effectif celle d'une mise à disposition, et d'une subordination du salarié à l'égard de son employeur. Elle définit comme temps de travail *"toute période durant laquelle le travailleur se trouve à la disposition de l'employeur, dans l'exercice de son activité ou de ses fonctions, conformément aux législations et/ou pratiques nationales"*<sup>1214</sup>».

**1104.** Le législateur, conscient des répercussions de cette notion, s'est trouvé en fin devant une assimilation entre le temps non travaillé à un temps de travail effectif et qui pourra certainement tenu en compte pour la détermination de certains droits d'un salarié.

**1105.** Certaines périodes de suspension du contrat de travail sont, par exception, assimilées à un temps de travail effectif pour la détermination de la durée des congés payés. Ainsi, certaines périodes d'absence, rémunérées ou non, sont assimilées à du temps de travail effectif pour la détermination des droits liés à l'ancienneté. C'est ainsi, la détermination de la durée du travail nous sera tellement utile pour le calcul des heures supplémentaires et l'appréciation des durées maximales du travail.

En revanche, ce même code prévoit certain cas où le temps d'absence ou de présence dans l'entreprise ne sont pas décomptés comme temps de travail effectif même s'ils sont rémunérés.

**1106.** La loi du 8 août 2016<sup>1215</sup>, relative au travail, à la modernisation du dialogue social et à la sécurisation des parcours professionnels, a disposé les axes principaux en matière de la durée du travail et de congés. La durée légale du travail s'applique à l'ensemble des travailleurs, exception faite de quelques professions. Au travers de cette expression, transparait la notion de temps de travail effectif, induit du contrat de travail, même si certains moments ne sont pas considérés comme tels alors pourtant qu'ils se rattachent à l'exécution d'un travail<sup>1216</sup>.

---

<sup>1214</sup> Directive 93/104/CE du Conseil, du 23 novembre 1993, concernant certains aspects de l'aménagement du temps de travail. (Journal officiel des Communautés européennes du 13 décembre 1993, N° L 307/18)

<sup>1215</sup> La loi n° 2016-1088 du 8 août 2016, relative au travail, à la modernisation du dialogue social et à la sécurisation des parcours professionnels.

<sup>1216</sup> Lydie DAUXERRE, Maître de conférences HDR à l'université de Picardie Jules Verne, Membre du Laboratoire de droit social de l'université Panthéon-Assas (Paris II).  
Membre du conseil scientifique du cabinet Eunomie Avocats.

**1107.** En droit commun, les dispositions de l'ancien article L. 212-4 ont été reprises par celles du nouvel article L. 3121-1 du code du travail terrestre<sup>1217</sup>. En application de ses dispositions, la durée du travail effectif est le temps pendant lequel le salarié est à la disposition de l'employeur et se conforme à ses directives sans pouvoir vaquer librement à des occupations personnelles<sup>1218</sup>. C'est la définition approuvée également par la jurisprudence dans un arrêt de la chambre sociale du 20 fév. 2013 en précisant le même sens. La Cour a reconnu en 1999 comme temps effectif de travail, la période comprise entre 23 heures et 4 heures pendant laquelle une salariée, veilleuse de nuit dans une maison de retraite, devait se tenir à la disposition de l'employeur et se conformer à ses directives sans pouvoir vaquer librement à ses occupations personnelles<sup>1219</sup>.

**1108.** Cette définition semble être une formulation générale et peut démontrer des difficultés quant à son applicabilité à d'autres professions plus particulières. Elle a été assimilée à la durée du travail les temps consacrés aux pauses et ceux nécessaires à la restauration lorsque les critères définis à l'article L. 3121-1 du code du travail sont réunis<sup>1220</sup>.

**1109.** Dans le cas des salariés remplissant certaines fonctions, le devoir de porter une tenue réglementaire ou qui répond à des mesures de sécurité strictes s'impose. Ils auront certainement besoin d'un temps plus au moins important pour l'habillage et le déshabillage. La Cour de cassation a répondu favorable à une demande dans ce sens. Selon l'arrêt du 28 oct. 2009, la Cour a précisé qu' : *« Il résulte de l'article L. 3121-3 du code du travail que, sous réserve de dispositions plus favorables, le temps nécessaire aux opérations d'habillage et de déshabillage ne peut être pris en compte dans la durée du travail. Dès lors, en annulant la mise à pied disciplinaire infligée aux agents de sécurité qui avaient revêtu leur tenue de service dans leur temps de travail effectif, sans constater l'existence de dispositions plus favorables assimilant les temps d'habillage et de déshabillage à du temps de travail effectif, la Cour d'appel a violé le texte précité<sup>1221</sup>. »*

**1110.** Le temps effectif de travail peut également correspondre à un arrêt de travail de courte durée sur le lieu de travail ou à proximité. Selon les dispositions de l'article L. 3121-6 il est possible de qualifier ces arrêts de temps effectif de travail par voie d'une convention, d'un

---

<sup>1217</sup> Art. L. 3121-1 du Code du travail, codifié par l'article 8 de la LOI n° 2016-1088 du 8 août 2016 relative au travail, à la modernisation du dialogue social et à la sécurisation des parcours professionnels (1), JORF n° 0184 du 9 août 2016 texte n° 3.

<sup>1218</sup> Art. L3121-1 du Code du travail, modifié par LOI n° 2016-1088 du 8 août 2016 - art. 8 (V).

<sup>1219</sup> Soc. 9 mars 1999, n° 96-45.590 P : GADT, 4e éd., n° 58; D. 1999. IR 106; Dr. soc. 1999. 522, obs. Radé; RJS 1999. 320, n° 517.

<sup>1220</sup>(C. trav., art. L. 3121-2, modifié par L. n° 2016-1088, 8 août 2016, préc. N° 1).

<sup>1221</sup> Cass. Soc., 28 Oct. 2009 - n° 08-41.953, 08-41.954 (Décision Cour d'appel PARIS Chambre 22, section C 13 mars 2008 : JurisData n° 2009-050076 ; JCP S 2009, 1575, note A. Martinon. )

accord d'entreprise ou d'établissement ou, à défaut, une convention ou un accord de branche<sup>1222</sup>. Par cette qualification conventionnelle, le salarié aura droit à la rémunération. Ce temps effectif peut également correspondre au temps nécessaire à la restauration, les temps consacrés aux pauses ainsi temps nécessaire aux opérations d'habillage et de déshabillage.

**1111.** La jurisprudence est allée loin en qualifiant des permanences téléphoniques de temps effectif. Selon l'arrêt rendu le 9 nov. 2010 par la chambre sociale : « Ils peuvent également correspondre à des permanences même téléphoniques d'urgence de nuit et lors de week-end, assurée par le collègue d'un salarié qui y est normalement affecté le jour<sup>1223</sup> ».

## **ii. Temps effectif en droit maritime**

**1112.** Définir le travail effectif en mer ne peut être facilement déterminé. Le professeur P. CHAUMETTE a précisé que l'opposition du travail et du repos ne saurait que difficilement restée binaire<sup>1224</sup>. Le professeur s'est interrogé sur le repos des marins qui ne peuvent rejoindre leurs familles. C'est ainsi que le temps effectif de travail n'est plus le même lorsqu'il s'agit du travail des marins. Pourtant les dispositions de l'article 5 du décret n°83-793 du 6 sept.1983 semblent proposer une définition. Il s'agit bien du 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<sup>1225</sup>. En s'appuyant sur une stricte application de cette définition, le temps de repos est alors celui pendant lequel le personnel embarqué est en droit de séjourner dans les locaux qui lui servent d'habitation à bord.

**1113.** Par conséquent, il est à préciser que dans le secteur maritime, les situations et les circonstances existantes n'ont pas l'air de permettre l'application directe des dispositions du droit commun. L'article L. 5544-11226 du code des transports a introduit ses dispositions en excluant aux marins l'application de certains articles, notamment l'article L. 3121-1. C'est une reconnaissance de la part du législateur de la particularité absolue du droit du travail maritime.

---

<sup>1222</sup> (C. trav., art. L. 3121-6).

<sup>1223</sup> (Cass. Soc., 9 nov. 2010, n° 08-40.535 : JurisData n° 2010-020686 ; RJS 2011, n° 44 ; JSL 2011, n° 291, p. 20, note J. E. TOURREIL).

<sup>1224</sup> P. CHAUMETTE, Le contentieux de la réduction du temps de travail à la Marine marchande : validité de l'accord collectif national et notion de travail effectif, DMF, N° 649, 1<sup>er</sup> juin 2004.

<sup>1225</sup> Art. 5 du décret n° 83-793 du 6 septembre 1983 pris pour l'application de l'art. 25 du Code du travail maritime.

<sup>1226</sup> Art. L. 5544-1 des Code des transports qui dispose que : « (L. n° 2013-619 du 16 juill. 2013, art. 25-I) Sauf mention contraire, les articles (Abrogé par Ord. N° 2017-1385 du 22 sept. 2017, art. 3-VI) « L. 1222-7, » L. 3111-2, (L. n° 2016-1088 du 8 août 2016, art. 8-X-9°) « L. 3121-1 à L. 3121-39, L. 3121-43, L. 3121-48 à L. 3121-52, L. 3121-63, L. 3121-67 à L. 3121-69, L. 3122-1 à L. 3122-24 et L. 3131-1 à L. 3131-3 », L. 3162-1 à L. 3162-3, L. 3163-1 à L. 3163-3, L. 3164-1, L. 3171-1, L. 3171-3, L. 3171-4 et L. 4612-16 du Code du travail ne sont pas applicables aux marins. »

Cette particularité devient plus sensible lorsqu'il s'agit du travail dans le secteur de la pêche maritime.

**1114.** Cette exclusion du champ d'application de plusieurs dispositions, relatives à la notion de la durée du travail, démontre à nouveau une particularité et une autonomie du droit du travail maritime. C'est un aspect qui renforce l'idée de l'autonomie du droit du travail maritime ou du moins que cette autonomie demeure valable pour certaines notions. Ce droit démontre à nouveau qu'il gère un domaine tellement spécifié qui ne peut facilement accepter les règles du droit commun.

**1115.** Le professeur P. CHAUMETTE a précisé lors d'un commentaire de l'arrêt de la Cour de cassation du sep. 2013 que : « le travail maritime est particulièrement intensif, 7 jours sur 7 à bord, compensés par des congés plus longs à terre, prenant en compte le repos hebdomadaire, les congés payés, les repos compensateurs<sup>1227</sup> ». Le professeur a profité lors de son commentaire pour apprécier à nouveau le particularisme du droit du travail maritime. Il s'est donné la question de savoir comment peut-on concilier une durée hebdomadaire de travail pouvant aller à bord jusqu'à 77 heures, avec le maximum de 48 heures habituel dans les activités terrestres<sup>1228</sup> ?

**1116.** Les dispositions de l'article L. 5544-2 du code des transports ont repris l'ancienne définition du temps de travail effectif. Il dispose que : « *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*<sup>1229</sup> ». La Cour de cassation a pleinement reconnu ce point de vue par un arrêt précisant que : « *doit être considéré comme temps de repos, et donc être exclu du calcul du temps de travail, le temps pendant lequel le personnel embarqué est en droit de séjourner dans les locaux qui lui servent d'habitation à bord*<sup>1230</sup> ».

## **b. La définition du travail effectif face à l'exception maritime**

### **i. Difficile appréciation du travail effectif en mer**

---

<sup>1227</sup> P. CHAUMETTE, Accord collectif de modulation du travail maritime : limites et effets, commentaire de l'arrêt. Le Droit Maritime Français, N° 755, 1er février 2014, C. Cass. (Ch. soc.) du 25 sept. 2013 N° 12.17776 et 12.17777.

<sup>1228</sup> P. CHAUMETTE, Op. Cit.

<sup>1229</sup> Art. L. 5544-2 du Code des transports — [Décr. N° 2005-305 du 31 mars 2005, art. 1<sup>er</sup>, al. 1<sup>er</sup>]. Il ne s'agit pas d'une nouvelle définition. Elle fait l'objet des dispositions de l'art. 5, al. 2 du Décr. N° 83-793, 6 sept. 1983, pris pour l'application de l'art. 25 c. trav. Maritime.

<sup>1230</sup> C. Cass. (Ch. soc.) 15 oct. 2002, DMF 2003. 68, observations P. CHAUMETTE.



**1117.** Il appartient au capitaine d'organiser le travail à bord de son bâtiment<sup>1231</sup>. Le travail des marins à bord dans le commerce ou dans la pêche est encadré par plusieurs réalités vécues à bord. En effet, il nous semble difficile d'identifier l'intérêt des équipages avec celui de la sécurité du navire et la préservation de sa cargaison. Le marin ne peut refuser de travailler dans des situations bien précises. En France, les dispositions de l'article L. 5542-35 dispose que : « *Le marin est tenu de travailler au sauvetage du navire et à la récupération de ses débris, des effets naufragés et de la cargaison*<sup>1232</sup> ». Il est tenu également d'accomplir, en dehors des heures de service, le travail de mise en état de propreté de son poste d'équipage, des annexes de ce poste, de ses objets de couchage et des ustensiles de plat, sans que ce travail puisse donner lieu à allocation supplémentaire<sup>1233</sup>. Ces travaux peuvent demander un volume horaire considérable ; ce qui peut mettre en cause les durées de repos journalières du marin. C'est une particularité qui se pratique de façon exceptionnelle à bord d'où la possibilité de prévoir des allocations dans ce sens.

**1118.** L'appréciation du temps effectif dans le secteur de la pêche maritime s'avère difficile. Le législateur encourage davantage les parties prenantes du secteur à élargir le champ de la négociation collective et des accords collectifs de travail.

**1119.** Au Maroc, l'appréciation du temps de travail effectif dans le secteur de la pêche maritime n'a jamais été évoquée. Elle reste exclue de toute négociation des parties. Les marins et les officiers se contentent d'une durée de 07 jours pour les matelots et 11 jours pour les officiers comme périodes contractuelles compensatrices de leur travail en surplus. Ce forfait de jours de repos rémunérés après chaque mois de travail, est applicable dans le seul segment de la pêche hauturière industrielle. Sans aucun fondement juridique à l'appui, cet avantage risque de disparaître un jour. Les administrations des affaires maritimes ne s'impliquent jamais au contenu des contrats qui lient les marins pêcheurs et les armateurs. Elle se contente désormais de viser ces contrats tels qu'ils sont établis par les armateurs.

**1120.** Ce forfait vient également pour compenser les heures supplémentaires bien qu'elles ne sont pas comptabilisées. Il compense les jours de repos, les jours fériés et les congés annuels. Il nous semble évident que l'administration au Maroc serait devant un sacré défi quant à la transposition des directives de la convention de l'OIT (C188) qui est entrée en vigueur le 27 nov. 2017.

---

<sup>1231</sup> M. Le BIHAN-GUÉNOLÉ , Droit Du Travail Maritime - Spécificité Structurale Et Relationnelle, P.138, L'HARMATTAN.

<sup>1232</sup> Art. L. 5542-35 C. Trans.

<sup>1233</sup> Art. 21 du Code du travail maritime.

## ii. Travail effectif, repos et astreintes

**1121.** Revenons à l'arrêt rendu par la Cour de cassation le 15 oct. 2002, une différence a été relevée entre les repos et les congés à terre et à bord. Certains auteurs maritimistes tel le professeur CHAUMETTE se sont demandés de la finalité et l'objectif d'un repos ou d'un congé ou les salariés ne peuvent vaquer librement à leurs occupations personnelles. Cette désignation qui paraît pourtant applicable au travail à terre semble ne pas l'être au travail maritime<sup>1234</sup>. À bord, selon ce professeur, le marin reste à la disposition du capitaine, soumis à l'entretien du poste d'équipage, éventuellement aux opérations de sauvetage. Les loisirs sont limités, ainsi que la vie de famille. Dès lors, le repos à bord est-il assimilable à un temps d'astreinte ?

À terre, le temps où un salarié reste à la disposition de son employeur, est assimilable au temps effectif de travail<sup>1235</sup>. La disponibilité du salarié à son employeur constitue un premier critère de distinction. Lorsqu'il y a confusion entre le lieu de vie et le lieu de travail, il est quasiment difficile de distinguer une période de repos et une période de travail effectif.

De plus, il est nécessaire de prendre en compte les lieux du repos éventuel. Sur les lieux de travail, il n'y a guère de repos, même en l'absence de travail réel, puisque le salarié est à la disposition de son employeur<sup>1236</sup>.

**1122.** En effet, l'astreinte est définie par l'article L. 3121-9<sup>1237</sup>. Elle s'entend comme une période pendant laquelle le salarié, sans être sur son lieu de travail et sans être à la disposition permanente et immédiate de l'employeur, doit être en mesure d'intervenir pour accomplir un travail au service de l'entreprise.

**1123.** La durée de cette intervention est considérée comme un temps de travail effectif... Cette définition ne peut être applicable également au travail maritime. Cette période, telle définie par ces dispositions, ne peut être constatée qu'en période où le marin séjourne à terre ou en attente de l'arrivée de son navire.

---

<sup>1234</sup> Soc. 8 sept. 2016, n° 14-23.714 : D. 2016. Actu. 1822 ; RJS 11/2016, n° 697 ; JS Lamy 2016, n° 418-4, obs. LALANNE; JCP S 2016. 1360, obs. CAILLOUX-MEURICE : « La sujétion imposée au salarié de se tenir, durant les permanences, dans un logement de fonction mis à disposition à proximité de l'établissement afin d'être en mesure d'intervenir en cas d'urgence, mais qui ne l'empêche pas de vaquer à des occupations personnelles, ne constitue pas un temps de travail effectif ».

<sup>1235</sup> Cass. Soc., 9 nov. 2010, n° 08-40.535 : JurisData n° 2010-020686 ; RJS 2011, n° 44 ; JSL 2011, n° 291, p. 20, note J.-E. TOURREIL).

<sup>1236</sup> Cass. Soc., 14 nov. 2000, RJS 1/2001, n° 54, 26 juin 2002.

<sup>1237</sup> Art. L. 3121-9 du Code du travail, codifié par (L. n° 2016-1088 du 8 août 2016, art. 8).

## §2. L'effectif à bord et le temps de repos du marin

### A. L'effectif et le travail à bord

#### a. L'effectif à bord

**1124.** Chaque entreprise maritime prévoit une organisation du travail à bord de son navire en fonction du type de navigation et de l'exploitation de chaque navire. Le travail à bord se déroule en permanence. Ce qui nécessite un effectif complet et capable d'assurer le travail à bord. Il revient, par conséquent, à chaque armateur en sa qualité d'employeur de définir l'organisation du travail à bord de son unité.

**1125.** La question de l'effectif minimum à bord d'un navire a fait couler beaucoup d'encre. Au Maroc, les textes relatifs à celle-ci demeurent pourtant abondamment évoqués par les maritimistes, nous allons surtout nous contenter de définir l'effectif, les éléments conduisant à sa fixation et sa relation directe avec la notion de la durée du travail.

Avant l'apparition de la durée du travail, et la difficulté pour contrôler cette notion à bord, le droit du travail maritime a bien disposé la notion d'effectif. Celle-ci a donné déjà une idée sur le déroulement du travail à bord.

**1126.** Au Maroc, il a fallu attendre le 6 Juill. 1953 pour mentionner ce problème La législation maritime marocaine l'a codifiée par les dispositions de l'article 38 bis<sup>1238</sup>. Cet article dispose que : « *L'effectif du personnel de tout navire marocain doit être tel que du point de vue de la sécurité en mer, il existe à bord un équipage suffisant en nombre et en qualité*<sup>1239</sup> ».

Le législateur a primé le côté sécuritaire dans un premier temps et propose l'adaptation de cet effectif à la législation sur la durée du travail à bord, des caractéristiques du navire et des conditions de son exploitation, dans un second temps.

**1127.** L'armateur de chaque navire présente devant l'administration maritime une proposition relative à l'effectif qu'il propose pour son navire ainsi que les éléments servant à la détermination de cet effectif. Il s'agit surtout pour les navires de pêche du type de la pêche, l'engin utilisé, les moyens de sa mise à l'eau et à bord ainsi que les espèces cibles et de leurs traitements à bord. Les plans du navire, et les locaux réservés à l'équipage sont également présentés sous forme d'un dossier complet.

---

<sup>1238</sup> Art. 38 bis du CCMM 1919.

<sup>1239</sup> Art. 38 bis du CCMM 1919.

**1128.** Selon le deuxième alinéa de l'article 38 bis du CCMM, l'administration des affaires maritimes se base, en traitant les différents éléments, sur l'application stricte de la législation de la durée du travail à bord. Même si l'autorité chargée de la pêche maritime n'a pas statué dans ce sens, une commission, dite « commission supérieure des effectifs » est constituée aux services centraux à Rabat. Cette commission, en absence d'une réglementation claire de la durée du travail à bord des navires de pêche au Maroc, continue à approuver et à délivrer des décisions d'effectif pour les navires de pêche. Cet effectif est fixé, sur la proposition de l'armateur, par l'inspecteur de la navigation du port où le navire prend armement compte tenu de la législation sur la durée du travail à bord, des caractéristiques du navire et des conditions de son exploitation.

**1129.** Le législateur n'a pas écarté le cas qui pourra demander la révision de cet effectif. Il s'agit des cas où une demande manifestée par l'armateur ou du capitaine à bord ou sur une réclamation écrite et motivée de trois membres de l'équipage. L'effectif pourra également faire l'objet d'une révision lors du renouvellement du permis de navigation ou à toute époque, si les éléments qui ont servi de base à sa fixation viennent à être modifiés.

**1130.** Les décisions de l'inspecteur de la navigation sont passibles de recours. Dans un délai de quinze jours, un recours administratif peut être formé contre la décision devant la commission de contre-visite prévue à l'article 37 ter<sup>1240</sup>.

**1131.** Dans la pratique, l'administration ne tire la sonnette d'alarme que lorsque l'effectif de sécurité est touché. À bord des navires de pêche, l'effectif de sécurité est constitué par quatre éléments à bord : le patron, le second patron, le chef mécanicien et le second mécanicien. L'absence d'un de ces membres ajourne le départ du navire de pêche du port. Ceci démontre que le souci de l'administration est beaucoup plus centré sur les conditions de sécurité que sur la durée du travail. Il est à préciser dans ce sens que les navires pratiquant la pêche côtière au Maroc opèrent avec un seul équipage. Aucune durée du travail n'est à observer. Les marins pêcheurs travaillent selon l'abondance des captures. Une journée de 24 heures jusqu'à une période de 32 heures de travail sans pauses sont facilement observées.

**1132.** La définition de l'effectif a fait l'objet également de la convention C180<sup>1241</sup> de l'organisation internationale du travail. Cette convention a réservé sa troisième partie aux effectifs des navires.

---

<sup>1240</sup> Art. 37 ter CCMM.

<sup>1241</sup> C180, la Convention n° 180 de l'OIT sur la durée du travail des gens de mer et les effectifs de navires 1996. Cette convention est ratifiée par le Maroc et entrée en vigueur le 08 août 2002. Elle est adoptée à Genève le 22 oct. 1996, lors des travaux de la 84<sup>ème</sup> session du CIT (Statut : Instrument à jour (Conventions Techniques). La convention peut être dénoncée : 08 août 2022 - 08 août 2023).

Les dispositions de l'article 11 de cette convention sont claires. Elles prévoient de tenir compte de la nécessité d'éviter ou de restreindre, dans toute la mesure possible, une durée du travail excessive, d'assurer un repos suffisant et de limiter la fatigue pour déterminer, approuver ou réviser les effectifs d'un navire.

**1133.** En France, comme au Maroc, il revient à l'armateur de fixer son propre équipage. Ceci s'effectue en accord avec les représentants du personnel. Cette composition est visée, approuvée par l'administration des affaires maritimes, qui est tenue de faire respecter les textes en vigueur, aussi bien en matière de durée du travail que de sécurité de la navigation. L'appréciation de la durée du travail fait la différence entre les régimes français et marocain.

**1134.** Si l'Ordonnance du 25 mars 1982 a étendu aux marins les dispositions de l'article L. 212-1<sup>1242</sup> du code du travail, la durée quotidienne du travail effectif par salarié ne peut excéder dix heures, sauf dérogation réglementaire. Les articles art. 4 et 13<sup>1243</sup> du décret du 31 mars 2005, proposent certaines exceptions allant jusqu'à prévoir une journée d'une durée maximale de quatorze heures par jour, dans une activité cyclique de six semaines au plus, en application d'un accord ou d'une convention collective.

**1135.** Le contrôle de la durée quotidienne du travail commence par l'adéquation de l'effectif aux diverses tâches à bord. C'est pour cette simple raison que nous ne pouvons évoquer la durée du travail sans toutefois parler de l'effectif.

**1136.** L'importance de la notion d'effectif réside de sa relation avec la sécurité à bord et la durée du travail des marins à bord. C'est ainsi que l'effectif doit répondre à un souci lié à la sécurité du navire et de l'expédition maritime en nombre et en qualité. L'administration intervient pour contrôler l'effectif et de bien s'assurer d'un meilleur choix et d'une composition rationnelle de l'effectif.

**1137.** Il est à préciser que l'effectif à bord a fait l'objet des dispositions de diverses conventions internationales. La CNUDM, par son article 94, demande aux états de prendre à l'égard des navires battant leurs pavillons les mesures nécessaires pour assurer la sécurité en mer, notamment en ce qui concerne : la composition, les conditions de travail et la formation des équipages, en tenant compte des instruments internationaux applicables.

Ainsi l'OIT, par une première convention C180<sup>1244</sup>, a mis en avant cette notion. Ce texte international a étendu son application au secteur de la pêche maritime. Cette convention a été

---

<sup>1242</sup> Les articles L. 3121-10 L. 3121-10 L. 3171-4 qui correspondent aux dispositions de l'article L. 212-1, C. Trav.

<sup>1243</sup> (Décr. N° 2005-305 du 31 mars 2005, art. 4 et 13).

<sup>1244</sup> C 180, la Convention n° 180 de l'OIT sur la durée du travail des gens de mer et les effectifs de navires.

adoptée au Maroc par les dispositions du dahir du n° 1-00-217<sup>1245</sup>. Par ce même bulletin officiel, le Maroc a publié conjointement le dahir, relatif à l'adoption de la convention (n° 178) sur l'inspection du travail (gens de mer), 1996.

**1138.** L'administration des affaires maritimes au Maroc se réserve le droit d'approuver ou de refuser les projets qui lui sont soumis. C'est le cas des propositions d'effectif. En cas de refus, une justification doit être motivée. Ces décisions administratives peuvent faire l'objet d'un recours devant le directeur régional des affaires maritimes ou le juge administratif, de la part de l'armateur ou des représentants du personnel.

**1139.** Il est bien entendu que ce visa administratif ne dispense pas l'armateur du respect de ses obligations et ne le met pas hors du contrôle de l'inspecteur du travail, ou du recours du capitaine ou des marins lorsqu'ils, effectuent des heures supplémentaires excessives. Le non-respect de la décision qui fixe le l'effectif à bord, arrêtée par l'administration, peut donner lieu à des sanctions pénales sur le fondement des articles du code disciplinaire et pénal de la marine marchande : l'armateur ou le propriétaire du navire, éventuellement le capitaine, ne se sont pas conformés aux prescriptions du DCCM relatives à la réglementation du travail et aux prescriptions réglementaires prises pour son application. Le délit pénal de mise en danger de la vie d'autrui pourrait logiquement fonder des poursuites pénales. Il y a là violation d'une obligation particulière de sécurité.

**1140.** L'importance de l'effectif d'un navire semble loin d'être résolu. Les textes stipulant la fixation des effectifs à bord restent largement dépassés. Il convient de revoir la qualification et le travail des gens de mer qui peuvent être comptabilisés comme effectif de tout navire. Cette question est fréquemment posée à bord des navires à passagers mais également à bord du navire de pêche. Un observateur scientifique à bord, chargé de contrôler les captures du navire ne peut être considéré comme un élément de l'effectif. Par son statut il ne peut être qualifié de marin puisqu'il ne répond pas à la définition du marin déjà étudiée.

**1141.** La forme d'un effectif est bien disposée par l'article 56<sup>1246</sup> du décret du 30 août 1984. Il dispose que : « L'effectif du personnel de tout navire français doit être, du point de vue de la sécurité, suffisant en nombre et en qualité<sup>1247</sup> ».

---

<sup>1245</sup> Dahir n° 1-00-217 du 2 rabii II 1424 portant publication de la convention n° 180 concernant la durée du travail des gens de mer et les effectifs des navires et de la recommandation n° 187 concernant les salaires et la durée du travail des gens de mer et les effectifs des navires adoptés par la Conférence générale de l'organisation internationale du travail à sa 84<sup>ème</sup> session tenue à Genève, le 22 oct. 1996 (BO du 18 déc. 2003).

<sup>1246</sup> Décr. N° 84-810 du 30 août 1984, art. 56, JO 1er sept.).

<sup>1247</sup> Décr. N° 84-810 du 30 août 1984, art. 56, JO 1er sept.).

Il est parfois compréhensible le fait de constater plusieurs dérogations prévues pour la durée du travail dans le secteur de la pêche maritime. Ceci revient essentiellement de la difficulté relevée lors de l'application la durée du travail à bord des navires de pêches. Ce type de travail n'est ni stable ni régulier.

**1142.** La fixation de l'effectif est en fonction du type de navigation et de la nature de l'exploitation à bord. Dans le secteur de la pêche maritime, d'autres éléments interviennent pour fixer cet effectif. Il s'agit de la dimension du navire, la taille de ses engins de pêche, la technique de la pêche utilisée, le mode de traitement des captures à bord. L'armateur doit préciser l'ensemble de ces éléments qui lui en servait pour en fin présenter une proposition de l'effectif.

**1143.** En France, cette fixation se base essentiellement sur les dispositions de l'article L. 5522-2<sup>1248</sup>. Il a généralisé pour tout type de navire un effectif de marins suffisant en nombre et en niveau de qualification professionnelle. Il a également fixé un objectif lié à la sécurité et la sûreté du navire et des personnes à bord ainsi que le respect des obligations de veille et de durée du travail et de repos.

**1144.** Un décret<sup>1249</sup> vient également pour transposer à l'échelle nationale certaines règles applicables aux modalités de fixation de l'effectif minimal selon les types de navire. Ce décret regroupe les directives des conventions internationales applicables au titre de l'article L. 5522-2 du code des transports. Il prévoit dans son deuxième article que pour la fixation de l'effectif mentionné à l'article L. 5522-2 du code des transports, il faut faire référence à plusieurs conventions internationales.

**1145.** Selon le décret du 14 fév. 2017<sup>1250</sup> précisant les conventions internationales applicables au titre de l'article L. 5522-2 du code des transports, les conventions traitant ces cas dans le secteur de la pêche sont :

\*La convention n°125 sur les brevets de capacité des pêcheurs, 1966, de l'Organisation internationale du travail ;

---

<sup>1248</sup> Art. L.5522-2 du Code des transports codifié par la loi n° 2013-619 du 16 juill. 2013, art. 23-I : « Tout navire est armé avec un effectif de marins suffisant en nombre et en niveau de qualification professionnelle pour garantir la sécurité et la sûreté du navire et des personnes à bord ainsi que le respect des obligations de veille, de durée du travail et de repos ».

<sup>1249</sup> Décr. N° 2017-187 du 14 févr. 2017, précisant les conventions internationales applicables au titre de l'article L. 5522-2 du C. transp.

<sup>1250</sup> Décret n° 2017-187 du 14 février 2017 Op. Cit.

\*La convention internationale pour la sauvegarde de la vie en mer, faite à Londres le 1er nov. 1974, les protocoles et amendements à la convention, publiée par le décret n° 80-369 du 14 mai 1980 et le décret n°97-337 du 10 avr. 1997 ;

\*La convention n°188, concernant le travail dans le secteur de la pêche, de l'Organisation internationale du travail, adoptée à Genève le 14 juin 2007.

## **b. Le travail dans le secteur de la pêche artisanal et le travail intermittent**

### **i. Le travail dans le secteur de la pêche artisanale**

**1146.** La pêche artisanale est un secteur doté d'une spécificité accrue. Ce segment d'activité se caractérise le plus par le mode de rémunération des salariés et du temps de travail. C'est un système qui déstabilise la vie sociale des marins pêcheurs. S'il a tenu longtemps c'est grâce aux apports plus au moins importants générés par la pêche, notamment les prix grimpants de ces denrées alimentaires fortement demandées. Cette situation rassure des marins pour ne pas s'intéresser ni demander à réglementer la durée du travail à bord. Il suffit de réaliser des campagnes moins importantes en termes d'apports pour relever à nouveau les conflits sociaux des marins.

**1147.** Le mode ancien de rémunération à la part de pêche est encore applicable au Maroc dans les segments de la pêche artisanale et la pêche côtière. Ce système de rémunération n'est pas proportionnel au temps de travail, mais plutôt aux profits éventuels. Ce qui laisse à dire que le marin est appelé à travailler plus au détriment de ses repos pour gagner plus.

### **ii. Le travail intermittent**

**1148.** Les dispositions de l'article L. 3123-33 prévoient une autre forme de travail dite « travail intermittent ». Il est défini comme étant un contrat permettant de pourvoir des emplois permanents exécutés en périodes saisonnières mais répétitives chaque année. Les spécialistes l'appellent communément « le contrat Club Med ». Ce travail est conclu par un contrat à durée indéterminée<sup>1251</sup> et donne au salarié la certitude qu'il sera employé pour la même période de l'année.

**1149.** L'extension de ce type de contrat au secteur maritime a été assurée par les dispositions de l'article L. 3123-38<sup>1252</sup> du code du travail. Il dispose qu'ils sont applicables aux marins dans

---

<sup>1251</sup> Art. L3123-34 qui dispose que : « Le contrat de travail intermittent est un contrat à durée indéterminée... »

<sup>1252</sup> Art. L. 3123-38 du C. trav.



des conditions fixées par décret en Conseil d'État du 8 août 1995<sup>1253</sup>. Ce décret a traduit au temps de sa publication une sorte de rapprochement entre le droit du travail maritime et le droit du travail commun. Ce rapprochement est hésitant. Il reconnaît tout de même la spécificité du travail maritime en se référant au décret d'État pour une meilleure adaptation.

**1150.** Malgré tous les points faibles de ce contrat, il a l'avantage de donner au salarié une sensation d'une stabilité professionnelle. Il présente tout de même, selon plusieurs juristes sociaux, un conflit de qualification. Le salarié est titulaire d'un contrat à durée indéterminée même en périodes non travaillées. Il n'est pas chômeur puisqu'il fait preuve de contrat en cours d'exécution. Ce type de contrats doit faire l'objet d'un intérêt tout particulier. Il nous semble qu'il pourra être l'une des solutions à proposer pour la pêche qui se trouve pour certains segments dans la même situation.

### **B. Le temps de repos du marin**

**1151.** La détermination du temps de travail est une notion juridique très importante. Elle permet non seulement de déterminer le montant des salaires mais aussi d'autres droits notamment en matière de congés.

**1152.** Le repos s'entend au sens commun comme une période d'inactivité<sup>1254</sup>. Le législateur a exigé des repos, qu'ils soient quotidiens ou hebdomadaires. Il prévoit par cette action à l'ensemble des travailleurs une récupération convenable de leurs forces. Il vise également à préserver la santé des salariés, et leur faire éviter des accidents éventuels sur les lieux du travail. Le temps de repos, même imposé, fait l'objet d'un arsenal juridique et conventionnel. Ce temps de repos est réglementé davantage par des dispositions conventionnelles arrêtées entre les salariés et leurs employeurs. Ces conventions prévoient des contreparties en repos ou financières. Cela ne pourra être encadré par les seuls textes juridiques sans toutefois prendre en considération les attentes et le choix des salariés d'une part et le bon fonctionnement de l'entreprise d'autre part.

**1153.** Le temps de repos diffère également entre le travail maritime et terrestre. Un salarié à terre peut considérer son temps de repos comme étant la période qui revient à lui seul d'en profiter comme il le souhaite. Il est libre de voyager de se déplacer d'un lieu à l'autre sans aucune restriction. Les périodes de repos d'un salarié sont des phases où on est en mesure d'en profiter pleinement. Elles tracent des limites entre la vie professionnelle et la vie privée de

---

<sup>1253</sup> Décret n° 95-912 du 8 août 1995 relatif aux modalités d'application du travail maritime à temps partiel, JORF n°189 du 15 août 1995 page 12220.

<sup>1254</sup> M. LE BIHAN- GUÉNOLÉ, droit du travail maritime : spécificité structurelle et relationnelle, page 144, L'Harmattan 2001.

chacun. D'ailleurs, peut-on parler de période de repos quand on ne peut pas rejoindre nos foyers ou nos familles ?

**1154.** En matière maritime, les périodes de repos ont tendance de prendre des formes différentes. La jurisprudence française s'est exprimée dans ce sens. Elle a bien précisé par sa chambre sociale que : « *Doit être considéré comme temps de repos, et donc être exclu du calcul du temps de travail, le temps pendant lequel le personnel embarqué est en droit de séjourner dans les locaux qui lui servent d'habitation à bord*<sup>1255</sup>. »

**1155.** Par cette désignation, les périodes de repos à bord ne peuvent avoir lieu que conformément aux besoins de l'activité à bord. Comme a précisé le professeur le martine LE BIHAN-GUÉNOLÉ, les temps de repos n'existent donc que relativement aux nécessités de la navigation<sup>1256</sup>. Contrairement au travail terrestre, Il est désormais possible que le temps de repos soit interrompu dans les circonstances qualifiées d'exceptionnelles. Il s'agit du cas de sauvetage du navire, de ses débris, des effets naufragés ou de la cargaison. Il peut l'être également dans des circonstances qui présente un danger sur la sécurité du navire, notamment les conditions *météorologiques exceptionnelles, de brume, d'échouement, d'incendie ; toute circonstance intéressant la sécurité du navire ou celle des personnes à bord ou de la cargaison, ou intéressant la sûreté, ou en vue de porter assistance à d'autres navires ou secours à des personnes en détresse en mer*<sup>1257</sup>. Ces cas restent à l'appréciation du capitaine à bord. C'est à lui que revient de décider les faits qui pourront interrompre ces congés. Les exercices de sécurité<sup>1258</sup> déclenchés de temps en temps à bord doivent de préférence se dérouler en dehors des périodes de repos<sup>1259</sup>.

#### **a. Les divers repos du marin**

##### **i. Le repos quotidien du marin**

**1156.** Le repos quotidien d'un marin fait l'objet des dispositions de l'article L. 5544-15<sup>1260</sup>. Elles prévoient une durée de dix heures par période de vingt-quatre heures. C'est la durée minimale de repos à laquelle le marin embarqué à bord d'un navire autre qu'un navire de pêche a droit. Cette durée fait référence et ne peut être changée que suite à des circonstances

---

<sup>1255</sup> La Chambre sociale du 15 oct. 2002 (DMF 2003. 68, observations P. CHAUMETTE).

<sup>1256</sup> M. LE BIHAN- GUÉNOLÉ, Op. Cit. P.145.

<sup>1257</sup> D. n° 2005-305, art. 12, al. 1 et 5, I).

<sup>1258</sup> Les exercices de sécurité simulent des situations d'urgence. Ils servent à évaluer la capacité des membres de l'équipage à intervenir dans un cas d'urgence (homme à lamer, exercices d'incendie, abandon, d'évacuation, etc.).

<sup>1259</sup> D. n° 2005-305, 31 mars 2005, art. 12, al. 3).

<sup>1260</sup> Art. L. 5544-15 du C. transp. (L. n° 2013-619 du 16 juill. 2013, art. 25-I)

exceptionnelles bien précises, limitées essentiellement aux cas où le navire, l'équipage ou la cargaison est en danger. Le repos quotidien du marin embarqué ne peut être scindé en plus de deux périodes. L'une de ces périodes est d'au moins six heures consécutives. L'intervalle entre deux périodes consécutives de repos ne peut dépasser quatorze heures<sup>1261</sup>.

**1157.** Pour la notion de la durée du travail, l'organisation à bord d'un navire livré à la pêche maritime fait l'exception. Le travail à bord de ce type de navire relève quelques défis. D'une part, le travail diffère d'un segment à l'autre, ainsi les techniques de pêche utilisées et les espèces ciblées interviennent largement quant à la détermination des horaires fixes de travail d'autre part.

**1158.** Si la législation maritime marocaine reste jusqu'à présent muette devant pareille notion, en France, les dispositions de l'article Art. L. 5544-16<sup>1262</sup> encadre suffisamment cette notion. Selon ces dispositions, les durées minimales de repos des marins exerçant à bord d'un navire de pêche sont fixées à dix heures par période de vingt-quatre heures et à soixante-dix-sept heures par période de sept jours<sup>1263</sup>. Elles prévoient également les conditions qui peuvent encadrer les négociations entre les parties en vue de conclure tout éventuel accord dans ce sens. Selon les éléments et les mesures relatés par cet article, l'application de cette notion au secteur de la pêche sera difficilement constatée. Pour les marins pêcheurs, notamment ceux rémunérés à la part, l'observation de l'applicabilité stricte de cette notion est secondaire. Elle l'est encore plus devant une pénurie d'apports en captures qui constitue l'élément principal de calcul de leur rémunération.

D'ailleurs, les marins ont bénéficié du droit à congés payés à partir de 1936 sans toutefois le prévoir pour ceux rémunérés à la part.

**1159.** L'Ordonnance du 25 mars 1982<sup>1264</sup> a étendu un congé payé aux marins rémunérés à la part. Selon l'article 92-1 du C. trav. maritime, les marins ont droit à trois jours de congés par mois de service. À la pêche, l'imputation de la charge des congés payés avait lieu sur les frais communs. Ceci veut bien dire que le marin rémunéré à la part finance lui-même son congé. Ce principe qui paraît illogique a cessé avec la mise en œuvre de la loi d'orientation de la pêche n°97-1051 du 18 nov. 1997, qui a exclu les congés payés des frais communs.

---

<sup>1261</sup> Art. L. 5544-15 du C. transp.

<sup>1262</sup> Art. L. 5544-16, du Code des transports, codifié par la loi n° 2013-619 du 16 juill. 2013, art. 25-I.

<sup>1263</sup> Art. L. 5544-16, du C. transp.

<sup>1264</sup> Ordonnance n° 82-267 du 25 mars 1982 TMA, JORF du 27 mars 1982 page 935.

**1160.** Si ce principe paraît conforme à la législation terrestre du travail, la loi du 17 janv. 2002<sup>1265</sup> a permis de déroger à ce principe en décidant d'imputer la charge qui résulte des congés payés sur les frais communs. Cette exception a été disposée par les stipulations édictées par la convention collective nationale de la pêche artisanale du 6 juill. 2000<sup>1266</sup>. Elle est reprise également à la convention du 2015<sup>1267</sup> notamment par ses articles 26 et 27.

**1161.** Les heures du travail et les heures de repos sont difficilement contrôlables. À bord des navires de commerce, il est tenu un registre des heures quotidiennes de travail ou de repos<sup>1268</sup>. Le marin doit recevoir et émarger une copie du registre le concernant pour les navires autres que de pêche. À bord des navires de pêche, ce contrôle paraît difficile à maintenir. Le marin peut vérifier à sa demande d'obtenir une copie du registre le concernant<sup>1269</sup>. Ce registre reste également à la disposition du délégué de bord.

**1162.** En cas de litige, la jurisprudence française rend à l'armateur la charge de fournir devant les instances judiciaires, les éléments de nature à justifier les horaires effectivement réalisés par le salarié. La décision de la Cour de Rennes le stipule exactement en indiquant que : « *En cas de litige relatif à l'existence ou au nombre d'heures de travail effectuées, l'employeur doit fournir au juge les éléments de nature à justifier les horaires effectivement réalisés par le salarié. Au vu de ces éléments et de ceux fournis par le marin*<sup>1270</sup> ». Pour s'assurer des horaires effectivement réalisés par le salarié, à l'appui de sa demande, le juge forme sa conviction après avoir ordonné, en cas de besoin, toutes les mesures d'instruction qu'il estime utiles<sup>1271</sup>.

La jurisprudence de la chambre sociale a précisé dans le cadre du travail terrestre, que Le défaut de respect des règles relatives au repos quotidien de onze heures caractérise une atteinte

---

<sup>1265</sup> LOI n° 2002-73 du 17 janvier 2002 de modernisation sociale, JORF du 18 janvier 2002 page 1008, texte n° 1. Cette loi a réécrit l'article 34 de la loi du 13 décembre 1926 formant le Code du travail maritime français. L'Article 205 qui dispose que : « L'article 34 de la loi du 13 décembre 1926 précitée est ainsi rédigé : « Art. 34. - Un accord national professionnel ou des accords de branche étendus fixent, indépendamment de la durée de travail effectif, la ou les périodes de travail retenues pour le calcul du salaire minimum de croissance des marins rémunérés à la part. Ces périodes ne peuvent être supérieures à douze mois consécutifs calculées sur une année civile. « Un accord national professionnel ou des accords de branche étendus fixent les modalités de lissage, sur tout ou partie de l'année, de la rémunération à la part. »

<sup>1266</sup> La convention collective nationale de la pêche artisanale du 6 juillet 2000 remplacé par l'Accord national pêche artisanale rémunération minimale garantie RTT - Frais commun du 28 mars 2001, Direction des affaires maritimes et des gens de mer

<sup>1267</sup> Convention collective nationale de la pêche professionnelle maritime du 17 décembre 2015. Cette convention a fait référence qu'elle a bien repris les dispositions conventionnelles déjà existantes dans l'accord du 28 mars 2001 étendu par arrêté ministériel du 3 juillet 2003, modifié par l'avenant n° 2 du 28 juin 2007 étendu par arrêté ministériel du 16 juin 2008 et modifié par l'avenant n° 4 du 15 février 2011 étendu par arrêté du 27 juin 2011.

<sup>1268</sup> Art. L. 5623-4, C. transp., Un registre, tenu à jour à bord du navire, doit également mentionner les heures quotidiennes de travail et de repos des navigants.

<sup>1269</sup> Décret n° 2005-305 du 31 mars 2005 relatif à la durée du travail des gens de mer, art. 18 et 20-II.

<sup>1270</sup> CA Rennes, 25 févr. 1999 : DMF 1999, p. 44, obs. P. CHAUMETTE.

<sup>1271</sup> Cass. Soc., 10 mai et 20 nov. 2001 : DMF 2002, p. 260.

aux intérêts collectifs de la profession justifiant l'action en justice d'un syndicat. Ceci démontre l'intérêt réservé par la jurisprudence à cette notion du repos quotidien<sup>1272</sup>.

## ii. Repos hebdomadaire

**1163.** Au Maroc, selon les règles du droit commun, le repos hebdomadaire est disposé par l'article 205<sup>1273</sup> du code du travail. Sans aucune exception expresse, cet article dispose d'une manière générale que : « *Il doit être accordé obligatoirement aux salariés un repos hebdomadaire d'au moins vingt-quatre heures allant de minuit à minuit*<sup>1274</sup> ».

Il est recommandé, selon l'article 206<sup>1275</sup> du même Code du travail, que ce repos doit être accordé soit le vendredi, soit le samedi, soit le dimanche, soit le jour du marché hebdomadaire. Le législateur n'a pas été ferme. Il a prévu une exception au profit des établissements dont l'activité nécessite une ouverture permanente au public, ou dont l'interruption nuirait au public. Pour ces établissements, le repos hebdomadaire peut être donné par roulement. Le repos hebdomadaire peut faire également l'objet d'une autorisation de l'autorité gouvernementale chargée du travail, après avis des organisations professionnelles des employeurs et des organisations syndicales des salariés les plus représentatives.

Toute demande de dérogation dans ce sens doit être accompagnée de toutes les justifications permettant d'apprécier la situation dérogatoire.

**1164.** La législation du travail terrestre au Maroc n'a pas fait mention au travail du marin, toutefois les dispositions de l'article 211 précisent que « *les mesures à prendre pour le repos hebdomadaire de certaines catégories de salariés, sont déterminées par voie réglementaire, compte tenu de leurs conditions de travail particulières et après avis des organisations professionnelles des employeurs et des organisations syndicales des salariés les plus représentatives*<sup>1276</sup> ».

Il faut tout de même admettre certains cas bien précis où le repos hebdomadaire peut être suspendu. C'est lorsque la nature de l'activité de l'établissement ou des produits mis en œuvre le justifie, ainsi que dans certains cas de travaux urgents ou de surcroît exceptionnel de travail. Les modalités de la suspension sont fixées par voie réglementaire, après avis des organisations

---

<sup>1272</sup> Soc. 23 mai 2013, n° 12-13.015.

<sup>1273</sup> Art. 205 du Code du travail marocain, Dahir n° 1-03-194 du 14 Rejeb 1424 (11 septembre 2003) portant promulgation De la loi n° 65-99 relative au Code du travail, Bulletin Officiel n° : 5210 du 06/05/2004 - Page : 600.

<sup>1274</sup> Art. 205, Op. Cit.

<sup>1275</sup> Art. 206 du Code du travail marocain.

<sup>1276</sup> Art. 211 Code du travail marocain.

professionnelles des employeurs et des organisations syndicales des salariés les plus représentatifs<sup>1277</sup>.

Mais tout de même, le non-respect de l'obligation d'octroi du repos hebdomadaire à un salarié n'est passible que d'une amende de 30 à 50 euros maximums. Il est bien clair que suite à des comparutions devant le juge qui pourront durer plusieurs années, l'amende ne pourra excéder ces sommes.

**1165.** Le jour de repos hebdomadaire<sup>1278</sup> n'est constaté qu'à bord des navires de commerce. Ce repos peut être rémunéré ou compensé une fois à terre<sup>1279</sup>. À la pêche les durées de repos ainsi que les jours fériés n'existent pas quel que soit le type de pêche et à bord de tous les types de navires de pêche. Seule la pêche hauturière fixe de manière forfaitaire et unilatérale un congé de sept jours pour les matelots et les graisseurs et de onze jours pour les officiers pont et machine. Cette durée est contractuelle et prévoit pour le marin une majoration de rémunération incorporée avec son salaire mensuel. Alors que pour les marins pêcheurs rémunérés à la part aux profits éventuels, il n'y a aucune durée de repos quelle que soit la durée du travail effectuée<sup>1280</sup>.

Les dispositions de l'article 176 quater<sup>1281</sup> du CCMM ont prévu un repos complet d'une journée par semaine au profit du marin embarqué sur les bâtiments autres que ceux armés à la pêche maritime.

Il est à remarquer que la législation maritime au Maroc, n'a pas transposé correctement les conventions et recommandations internationales ratifiées. La convention C180<sup>1282</sup>, ratifiée par le Maroc a redéfini pour plus de précision les expressions " durée du travail " et " heures de repos ".

---

<sup>1277</sup> Art. 212 Code du travail marocain.

<sup>1278</sup> En France, le jour de repos hebdomadaire est statué par les dispositions de l'article L. 5623-6 du Code du travail. Les dispositions de l'article L. 5623-6 relatives au repos hebdomadaire sont totalement reprises ; • Les dispositions de l'article L. 5623-7 concernant le nombre de jours fériés. La possibilité de choisir les jours fériés parmi les fêtes légales des pays dont les gens de mer sont ressortissants n'est pas reprise. Le nombre de jours fériés est fixé à onze jours.

<sup>1279</sup> En France, le repos hebdomadaire non pris doit alors faire l'objet de la compensation prévue à l'article L. 5544-13 du Code des transports, il doit être réattribué au marin un repos d'une durée équivalente (C. transports, art. L. 5544-20).

<sup>1280</sup> En France, les dispositions des articles L. 5544-34 et L. 5544-35 du Code des transports précisent que le marin est rémunéré soit à salaires fixes, soit à profits éventuels, soit par une combinaison de ces deux modes de rémunération. Pour les contrats au voyage, le salaire peut être déterminé de manière forfaitaire. Les parts de pêche sont considérées comme des salaires. Par cette considération, les durées de congé seront facilement déterminées.

<sup>1281</sup> Art. 176 quater, CCMM 1919.

<sup>1282</sup> C180, la Convention n° 180 de l'OIT sur la durée du travail des gens de mer et les effectifs de navires.

L'expression " durée du travail " désigne le temps durant lequel un marin est tenu d'effectuer un travail pour le navire<sup>1283</sup>.

L'expression " heures de repos " désigne le temps qui n'est pas compris dans la durée du travail ; cette expression n'inclut pas les interruptions de courte durée<sup>1284</sup>.

**1166.** La pratique à bord des navires de la pêche maritime relève certains moments où le marin n'est censé ni à sa durée du travail ni à ses heures de repos. Il est souvent demandé aux matelots de se reposer aux lieux du travail vêtu de leurs tenues de travail et restés à l'attente de tout appel des officiers qui assurent la conduite du navire. Ceci a lieu fréquemment à bord, notamment lorsque le navire longe par ses filets de pêche des obstacles dangereux. Les matelots restent, le long de la journée, disponibles et prêts à intervenir à tout moment.

**1167.** C'est ainsi que le temps de repos à bord doit faire l'objet d'un instrument juridique conventionnel entre les parties. Chaque segment d'activité à la pêche doit négocier son propre texte en tenant compte de certaines limites législatives. Les négociations doivent se concentrer de façon à préciser le temps de repos et le temps du travail pour chaque type de pêche et pour chaque poste à bord.

**1168.** En France, l'appréciation du temps de repos dans le domaine maritime revêt un aspect exceptionnel. Sur les lieux de pêche, la durée du repos peut être réduite au minimum à huit heures par période de vingt-quatre heures pendant cinq jours consécutifs<sup>1285</sup>. Les dispositions de l'article L. 5544-16 reformulent dans ce même sens. Elles prévoient que les heures de repos qui ne sont pas prises sont récupérées. Les modalités de la récupération sont précisées dans les conventions collectives ou accords<sup>1286</sup>. Les heures de repos peuvent être recensées par période de sept jours. La durée minimale des repos à bord des navires de pêche ne peut être inférieure à soixante-douze heures<sup>1287</sup>.

**1169.** Quel que soit le type de navigation, lorsque les repos dus au titre de la RTT<sup>1288</sup> dépassent des journées ou des demi-journées, ils ne peuvent pas être pris à bord du navire<sup>1289</sup> mais plutôt à terre suivant les modalités définies par la convention ou l'accord collectif de branche ou par d'entreprise ou d'établissement. Tout en restant dans un cadre supplétif, lors des négociations

---

<sup>1283</sup> Dahir n° 1-00-217 du 2 rabii II 1424 portant publication de la convention n° 180 concernant la durée du travail des gens de mer et les effectifs des navires et de la recommandation n° 187 concernant les salaires et la durée du travail des gens de mer et les effectifs des navires adoptés par la Conférence générale de l'organisation internationale du travail à sa 84<sup>ème</sup> session tenue à Genève, le 22 oct. 1996 (BO du 18 déc. 2003).

<sup>1284</sup> Dahir n° 1-00-217, Op. Cit.

<sup>1285</sup> D. n° 2005-305, art. 19, I, al. 4, 1°

<sup>1286</sup> (C. transports, art. L. 5544-16).

<sup>1287</sup> (C. transports, art. L. 5544-16).

<sup>1288</sup> RTT : réduction du temps de travail

<sup>1289</sup> (D. n° 2005-305, 31 mars 2005, art. 16, al. 1)

les gens de mer peuvent faire valoir leur droit à regrouper les repos avec d'autres repos pour en bénéficier de manière continue<sup>1290</sup>.

**1170.** En France, des prescriptions d'ordre public disposées par les articles L. 3132-1<sup>1291</sup> et L. 3132-2 du code du travail précisent qu'un salarié ne peut pas travailler plus de 6 jours par semaine. Il doit pouvoir bénéficier d'un repos hebdomadaire de 24 heures consécutives.

**1171.** Dans le secteur maritime, la disposition du repos hebdomadaire faisait déjà l'objet de certains articles de la loi du 13 déc. 1926. Elles ont été reprises par le Code des transports dans sa nouvelle version mise en application en 2010<sup>1292</sup>. Selon les dispositions de l'article L. 5544-17<sup>1293</sup>, 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<sup>1294</sup>. La législation maritime n'a pas écarté les cas exceptionnels, imposés par le déroulement des activités maritimes. C'est ainsi que ce repos peut être pris par roulement, de manière différée, au retour au port ou en cours de voyage, dans un port d'escale.

**1172.** Le repos hebdomadaire des marins peut être également interrompu sans que ceci soit considéré comme portant atteinte à la règle du repos hebdomadaire tous travaux nécessités par des circonstances exceptionnelles<sup>1295</sup>.

**1173.** La législation française a également réservé aux jeunes travailleurs une attention particulière. Les dispositions de l'article Art. L. 5544-26<sup>1296</sup> précisent qu'ils ne peuvent accomplir un travail effectif d'une durée excédant sept heures par jour, ni une durée du travail par semaine embarquée supérieure à la durée légale hebdomadaire du travail<sup>1297</sup>. La seule dérogation à la durée maximale hebdomadaire de travail peut être accordée, dans la limite de cinq heures par semaine, par l'inspecteur du travail, après avis conforme du médecin du service de santé des gens de mer<sup>1298</sup>.

---

<sup>1290</sup> (D. n° 2005-305, 31 mars 2005, art. 16, al. 2).

<sup>1291</sup> Art. L. 3132-1 et L. 3132-2 du C. trav.

<sup>1292</sup> Ordonnance n° 2010-1307 du 28 oct. 2010 relative à la partie législative du C. transp.

<sup>1293</sup> Art. L. 5544-17

<sup>1294</sup> L. du 13 déc. 1926, art. L. 29, al. 1<sup>er</sup>. Et Art. L. 5544-17 du C. transp.

<sup>1295</sup> L'Art. L. 5544-20 du Code des transports détermine les situations exceptionnelles où le repos hebdomadaire peut être interrompu. Ce sont les mêmes situations déjà disposées par l'article de la loi du 13 déc. 1926, art. L. 30.

1° Les circonstances de force majeure ;

2° Les circonstances où le salut du navire, des personnes embarquées ou de la cargaison est en jeu, circonstances dont le capitaine est seul juge ;

3° Les opérations d'assistance.

<sup>1296</sup> Art. L. 5544-26 du C. transp.

<sup>1297</sup> Art. L. 5544-26, Op. Cit.

<sup>1298</sup> Art. L. 5544-26, Op. Cit.



**1174.** À l'échelle européenne, la durée légale du repos a fait l'objet de plusieurs directives dont la dernière, rendue publique à l'an 2000. La directive 2000/34/CE<sup>1299</sup> du Parlement européen et du Conseil du 22 juin 2000 est venue pour modifier certaines dispositions de l'ancienne directive 93/104/CE du Conseil. Elle concerne certains aspects de l'aménagement du temps de travail afin de couvrir les secteurs et activités exclus comme par exemple la pêche maritime. Cette directive a pris en compte la situation des travailleurs à bord des navires de pêche en créant l'article 17 ter au sein de la directive de 1993 par les dispositions de son premier article. Il est spécifiquement lié aux travailleurs à bord des navires de pêche en mer. La directive demande aux États membres de prendre les mesures nécessaires pour garantir que tout travailleur à bord d'un navire de pêche en mer battant pavillon d'un État membre a droit à un repos suffisant et pour limiter le nombre d'heures de travail à une moyenne de 48 heures par semaine, calculée sur la base d'une période de référence ne dépassant pas douze mois<sup>1300</sup>. Elle est abrogée par la directive CE n° 2003/88 du 4 nov. 2003, dont l'article 21 reprend les mêmes dispositions.

### **iii. Les jours fériés**

**1175.** Les jours fériés sont également des périodes où les marins ont droit à un repos ou à défaut à une compensation. Les dispositions des articles L. 3133-1, L. 3133-4, L. 3133-5 et L. 3133-6 du code du travail, relatives aux jours fériés sont applicables aux personnels navigants des entreprises d'armement maritime. Les dispositions de l'article L. 5544-22 du code des transports ont bien clarifié cette notion. Il dispose que : « *Les conventions de branche conclues au niveau national pour les entreprises d'armement maritime doivent, pour être étendues, comporter outre les clauses mentionnées à l'article L. 2261-22 du code du travail, des stipulations prévoyant les conditions dans lesquelles les fêtes légales mentionnées à l'article L. 3133-1 du même code sont compensées dans les temps de repos à terre des marins...*<sup>1301</sup> ». C'était dans le même sens que l'on retrouve dans les dispositions de l'article 24-3<sup>1302</sup> du code du travail maritime en 2004.

### **b. Récupération des repos**

---

<sup>1299</sup> La Directive 2000/34/CE du Parlement européen et du Conseil du 22 juin 2000, Journal officiel n° L 195 du 01/08/2000 p. 0041 - 0045.

<sup>1300</sup> Art. 17 de la directive européenne n° 2000/34/CE du Parlement européen et du Conseil du 22 juin 2000.

<sup>1301</sup> Art. L. 5544-22 du C. transp.

<sup>1302</sup> C. trav. mar., art. 24-3; art. 9, Ord. N° 2004-691 du 12 juill. 2004.

**1176.** La différence entre les régimes Français et Marocain en matière de la récupération des périodes des repos réside du fait qu'en France, le marin a droit à une période de repos compensatoire qui doit être accordée immédiatement après le motif ayant interrompu le repos ou dès que possible<sup>1303</sup>. Au Maroc, le marin ne bénéficie que d'une contrepartie financière. Cette période fixe de 07 jours pour les matelots et de 11 jours pour les officiers fait partie des anciens usages maritimes. Cette règle est valable uniquement dans le segment de la pêche hauturière. Selon les clauses d'un contrat que nous avons pu relever qu'armateur a mentionné que cette période correspond à la compensation des congés, des jours fériés et des temps de repos. Alors que dans les autres segments de la pêche, notamment la pêche côtière et la pêche artisanale, les congés et les temps de repos n'existent absolument pas.

**1177.** Ce silence de l'autorité compétente et du législateur est incompréhensible à l'égard de deux segments de la pêche qui concernent plus de 105.766<sup>1304</sup> marins. La législation marocaine n'a pas exclu tous les marins des repos à bord. Toutefois, certaines exceptions ont marqué fermement les marins pêcheurs<sup>1305</sup>. Ils pratiquaient à l'époque de la mise en application de la législation maritime en 1919 dans une anarchie totale et le législateur ne pouvait statuer en cette matière.

**1178.** Il est tout à fait important de déduire que la législation maritime à garder son texte juridique qui consiste à ce que la durée et l'organisation du travail à bord des navires de pêche seront réglées, s'il y a lieu, par arrêtés ministériels<sup>1306</sup>. Et ce malgré les modifications apportées par le dahir du 6 Juill. 1953<sup>1307</sup>.

## **Titre II RELATIONS COLLECTIVES DE TRAVAIL DES MARINS**

### **PÊCHEURS**

**1179.** Le droit du travail est en perpétuelle construction<sup>1308</sup>. C'est un droit dynamique qui se voit soumis à des réformes structurelles qui visent en priorité les axes fondamentaux d'un droit social élaboré autour des relations collectives. En France, les toutes dernières lois<sup>1309</sup>,

---

<sup>1303</sup> D. n° 2005-305, 31 mars 2005, art. 12, al. 2

<sup>1304</sup> Mer en chiffres 2016, rapport annuel publié par le ministère de l'Agriculture, de la Pêche Maritime, du Développement Rural et des Eaux et Forêts au Maroc 2016.

<sup>1305</sup> Art. 176 bis du CCMM qui dispose que : « À bord des navires autres que ceux armés à la pêche maritime, la durée du travail effectif des marins ne peut excéder... »

<sup>1306</sup> Art. 176 ter du CCMM

<sup>1307</sup> Dahir du 24 chaoual 1372 - 6 Juillet 1953.

<sup>1308</sup> Présentation de l'éditeur du guide pratique Un nouveau droit de l'organisation collective du travail, Broché – 13 décembre 2016.

<sup>1309</sup> Loi Macron du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques ;

notamment celle appelée « Loi El KHOUMRI », touchent essentiellement les fondamentaux de l'organisation collective du travail. Ces lois s'efforcent d'adapter le droit du travail aux réalités de l'entreprise et de l'économie tout en veillant à une protection sociale assurée aux salariés.

**1180.** Le droit du travail regroupe essentiellement deux parties : le droit des relations individuelles et celui des relations collectives de travail. Ce dernier est constitué d'un ensemble de règles qui gèrent la vie des travailleurs. Il s'est particulièrement transformé par l'effet des relations collectives.

**1181.** Pour mieux illustrer ce volet, nous évoquerons deux axes. Tout d'abord, les relations collectives de travail se caractérisent par des acteurs principaux à déterminer tels que les syndicats professionnels et les représentants du personnel au sein d'une entreprise ou établissement. Selon le professeur Bernard TEYSSIE le droit des relations collectives du travail est d'abord celui de la représentation collective assurée par les syndicats, les délégués syndicaux, les délégués du personnel, le comité d'entreprise, le comité d'hygiène<sup>1310</sup>... Par suite, parallèlement à l'exécution d'une relation de travail, l'action collective vient pour s'interférer aux rapports collectifs. Cette axe se concentre essentiellement sur les conflits collectifs de travail et les diverses méthodes de résolution. Les conflits, la négociation collective, les conventions et accords collectifs font partie intégrante de l'étude des relations collectives de chaque catégorie de travailleurs.

**1182.** Les rapports collectifs de travail évoluent d'une manière dynamique. L'élément humain est réservé d'une attention particulière. La participation des salariés ou de leurs représentants à la gestion des rapports de travail s'est instituée pour anticiper les conflits sociaux. La concertation et la communication à temps des décisions économiques et sociales envisagées par l'employeur sont seules capables de prévenir les contestations et de renforcer la paix sociale.

**1183.** Par l'institution du dialogue social, les pouvoirs publics réduisent les risques de conflits et mettent en considération les intérêts des travailleurs dans la prise de la décision économique. La relation de travail des marins pêcheurs ne doit, dans tous les cas, faire exception des normes adoptées pour diverses catégories de travailleurs. Ils pratiquent une activité dotée certainement

---

Loi Rebsamen du 17 août 2015 relative au dialogue social et à l'emploi

Loi El Khomri du 8 août 2016 relative au travail, à la modernisation du dialogue social et à la sécurisation des parcours professionnels.

<sup>1310</sup> B. TEYSSIE Droit du travail, Relations collectives, 5e éd., Litec, 2007.

d'un particularisme technique et juridique approuvés. Mais ceci peut-il les exclure de la dynamique et de l'évolution reconnus aux règles du droit du travail en général ?

**1184.** Nous allons rappeler à chaque phase de ce titre la situation des rapports de travail du marin pêcheur. Elle sera mise à l'épreuve selon la notion de l'autonomie du droit du travail maritime. C'est à nouveau l'occasion de vérifier si la législation maritime est capable de répondre à un ensemble d'aspects des relations collectives des marins pêcheurs. Nous allons préciser les règles applicables et les renvois d'adaptation disposés pour le statut particulier du marin.

## **Chapitre I LA REPRÉSENTATION DES MARINS PÊCHEURS**

**1185.** Au Maroc, le Code du travail a assez encadré les relations collectives de travail. Ainsi, le droit d'organisation des travailleurs s'est renforcé par de nouveaux organes et de nouvelles prérogatives. Ce code a prévu des mesures pour promouvoir la négociation collective et la conclusion des conventions collectives.

**1186.** Le droit d'organisation est un droit qui consiste à assurer la liberté syndicale pour les regroupements salariaux et la liberté d'association au profit des employeurs. Ce droit permet parallèlement aux employeurs et aux salariés d'exprimer et de revendiquer leurs intérêts collectifs dans le cadre et dans le respect des dispositions juridiques en vigueur. Le droit d'organisation est l'un des principes fondamentaux du travail, défendu par la déclaration de l'OIT de 1998<sup>1311</sup> qui a incité ses membres au deuxième alinéa de son rappel de respecter, promouvoir et réaliser, de bonne foi et conformément à la Constitution, les principes concernant les droits fondamentaux qui sont l'objet des dites conventions, à savoir : la liberté d'association et la reconnaissance effective du droit de négociation collective...<sup>1312</sup>

### **Section 1 LA REPRÉSENTATION SYNDICALE**

#### **§1. Les syndicats**

##### **A. Fondement juridique du droit syndical**

---

<sup>1311</sup> Déclaration de l'OIT relative aux principes et droits fondamentaux au travail et son suivi, adoptée par la Conférence internationale du Travail à sa 86ème Session, Genève, 18 juin 1998 (Annexe révisée le 15 juin 2010).

<sup>1312</sup> Alinéa 2 du rappel de la déclaration Op. Cit.

**1187.** Le droit syndical est un droit fondamental reconnu à l'ensemble des salariés. C'est un droit constitutionnel, prescrit par les dispositions de la constitution<sup>1313</sup>. Il constitue l'opportunité pour chaque salarié de se syndiquer et d'exercer une activité syndicale.

**1188.** Le domaine des relations de travail, notamment les règles disposant le droit syndical, atteste les signes d'une unité juridique qui dépasse les particularités exprimées par chaque catégorie de travailleurs. Il dépasse également les limites prescrites par l'autonomie reconnue à un droit, tel le droit du travail maritime.

**1189.** En effet, le droit syndical est un droit assez évoqué par les dispositions du droit du travail terrestre et peu évoqué par le droit du travail maritime. Ce dernier revêtait son aspect militaire qui dénonçait toute forme de revendication ou d'exercice du droit syndical. Ceci paraît évident en se référant de près aux législations maritimes anciennes<sup>1314</sup>. Ce droit est loin de se concrétiser dans un domaine qui nécessite un régime militaire qui se repose sur l'exécution des ordres sans aucune réclamation. Le professeur P. CHAUMETTE a indiqué qu'en 1926, le délit de désertion fut abrogé ; mais subsistent les délits de désobéissance et de résistance à un ordre concernant le navire, les fautes disciplinaires de désobéissance simple et d'absence irrégulière du bord<sup>1315</sup>. Ce n'est pas si surprenant de savoir que la Cour de cassation en 1914 a admis l'illicéité de la grève des marins<sup>1316</sup>.

**1190.** Dans le cas du Maroc, la législation maritime n'a pas été modifiée depuis la phase coloniale. Elle ne dispose, par conséquent, d'aucune règle qui instaure ce droit. Il s'avère par un rapprochement forcé avec le droit terrestre du travail que l'exercice de ce droit s'impose. Le secteur maritime s'efforce à adopter ce droit sans toutefois le transposer de manière appropriée conduisant à prendre en considération les réalités pratiques du domaine maritime.

**1191.** Les revendications des marins pêcheurs sont généralement formulées de telle manière qu'elles portent essentiellement sur les droits sociaux d'usage collectif ; à savoir la

---

<sup>1313</sup>En France :

- Préambule de la Constitution du 27 oct. 1946 – art. 6

- La Constitution du 4 oct. 1958 – art. 34

Au Maroc :

- Convention N° 87 de l'OIT – Organisation Internationale du Travail – de 1948 sur la liberté syndicale et la protection du droit syndical

- Convention N° 98 de l'OIT – Organisation Internationale du Travail – de 1949 sur le droit d'organisation et de négociation collective

<sup>1314</sup> Loi 1926 pour la France. Cette loi a reconnu par suite ce droit de grève pour les marins employés à bord des navires utilisés pour fournir de façon habituelle, dans les eaux territoriales ou intérieures françaises, des prestations de services de remorquage portuaire et de lamanage. [Art. 5-1 de l'ancien Code du travail, version 2008].

CCMM du 1919 pour le Maroc.

<sup>1315</sup> P. CHAUMETTE, gens de mer, Gens de mer (Travail maritime) avril 2006 (actualisation : juin 2016), p. 285, Dalloz.

<sup>1316</sup> Cass. Crim. 3 août 1912, DP 1913. 1. 498, S. 1914. 1. 495, cité par P. CHAUMETTE, gens de mer, Op. Cit.

liberté syndicale, le droit à la participation et le droit de grève. Le préambule de la Constitution du 27 oct. 1946<sup>1317</sup>, a clairement précisé ces droits sociaux. Le Code du travail français a repris ces fondements pour les adapter à chaque secteur d'activité.

**1192.** Le cas est similaire au Maroc. Il fait partie des pays conscients du rôle essentiel des organisations professionnelles des employeurs et des organisations syndicales des salariés. Par le préambule présentatif du Code du travail, les organisations syndicales sont considérées des partenaires dignes d'un intérêt primordial. Elles participent à produire des effets positifs sur les relations sociales au sein de l'entreprise et dans le domaine du travail.

**1193.** L'intérêt accordé aux syndicats au Maroc revient essentiellement à la formulation constitutionnelle de 2011 qui a rappelé le principe de la liberté de constitutions des organisations syndicales. Cette dernière version constitutionnelle a laissé au législateur le soin de déterminer les règles relatives à leur constitution, aux activités et aux critères d'octroi du soutien financier de l'État, ainsi qu'aux modalités de contrôle de leur financement<sup>1318</sup>.

**1194.** Les syndicats professionnels au Maroc ont le statut des associations. Ils sont constitués dans un objectif principal de défendre, d'étudier et de promouvoir les intérêts de leurs adhérents. Ces intérêts peuvent être de nature économique, sociale, morale ou professionnelle. Ils ont également un rôle important vis-à-vis de l'encadrement des classes des travailleurs pour évoluer leurs niveaux d'instruction et de sensibilisation.

**1195.** Les syndicats participent souvent dans des travaux et actions de consultation et de concertation animées par les pouvoirs publics avant l'élaboration de la politique nationale dans les domaines économique et social<sup>1319</sup>.

**1196.** Ces organisations professionnelles doivent éviter à tous prix de se soumettre aux interventions extérieures et au contrôle direct ou indirect des employeurs ou de leurs organisations. Les travailleurs d'une même branche d'activité indépendamment du nombre des salariés dans l'entreprise ou dans l'établissement sont libres de constituer des syndicats. La constitution des syndicats n'est pas réservée aux travailleurs. Les employeurs peuvent également se regrouper sous forme de représentations patronales.

---

<sup>1317</sup> Al. 6, 7 et 8 du préambule de la Constitution française du 27 oct. 1946.

<sup>1318</sup> Art. 8 de la Constitution du Maroc, mise à jour en 2011.

<sup>1319</sup> Art. 396 du C. trav.

**1197.** Le législateur marocain a réservé le premier titre du troisième livre du Code du travail<sup>1320</sup> aux syndicats professionnels des délégués, des salariés, du comité d'entreprise et des représentants des syndicats dans l'entreprise.

Par cette version du Code du travail, le législateur marocain a prévu que les syndicats professionnels ont la possibilité de s'affilier à des organisations internationales de salariés ou d'employeurs<sup>1321</sup>. Il a prévu également une sorte de simplicité quant à la constitution des représentations syndicales contrairement à ce qui était applicable au début de la phase d'indépendance où il n'existait qu'une seule organisation syndicale

**1198.** À l'instar des associations, les syndicats professionnels sont dotés d'une personnalité morale<sup>1322</sup>. Ils jouissent également de la capacité civile et du droit d'ester en justice<sup>1323</sup>. Ils exercent devant les juridictions tous les droits réservés à la partie civile concernant les faits portant préjudice direct ou indirect aux intérêts individuels ou collectifs des salariés.

**1199.** En évoquant la liberté syndicale, il est à préciser que le Maroc n'a pas ratifié la convention n° 87<sup>1324</sup> relative à la liberté syndicale<sup>1325</sup>. De même, le Maroc n'a pas répondu positivement à une demande appelant à l'abrogation de l'article 288<sup>1326</sup> du code pénal, qui met en cause cette liberté. Les dispositions de cet article menacent les adhérents des organismes

---

<sup>1320</sup> Dahir n° 1-03-194 du 14 rejab 1424 (11 septembre 2003) portant promulgation de la loi n° 65-99 relative au Code du travail, Livre III : « Des syndicats professionnels, des délégués des salariés, du comité d'entreprise et des représentants des syndicats dans l'entreprise ».

<sup>1321</sup> Art. 400 du Dahir Op. Cit.

<sup>1322</sup> Art. 403 du C. trav.

<sup>1323</sup> Art. 404 du Code du travail qui dispose que : « Les syndicats professionnels jouissent de la capacité civile et du droit d'ester en justice. Ils peuvent, dans les conditions et formes prévues par la loi, exercer devant les juridictions tous les droits réservés à la partie civile concernant les faits portant préjudice direct ou indirect aux intérêts individuels ou collectifs des personnes qu'ils encadrent ou à l'intérêt collectif de la profession ou du métier qu'ils représentent »

<sup>1324</sup> C087 - Convention (n° 87) sur la liberté syndicale et la protection du droit syndical, 1948. Convention concernant la liberté syndicale et la protection du droit syndical (Entrée en vigueur : 04 juil. 1950). Adoption : San Francisco, 31ème session CIT (09 juil. 1948) - Statut : Instrument à jour (Conventions Fondamentales).

<sup>1325</sup> En France, la liberté syndicale s'entend du droit des professionnels de constituer librement une organisation syndicale ou d'adhérer librement à celle de leur choix.

\*Cons. Const. 19 nov. 2010 : QPC n° 2010-68, § 7.

<sup>1326</sup> Art. 288 du Code pénal marocain qui dispose qu' : « Est puni de l'emprisonnement d'un mois à deux ans et d'une amende de 120 à 5 000 dirhams ou de l'une de ces deux peines seulement, quiconque, à l'aide de violences, voies de fait, menaces ou manœuvres frauduleuses, a amené ou maintenu, tenté d'amener ou de maintenir, une cessation concertée du travail, dans le but de forcer la hausse ou la baisse des salaires ou de porter atteinte au libre exercice de l'industrie ou du travail... ».

L'Union marocaine du travail, l'une des organisations syndicales au Maroc a déposé les mémorandums auprès des autorités compétentes relatifs à l'abrogation de cet article. L'UMT a organisé une campagne nationale en 2013 pour sensibiliser ses militants des conséquences affreuses de l'application de cet article.

Selon le secrétaire général de l'union Miloud Moukharik, cet article est anticonstitutionnel. Il 'est exprimé lors de la 58ème anniversaire de l'union en précisant : « Nous considérons cet article comme étant anticonstitutionnel et avec la nouvelle constitution, il ne devrait même pas exister. »

syndicaux d'une peine privative de liberté allant d'un mois à deux ans, contrairement aux principes de la liberté syndicale.

**1200.** Contrairement en France, et selon le premier alinéa de l'article L. 2131-2, du code du travail, « les syndicats ou associations professionnels de personnes exerçant la même profession, des métiers similaires ou des métiers connexes, concourant à l'établissement de produits déterminés ou la même profession libérale peuvent se constituer librement<sup>1327</sup> ». Selon le professeur Bernard TEYSSIÉ, il résulte, d'une part, qu'un syndicat ne peut être constitué qu'entre des personnes qui exercent une activité professionnelle et, d'autre part, que le syndicat doit être constitué entre des personnes exerçant des professions identiques, similaires ou connexes<sup>1328</sup>. La mise en application de ce concept, permettra aux marins pêcheurs, exerçant une même profession, des professions similaires ou connexes de constituer librement des regroupements syndicaux.

**1201.** La liberté d'adhésion à un syndicat est également garantie en droit français par les dispositions de l'article L. 2141-1<sup>1329</sup>. Il dispose « *tout salarié peut librement adhérer au syndicat professionnel de son choix [...]* ». C'est une mention claire qui ne pose aucune restriction quelle que soit la catégorie de salarié désirant se syndiquer. Les salariés ont la possibilité de choisir le syndicat auquel ils souhaitent s'adhérer. Le droit de fonder des syndicats revient à l'article 11 de la Convention européenne des droits de l'homme. Ce droit est largement soutenu par la décision de la Cour européenne des droits de l'homme du 12 nov. 2008<sup>1330</sup>.

**1202.** Dans le cadre du travail maritime, le comité de la liberté syndicale du Conseil d'administration du BIT<sup>1331</sup> a prié instamment les gouvernements de lever l'obligation imposée

---

<sup>1327</sup> Art. L. 2131-2, du Code du travail français.

<sup>1328</sup> B. TEYSSIÉ, *Droit du travail, Relations collectives*, 8<sup>e</sup> éd., 2012, LexisNexis, n° 27, p. 19.

<sup>1329</sup> Art. L. 2141-1 du Code du travail

<sup>1330</sup> Jean-Pierre MARGUÉNAUD et Jean MOULY, Professeurs à la Faculté de droit et des sciences économiques de Limoges, ont commenté un arrêt de la Cour européenne des droits de l'homme pour une affaire connue sous le nom « *Demir et Baykara c/ Turquie* ». Cet arrêt est relatif à l'impossibilité pour des fonctionnaires municipaux de se constituer en syndicat et de bénéficier d'une convention collective, aura permis à la Cour EDH de rendre, en grande chambre et à l'unanimité, un arrêt qui a toutes les chances de devenir historique. Balayant les critiques qui s'étaient coalisées pour faire obstacle à la reconnaissance de sa compétence sociale, elle s'est en effet donné tous les moyens de devenir une véritable Cour européenne des droits sociaux grâce à une véritable théorie générale de l'interprétation évolutive, qui lui permet de mobiliser sans complexe des conventions internationales extérieures au Conseil de l'Europe même si l'Etat défendeur ne les a pas ratifiées, et à une véritable réécriture de l'article 11 de la Convention EDH, auquel elle rattache, pour commencer, le droit à négociation collective, au prix d'un revirement de jurisprudence attendu.

\* JP. MARGUÉNAUD – J. MOULY, *L'avènement d'une Cour européenne des droits sociaux*, Recueil Dalloz 2009 p.739.

<sup>1331</sup> BIT : bureau international du travail.



par le Service de contrôle<sup>1332</sup> aux marins de signer, avant de quitter le territoire, une déclaration écrite sous serment qui limite leur droit de s'affilier à une organisation syndicale internationale ou de prendre contact avec une telle organisation pour lui demander de les aider à protéger leurs intérêts professionnels<sup>1333</sup>.

**1203.** Le mouvement syndical, au Maroc, fait preuve, face aux évolutions des libertés syndicales à l'échelle mondiale, de certaines limites, pouvant le dévier de son principal objectif. Il est d'une évidence absolue qu'une forme d'ingérence du politique dans le syndicalisme s'installe progressivement. Certains partis politiques confirment leurs présences et leurs poids politiques par la mise en place des organismes syndicaux. Ces derniers sont appelés à soutenir la position de leurs partis. Ils appellent à une paix sociale quand ils sont au pouvoir et à plus de revendications quand ils sont dans l'opposition.

**1204.** Toutefois, dans un pays en voie de développement tel que le Maroc, le droit syndical revêt un aspect encourageant. Il dispose plusieurs règles juridiques favorables, notamment celles relatives à la liberté d'élaboration des statuts et de regroupement<sup>1334</sup> sous forme des unions et fédérations. Les unions des syndicats professionnels jouissent de tous les droits conférés aux syndicats professionnels prévus par les dispositions du code du travail<sup>1335</sup>. Les formalités de création d'un syndicat sont exonérées de toute sorte de frais d'enregistrement ou de droit de timbre.

**1205.** Les principaux syndicats des salariés au Maroc sont dans l'ordre de représentativité déclarée : la Confédération démocratique du travail (CDT), Union marocaine du travail (UMT), l'Union générale des travailleurs du Maroc (UGTM) et l'Union des syndicats populaires (USP).

## **B. Le syndicalisme dans le secteur des pêches maritimes**

**1206.** Le syndicalisme marocain est apparu dans le prolongement d'une expérience du syndicalisme socialiste au travers de la formation de l'Union départementale de la confédération générale du travail (CGT) français en 1930<sup>1336</sup>. Les marocains, après

---

<sup>1332</sup> Le Service de contrôle de l'emploi des marins : en France il s'agit bien de l'administration des affaires maritimes et au Maroc c'est la délégation des pêches maritime de chaque circonscription maritime.

<sup>1333</sup> La liberté syndicale. Recueil de décisions et de principes du Comité de la liberté syndicale du Conseil d'administration du BIT, Genève, Bureau international du Travail, 5<sup>e</sup> édition révisée, P. 81, 2006.

<sup>1334</sup> Art. 399 du Code du travail

<sup>1335</sup> Art. 420 du Code du travail

<sup>1336</sup> B. SIDI HIDA, Mouvements sociaux et logiques d'acteurs. Les ONG de développement face à la mondialisation et à l'Etat au Maroc : L'alter-mondialisme marocain, Volume 519 de Thèses de la Faculté des sciences économiques, sociales, politiques et de communication de l'Université catholique de Louvain. Faculté des sciences économiques et sociales, page 63, Presses univ. de Louvain, 2007.

l'indépendance, se sont trouvés déjà devant des structures syndicales en place. D'ailleurs, la classe ouvrière marocaine a accumulé une expérience syndicale bien enracinée au sein des catégories des travailleurs<sup>1337</sup>.

**1207.** Selon l'historien français Gérard FONTENEAU, quelques associations ouvrières voyaient le jour, notamment celles des pêcheurs et des cheminots marocains, elles se sont ensuite transformées en petits syndicats professionnels. En effet, les autorités françaises interdisaient la création de syndicats nationaux ; les travailleurs avaient toutefois le droit d'adhérer aux syndicats français, notamment la CGT, la FO et la CFTC<sup>1338</sup>.

**1208.** Le syndicalisme a revêtu plusieurs formes dans le secteur de la pêche maritime. Une revendication a eu lieu pour la première fois en 1963. Une hausse des prix a été à l'origine d'un cycle de grèves qui a atteint plusieurs secteurs dont le secteur de la pêche maritime<sup>1339</sup>.

**1209.** Le mouvement syndical, dans sa nouvelle forme, n'a pas pu s'étendre au secteur maritime. Il a pris beaucoup de temps pour trouver son applicabilité effective aux métiers maritimes. Le secteur fit preuve d'une protection sociale exemplaire à cette époque. Les marins n'avaient pas l'idée ni l'envie de changer leur statut qui paraissait avantageux.

**1210.** Il est cependant important de préciser qu'il nous a été difficile de distinguer les syndicats qui représentent les armateurs et ceux qui représentent les marins pêcheurs. Ces deux organismes partagent souvent les mêmes soucis et les mêmes revendications. Désormais, durant les enquêtes menées sur terrain, la majorité des marins pêcheurs considère les armateurs comme des victimes de la politique nationale du secteur de la pêche.

**1211.** Le secteur des pêches maritimes est pratiqué par trois segments d'activité le long des deux façades maritimes marocaines. Plusieurs syndicats sont recensés actifs dans le secteur. Ils représentent des regroupements de marins pêcheurs concentrés dans des ports de pêche ou au niveau des points de débarquement.

Ils assurent, comme pour tous les autres syndicats des travailleurs, la défense, l'étude et la promotion des intérêts économiques, sociaux, moraux et professionnels, individuels et collectifs de leurs adhérents. Leur constitution et l'exercice de leurs activités, dans le respect

---

<sup>1337</sup> En 1930, les ouvriers marocains ont réclamé l'égalité des droits entre les salariés français et marocains à la compagnie sucrière marocaine à Casablanca.

<sup>1338</sup> G. FONTENEAU, Histoire du syndicalisme en Afrique, 2004, p. 149, 150, Paris, Éditions Karthala.

CGT : La Confédération générale du travail est un syndicat français de salariés créé le 23 septembre 1895 à Limoges.

FO : Force ouvrière est une confédération syndicale française, créée en 1947.

CFTC : La Confédération française des travailleurs chrétiens créée en 1919.

<sup>1339</sup> B. SIDI HIDA, Op. Cit., page 72.

de la Constitution et de la loi, sont libres<sup>1340</sup>. Notre modeste appréciation de la réalité marocaine dans ce secteur démontre que le syndicalisme n'est pas rigoureusement statué. Il n'est basé que sur des textes d'ordre commun qui ne peuvent lui préserver ni sa particularité ni sa survie.

**1212.** L'absence de la représentativité effective des marins dans ce secteur suscite une interrogation sur la manière dont ces travailleurs sont représentés. Dans une perspective comparatiste, la pratique de la représentation syndicale, dans le secteur des pêches maritimes au Maroc, est assimilée strictement au cas particulier disposé par l'article L.2232-24<sup>1341</sup>. Ces dispositions ont été mises à jour par la loi du 8 août 2016<sup>1342</sup>. Elles précisent que dans les entreprises dépourvues de délégué syndical pour une raison quelconque notamment si aucun élu n'a manifesté son souhait de négocier, les accords d'entreprise ou d'établissement peuvent être négociés, conclus et révisés par un ou plusieurs salariés expressément mandatés par une ou plusieurs organisations syndicales représentatives dans la branche ou, à défaut, par une ou plusieurs organisations syndicales représentatives au niveau national et interprofessionnel<sup>1343</sup>. Ce cas disposé en France comme un cas exceptionnel qui peut débloquent une certaine situation constitue désormais le cas dominant au Maroc. Les organisations syndicales mandatent un représentant pour prendre part à la négociation avec l'administration des affaires maritimes suivant la représentativité de ces organismes au niveau national.

**1213.** Le secteur de la pêche maritime, par ses différents segments d'activité, adopte de même cette solution. Celle-ci s'applique de droit, puisque les entreprises d'armement du secteur sont désormais dépourvues de délégués syndicaux, élus selon la réglementation en vigueur. Le choix d'un représentant, hors de l'effectif de l'entreprise, puise sa légitimité juridique du principe du mandatement, selon les conditions fixées par le droit commun.

**1214.** Au Maroc, les organisations syndicales choisissent des représentants non élus par les marins pêcheurs pour les représenter. C'est un procédé largement adopté notamment au début des années quatre-vingt. Les marins n'avaient pas beaucoup de temps à consacrer à leurs conflits sociaux, peu recensés. Mais également, les marins pêcheurs n'étaient pas compétents dans la matière sociale. Ils ignoraient les bases juridiques et les méthodes de négociations sociales<sup>1344</sup>.

**1215.** Il nous semble que cette solution a comblé l'absence apparente des délégués des marins pêcheurs. Toutefois, cette solution adoptée actuellement dans le domaine maritime et qui

---

<sup>1340</sup> Art. 8 de la Constitution marocaine de 2011.

<sup>1341</sup> Art. L2232-24 du Code du travail français.

<sup>1342</sup> LOI n° 2016-1088 du 8 août 2016 - art. 17 (V)

<sup>1343</sup> Art. L2232-24 du C. trav.

<sup>1344</sup> Selon les déclarations de M. BOUHRIST, représentant syndical de l'UMT au port d'Agadir.

consiste à nommer des délégués hors-bord relève de nombreux points négatifs. Les représentants non élus n'arrivent pas à communiquer ni à revendiquer correctement les soucis et les attentes des marins pêcheurs. Ils acceptent, parfois, des arrangements rejetés catégoriquement par leurs mandatés. C'est pour cette simple raison que les organisations syndicales ne désignent plus leurs représentants mais elles recrutent des militants déjà actifs sur le terrain. Actuellement, les représentants syndicaux recensés aux ports d'Agadir, de Dakhla, de Tan-Tan et de Laâyoune ont été tous des anciens marins pêcheurs.

## **§2. Autres formes de présentation syndicale**

### **A. Bureau syndical au sein de l'entreprise**

**1216.** Le bureau syndical, institué auprès de l'entreprise, est constitué de membres appartenant à un seul syndicat. Il représente l'ensemble des salariés auprès de l'employeur dans le cadre des attributions conformément à la législation du travail.

Les organisations syndicales ayant obtenu le plus grand nombre de voix aux dernières élections professionnelles au sein d'une entreprise ou d'un établissement ont le droit de désigner des représentants syndicaux, parmi les membres du bureau syndical.

**1217.** Les représentants syndicaux ne peuvent être désignés que lorsque l'effectif d'une entreprise ou un établissement dépasse 100 salariés. Leur nombre varie entre un seul représentant, lorsque l'effectif varie entre 100 et 250 salariés, et six représentants au maximum si l'effectif dépasse 600 salariés.

Le représentant syndical est désigné pour mieux représenter son organisation syndicale dans l'entreprise. Il participe au nom de cette organisation à toute négociation des conventions ou accords collectifs établis par l'entreprise. Les représentants syndicaux bénéficient de la même protection que les délégués des salariés face au licenciement et aux sanctions disciplinaires.

**1218.** Le législateur marocain fixe deux conditions pour toute organisation syndicale, dotée de la capacité contractuelle et désirant constituer un bureau syndical. La première est essentiellement relative à la représentativité au niveau national, alors que la deuxième fixe un seuil équivalent au moins à 35% du nombre des délégués des salariés élus au niveau de l'entreprise ou de l'établissement en question.

**1219.** En se conformant pleinement aux dispositions de l'article 470<sup>1345</sup> du code du travail, le représentant syndical dans l'entreprise est chargé de présenter à l'employeur ou à son

---

<sup>1345</sup> Art. 471 du C. trav.

représentant le dossier des revendications, défendre les revendications collectives et engager les négociations à cet effet et participer à la conclusion des conventions collectives<sup>1346</sup>.

**1220.** En cas de présence des représentants des syndicats et de délégués du personnel élus dans un même établissement, l'employeur doit, à chaque fois et en cas de besoin, prendre les mesures appropriées pour, d'une part, ne pas user de la présence des délégués du personnel élus pour affaiblir le rôle des représentants des syndicats et, d'autre part, encourager la coopération entre ces deux parties. Dans tous les cas, les deux ont les mêmes objectifs envers les salariés.

**1221.** Les dispositions de l'article 66<sup>1347</sup> prévoient que tout employeur qui envisage le licenciement de tout ou partie de ses salariés pour motifs technologiques, structurels ou économiques, doit porter sa décision à la connaissance des représentants des syndicats, au moins, un mois avant de procéder au licenciement. C'est peut-être la raison pour laquelle nous demandons à une applicabilité de certaines dispositions du droit du travail terrestre aux marins pêcheurs. Actuellement au Maroc les armateurs peuvent, lors de chaque visite de sécurité annuelle sans aucune objection de la part de l'administration, changer la totalité de leurs équipages.

**1222.** Par leurs attributions fixées par le Code du travail, les représentants syndicaux sont consultés lorsqu'il est question d'aménager le temps de travail. Cette consultation n'a d'effet que pour répartir la durée annuelle globale de travail sur l'année, à condition que la durée normale du travail n'excède pas dix heures par jour, ou lorsque l'employeur envisage de réduire la durée normale de travail. Cette attribution de consultation disposée par le Code du travail marocain n'a pas trouvé son application pour les marins pêcheurs. Malgré l'affectation de ces représentants, la question de la durée normale de travail reste à présent sans aucune réponse

**1223.** Les représentants syndicaux sont chargés de mener la négociation collective qui, en vertu de l'article 92 du code du travail, est le dialogue entre les organisations syndicales des salariés les plus représentatives et un ou plusieurs employeurs ou les représentants des organisations des employeurs.

**1224.** L'organisation syndicale des salariés la plus représentative peut demander à l'autorité compétente de provoquer la réunion d'une commission mixte en vue de la conclusion d'une

---

<sup>1346</sup> Art. 470 du C. trav.

<sup>1347</sup> Art. 66 du C. trav.

convention collective<sup>1348</sup>. Celle-ci reste l'un des outils juridiques qui peut mener le travail du marin pêcheur à s'organiser en attente d'une codification radicale de son statut. Les représentants syndicaux, que nous avons eu l'occasion d'interroger, ont démontré le besoin crucial de conclure une convention collective pour chaque segment d'activité. Selon un représentant syndical du secteur de la pêche maritime au port d'Agadir<sup>1349</sup>, le mouvement syndical dans le secteur des pêches maritimes n'arrive pas, du moins pour l'instant, à proposer et à imposer l'élaboration des conventions collectives. C'est un objectif dont la concrétisation est fortement souhaitable dans le secteur de la pêche maritime dans ses divers segments d'activité. Il précise que pour l'instant, le plus important est de garantir une représentation syndicale capable de défendre les intérêts des marins pêcheurs par tout moyen.

**1225.** La représentation sous forme de bureau syndical au sein de l'entreprise n'est pas recensée au niveau des entreprises de la pêche au Maroc. Elle constitue l'un des points à développer dans l'avenir de la pratique syndicale au Maroc.

### **B. Le comité d'entreprise**

**1226.** Le comité d'entreprise est l'une des formes de représentation salariale auprès de l'employeur. Au Maroc, cette institution représentative du personnel agit au lieu et à la place des délégués des salariés dans les entreprises occupant plus de cinquante salariés<sup>1350</sup>. Il joue son rôle de consultation<sup>1351</sup> au sein de l'entreprise. Il est créé au sein de chaque entreprise employant habituellement au moins cinquante salariés<sup>1352</sup>. Sa principale mission est strictement consultative. Il est saisi de plein droit de toute action affectant la vie de l'entreprise.

**1227.** Par certains accords collectifs, le comité d'entreprise peut prétendre à plus d'attributions. Il peut délibérer sur les transformations structurelles et technologiques à exécuter dans l'entreprise. Dans le cadre de sa mission consultative sur des questions relatives au bilan social

---

<sup>1348</sup> Art. 104 du Code du travail, qui définit la convention collective de travail : « est un contrat collectif régissant les relations de travail conclu entre d'une part, les représentants d'une ou plusieurs organisations syndicales des salariés les plus représentatives ou leurs unions et, d'autre part, soit un ou plusieurs employeurs contractant à titre personnel, soit les représentants d'une ou de plusieurs organisations professionnelles des employeurs ».

<sup>1349</sup> M. BOUHRISTE, représentant syndical affecté par l'UMT au port d'Agadir.

<sup>1350</sup> Art. 66 du C. trav.

<sup>1351</sup> Au Maroc, selon les dispositions de l'article 466, le comité d'entreprise est chargé dans le cadre de sa mission consultative des questions suivantes :

\*les transformations structurelles et technologiques à effectuer dans l'entreprise.

\*le bilan social de l'entreprise lors de son approbation ;

\*la stratégie de production de l'entreprise et les moyens d'augmenter la rentabilité.

\*l'élaboration de projets sociaux au profit des salariés et leur mise à exécution ;

\*les programmes d'apprentissage, de formation insertion, de lutte contre l'analphabétisme et de formation continue des salariés.

<sup>1352</sup> Art. 464 du Code du travail

de l'entreprise lors de son approbation, à la stratégie de production de l'entreprise et les moyens d'augmenter la rentabilité, le comité d'entreprise est chargé d'élaboration de projets sociaux au profit des salariés et leur mise à exécution et aux programmes d'apprentissage, de formation insertion, de lutte contre l'analphabétisme et de formation continue des salariés<sup>1353</sup>. L'employeur doit mettre à la disposition des membres du comité d'entreprise toutes les données et tous les documents nécessaires à l'exercice des missions qui leur sont dévolues<sup>1354</sup>.

**1228.** L'administration de l'entreprise dresse un procès-verbal constatant les résultats des concertations et négociations précitées, signé par les deux parties, dont une copie est adressée aux délégués des salariés et une autre au délégué provincial chargé du travail.

**1229.** Le comité d'entreprise est composé de l'employeur ou son représentant, de deux délégués des salariés élus par les délégués des salariés de l'entreprise et d'un ou deux représentants syndicaux dans l'entreprise<sup>1355</sup>. Cette institution représentative du personnel se réunit une fois tous les six mois. Elle peut le faire à chaque fois que cela s'avère nécessaire<sup>1356</sup>. Elle peut inviter à participer à ses travaux toute personne appartenant à l'entreprise ayant de la compétence et de l'expertise dans sa spécialité.

**1230.** En France, le législateur est plus conscient de la spécificité du travail maritime. Il n'a pas gardé les mêmes dispositions législatives et réglementaires du code du travail relatif au comité d'entreprise. Il les a étendues par renvoi leur application à la marine marchande. Cette extension a été assurée initialement par les dispositions de l'Article D. 742-3. Cet article renvoyait sous certaines réserves aux dispositions législatives et réglementaires du titre III du livre IV de l'ancienne version du Code du travail relatif aux comités d'entreprise. Les mêmes dispositions sont reprises à l'article L. 5543-2, qui dispose que les conditions d'application aux entreprises d'armement maritime des dispositions du livre III<sup>1357</sup> de la deuxième partie du Code du travail sont fixées, compte tenu des adaptations nécessaires, par décret en Conseil d'État. Les dispositions de cet article renvoient essentiellement à l'article L. 2321-1<sup>1358</sup> du code du travail qui semble étendre leur champ d'application en prévoyant qu'il est applicable aux employeurs de droit privé ainsi qu'à leurs salariés. Cet article n'a exclu, non plus, les établissements publics à caractère industriel et commercial, ou ceux qui emploient du

---

<sup>1353</sup> Art. 466 du Code du travail

<sup>1354</sup> Art. 466 Op. Cit.

<sup>1355</sup> Art. 464 du Code du travail

<sup>1356</sup> Art. 467 du C. trav.

<sup>1357</sup> Livre troisième du Code du travail intitulé : « LES INSTITUTIONS REPRÉSENTATIVES DU PERSONNEL »

<sup>1358</sup> Art. L. 2321-1 du C. trav.

personnel dans les conditions du droit privé ainsi que les statuts qui peuvent faire l'objet d'adaptations, par décrets en Conseil d'État.

## **Section 2 LA REPRÉSENTATION DES SALARIÉS ENTRE TERRE ET MER**

### **§1. Le représentant des salariés**

#### **A. La représentativité salariale en droit commun**

**1231.** Au Maroc, la représentation au sein d'une entreprise ou un établissement prend effet à chaque fois que ses effectifs sont au moins de dix salariés. Cette condition est proposée par les disposition de l'Article 138 du code du travail qui dispose que : « *Tout employeur occupant habituellement au minimum dix salariés est tenu, dans les deux années suivant l'ouverture de l'entreprise ou de l'établissement, d'établir, après l'avoir communiqué aux délégués des salariés et aux représentants syndicaux dans l'entreprise, le cas échéant, un règlement intérieur et de le soumettre à l'approbation de l'autorité gouvernementale chargée du travail*<sup>1359</sup>.»

C'est ainsi que les délégués des salariés doivent être élus dans tous les établissements employant habituellement au moins dix salariés permanents.

**1232.** Pour les établissements employant moins de dix salariés permanents, il est possible d'adopter le système des délégués des salariés, aux termes d'un accord écrit.

Le représentant du personnel en droit marocain a pour mission essentielle la représentation des salariés devant l'employeur. Il transmet de part et d'autres des informations pour mieux organiser et encadrer les relations de travail. Il présente les réclamations et les revendications des salariés relatifs aux conditions du travail. Il saisit l'inspecteur du travail à chaque fois où une réponse défavorable à ses revendications subsiste. Son rôle de consultation et de concertation est étendu sur l'ensemble des conditions du travail qui peuvent subir des changements proposés par l'employeur.

Les élections des délégués des salariés sont planifiées au titre de chaque mandat du délégué de personnels. Le choix des délégués se fait suite à des élections professionnelles organisées par l'employeur en faveur de ses salariés.

---

<sup>1359</sup> Art. 138, du dahir n° 1-03-194 du 14 Rejeb 1424 (11 septembre 2003) portant promulgation de la loi n° 65-99 relative au C. trav.



- 1233.** Pour sensibiliser ses adhérents employeurs, la Confédération générale des entreprises du Maroc<sup>1360</sup> met à leurs dispositions des guides complets sur le déroulement et l'organisation des élections des salariés au sein de leurs établissements. Ce guide précise les modalités de mise en place des différentes instances représentatives du personnel ainsi que leurs différentes attributions.
- 1234.** La confédération est consciente du rôle des délégués des salariés dans le cadre de l'animation du dialogue social et l'apaisement des conflits et la stabilité du climat social. Elle a souligné dans un rapport rendu publique que les représentants des salariés représentent le socle des instances représentatives du personnel. Et c'est à travers les résultats des élections que sera identifié le syndicat le plus représentatif ainsi que les représentants du personnel qui siègeront au niveau du comité de sécurité et d'hygiène et au niveau du comité d'entreprise.
- 1235.** Les délégués des salariés sont les porte-paroles des salariés auprès de l'employeur. Ils représentent le personnel et transmettent leurs réclamations individuelles relatives au déroulement de leur travail au sein de l'entreprise. Ils peuvent saisir l'inspecteur de travail, aussitôt qu'ils assistent à des atteintes subies par les salariés et des observations relatives à l'application des lois et règlements du travail en vigueur. Ils assistent le salarié lors de la procédure d'écoute et lors de l'entretien préalable au licenciement.
- 1236.** Avant tout licenciement d'un salarié, ce dernier doit pouvoir se défendre et être entendu par l'employeur ou le représentant de celui-ci en présence du délégué des salariés ou le représentant syndical dans l'entreprise qu'il choisit lui-même<sup>1361</sup>. Il assiste selon les cas les salariés convoqués par l'employeur pour des sanctions disciplinaires engagées contre eux.
- 1237.** Ce même rôle est encore plus structuré lorsqu'il s'agit d'un employeur dans une entreprise qui envisage le licenciement de tout ou partie de ces salariés, pour motifs technologiques, structurels ou pour motifs similaires ou économiques<sup>1362</sup>. Ce rôle consiste essentiellement à porter sa décision à la connaissance des délégués des salariés et, le cas échéant, des représentants syndicaux à l'entreprise, suffisamment à temps avant de procéder au licenciement.
- 1238.** Les représentants des salariés peuvent, vu leurs expériences accumulées, proposer des mesures susceptibles d'empêcher le licenciement ou d'en atténuer les effets négatifs, y compris la possibilité de réintégration dans d'autres postes. Il siège au comité de l'entreprise et au siège

---

<sup>1360</sup> CGEM : la confédération générale des entreprises du Maroc

<sup>1361</sup> Art. 62 du C. trav.

<sup>1362</sup> Art. 66 du C. trav.

du conseil de sécurité et d'hygiène. Son rôle cesse en présence du comité d'entreprise qui le substitue dans les entreprises employant plus de cinquante salariés<sup>1363</sup>.

## **B. Les élections des délégués des salariés**

**1239.** Les délégués des salariés sont élus par les salariés de l'entreprise des deux sexes, divisés en deux collèges : Les ouvriers et employés d'un côté et les cadres et assimilés de l'autre<sup>1364</sup>.

Les élections des délégués des salariés sont planifiées au titre de chaque mandat du délégué de personnels.

Le choix des délégués se fait suite à des élections professionnelles organisées par l'employeur en faveur de ses salariés.

Ils ne peuvent être électeurs que les salariés n'ayant encouru aucune condamnation définitive, âgés de 16 ans et plus et justifient d'une ancienneté au sein de l'établissement supérieur à 6 mois<sup>1365</sup>. Alors qu'ils ne peuvent être éligibles aux fonctions de délégué des salariés que les salariés de nationalité marocaine, âgés de 20 ans révolus et justifient d'une ancienneté d'un an au moins, sans interruption dans l'établissement. Pour garantir leur indépendance totale, ils ne doivent pas être ascendant ou descendant, frère ou sœur ou allié direct de l'employeur.

## **§2. La représentativité salariale dans le secteur des pêches maritimes.**

### **A. La représentation syndicale au niveau des marins pêcheurs.**

**1240.** La question de la représentation syndicale au niveau des marins pêcheurs se pose aujourd'hui avec une attention toute particulière. Le marin pêcheur est en permanence lié à son navire. Son métier est pratiqué loin des administrations terrestres d'où un éloignement qui a défavorisé le syndicalisme et la représentation syndicale des marins pêcheurs. Si le législateur n'a pas réglementé clairement la question de la représentativité dans le secteur maritime, elle est appliquée directement et sans aucune adaptation liée à la spécificité du secteur par les dispositions du droit commun.

**1241.** Au Maroc, dans tous les secteurs d'activité, la représentativité des syndicats est appréciée par deux critères. Le critère quantitatif est d'origine électorale ; il consiste en « *l'obtention d'au*

---

<sup>1363</sup> Art. 186 du C. trav.

<sup>1364</sup> Parfois, le personnel est réparti en trois collèges électoraux :

\*Collège Ouvrier, Employés et Techniciens ;

\*Collège Techniciens supérieurs et maîtrises ;

\*Collège Cadres.

<sup>1365</sup> Les établissements dont l'activité est saisonnière, les électeurs sont tenus de justifier de 156 jours de travail discontinu.

*moins 6% du total du nombre des délégués des salariés élus dans les secteurs public et privé* ». Il s'agit donc d'une appréciation globale de la représentativité syndicale. Le deuxième critère consiste à faire preuve par un syndicat d'une jouissance d'indépendance syndicale effective et de la capacité contractuelle. À l'échelon de l'entreprise ou de l'établissement, le syndicat le plus représentatif est le syndicat qui a pu obtenir 35 % du total du nombre des délégués des salariés élus au niveau de l'entreprise ou de l'établissement lors des dernières élections.

Le syndicat le plus représentatif est en mesure de prendre part à plusieurs missions, notamment la participation au dialogue social à l'échelle nationale, la préparation, la discussion et l'adoption des textes réglementaires du Code du travail. Le syndicat participe également à la négociation collective à l'échelon de l'entreprise, du secteur et à l'échelon national.

Il est à rappeler que les dispositions du Dahir 1957<sup>1366</sup>, n'ont pas évoqué la notion de représentativité syndicale. Le législateur s'est trouvé devant une seule organisation syndicale qui regroupait l'ensemble des salariés au Maroc. Le Code du travail mis en application depuis 2004 a rappelé cette notion. Il a précisé des critères selon qu'il s'agit de la représentativité au niveau national ou de l'entreprise. Les dispositions de l'article 425 du code du travail déterminent la représentativité d'une organisation syndicale au niveau national par le seuil d'au moins 6% du total du nombre des délégués des salariés élus dans les secteurs public et privé<sup>1367</sup>.

Dans le secteur de la pêche maritime, la représentativité des syndicats est transmise par le groupe syndical d'affiliation de chaque syndicat. Nous avons relevé sur terrains plusieurs dénominations des syndicats et de regroupements actifs dans le secteur et restent tout de même sous l'organisation syndicale de leur affiliation.

**1242.** Les marins du secteur de la pêche maritime se regroupent généralement en associations avant de s'affilier à des groupements syndicaux reconnus à l'échelle nationale. C'est leur simple issue pour bénéficier d'un encadrement structuré et d'une notoriété enracinée. Les syndicats les plus représentatifs à l'échelle nationale cherchent à augmenter ou à garder leurs niveaux de représentativité par des actions de recrutement de nouvelles organisations qui se génèrent dans des ports et des points de débarquement des captures.

**1243.** Au niveau du port d'Agadir<sup>1368</sup>, le syndicat des officiers de la pêche hauturière est le seul qui se voit indépendant de toute affiliation. Il est autonome et dirigé depuis sa création par un

---

<sup>1366</sup> Dahir n° 1-57-119 du 18 Hijja 1376 (16 juillet 1957 sur les syndicats professionnels). Le législateur n'a pas évoqué non plus la notion de représentativité au Dahir n° 1-00-01 du 15/2/2000 portant loi n° 11-98 modifiant et complétant le Dahir du 16/7/1957 sur les syndicats professionnels. Cette loi a précisé deux points essentiels : la liberté syndicale des adhérents et l'indépendance des syndicats.

<sup>1367</sup> Art. 425 du Code du travail marocain.

<sup>1368</sup> L'un des ports les plus importants au Maroc. Il abrite tout type de navires de pêche. Il présume un grand peuplement des marins pêcheurs.

militant de la profession<sup>1369</sup>. Le reste des syndicats est affilié soit à l'UMT, CDT ou à autres. Ces affiliations présentent toute fois des inconvénients pour la profession des marins pêcheurs. La haute instance des syndicats au Maroc ne considère pas ce secteur du plus important. Il est réservé, par conséquent, d'un intérêt modéré. Les marins pêcheurs ont plutôt besoin des organismes capables de gérer leurs soucis au quotidien tout en leur proposant constamment des solutions capables de redresser le statut social de ces travailleurs.

**1244.** Nous pouvons conclure qu'au Maroc, la notion du délégué de bord est absente du lexique juridique maritime. Les fonctions des représentants des marins élus cessent en embarquant à bord. Les pouvoirs du capitaine ou du patron se voient illimités à bord. Ils ne laissent désormais aucune marge aux représentants des marins de revendiquer leurs soucis et leurs intérêts.

**1245.** D'ailleurs, les représentants des marins souffrent de discrimination. Les armateurs évitent l'embarquement des personnes connus par leur syndicalisme dans le secteur. Ces représentants finissent souvent par débarquer et continuent à revendiquer les intérêts des adhérents à terre. Les différentes organisations syndicales préfèrent recruter ces éléments déjà actifs dans le secteur. Celui-ci reste un secteur sensible, susceptible de procurer aux syndicats un poids supplémentaire au niveau de la représentativité et au niveau politique en général.

**1246.** La jurisprudence s'est exprimée clairement au sujet de la protection des salariés dans le secteur maritime. La protection est initialement disposée par le dahir du 29 oct. 1962<sup>1370</sup>. Elle vient de mettre fin au silence incompréhensible du législateur quant à cette protection. La Cour suprême au Maroc, dans un arrêt<sup>1371</sup> rendu le 10/05/2006, a étendu le champ d'application du Dahir relatif à la protection des représentants du personnel aux salariés du secteur maritime travaillant à bord des navires. En dépit de ce succès jurisprudentiel considérable, les choses n'ont pas changé sur le terrain. La jurisprudence continue à préciser et à reconnaître la qualité de représentant des marins en lui garantissant les mesures protectrices du droit commun du travail, alors que l'administrateur néglige ces orientations. Cette décision pourrait au moins inciter le législateur à revoir la version du dahir du 29 oct. 1962, chose qui n'a pas été faite, pour clarifier la situation des marins pêcheurs.

---

<sup>1369</sup> Syndicat des officier el Yazidi Abderrahmane.

<sup>1370</sup> Dahir n° 1-61-116 du 29 jourmada I 1382 (29 oct. 1962) Relatif à la représentation du personnel dans les entreprises.

<sup>1371</sup> C. Cass. Du 10/05/2006, Numéro de décision: 438, Numéro de dossier: 4/5/1/2006 : Le dahir du 29 oct. 1962 relatif à la protection des représentants du personnel n'excluant pas de son champs d'application les salariés du secteur maritime travaillant à bord des navires, l'employeur est tenu, avant le licenciement d'un salarié, de respecter la procédure et d'aviser l'inspection de la marine royale (direction des affaires maritimes) pour donner son avis dans un délai de huit jours. Le rapport de non conciliation dressé au sein de l'inspection ne dispense pas l'employeur de cet avis.

## **B. Le représentant salariale à bord : « Le délégué de bord »**

### **a. Le délégué de bord**

**1247.** Le poste de délégué de bord est un poste propre au travail maritime. Ce poste attire de plus en plus l'attention des juristes. Cependant, le législateur marocain n'a jamais évoqué le délégué de bord par les règles maritimes mis en application. Il n'existe, par conséquent, aucune représentation syndicale à bord. C'est un niveau de représentation qui revêt une importance particulière pour les marins. La pertinence lors de la résolution de certaines revendications ne peut avoir lieu qu'au moment du déroulement des activités des marins à bord. La communication des revendications des marins ne peut désormais s'établir qu'une fois le navire à quai. Cette situation peut davantage perturber le travail syndical des marins et entraver le droit syndical de cette catégorie des travailleurs.

En droit marocain, un silence incompréhensible de la législation maritime est également constaté lorsqu'il est question de la situation juridique du délégué du personnel. La jurisprudence s'est trouvée enfin seule face à une évolution remarquable de la conscience des marins pêcheurs à défendre leurs intérêts. Les juges au Maroc appliquent directement et sans aucun renvoi expresse les dispositions de la législation du droit du travail commun aux marins.

**1248.** Si l'institution du délégué de bord est peu évoquée par le législateur marocain, le législateur français, a ajouté au Code du Travail dans sa version ancienne modifiée par la loi du 21 janv. 2008<sup>1372</sup> un article L. 742-3, prévoyant l'adaptation par décret aux entreprises d'armement des dispositions relatives aux délégués du personnel, et spécialement l'institution de délégué de bord. Dans ce même sens, les dispositions du décret du 17 mars 1978<sup>1373</sup> ont défini le régime des délégués de bord. La proposition de ce poste à bord vient essentiellement pour étendre le poste et le rôle du représentant du personnel terrestre au secteur maritime.

Il est clair que par la disposition de ce poste dans le domaine maritime met davantage l'autonomie du droit du travail maritime en cause. Le législateur revoit cette extension par la mise en place de plusieurs ajustements ordonnés par voie réglementaire et conventionnelle.

**1249.** De même, pour la mise en application des règles relatives aux institutions représentatives du personnel, il est à préciser deux catégories de personnel bien distinctes au sein des

---

<sup>1372</sup> Loi n° 2008-67 du 21 janvier 2008 ratifiant l'ordonnance n° 2007-329 du 12 mars 2007 relative au Code du travail (partie législative) (1)

<sup>1373</sup> Décret n° 78-389 du 17 mars 1978 portant application du Code du travail maritime, modifié par la loi 77-507 du 18 mai 1977, JORF du 23 mars 1978 page 1271

entreprises d'armement : Le personnel embarqué et le personnel non embarqué. Ce dernier ne pose pas de problème, les dispositions du titre II du livre IV du Code du travail lui sont applicables sans aucune modification. Alors que pour le personnel embarqué des entreprises d'armement maritime, les dispositions du livre, intitulé « *les institutions représentatives du personnel* », trouvent initialement leurs applications, compte tenu des adaptations nécessaires prises par décret en Conseil d'État. C'est la formulation édictée par les dispositions de l'article L. 5543-2 du code des transports. Elles prévoient les conditions d'application par le décret en Conseil d'État du 17 mars 1978<sup>1374</sup> dans un premier temps et de suite par le décret du 15 déc. 2015<sup>1375</sup>.

**1250.** Le législateur maritime français a pris soins d'adapter les règles juridiques à la situation particulière de ce type de personnes parallèlement aux dispositions du droit du travail terrestre. Par un ancien article du code du travail, il est précisé qu'à bord des navires, la représentation des «gens de mer» est assurée par les délégués de bord<sup>1376</sup>.

**1251.** Les délégués de bord sont élus dans chaque navire qui compte au moins onze salariés inscrits sur la liste d'équipage et ayant la qualité de gens de mer<sup>1377</sup>.

Il est à distinguer le délégué de bord du délégué du personnel dans l'entreprise d'armement maritime. Ce dernier est élu conformément à deux conditions. La première consiste à se conformer aux dispositions de l'article L. 5543-2<sup>1378</sup> du code des transports qui recensent les listes des membres d'équipage ayant le droit de choisir leur délégué de bord. Cette condition consiste à déterminer avec toute précision la liste d'équipage identifiant les gens de mer à bord de chaque navire. La deuxième condition concerne l'application du livre III de la deuxième partie du code du travail relatif aux institutions représentatives du personnel.

**1252.** La désignation et l'exercice des fonctions du délégué de bord ne peuvent être limités par une note de service ou décision unilatérale du capitaine ou de l'armateur. Il peut consulter la liste d'équipage du navire<sup>1379</sup>. Il communique au capitaine, le responsable suprême à bord, de toute forme d'atteinte aux droits des marins, à leurs santé physiques et mentales ou aux libertés individuelles des marins à bord. Il peut également saisir le Tribunal de grande instance

---

<sup>1374</sup> Déc. n° 78-389 du 17 mars 1978, Portant application du Code du travail maritime, modifié par la loi n° 77-507 du 18 mai 1977.

\*Le deuxième article de ce décret est modifié par Décret N° 2015-1674 du 15 déc. 2015, art. 33.

<sup>1375</sup> Décret n° 2015-1674 du 15 décembre 2015 relatif au délégué de bord sur les navires.

<sup>1376</sup> Ancien art. L. 742-3 C. trav. Abrogé par L. n° 2013-619 du 16 juill. 2013, art. 25-I. (AV)

<sup>1377</sup> Art. L. 5522-3 du Code des transports et Art. 1, Décret n° 2015-1674 du 15 décembre 2015 relatif au délégué de bord sur les navires.

<sup>1378</sup> Art. L. 5543-2 du C. transp.

<sup>1379</sup> Art. 3 du décret n° 2015-1674 du 15 décembre 2015.

du premier port touché du territoire de la république suivant l'arrivée du navire au cas où il constate que le capitaine n'a pas procédé à une enquête ou n'a pas pris les dispositions nécessaires pour remédier, s'il y a lieu, à des situations concluantes.

**1253.** Le législateur a défini de manière suffisamment précise les missions<sup>1380</sup> pour lesquelles le délégué de bord s'estime compétent. Il présente au capitaine les réclamations individuelles ou collectives des gens de mer relatives à l'application du cinquième livre du Code des transports<sup>1381</sup> et aux conditions de vie à bord. Il assiste les gens de mer dans leurs plaintes ou réclamations individuelles. Il saisit également l'inspection du travail<sup>1382</sup> ou l'autorité maritime de toutes plaintes et observations relatives à l'application des dispositions légales et conventionnelles dont ces autorités sont chargées d'assurer le contrôle<sup>1383</sup>. Les missions des délégués de bord peuvent être renforcées par toute clause reconnue plus favorable, résultant de conventions ou d'accords, relative à la désignation et aux attributions des délégués de bord.

**1254.** Lorsqu'il existe un comité d'entreprise ou un comité d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail, le délégué de bord a qualité pour leur communiquer toutes suggestions ou observations des gens de mer entrant dans les champs de compétence de ces comités<sup>1384</sup>.

Le délégué de bord est investi sur le navire des missions de ces commissions, dans les entreprises d'armement maritime de moins de cinquante salariés. Ces fonctions ne sont pas incompatibles avec celles de délégué du personnel, de membre du comité d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail ou de membre du comité d'entreprise<sup>1385</sup>.

Le délégué de bord peut accompagner, s'il le souhaite, l'inspecteur du travail lors de ses visites à bord. Il assure à bord sa mission relative aux aspects sécuritaires. À bord des navires tenus de maintenir le manuel de sécurité hyperbare, ce document est mis à la disposition des délégués de bord, mentionnés à l'article L. 5543-2 du code des transports<sup>1386</sup>.

**1255.** Le nombre de délégués de bord est fixé entre un délégué titulaire et trois délégués selon le nombre total des gens de mer inscrits au registre d'équipage du navire. Les conventions de

---

<sup>1380</sup> Art. L. 5543-2-1 du Code des transports, Modifié par LOI n° 2016-816 du 20 juin 2016 - art. 39.

<sup>1381</sup> Livre V intitulé : « les gens de mer », de la cinquième partie : transport et navigation maritimes de la partie législative du C. transp.

<sup>1382</sup> La fonction de l'inspecteur du travail dans le secteur maritime est assurée par un inspecteur de navigation sous la direction de l'administration des affaires maritimes.

<sup>1383</sup> Art. L. 5543-2-1 du C. transp.

<sup>1384</sup> Art. 5 du décret Op. Cit.

<sup>1385</sup> Art. 15 du décret Op. Cit.

<sup>1386</sup> Art. R. 4461-9 du Code du travail codifié par l'article 1 du décret n° 2011-45 du 11 janvier 2011 relatif à la protection des travailleurs intervenant en milieu hyperbare.

branche peuvent prévoir un nombre supérieur de délégués à bord, toutefois l'inverse n'est pas admissible. Il est élu autant de délégués suppléants que de délégués titulaires<sup>1387</sup>.

**1256.** La transposition du poste du délégué à bord trouvera certainement des difficultés d'application à bord des navires de pêche. L'équipage est constitué des membres d'une même famille ; celle de l'armateur ou du patron, alors que ces membres ne sont pas éligibles<sup>1388</sup>. Ainsi, nous ne pouvons évoquer ce poste tant que les emplois des marins n'attestent pas d'un degré de stabilité. Le mandat du délégué de bord prend fin une fois la liste d'équipage ayant servi à l'élection du délégué est renouvelée de plus de la moitié. Dans tous les cas le mandat d'un délégué de bord ne peut durer plus que quatre ans.

**1257.** Pour assurer la permanence de la représentativité à bord, chaque délégué titulaire a un ou plusieurs suppléants. Lorsqu'il est absent pour une cause quelconque, le suppléant ayant le plus de vote le remplace dans ses fonctions de représentation. Le capitaine à bord fait procéder, sans délai, à de nouvelles élections, si aucun délégué de bord, titulaire ou suppléant, n'est présent à bord du navire pour une durée supérieure à cinq jours d'embarquement continu<sup>1389</sup>.

**1258.** Le capitaine ou patron de tout navire, en dehors des situations particulières relatives à la sécurité du navire et à la sauvegarde des vies humaines à bord, est tenu de réserver au délégué de bord le temps nécessaire à l'exercice de ses fonctions dans la limite de quinze heures par mois<sup>1390</sup>. Il peut circuler librement à bord du navire en s'assurant, en temps réel, des circonstances et des conditions de travail des marins à leurs postes respectifs. Il peut occuper, le cas échéant, l'espace collectif de vie des marins pour organiser des réunions<sup>1391</sup>. Il communique au personnel dans la langue de travail à bord définie à l'article L. 5513-1<sup>1392</sup>, les informations qu'il a pour rôle de porter à la connaissance de l'équipage.

**1259.** C'est ainsi et dans la perspective de développer une meilleure communication à bord, le capitaine reçoit une fois par mois le délégué de bord. Lorsqu'il y en a plusieurs, ils sont reçus ensemble<sup>1393</sup>. Le législateur a précisé l'obligation pour le capitaine de tenir à bord en plus du

---

<sup>1387</sup> Art. 9 du décret Op. Cit.

<sup>1388</sup> Art. 14 du décret n° 2015-1674 du 15 déc. 2015, modifié par Décision n° 396248 et 396910 du 31 mars 2017 du Conseil d'État statuant au contentieux. Décision n° 396248 et 396910 du 31 mars 2017 : « Sont éligibles tous électeurs âgés de dix-huit ans révolus, à l'exception du capitaine, des conjoints, partenaires d'un pacte civil de solidarité, concubins, ascendants, descendants, frères, sœurs et alliés au même degré de l'armateur, du capitaine ».

<sup>1389</sup> Art. 22 du décret n° 2015-1674 du 15 déc. 2015 relatif au délégué de bord sur les navires.

<sup>1390</sup> Art. 23 du décret Op. Cit.

\*Cette mention a été fixée également par l'article 4 de Convention collective nationale des personnels navigants d'exécution du 30 Nov. 1950 (Modifiée par les protocoles d'accord du 25 mai 1961 et du 12 juin 1967)

<sup>1391</sup> Art. 25 du décret Op. Cit.

<sup>1392</sup> Art. L. 5513-1 du C. transp.

<sup>1393</sup> Art. 27 du Décret n° 2015-1674 du 15 décembre 2015 relatif au délégué de bord sur les navires



journal de bord, un registre des plaintes et réclamations<sup>1394</sup> formulées par les marins ou leurs délégués de bord.

## **b. La protection des délégués du personnel**

### **i. La protection du représentant en droit commun**

**1260.** La protection des représentants des salariés est une notion fondamentale dans les relations collectives de travail. Elle constitue la seule garantie pour encourager davantage le travail syndical au sein des entreprises et des établissements. En France cette protection a été précisée par l'article 17 du décret du 17 mars 1978<sup>1395</sup>. Les dispositions de cet article ont imposé l'autorisation de l'autorité maritime avant tout licenciement d'un délégué de bord. Ces dispositions ont été abrogées par celles de l'article 33 du décret du 15 déc. 2015<sup>1396</sup>. La protection des délégués de bord est désormais similaire à celle privée pour les autres représentants syndicaux du travail terrestre. Cette notion fait l'objet de la section 3 des relations collectives de travail des gens de mer.

**1261.** Les dispositions de l'article L.5543-3<sup>1397</sup>, précisent les conditions d'application aux entreprises d'armement maritime des dispositions du livre IV de la deuxième partie du Code du travail, compte tenu des adaptations nécessaires, par décret en Conseil d'État.

C'est une reconnaissance claire à la légitimité de la protection des représentants des salariés y compris ceux faisant partie du secteur maritime.

**1262.** Au Maroc, cette protection est réglementée par le Code du travail terrestre. Le législateur a gardé son silence pour le secteur des pêches maritimes. Le législateur du droit commun, quant à lui, a bien précisé que le fait de porter candidat à un mandat de délégué ou représentant des salariés de l'exercer ou de l'avoir exercé<sup>1398</sup>, ne peut constituer des motifs valables de prise de sanctions disciplinaires ou de licenciement.

**1263.** La jurisprudence marocaine, en dehors de toute spécificité du secteur maritime, s'attache à cette protection. La chambre sociale de la Cour de cassation au Maroc a attribué les indemnités de licenciement doublées au profit d'un représentant des salariés licencié. La Cour a précisé qu'« *Aux termes de l'article 2 du décret Royal du 14 août 1967, seuls les délégués du personnel ont droit à une indemnité de licenciement doublée en cas de licenciement à*

---

<sup>1394</sup> Art. L. 5534-1 du C. transp.

Art. 29 du Décr. N° 2015-1674 du 15 déc. 2015 relatif au délégué de bord sur les navires (JO 17 déc.).

<sup>1395</sup> Art. 17 du décret n° 78-389 du 17 mars 1978.

<sup>1396</sup> Décret n° 2015-1674 du 15 décembre 2015 relatif au délégué de bord sur les navires

<sup>1397</sup> Art. L. 5543-3, du Code des transports, [C. trav., art. L. 742-3].

<sup>1398</sup> Art. 36 du C. trav.

*l'exclusion des représentants syndicaux. L'article 472 du nouveau Code du travail, promulgué le 11 sept.2003, prévoit que les représentants syndicaux bénéficient de la même protection que les délégués du personnel*<sup>1399</sup>

## **ii. La protection du délégué de bord**

**1264.** Les délégués du personnel risquent de subir les actes préjudiciables de l'employeur. Ce qui incite le législateur à légiférer minutieusement leur cas particulier notamment en matière de licenciement.

**1265.** Le licenciement du délégué du personnel est soumis à une procédure particulière et exclusive de toute autre. L'employeur qui désire licencier un délégué du personnel doit formuler une demande d'autorisation préalable à l'inspecteur du travail. Ce dernier dispose d'un délai de quinze jours pour répondre. La réponse peut être négative, toutefois le refus ne peut être fondé que sur des motifs de légalité. Le silence de l'inspecteur du travail pendant plus de quinze (15) jours correspond à une autorisation sauf si une expertise a été rendue nécessaire par les circonstances existantes. La décision de l'inspecteur du travail peut faire l'objet d'un recours hiérarchique devant le ministre du travail qui confirme ou infirme de cette décision. L'acte du ministre peut faire l'objet d'un recours pour excès de pouvoir au niveau de la cour suprême.

**1266.** En France, et en matière du licenciement du délégué du personnel, la procédure de licenciement est soumise à un contrôle a priori de l'administration du travail. Cette procédure avantageuse bénéficie également aux candidats aux fonctions de délégués du personnel à partir de la date de remise des listes jusqu'à la date des scrutins. Elle bénéficie également aux délégués en fin de mandat jusqu'à l'expiration d'un délai de 3mois suivant le nouveau scrutin. Pendant cette période, l'employeur ne peut licencier un délégué du personnel mais il garde toutefois le pouvoir de mutation. Le Code du travail ne prévoit pas une protection particulière en ce sens. Cependant la convention collective nationale interprofessionnelle impose à l'employeur qui désire muter le délégué du personnel d'avertir l'inspecteur du travail de son projet. Ce dernier émet un avis qui cependant ne lie pas l'employeur. En tout état de cause la mutation est une modification au substantiel du contrat de travail qui nécessite le consentement du délégué sauf si une clause de mobilité géographique existe dans le contrat de ce dernier.

**1267.** Lorsque le délégué a été licencié en méconnaissance du refus donné par l'inspecteur du travail ou sans solliciter l'autorisation de l'inspecteur du travail, le licenciement est nul et de

---

<sup>1399</sup> Cass. Soc., 28 déc. 1999, Numéro de décision : 1398, Numéro de dossier : 660/98 (Cour de cassation au Maroc, Chambre Sociale).

nul effet. Le délégué doit alors être réintégré dans l'entreprise et dans son emploi tout en recevant la totalité des salaires qu'il aurait dû percevoir depuis son licenciement. Dans l'hypothèse où l'employeur refuse de réintégrer le délégué du personnel, la sanction de ce refus ou du retard du délai de quinze (15) jours est le versement d'une indemnité égale à douze (12) mois de salaire lorsque le délégué a une ancienneté d'un à cinq (5) ans, vingt (20) mois de salaire brute lorsque le délégué a une ancienneté de cinq (5) à dix (10) ans et deux (2) mois supplémentaire par an, supplémentaire jusqu'à un plafond de 36 mois de salaire. A cette sanction viennent s'ajouter les indemnités de licenciement et les dommages et intérêts pour licenciement abusif.

**1268.** Au Maroc, le délégué de bord est assimilé par la jurisprudence au délégué du personnel en droit commun. Il bénéficie, en vertu de la loi, de la protection supplémentaire par rapport aux autres salariés. En application aux dispositions de l'article 457 du code du travail, « *toute mesure disciplinaire consistant en un changement de service ou tâche, toute mise à pied ainsi que tout licenciement d'un délégué des salariés titulaire ou suppléant envisagé par l'employeur, doit faire l'objet d'une décision approuvée par l'agent chargé de l'inspection du travail*<sup>1400</sup> ». Cette affirmation est confirmée par l'arrêt du 10 oct. 2006, la Cour suprême au Maroc a étendu la protection des délégués de bord à l'instar des délégués des salariés à terre. La Cour s'est basée sur le dahir du 29 oct. 1962 relatif à la protection des représentants du personnel. Ce dahir a institué des délégués du personnel dans tous les établissements industriels, commerciaux, agricoles dans les professions libérales, ainsi que dans tous les syndicats professionnels associations, sociétés civiles et groupements de quelque nature que ce soit, employant habituellement au moins dix salariés<sup>1401</sup>.

La décision de l'agent chargé de l'inspecteur du travail doit être préalable. Toute action entreprise par l'employeur dans ce sens, loin de l'appréciation de l'inspecteur, peut qualifier le licenciement d'abusif. Dans ce même contexte, la Cour a décidé clairement que « *l'employeur désirant prononcer le licenciement d'un délégué du personnel doit soumettre cette décision à l'autorisation de l'agent chargé de l'inspection du travail. L'inobservation de cette procédure donne à la décision de licenciement de l'employeur un caractère abusif*<sup>1402</sup> ».

L'inobservation de cette condition rend la décision de l'employeur entachée d'abus. La jurisprudence marocaine ouvre droit à réparation au profit du délégué du personnel victime de cet abus. Selon l'arrêt de la cour de cassation, toute mesure disciplinaire envisagée par

---

<sup>1400</sup> Art. 457 code du travail marocain.

<sup>1401</sup> Art. 1 du Dahir n° 1-61-116 du 29 jourmada I 1382 (29 oct. 1962) Relatif à la représentation du personnel dans les entreprises.

<sup>1402</sup> Cass. Soc., du 25 mar. 2009, Numéro de décision : 337 Numéro de dossier : 18/05/1/2008.

l'employeur à l'encontre d'un délégué du personnel doit être soumise à l'accord préalable de l'inspecteur du travail sous peine de considérer la décision de l'employeur entachée d'abus et ouvrant droit à réparation au profit du salarié<sup>1403</sup>.

## **Chapitre II CONFLITS, CONVENTIONS ET ACCORDS COLLECTIFS DE TRAVAIL**

**1269.** Le premier Code du travail mis en application depuis l'indépendance au Maroc est entré en vigueur en juin 2004 après une série de négociations et de concertations à large vision sociale. Ce code est venu remplacer une disparité de Dahir et textes juridiques anciens. Il paraît clair aujourd'hui que les pouvoirs publics se trouvent face à un défi majeur qui consiste essentiellement à la mise en œuvre de l'ensemble des dispositions de ce code.

**1270.** La promulgation de ce code a fixé comme objectif global la contribution à l'amélioration des relations professionnelles. Cet objectif vise à mettre en œuvre les institutions de représentation du personnel et de faciliter la négociation collective, ainsi que la prévention et la résolution des conflits. Ce chapitre précisera cet objectif en déterminant en premier lieu les cas qualifiés juridiquement de conflits collectifs. Dans sa dernière partie, le code du travail marocain a évoqué la prévention et la résolution des conflits. D'une façon générale, un conflit est une situation de blocage entre deux personnes ayant un intérêt ou un objectif en commun et sur laquelle elles ne sont pas d'accord<sup>1404</sup>.

**1271.** L'exécution du travail maritime peut donner lieu à des conflits collectifs entre les marins pêcheurs et leurs armateurs. Ces conflits dans un cadre collectif, peuvent mettre en confrontation des armateurs ou des regroupements d'armateurs et des organisations représentatives des marins pêcheurs. Les règles à suivre pour résoudre certains conflits d'ordre social s'avèrent compliquées. Le travail à bord des marin pêcheur et la présence des armateurs à terre perturbent certainement les liens de communication entre les deux protagonistes de la relation de travail. Nous tenons dans ce chapitre à évoquer les conflits collectifs de travail liés à la relation de travail des marins pêcheurs. Ça sera l'intitulé de la première section de ce chapitre. La deuxième section sera consacrée aux solutions apportées ou du moins envisagées comme solutions à ses conflits.

### **Section1 LES CONFLITS COLLECTIFS**

---

<sup>1403</sup> Cass. Soc., 05 mar. 2008, 564/5/1/2007 (Maroc).

<sup>1404</sup> B. FEUMETIO, A. BONGO ODIMBA, Un Certain chemin de vie, page 81, Éditeur Éditions Publibook, 2009.

**1272.** Le conflit dans une relation de travail est un élément qui stimule l'évolution des rapports de travail entre les employeurs et les salariés. Les auteurs doctrinaux<sup>1405</sup> qui ont essayé de présenter la relation de travail dans une perspective évolutive n'ont pas manqué de rappeler du rôle des conflits dans cette évolution. Ces auteurs<sup>1406</sup> sont convaincus que le droit du travail ne peut se constituer que par les luttes et qui ne sauraient évoluer autrement que par le conflit<sup>1407</sup>. C'est ainsi que nous avons consacré cette section aux conflits collectifs.

**1273.** En effet, il existe plusieurs façons pour défendre les intérêts des salariés. La grève reste toutefois l'une de ces façons. Les conflits permettent, en principe, d'attirer l'attention des pouvoirs publics sur la préservation des intérêts ou la conquête de nouveaux droits au profit des salariés. Selon le professeur Raymonde VATINET, le conflit joue un rôle de révélateur<sup>1408</sup>. Il sensibilise les parties prenantes des problèmes des catégories de travailleurs de chaque secteur.

Le conflit dans une relation de travail atteste un mauvais déroulement de la relation de travail. Les conflits sociaux, en général, ne peuvent être vus loin des circonstances économique et juridique de chaque pays. Cependant, le conflit dans la matière sociale n'est pas dissocié de la disposition des relations collectives de travail pour chaque catégorie de travailleurs.

**1274.** Le Maroc fait partie des pays qui croient à l'exercice du droit syndical. Nous assistons souvent à des manifestations ouvrières de grande ampleur. Outre le jour universel du premier mai qui constitue pour toutes les organisations un jour de manifestations annuelles, le Maroc connaît des manifestations selon les circonstances vécues.

**1275.** Dans le cadre des conflits collectifs du travail, la législation maritime marocaine reste muette. Aucune loi n'a disposé des conflits collectifs issus des relations collectives de travail des marins pêcheurs. Cependant, les dispositions du code du travail au Maroc trouvent leur application sans aucun renvoi ni adaptation. Les dispositions du droit commun disponibles remplacent et abrogent les anciennes législations<sup>1409</sup> de travail en vigueur au Maroc. Ce code a réservé tout un quatrième livre au règlement des conflits collectifs du travail. Il propose une définition aux conflits collectifs. C'est un différend en matière de travail, défini par les dispositions de l'article 549 du code du travail. Cet article dispose : qu'il constitue « *un conflit*

---

<sup>1405</sup> R. VATINET, Un nouveau droit des conflits du travail ? Droit social 2008. 671.

<sup>1406</sup> R. VATINET, Professeur à l'université RENÉ Descartes (Paris 5)

<sup>1407</sup> R. VATINET, Professeur à l'université RENÉ Descartes (Paris 5)

<sup>1408</sup> R. VATINET, Un nouveau droit des conflits du travail ? Droit social 2008. 671.

<sup>1409</sup> Le premier code du travail mis en application depuis l'indépendance du Maroc est entré en vigueur en juin 2004 après une série de négociations et de concertations à large vision sociale. Ce code est venu remplacer une disparité de dahir et textes juridiques anciens. Les pouvoirs publics sont devant un défi majeur qui consiste essentiellement à la mise en œuvre de l'ensemble des dispositions de ce code. La promulgation de ce code est basée sur un objectif global qui consiste à la contribution et à l'amélioration des relations professionnelles.

*collectif du travail* », tout différend qui survient à l'occasion du travail et dont l'une des parties est une organisation syndicale de salariés ou un groupe de salariés, ayant pour objet la défense des intérêts collectifs et professionnels desdits salariés<sup>1410</sup>. Et «*Sont également considérés comme des conflits collectifs du travail, tous différends qui naissent à l'occasion du travail et dont l'une des parties est un ou plusieurs employeurs ou une organisation professionnelle des employeurs, ayant pour objet la défense des intérêts du ou des employeurs ou de l'organisation professionnelle des employeurs intéressés*<sup>1411</sup>».

**1276.** Par ces termes, nous pouvons préciser que les conflits collectifs sont ceux qui découlent d'un emploi et dont l'une des parties au conflit est au moins une organisation professionnelle des salariés ou des employeurs. Par conséquent, un conflit n'est qualifié juridiquement de collectif que lorsqu'il répond à deux conditions cumulatives. L'une des parties au conflit doit être une organisation professionnelle représentative et l'autre condition revient à ce que l'organisation professionnelle déclenche un conflit en vue de défendre les intérêts communs de ses adhérents. Selon le maître M'hamed EL FEKKAK<sup>1412</sup>, deux conditions sont nécessaires pour qu'un conflit ait un caractère collectif. Elles concernent l'objet du conflit et les parties au conflit<sup>1413</sup>.

**1277.** D'un point de vue jurisprudentiel, le conseil suprême au Maroc a refusé de qualifier un conflit de collectif pour un groupe de travailleurs regroupés dans le cadre d'une organisation professionnelle au motif qu'il n'y a pas d'intérêt collectif à poursuivre. Lorsque la Cour a répondu : « *Il est convenu que le conflit collectif exige deux éléments de base*<sup>1414</sup> ».

**1278.** Par cette décision, il est nettement clair que la qualification suppose la réunion à la fois de deux conditions. Dans un premier temps, le juge s'assure de la qualité des parties au conflit. Dans un second temps, la vérification porte sur le fond du conflit s'il représente un intérêt collectif pour un ensemble de travailleurs. Ce deuxième critère lie le différend à l'intérêt escompté ou le problème défendu par le conflit. Le différend est considéré comme collectif dès lors qu'il fait l'objet d'un intérêt collectif pour les travailleurs.

**1279.** Il n'est surtout pas facile de justifier si un intérêt collectif est considéré comme intéressant pour un groupe de personnes. Un conflit qui ne fait, à présent, l'objet d'un intérêt commun. Il peut bien le faire à long terme d'où une complication de l'appréciation de cette deuxième condition. L'importance réservée aux conflits collectifs réside essentiellement du

---

<sup>1410</sup> Art. 549 du C. trav.

<sup>1411</sup> Art. 549 Op. Cit.

<sup>1412</sup> M. EL FEKKAK, avocat au barreau de Casablanca Maroc.

<sup>1413</sup> M. EL FEKKAK, droit du travail, page 319, Edition social 2007.

<sup>1414</sup> Décision du Conseil suprême de justice du 24/09/1990, dossier n ° 9750.

fait que leurs effets ne sont pas limités et peuvent impacter l'ensemble du groupement. Un employeur peut facilement fermer son établissement suite à un conflit collectif. C'est sans doute l'un des impacts redoutables pour l'État, les travailleurs grévistes mais encore plus pour les salariés non-grévistes.

### §1. Le fondement de droit de grève

**1280.** La loi Le Chapelier de 1791 avait interdit toutes formes de coalition des travailleurs. Les premiers signes de reconnaissance du droit de grève pour les salariés du secteur privé ont fait leurs apparitions par la mise en application des dispositions de la loi du 25 mai 1864<sup>1415</sup>. La loi Ollivier du 25 mai 1864 a supprimé le délit de coalition<sup>1416</sup> de la loi Le Chapelier.

**1281.** La qualification juridique que nous pouvons donner à la grève est bien exprimée par la désignation du PLANIOL : « *La grève est un droit contraire au droit*<sup>1417</sup> ». Le professeur Antoine CRISTAU<sup>1418</sup> a précisé que la grève témoigne d'un refus momentané de la subordination, qui caractérise le travail salarié<sup>1419</sup>.

La grève consiste à un arrêt de travail pour faire pression sur la direction d'une entreprise. D'ailleurs, la jurisprudence admet que « *la grève entraîne nécessairement une désorganisation de la production*<sup>1420</sup> » qui ne suffit pas à caractériser un abus du droit de grève<sup>1421</sup>.

**1282.** Le droit de grève est soumis à des débats doctrinaux à travers des générations avant et après l'indépendance. Ce droit a fait l'objet d'une reconnaissance constitutionnelle. Il a permis de constituer dans l'esprit des salariés un droit subjectif qu'ils peuvent exercer comme une prérogative intangible. Ce droit est considéré le seul moyen à défense des intérêts des travailleurs<sup>1422</sup>.

La difficulté qui règne autour de cette notion de grève est appréciée entre sa qualification en tant que droit constitutionnel<sup>1423</sup> et de son exercice qui entraîne une rupture du contrat de travail.

---

<sup>1415</sup> La loi du 25 mai 1864 : La loi Ollivier du 25 mai 1864 qui a supprimé par ses dispositions le délit de coalition de la loi LE CHAPELIER. Ce texte a réglementé le droit de grève sous certaines réserves et conditions.

<sup>1416</sup> Elle a abrogé les articles 414 et 415 du Code pénal qui réprimaient le délit de coalition.

<sup>1417</sup> A. CRISTAU, Grève dans le secteur privé, Répertoire de droit du travail, page 1, Dalloz, janvier 2008.

<sup>1418</sup> A. CRISTAU, Maître de conférences des Universités, juriste d'entreprise.

<sup>1419</sup> A. CRISTAU, po. Cit.

<sup>1420</sup> Soc. 30 mai 1989, Bull. civ. V, n° 404.

<sup>1421</sup> Soc. 18 janv. 1995, Bull. civ. V, n° 27.

<sup>1422</sup> P. DURAND et A. VITU, Traité de droit du travail, t. 3, 1956, Dalloz, p. 711.

<sup>1423</sup> Au Maroc, l'article 29 de la Constitution de 2011 a disposé que : « Sont garanties les libertés de réunion, de rassemblement, de manifestation pacifique, d'association et d'appartenance syndicale et politique. La loi fixe les

La grève traduit une explosion de désirs latents par une libération du geste et de la parole. Elle offre au salarié une occasion de s'affranchir momentanément des règles établies<sup>1424</sup>.

C'est ainsi que nous pouvons préciser que le droit de grève est un droit qui s'exerce tout en respectant les lois et les règlements en vigueur. « *Le droit de grève s'exerce dans le cadre des lois qui le réglementent* » ; c'est la mention édictée par le préambule de la Constitution de 1946<sup>1425</sup>. Mais force est de constater qu'aucune loi n'a parvenu à répondre à la question de l'encadrement de ce droit de grève. Le professeur TEYSSIÉ a répliqué en soulignant que « *la loi n'a pas répondu à l'appel de la loi*<sup>1426</sup> ». Le droit de grève est un droit constitutionnel. Il présente l'un des moyens efficaces et historiques pour les travailleurs en vue de revendiquer leurs droits et leurs intérêts collectifs.

**1283.** Ce droit soulève certaines controverses compte tenu de son exercice. Les salariés en état de grève, défendent certainement leurs intérêts économiques et sociaux, toutefois, ils sont étroitement liés à la production et à l'investissement mis en place par l'employeur. Cette controverse est soulevée dans divers pays même les plus développés.

**1284.** Le droit de grève se place entre sa qualité d'un droit subjectif en faveur des salariés et d'un éventuel arrêt de production ou même d'une fermeture de l'entreprise pour un employeur. C'est ainsi que l'importance des grèves en général, entraîne de lourdes conséquences.

**1285.** La constitutionnalité de ce droit n'est pas remise en cause. Au Maroc, la première version de la constitution en 1962<sup>1427</sup> a garanti le droit de grève en indiquant que certaines exigences et procédures réglementaires peuvent être disposées à l'exercice de ce droit. Les versions de la constitution qui viennent par la suite ont gardé la même mention y compris la dernière de la Constitution marocaine de 2011<sup>1428</sup>. Le législateur marocain n'a jamais réglementé ce droit. Il n'a jamais donné suite par des lois organiques ou des décrets d'application à l'exercice de ce droit. Il nous semble, du moins jusqu'à présent, que cette mention constitutionnelle sera difficilement applicable en absence de toute réglementation claire dans ce sens. De même l'article 86<sup>1429</sup> de la Constitution marocain est décisif. Il précise que : « *Les lois organiques prévues par la présente Constitution doivent avoir été soumises pour approbation au*

---

conditions d'exercice de ces libertés. Le droit de grève est garanti. Une loi organique fixe les conditions et les modalités de son exercice »

<sup>1424</sup> A. CRISTAU, Grève dans le secteur privé, Répertoire de droit du travail, page 1, Dalloz, janvier 2008.

<sup>1425</sup> Préambule de la Constitution du 27 oct. 1946, septième point.

<sup>1426</sup> B. TEYSSIÉ, La raison, la grève et le juge, Dr. soc. 1988. 562.

<sup>1427</sup> Le premier document constitutionnel de 1962 au chapitre 14.

<sup>1428</sup> Art. 29 de La Constitution de 2011.

<sup>1429</sup> Art. 86 de La Constitution de 2011. La première législature suivant la promulgation de la dernière constitution a pris fin en 2016.



*Parlement dans un délai n'excédant pas la durée de la première législature suivant la promulgation de ladite Constitution<sup>1430</sup> ».*

#### **A. L'exercice du droit de grève**

**1286.** L'absence de toute définition juridique de la grève constitue un cas d'insécurité juridique. La jurisprudence s'est sérieusement impliquée à préciser et à vérifier la légitimité de la grève et elle s'est trouvée dans la nécessité de vérifier les comportements et les aspects qui peuvent s'associer à l'exercice et au déroulement de cette dernière

**1287.** Si le législateur et la jurisprudence au Maroc n'arrive pas, jusqu'à présent, à définir précisément la grève, les auteurs doctrinaux tentent à se mettre d'accord qu'il s'agit d'un mouvement collectif de contestations, entraînant une cessation totale du travail des grévistes, effectué dans le but d'obtenir la satisfaction de revendications d'ordre purement professionnel. Le terme professionnel ne peut déborder du cadre visant l'amélioration des conditions de travail des salariés.

**1288.** Selon les dispositions de L'article 396 du code du travail, l'objet des syndicats professionnels est la défense, l'étude et la promotion des intérêts économiques, sociaux, moraux et professionnels, individuels et collectifs, des catégories qu'ils encadrent.....<sup>1431</sup>. Ceci traduit certainement la reconnaissance de la seule nature professionnelle au droit de la grève. Ce qui limite et encadre le champ et les activités des syndicats à la défense des intérêts économiques, sociaux, et professionnels, individuels et collectifs de leurs adhérents.

C'est à ce niveau que la finalité de l'exercice du droit de grève s'évalue. Le juge est le seul à pouvoir déclarer la légitimité des revendications ou de la grève.

**1289.** L'arrêt de la Cour suprême<sup>1432</sup>, rendu par sa chambre sociale, du 09 avr. 1996, rend encore plus délicat la mission du juge. L'arrêt a annoncé que : « *Si la grève est un droit légitime reconnu par la loi, son but est la défense des droits légitimes des travailleurs grévistes. L'arrêt attaqué, en considérant que l'agissement des travailleurs avait pour but la défense de revendications légitimes, n'a toutefois pas apporté de précision sur le contenu de ces revendications faisant ainsi obstacle à l'appréciation et la vérification de leur légitimité, d'où un défaut de motivation<sup>1433</sup>».*

---

<sup>1430</sup> Art. 86 de La Constitution marocaine de 2011.

<sup>1431</sup> Art.396 Code du travail marocain.

<sup>1432</sup> Cour suprême, chambre sociale, du 09 avril 1996, Arrêt n° 559/94 du 09/04/1996 Dossier social n°8224/94.

<sup>1433</sup> Cour suprême, chambre sociale, du 09 avril 1996, Op. Cit.

Cependant, le juge est appelé à observer tout abus invoqué par l'employeur. L'intervention du juge est décisive. L'appréciation de la légitimité des grèves au Maroc semble être orientée par les décisions de la Cour suprême.

**1290.** Dans un cas pareil, le Tribunal de première instance de Casablanca a jugé que lorsqu'une structure syndicale a été formée au sein de l'entreprise et que le représentant du syndicat, qui avait présenté par un moyen légitime des revendications d'ordre matériel et professionnel, a été licencié en raison de cette activité, la grève de solidarité déclenchée par les autres ouvriers pour protester contre ce licenciement a un caractère légitime.

**1291.** L'employeur est donc responsable de la cessation du contrat de travail survenue dans ces circonstances et doit répondre des conséquences de cette rupture abusive<sup>1434</sup>. Ce jugement n'a pas été adopté par la Cour suprême qui a répliqué en précisant que ce cas fait partie des cas qualifiés d'acte illégal<sup>1435</sup>. Les juges sont donc appelés à vérifier pour chaque cas la légitimité et le bon déroulement de l'exercice de la grève. Pourtant, ce droit puise sa légitimité des orientations suprêmes du pays qui reflètent sa volonté et son engagement à respecter les directives supranationales ainsi que son attachement aux droits de l'homme.

**1292.** Il est à rappeler également que les syndicats au Maroc, en présence même de règles<sup>1436</sup> qui stipulent leur *droit d'ester en justice*, ne saisissent pas les instances judiciaires en jouissant de leur capacité civile et de ce droit à l'occasion des conflits collectifs. Ces derniers sont souvent résolus par la conciliation ou par arbitrage par les inspecteurs de l'autorité chargée de l'emploi.

**1293.** Toujours en attente d'une loi organique qui organise l'exercice de ce droit, le Maroc est appelé à garantir à la fois le droit de grève des salariés tout en s'inquiétant des intérêts des investisseurs. Cette inquiétude s'exprime par des mesures limitatives de l'exercice de ce droit. D'ailleurs, plusieurs questions viennent à l'esprit quant à l'exercice de ce droit. Si le législateur a préféré un profond silence, il incombe à la jurisprudence de déterminer pour chaque situation les limites entre la légitimité et l'illicite des mouvements constatés.

---

<sup>1434</sup> Tribunal de première instance de Casablanca, Jugement n°29 du 06 Jan. 1984.

<sup>1435</sup> Arrêt n° 190 du 14 Mars 2000, Dossier social n° 651/5/1/99 : « si la grève est un droit légitime, son objectif est la défense des droits légitimes des travailleurs. La grève en solidarité avec un travailleur suspendu ne vise pas l'intérêt général des grévistes, et constitue par voie de conséquence, un acte illégal ».

<sup>1436</sup> Art. 404 du Code du travail marocain qui dispose que : « Les syndicats professionnels jouissent de la capacité civile et du droit d'ester en justice. Ils peuvent, dans les conditions et formes prévues par la loi, exercer devant les juridictions tous les droits réservés à la partie civile concernant les faits portant préjudice direct ou indirect aux intérêts individuels ou collectifs des personnes qu'ils encadrent ou à l'intérêt collectif de la profession ou du métier qu'ils représentent.

**1294.** Le programme gouvernemental marocain a mis l'emploi au centre de l'action du Gouvernement. Il a confirmé la nécessité d'adopter sa stratégie nationale de l'emploi et mettre en place le Plan national de promotion de l'emploi. Par les dispositions d'un arrêté ministériel<sup>1437</sup>, un comité ministériel de l'emploi a été instauré. Il a fixé parmi ses orientations d'améliorer le fonctionnement du marché d'emploi et les conditions de travail. Il prévoit une révision du Code du travail, d'œuvrer pour la promulgation de la loi régissant le droit de grève et de préparer une loi sur les syndicats. Nous attendons avec patience les conclusions de telles orientations.

**1295.** En France, les juges ont à comparer pour chaque cas le droit de la grève face à d'autres droits également constitutionnels et qui peuvent être atteints par l'exercice de ce droit. C'est parfaitement le sens formulé par le conseil constitutionnel en 1998 par la Décision du 10 juin 1998<sup>1438</sup> et celle du 13 janv. 2000<sup>1439</sup>. Par ces deux décisions, le conseil constitutionnel était devant des demandes de l'exercice d'un droit au détriment d'un autre.

**1296.** La Cour de cassation se contente de tenir compte dans ses décisions des droits ou des principes fondamentaux qui entrent en conflit avec le droit de grève. Ces principes finissent par réduire l'exercice du droit de grève. Elle surveille la conciliation entre le droit de grève et les autres droits par un contrôle rigoureux par l'application de la théorie de l'abus de droit<sup>1440</sup>. La Cour adopte la solution précisée par le Conseil constitutionnel, qui rappelle au législateur qu'il lui est « *possible de tracer la limite séparant les actes et les comportements qui constituent un exercice licite du droit de grève, des actes et des comportements qui en constitueraient un usage abusif*<sup>1441</sup> »

**1297.** D'ailleurs, la jurisprudence a rendu divers arrêts dans ce sens. La Cour a précisé que la grève est qualifiée de « *modalité de défense des intérêts professionnels*<sup>1442</sup> ». Elle l'a qualifié également comme étant une « *cessation concertée du travail en vue d'appuyer des revendications professionnelles déjà déterminées auxquelles l'employeur refuse de donner*

---

<sup>1437</sup> L'arrêté n° 2.15.569 du 14 oct. 2015 du Ministère du Travail et de l'Insertion Professionnelle.

En date du 14 Aout 2017, le Ministère du Travail et de l'Insertion Professionnelle lance un appel à contributions pour la mise en œuvre des orientations stratégiques de la politique gouvernementale d'emploi et sur le Plan National de Promotion de l'Emploi.

<sup>1438</sup> La Décision n° 98-401 DC du 10 juin 1998 : Loi d'orientation et d'incitation relative à la réduction du temps de travail.

<sup>1439</sup> La Décision n° 99-423 DC du 13 janvier 2000, Loi relative à la réduction négociée du temps de travail.

<sup>1440</sup> La théorie de l'abus de droit

<sup>1441</sup> Décis. Cons. const. N° 75-105 DC du 25 juill. 1979, D. 1980. 101, note M. Paillet.

<sup>1442</sup> Soc. 28 juin 1951, Dr. soc. 1951. 352.

*satisfaction*<sup>1443</sup>», ou encore « *d'arrêt de travail concerté dans le but d'obtenir une amélioration des conditions de travail*<sup>1444</sup>».

**1298.** Enfin, il a été admis presque à l'unanimité la définition précisant que la grève est une « *cessation concertée du travail en vue d'appuyer des revendications professionnelles*<sup>1445</sup> ». Il est également admis qu'il s'agit bien d'un droit individuel exercé collectivement qui implique un arrêt total du travail en vue de faire aboutir des revendications professionnelles<sup>1446</sup>. Et pour mieux clarifier sa position, la Cour de cassation a précisé qu'il ne répond pas à la définition du droit de grève, un mouvement collectif lancé par des organisations professionnelles de transporteurs routiers en vue d'interdire l'accès à un entrepôt pétrolier par des barrages<sup>1447</sup>.

### **B. La grève et la relation de travail du marin pêcheur**

**1299.** Déjà en 1978 le professeur R. JAMBU-MERLIN s'est intéressé pleinement à la question sur le droit à la grève pour les marins. Si la grève exprime en général une forme de désobéissance des ordres et directives de l'employeur, la grève paraît trouver un obstacle dans les obligations particulières de discipline incombant au marin

Historiquement, l'Ordonnance royale de 1684 punissait l'inexécution de cette obligation par le délit pénal de désertion. Cette ordonnance a prévu la perte des loyers ou salaires, une moitié restant comme indemnité à l'armement et l'autre étant attribuée à la caisse des Invalides de la Marine.

En France, il faut attendre les déclarations du ministre de la marine Camille Pelletan. Le 6 fév. 1903, ce ministre de la Marine, déclara que « *les inscrits maritimes peuvent exercer le droit de grève reconnu à tous les Français*<sup>1448</sup> ». C'est à cette époque que le marin a été assimilé à un soldat.

Le droit de grève ne peut faire l'objet d'une interdiction de quelque nature que ce soit. Ceux qui cherchent une dérogation à cette liberté chez les marins confondent la discipline individuelle et mouvement collectif, il ne peut se fonder sur une disposition législative explicite.

---

<sup>1443</sup> Soc. 21 mars 1973, Bull. civ. V, n° 174; 26 mars 1980, Bull. civ. V, n° 297.

<sup>1444</sup> Soc. 3 oct. 1963, D. 1964. 3, note G. Lyon-Caen

<sup>1445</sup> Décis. Cons. const. N° 87-230 DC du 28 juill. 1987, Lebon 48 ; CE 7 juill. 1950, Dr. soc. 1950. 317, concl. F. Gazier

<sup>1446</sup> C. Cass. Soc. 16 mai 1989, n° 85-43.359 Bull. civ. V, n° 360, décision attaquée : Cour d'appel de Nîmes n° 1985-03-06.

<sup>1447</sup> Soc. 11 janv. 2006, n° 04-16.114, Bull. civ. V, n° 4 ; J. DUPLAT, Responsabilité civile des organisations professionnelles de transporteurs, RJS 3/2006, p. 201 et s.

<sup>1448</sup> Le Droit maritime français, P. 228, Librairie générale de droit et de jurisprudence, 1990

**1300.** Dans le secteur de la pêche maritime, l'armateur en personne du capitaine, mandataire et chef à bord, essaye de qualifier tout refus de travail comme étant un acte qui peut mettre en péril la sécurité de l'équipage et du navire. Cette qualification, lourde de conséquence, s'avère gênante. Elle freine toute initiative de grève à bord d'un navire de pêche. La pratique démontre que le refus de travailler, manifesté par un nombre limité de l'équipage, ne met en danger ni l'équipage ni le navire. Ce refus provoque certainement une suspension temporaire d'activité et d'exploitation ; C'est d'ailleurs l'objectif escompté pendant toute grève. Elle se veut mobilisateur pour démontrer une forme de pression à exercer sur l'armateur pour se mettre à table et pour négocier objectivement les causes de ces revendications. La Cour de cassation dans un cas pareil a précisé *qu'il n'appartient pas à l'employeur de réglementer l'exercice du droit de grève par le truchement du règlement intérieur en se fondant sur un objectif constitué de la seule sécurité des usagers de l'établissement alors qu'il n'est pas établi que l'absence d'une partie du personnel y mettait en cause la sécurité générale*<sup>1449</sup>. D'ailleurs l'administration des affaires maritimes reconnaît un effectif de sécurité pour les navires de pêche. Il convient lorsque le navire doit naviguer pour une raison urgente d'un port à un autre sans se livrer à l'activité de la pêche, peut réduire son équipage. Ce qui justifie précisément qu'il y a possibilité d'exercer son droit à la grève même à bord.

Le juge doit être en mesure, pour chaque cas, de déterminer, de relever et de sanctionner les atteintes qui pourraient limiter ce droit. La liberté de l'exercice de ce droit ne peut être ni limitée ni réglementée, en dépit même du principe de la liberté contractuelle. Une convention collective ne peut avoir pour effet de limiter ou de réglementer pour les salariés l'exercice du droit de grève ; seule la loi peut créer un délai de préavis s'imposant à eux<sup>1450</sup>.

**1301.** C'est l'avis également exprimé par les professeurs Gérard LYON-CAEN<sup>1451</sup>, et Christophe RADÉ<sup>1452</sup>. Ils sont parmi ceux qui refusent toute restriction pouvant atteindre l'exercice du droit de grève. Ces limites ne peuvent émaner que du législateur. Pourtant, la chambre sociale a admis la validité des clauses d'attente de grève. Par un arrêt rendu le 06 mai 1960<sup>1453</sup>, la chambre sociale a précisé que la clause d'une convention collective imposant le recours à des procédures de conciliation et l'observation d'un délai avant le déclenchement des grèves peut déclarer « *fautive une grève déclenchée en violation de ses dispositions* ». En

---

<sup>1449</sup> CE 27 juill. 2005, req. N° 254600, RJS 11/2005, n° 1089 ; V. égal. CAA Lyon, 25 févr. 2003, D. 2003. 1060, concl. J.-P. Clot.

<sup>1450</sup> Soc., 7 juin 1995, n° 93-46.448, Bull. civ. V, n° 180 ; D. 1996. 75, note B. Mathieu ; Dr. soc. 1995. 835.

<sup>1451</sup> G. LYON-CAEN, Négociation collective et législation d'ordre public, Dr. soc. 1973. P. 89.

<sup>1452</sup> C. RADÉ, Exercice du droit de grève et négociation collective, Dr. soc. 1996. 37).

<sup>1453</sup> Cass. Soc., du 6 mai 1960, Publication : N° 464, Identifiant Légifrance : JURITEXT000006953459.

l'espèce, l'article 24 de la convention collective des industries métallurgiques de la région de MAUBEUGE du 9 fév. 1937, qui prévoit dans l'une de ses clauses que « *Dans tous les cas de réclamations collectives les parties contractantes s'engagent à respecter un délai d'une semaine franche en vue de l'examen commun desdites réclamations et avant toute mesure de fermeture de l'établissement ou de cessation de travail*<sup>1454</sup> ». Par conséquent, la Cour a déclaré fautive une grève déclenchée en violation de ses dispositions et condamne en conséquence un syndicat a des dommages-intérêts<sup>1455</sup>.

**1302.** Dans ce même prolongement, Il est intéressant de préciser la particularité de déroulement des grèves dans le secteur de la pêche au Maroc. Les grèves qui touchent habituellement le secteur des pêches maritimes sont loin de porter sur des questions relatives aux conflits du travail. Elles portent souvent sur des questions en relation avec les prix du carburant, de l'organisation du trafic au port, ou contre certaines décisions prises par l'administration des affaires maritimes. Le cadre bien organisé qui revête le déroulement de ces grèves revient à l'appui des armateurs à ces revendications.

**1303.** Les syndicats de pêcheurs revêtent un aspect particulier. La plupart des patrons sont en même temps des armateurs. Ces patrons sont à la tête des syndicats de la pêche maritime. Il est difficile qu'un patron demande à lui-même des avantages sociaux. Les syndicats de pêcheurs se trouvent peu concernés par les problèmes sociaux des marin pêcheurs.

**1304.** Dans un cas général, la fréquentation des grèves à l'appui des revendications salariales dans le secteur de la pêche maritime reste toutefois limitée. Ceci revient essentiellement à l'absence de l'implantation syndicale permanente dans les entreprises d'armement de la pêche maritime qui pourront éventuellement assurer le suivi de chaque mouvement revendicatif.

**1305.** Dans ce secteur, les grèves ne sont pas régulières. Elles ne touchent pas les grandes réformes qui peuvent améliorer les conditions de travail des marins pêcheurs. Les grèves les plus fréquentes, loin du champ de la relation de travail, lancent souvent par des négociations directes avec les services du département chargé de la pêche maritime. Elles terminent par trouver des solutions qui débloquent la situation sans toutefois être convaincantes. L'exemple à citer est celui de la grève en 1998 par la pêche côtière et artisanale<sup>1456</sup>. Cette grève est déclenchée dans un premier temps au port d'Agadir avant de se développer dans d'autres ports notamment ceux des ports du sud.

---

<sup>1454</sup> Cass. Soc., du 6 mai 1960, Op. Cit.

<sup>1455</sup> Cass. Soc. 6 mai 1960, Op. Cit.

<sup>1456</sup> L. JMILI, représentant syndical des marins pêcheurs de la pêche côtière. Il est nommé par le syndicat « UMT : union marocain du travail » au port d'Agadir.

**1306.** Au Maroc, les marins pêcheurs suivent la tendance à se regrouper pour défendre une panoplie de droits. Leur situation actuelle devant les armateurs ne leur permet pas de réclamer au-delà des droits bien clairs où ceux dont bénéficient les travailleurs terrestres. Il est à noter que selon le bilan social de 2015, publié en 2016, l'action préventive de l'inspection du travail au titre de l'année 2015 a permis d'éviter le déclenchement de 1.310 grèves principalement dans les services et l'industrie, épargnant ainsi la perte de 121.077 journées de travail. Toutefois, et selon le bilan, le nombre de grèves déclenchées a substantiellement reculé durant les deux dernières années. Les motifs des débrayages sont en rapport principalement avec le retard dans le versement des salaires voire le non-versement des salaires tout court, les licenciements, l'atteinte aux acquis sociaux, l'absence de protection sociale<sup>1457</sup>. Par ces motifs, nous pouvons d'ores et déjà avoir une idée globale sur la situation sociale des travailleurs au Maroc.

### **C. Conséquences des grèves**

**1307.** Les grèves chez les marins se déroulent souvent sous forme des arrêts de travail à quai dans un port en retardant voire annulant l'appareillage du navire.

Au Maroc, dans le silence du législateur maritime, les marins se conforment aux dispositions du droit terrestre du travail ; toutefois nous n'avons jamais assisté à des arrêts de travail à bord. Les marins sont soumis à la procédure de préavis avant toute grève.

**1308.** En France, et selon le professeur P. CHAUMETTE, les marins des compagnies nationales sont soumis à la procédure de préavis syndical des articles L 2512-1 et suivants du Code du travail. Ces dispositions trouvent leur application dans le silence total de la législation maritime.

C'est d'ailleurs une forme de la remise en cause de l'autonomie du droit du travail maritime. Il est, jusqu'à présent incapable de codifier des règles spécifiques qui vont avec la particularité du travail maritime.

Mais si l'exercice du droit de grève impose que le salarié n'ait pas commis une faute lourde, il reste toutefois à préciser que la qualification de la faute lourde est largement différente entre le droit du travail terrestre et le droit du travail maritime.

En matière maritime, c'est aux dispositions du code disciplinaire et pénal de la marine marchande que revient la qualification de la faute grave.

---

<sup>1457</sup> Bilan social 2015, publié par le ministre chargé de l'emploi au Maroc, 2016.

Selon les propos avancés par le professeur CHAUMETTE dans ce sens, « *les grèves à quai ou retards à l'appareillage donnent lieu à un vote de l'équipage à bulletins secrets*<sup>1458</sup> ». C'est le résultat du vote qui va décider s'il y aura grève ou non. Certainement il y aura toujours une minorité qui considère que le résultat de vote est contraire à sa volonté. Les non-grévistes minoritaires sont grévistes malgré eux ou les grévistes minoritaires cèdent leur droit à la grève et assistent à leur navire reprendre le large malgré leur volonté.

**1309.** L'exercice du droit de grève n'est pas toujours sans conséquences. Elles affectent certainement les salariés grévistes mais parfois aussi les salariés non-grévistes. L'employeur de sa part est affecté par les diverses perturbations générées par la grève. Il va chercher, sans aucun doute, à les limiter. La grève pousse également l'employeur à prévaloir ses pouvoirs et son autorité économique et disciplinaire vis-à-vis des salariés grévistes. Toutefois cette autorité est limitée par les dispositions de l'article L. 2511-1 (anc. art. L. 521-1) du code du travail. L'employeur ne peut, désormais, prendre à l'encontre de ses salariés aucune mesure discriminatoire telle que mentionnée à l'article L. 1132-2<sup>1459</sup>, notamment en matière de rémunérations et d'avantages sociaux<sup>1460</sup>.

**1310.** L'exercice du droit de grève coûte une partie de la rémunération des salariés grévistes. C'est un enjeu financier considérable mais qui, dans un autre sens, donne plus de légitimité aux mouvements de grèves. La chambre sociale est claire dans ce sens ; tout licenciement prononcé en violation de ce texte est nul de plein droit<sup>1461</sup>. Certaines mesures de la part de l'employeur sont qualifiées par des mesures discriminatoires illégales<sup>1462</sup>.

**1311.** C'est ainsi que le législateur a précisé que l'exercice du droit de grève « ne peut donner lieu à aucune mesure discriminatoire telle que mentionnée à l'article L. 1132-2, notamment en matière de rémunérations et d'avantages sociaux<sup>1463</sup> ».

---

<sup>1458</sup> P. CHAUMETTE, Réflexions sur les conflits collectifs maritimes de travail, Le Droit Maritime Français, N° 494, 1<sup>er</sup> mai 1990.

<sup>1459</sup> Art. L.1132-2 du C. trav.

<sup>1460</sup> Art. L. 2511-1 du C. trav.

<sup>1461</sup> Cas. Soc. 2 févr. 2006, n° 03-47.481, RDT 2006. 42, obs. O. Leclerc, RJS 4/2006, n° 488.

L'arrêt prononcé par la Chambre sociale de la Cour de cassation précise que : « La grève n'est caractérisée légalement que par un arrêt de travail concerté en vue d'appuyer des revendications professionnelles. En conséquence, doit être cassé l'arrêt qui, pour condamner un employeur à payer à des salariés diverses sommes à titre de préavis, indemnité de licenciement et dommages-intérêts, affirme que la légitimité d'une grève n'est pas contestée et considère que le licenciement a été prononcé sans que les salariés aient commis une faute lourde alors qu'il résulte des constatations mêmes des juges du fond qu'aucune cessation du travail n'a eu lieu et que les salariés se sont bornés à modifier leur activité.»

\*Soc. 16 mai 1989 n° 85-43.359 85-43.365.

<sup>1462</sup> Soc. 5 févr. 2002, n° 99-44.617.

<sup>1463</sup> Art. L 2511-1 du C. trav.



**1312.** Si la doctrine a considéré que la cessation du travail aura certainement des répercussions d'ordre financier, la jurisprudence par un arrêt de la Cour de cassation a indiqué qu'en raison « *du caractère synallagmatique du contrat de travail, tout salaire est la contrepartie de la prestation de travail et, par voie de conséquence, aucun salaire n'est dû, en principe, lorsque le travail n'a pas été accompli*<sup>1464</sup> ».

**1313.** Une retenue sur salaire suite à l'exercice du droit de la grève a souvent animé un débat juridique fondamental. La sanction suite à une grève peut être prise sous la forme d'une retenue sur salaire. La Cour de cassation l'a approuvée à plusieurs reprises dans le cas d'ouvriers qui avaient délibérément restreint leur rythme de travail<sup>1465</sup>.

**1314.** Les cas de grèves qui ne privent pas les salariés de leur rémunération reviennent aux cas d'une grève perlée et le cas où la grève qui trouve son origine dans une faute de l'employeur. Dans ce même sens, la Cour de cassation rejeta, sur le fondement de l'article L. 1331-1 (anc. art. L. 122-40) du code du travail, l'argument tiré de l'exécution anormale de la prestation de travail. L'arrêt du 20 fév. 1991, semble porter un revirement hésitant. La Cour de cassation estima que le juge des référés avait décidé à bon droit que « *la retenue pratiquée sur le salaire des contrôleurs, à qui la SNCF reprochait la mauvaise exécution de leurs obligations, constituait une sanction pécuniaire interdite par l'article L. 1331-2 [anc. art. L. 122-42] du code du travail*<sup>1466</sup> ».

**1315.** Dans le cas de la faute de l'employeur, la jurisprudence s'est exprimé par un arrêt également publié le 20 fév. 1991 qui a précisé que : « *... et ce n'est que dans le cas où les salariés se sont trouvés dans une situation contraignante telle qu'ils ont été obligés de cesser le travail pour faire respecter leurs droits essentiels, directement lésés par suite d'un manquement grave et délibéré de l'employeur à ses obligations, que celui-ci peut être condamné à payer aux grévistes une indemnité compensant la perte de leurs salaires*<sup>1467</sup> ».

**1316.** Pour conclure, la jurisprudence déploya d'abord une proposition invoquant que le recours à la grève est un moyen de pression efficace pour les salariés. Ainsi la grève dont les causes reviennent à l'employeur lui incombe de supporter seul les conséquences. La négligence avérée des intérêts des salariés par l'employeur contraint les salariés à recourir à la grève. C'est cette

---

<sup>1464</sup> Cass.soc., 1er juin 1951, Dr. soc. 1951, p. 530.

<sup>1465</sup> \*Cass. Soc., 8 oct. 1987, N° 83-42.593.

\*Cass. Soc., 7 jan. 1988, N° 84-42.448.

<sup>1466</sup> Soc. 20 févr. 1991, n° 90-41.119 à 90-41.129, Dr. soc. 1991. 474 ; A. MAZEAUD, Un élargissement, en jurisprudence, du domaine de la sanction pécuniaire, Dr. soc. 1991. 469.

<sup>1467</sup> C. Cass. 20 février 1991, N° de pourvoi : 89-41148, Précédents jurisprudentiels : A RAPPROCHER : Chambre sociale, 1990-11-27, Bulletin 1990, V, n° 590, p. 356 (cassation partielle), et les arrêts cités.

Publication : Bulletin 1991 V N° 80 p. 50, Décision attaquée : Cour d'appel de Paris, du 6 janvier 1989.

argumentation qui a été prise en compte pour décider que la suspension du contrat de travail lui est donc imputable. Dans tous les cas, il revient à la jurisprudence d'encadrer chaque situation et de sortir des conclusions relatives à la légitimité de la grève.

**1317.** Au Maroc, on assiste à diverses violations de ce droit de grève, notamment la déduction des salaires rendue pratique par le gouvernement dans les deux secteurs privé et public. Elle est également pratiquée, dans le silence de la jurisprudence et l'absence de règles juridiques claires, de nombreuses violations flagrantes de ce droit. Sous prétexte d'entraver la liberté de travail, plusieurs travailleurs en grève se sont trouvés licenciés. Le recrutement de nouveaux travailleurs pour remplacer des ouvriers grévistes est, désormais, possible<sup>1468</sup>. Contrairement en France, la jurisprudence a confirmé que la grève ne rompt pas le contrat de travail, sauf faute lourde imputable au salarié<sup>1469</sup>. Le législateur, par la mise en œuvre de la loi du 11 fév. 1950<sup>1470</sup>, entendait rappeler certains principes. Il précisait ainsi que la rupture du contrat de travail est subordonnée à l'existence d'une faute lourde du gréviste.

**1318.** Dans le cas de la pêche maritime, la question est peu posée. Les marins pêcheurs, dans la plupart des cas, sont rémunérés à la part. Les arrêts de travail ne peuvent être rémunérés. Les organisations syndicales demandent à ce que leurs adhérents soient indemnisés du préjudice résultant de l'arrêt du travail et qui fait subir de lourdes conséquences du fait du manque à gagner pour ces travailleurs. Il est désormais possible d'envisager dans un cas légitime de l'exercice du droit de la grève, à prétendre à une indemnité compensatrice. C'est d'ailleurs la solution proposée par la Cour de cassation, le 20 fév. 1991 susmentionnée.

**1319.** D'ailleurs, les marins pêcheurs se trouvent constamment contraints de recourir à des grèves. Les armateurs de la pêche maritime au Maroc ont pris l'habitude de ne pas payer les salaires à échéance<sup>1471</sup>. L'administration ne trouve pas moyens d'appliquer sévèrement les règles en vigueur contre les armateurs et face à la particularité du secteur. Les armateurs se prétextent souvent du temps consacré à concrétiser une opération de vente des captures de pêche<sup>1472</sup>.

---

<sup>1468</sup> Art. 496 du Code du travail précis qu'aucun remplacement des salariés dans l'entreprise ne peut avoir lieu si la suspension est provoquée par la grève.

<sup>1469</sup> Art. L2511-1 du C. trav.

<sup>1470</sup> Loi n° 50-205 du 11 février 1950, relative aux conventions collectives et aux procédures de règlement des conflits collectifs de travail JORF du 12 février 1950 page 1688.

<sup>1471</sup> Soc. 12 mars 1959, Bull. civ. IV, n° 378.

Il est alors apparu légitime que « les ouvriers, las d'attendre et inquiets devant l'insécurité du paiement de leur salaire, aient en désespoir de cause usé du seul moyen de coercition de nature à mettre fin aux errements de la société, la présence effective, sans production, jusqu'au paiement des salaires dus et échus ».

<sup>1472</sup> Les captures débarquées par la pêche hauturière sont destinées majoritairement aux marchés asiatiques.

- 1320.** En France, dans un cas similaire, la Cour de cassation a bien trouvé une solution en cas d'irrégularité des salaires. Elle a adopté l'application du principe de l'indemnisation pour des grévistes suite à une irrégularité de rémunérations. La chambre sociale par un arrêt du 11 déc. 1985 a indiqué que ce principe est valable dans une hypothèse intéressant un manquement de l'employeur à son obligation de sécurité<sup>1473</sup>.
- 1321.** Au Maroc, le gouvernement a décidé en 2015, de retenir sur la paie des grévistes les salaires équivalents aux jours de grèves. Le gouvernement s'est basé sur le fait que l'exercice du droit de grève entraîne la privation du salaire pendant la durée de grève. La grève en sa forme de cessation de travail, a pour effet de suspendre l'exécution du contrat de travail. Le gouvernement en sa qualité d'employeur a décidé unilatéralement à ne pas payer le salaire pendant la période de cessation du travail. Cette décision a largement provoqué les organisations syndicales. La mise en application effective de cette décision a diminué considérablement la mobilisation des adhérents à de nouvelles grèves.
- 1322.** La règle paraît dans un cadre purement juridiquement claire. Elle découle de l'idée que le salaire est la contrepartie du travail. Si le travail n'est pas effectué, la cause juridique de l'obligation de l'employeur disparaît. Il en est ainsi même si la cessation du travail correspond à l'exercice d'un droit, comme le droit de grève, ou est justifiée par un événement de force majeure, comme la maladie<sup>1474</sup>. Au surplus, la Cour suprême a prononcé son arrêt du 24 juin 2003, précisant que la fermeture d'un établissement suite à une grève rend les salariés non redevables à leurs rémunérations qui ne peuvent être versées que suite à un travail effectif<sup>1475</sup>.
- 1323.** Le professeur Jean SAVATIER a déjà répliqué sur ce principe. Il argumente sa position par l'idée que la cessation du travail ne correspond pas seulement à l'exercice du droit de grève, en vue d'appuyer des revendications professionnelles<sup>1476</sup>. Le professeur a évoqué la situation dans le cadre d'un manquement à certaines obligations de l'employeur. Il donne, désormais, le droit à l'autre partie de suspendre l'exécution de ses obligations. C'est ainsi que les grévistes n'ont pas suspendu l'exécution de leurs prestations que lorsqu'il leur paraît évident que l'employeur n'exécute pas les siennes. Les grévistes usent de l'exception d'inexécution du droit civil en s'abstenant de fournir leur prestation à un employeur qui ne respecte pas ses obligations contractuelles. Par conséquent, le préjudice subi par les salariés trouve en effet son fondement dans la faute de l'employeur.

---

<sup>1473</sup> Soc. 11 déc. 1985, Bull. civ. V, n° 601.

<sup>1474</sup> J. SAVATIER, L'indemnisation des grévistes contraints de recourir à la grève par suite d'un manquement de l'employeur à ses obligations, P. 322, Droit social 1991.

<sup>1475</sup> Cour suprême n° 737 en date du 24 juin 2003, dossier social n° 124/5/1/2003.

<sup>1476</sup> J. SAVATIER, Op. Cit.

**1324.** Le salarié peut également rompre son contrat de travail en invoquant la violation par l'employeur de ses obligations contractuelles. Il peut obtenir l'indemnisation du préjudice causé par cette rupture. Le manquement contractuel reproché rendait impossible l'exécution du contrat. Il en va de même si la faute de l'employeur a consisté à se rendre complice par son attitude d'actes de violence commis contre le salarié par un chef de chantier<sup>1477</sup>.

**1325.** Cette analyse de l'inexécution des obligations par une partie au contrat est largement appliquée dans les rapports individuels de travail. Mais parfois l'exercice du droit de grève, n'est pas toujours conforme à l'exception d'inexécution. Les revendications peuvent parfois dépasser le respect des obligations contractuelles par l'autre partie.

**1326.** Selon le professeur Raymonde VATINET<sup>1478</sup>, les droits fondamentaux sont normalement soumis au principe de proportionnalité, conformément à la jurisprudence constitutionnelle, administrative, judiciaire, européenne et communautaire<sup>1479</sup>. Ce principe revêt une importance juridique toute particulière. Il permet de recadrer l'application d'un droit qui peut entrer en conflit avec d'autres droits. Il assure en fin une sorte de compatibilité les uns aux autres. Ce principe s'impose, lorsqu'il est question de limiter les effets de la grève. L'exercice du droit de grève ne peut constituer une entrave à l'intérêt général.

**1327.** D'ailleurs, la loi du 21 août 2007 est mise en œuvre dans ce sens. Elle prévoit, dans le secteur privé, un contrôle de proportionnalité qui n'est susceptible d'être exercé qu'à posteriori. La grève dans le secteur privé est beaucoup plus souple contrairement à ce qui est réglementé dans le secteur public. Aucune intervention syndicale n'est nécessaire pour déclencher la grève et les grévistes ne sont pas tenus de respecter un délai de prévenance, même si celui-ci est prévu par une convention collective. Selon l'arrêt du 23 oct. 1963, les délais de prévenance sont licites, à la condition d'être courts et précis<sup>1480</sup>.

## **§2. Procédure de résolution d'un conflit collectif**

**1328.** Le législateur marocain a proposé les moyens et les procédures à suivre pour régler les conflits collectifs du travail. Ils sont réglés conformément à la procédure de conciliation et

---

<sup>1477</sup> Soc. 3 juillet 1990, Bull. V, n° 330.

<sup>1478</sup> R. VATINET, Professeur à l'université RENÉ Descartes (Paris 5) DALLOZ.

<sup>1479</sup> R. VATINET, Un nouveau droit des conflits du travail ?

\*Dans son n° 6 de juin 2008, Droit social a publié les actes du colloque organisé, le 28 mars 2008, par le Laboratoire de droit social de l'université Panthéon-Assas (Paris II) sur le thème « Un nouveau droit de la relation de travail ? », Droit social 2008. 671.

<sup>1480</sup> (Soc., 23 oct. 1963, Bull. civ. V, n° 713),

Il est arrivé à condamner en France un syndicat instigateur de la grève qui n'a pas respecté le préavis conventionnel. (Soc., 5 mai 1960, Dr. soc. 1961. 111).

d'arbitrage prévue à cet effet<sup>1481</sup>. Comme le dispose l'article 551 du code du travail, tout différend de travail, susceptible d'entraîner un conflit collectif, doit impérativement faire l'objet d'une tentative de conciliation devant le délégué chargé du travail auprès de la préfecture ou de la province, de l'agent chargé de l'inspection du travail, de la commission provinciale d'enquête et de conciliation ou devant la commission nationale d'enquête et de conciliation, selon la nature du conflit collectif<sup>1482</sup>. La partie ou l'agent chargé de la conciliation est désigné selon que le conflit concerne une ou plusieurs entreprises<sup>1483</sup>.

**1329.** La tentative de conciliation est immédiatement déclenchée à l'initiative de la partie la plus diligente qui présente une requête où elle fixe les points du différend, soit à l'initiative du délégué chargé du travail auprès de la préfecture ou province ou à celle de l'agent chargé de l'inspection du travail au sein de l'entreprise<sup>1484</sup>.

### **A. Conciliation**

**1330.** Les employeurs seraient tentés à chaque reprise de demander des garanties d'une paix sociale dans leurs établissements. Le Code du travail propose plusieurs actions en vue de maintenir une paix sociale. C'est le seul moyen pour éviter la dégénération de tout conflit en grève. L'ensemble des mesures édictées par le Code du travail a été codifié en concertation avec les organisations syndicales et la CGEM<sup>1485</sup>. Le code prévoit une série de procédures en vue de résoudre les conflits dans la concertation et, à défaut, par le recours à une procédure judiciaire. Le plus important, semble-t-il, est l'obligation de mener en permanence des négociations collectives annuelles pour prévenir les conflits.

**1331.** Au Maroc la négociation collective a été récemment introduite au lexique social par le Code du travail de 2004. Les procédures prévues par le code obligent les parties prenantes à garder les liens de la concertation. C'est le meilleur moyen pour prévenir les conflits.

**1332.** Le législateur marocain a désigné les organes habilités à conduire les négociations. Chaque stade correspond à un délai fixe à respecter. Le premier stade est animé par l'agent relevant de l'inspection du travail ou par le délégué du travail auprès de la préfecture ou de la province respectivement lorsqu'il s'agit d'une ou plusieurs entreprises. La tentative de conciliation est à l'initiative des parties concernées ou des responsables de l'administration. La

---

<sup>1481</sup> Art. 550 du C. trav.

<sup>1482</sup> Art. 551 du Code du travail

<sup>1483</sup> Si le conflit collectif ne concerne qu'une seule entreprise, la tentative de conciliation a lieu devant l'agent chargé de l'inspection du travail

<sup>1484</sup> Art. 553 du Code Op. Cit.

<sup>1485</sup> Confédération générale des entreprises du Maroc.

Commission provinciale d'enquête et de conciliation<sup>1486</sup>, présidée par le gouverneur de la province<sup>1487</sup>, est saisie après trois jours si le désaccord persiste. Cette commission est constituée à parts égales par des représentants de l'administration, des employeurs et des syndicats les plus représentatifs. Le président de la commission organise des réunions des parties dans un délai fixe de 06 jours. Suite à des négociations, un mémoire écrit comportant les observations de chaque partie peut être présenté au président de la commission provinciale d'enquête et de conciliation qui à son tour le communique à l'autre partie.

**1333.** Le président peut s'enquêter, en dehors des réunions sur les parties au conflit. Ses prérogatives lui permettent de demander toute information de part et d'autre qui peut lui faciliter sa tâche<sup>1488</sup>. La commission établit son procès-verbal et constitue un dossier complet sur les séances de conciliations menées. En cas d'échec, la commission nationale<sup>1489</sup> de conciliation présidée par le ministre de l'Emploi prend le relais. Elle ouvre, en se basant sur les conclusions de la commission provinciale, un nouveau stade de conciliation. Cette commission dispose également d'un délai de 6 jours pour concilier les parties et en déclare par suite le sort du conflit. Les négociations menées par la CNC constituent le dernier stade de conciliation. Ce n'est qu'après cette phase que le dossier complet du conflit pourra enfin être soumis à l'arbitrage.

**1334.** La conciliation n'est pas disposée par la législation maritime. Cette législation approuve à nouveau ses limites. *En l'occurrence il s'agit bien d'un conflit collectif survenu au sein d'une société de la pêche hauturière<sup>1490</sup> qui était en difficulté.* Cette entreprise, classée parmi les plus grandes entreprises d'armement de la pêche hauturière, s'est déclarée d'une façon inattendue en état de faillite. Par conséquent, les marins pêcheurs sont restés sans salaires et les navires sont accostés au port. Ce conflit collectif a incité les marins pêcheurs à se manifester devant le

---

<sup>1486</sup> Art. 556 du Code du travail

<sup>1487</sup> Gouverneur provincial est le représentant du gouvernement dans chaque province.

<sup>1488</sup> Art. 561 du Code du travail qui dispose « ... Il peut ordonner toutes enquêtes et investigations auprès des entreprises et des salariés qui y travaillent et demander aux parties de produire tous documents ou renseignements, de quelque nature que ce soit, susceptibles de l'éclairer. Il peut également se faire assister par des experts ou par toute autre personne dont l'aide lui paraît utile. »

<sup>1489</sup> La commission nationale de conciliation est l'une des commissions disposées par les règles du Code du travail. Elle est Présidée par le ministre de l'Emploi, la CNC se compose de représentants des salariés, des employeurs et de l'administration. Cette commission est saisie également lorsque le conflit s'étend à d'autres entreprises dans plusieurs provinces ou préfectures. Elle est disposée par l'article 564 du Code du travail : « Il est institué auprès de l'autorité gouvernementale chargée du travail une commission dénommée « commission nationale d'enquête et de conciliation » présidée par le ministre chargé du travail ou son représentant et composée, à égalité, de représentants de l'administration, des organisations professionnelles des employeurs et des organisations syndicales des salariés les plus représentatives ».

<sup>1490</sup> L'Omnium marocain de pêche (OMP) : entreprise d'armement des navires de pêche doté d'une flotte constituée de 56 navires destinés à la pêche hauturière.

siège administratif de la Province de Tan-Tan<sup>1491</sup>. Il nous a été intéressant d'évoquer ce cas vu qu'il a touché de façon directe plus de 2200 marins et travailleurs. Selon Mr Abderrahmane ELYAZIDI<sup>1492</sup>, « *cette crise sociale est en réaction à l'arrêt d'activité non justifiée de l'OMP*<sup>1493</sup> ». Les marins demandaient les salaires redevables et réclamaient leur droit au travail sachant que leurs anciennetés ne leur permettaient pas de réintégrer d'autres métiers. Si l'arrêt de l'activité s'est déclaré en mois de mai 2012, le procès-verbal de conciliation n'a eu lieu qu'en date du 20 déc. 2012 devant la commission provinciale d'enquête et de conciliation de Tan-Tan. Revenant à l'aspect purement juridique de ce conflit, il nous semble que la commission a traité le conflit comme s'il s'agissait d'un travail à terre sans aucune mention de la particularité du travail du marin pêcheur. La séance de conciliation s'est tenue conformément à l'article 563 de la loi 65-99 formant le Code du travail.

**1335.** La procédure de la conciliation a été menée par le délégué provincial<sup>1494</sup> en application des dispositions de l'article 557 du code du travail. Il est à préciser qu'aucun renvoi vers l'application de cet article n'a été disposé. De même, aucune adaptation n'a été prévue par la législation maritime marocaine.

## **B. Arbitrage**

**1336.** Dans le cas où les parties au conflit ne parviennent pas à un accord pendant toutes les phases de la conciliation, les parties peuvent recourir à la phase d'arbitrage. Ce recours atteste que les parties ont passé devant les commissions chargées de la conciliation et de l'insuccès de ces procédures. La procédure d'arbitrage est disposée par l'article 567<sup>1495</sup> du code du travail. Elle est déclenchée par l'initiative et l'acceptation des deux parties qui tentent de choisir un arbitre. Ce dernier est saisi après 48 heures par le président de la dernière commission devant laquelle les deux parties se sont comparues.

**1337.** L'arbitre est choisi d'un accord commun des parties au conflit<sup>1496</sup>. Il doit être accrédité par l'autorité ministérielle chargée de l'emploi au Maroc. Cette autorité a publié par arrêté ministériel la liste des arbitres reconnus à cette fin. Une fois nommé, l'arbitre doit dans les

---

<sup>1491</sup> Ville côtière du sud du Maroc.

<sup>1492</sup> Mr Abderrahmane ELYAZIDI est un militant syndicaliste reconnu dans le secteur des pêches maritimes au Maroc, ancien capitaine de pêche, enseignant et expert dans son domaine. Il occupe à présent le poste de secrétaire général du syndicat national des officiers et marins de la pêche hauturière (SNOMPH).

<sup>1493</sup> Interview de Mr Abderrahmane ELYAZIDI, secrétaire général du syndicat national des officiers et marins de la pêche hauturière (SNOMPH).

<sup>1494</sup> Le délégué provincial chargé du travail assure la mission du secrétariat de la commission.

<sup>1495</sup> Art. 567 du C. trav.

<sup>1496</sup> L'arbitre est choisi par un accord commun des parties. En cas de désaccord, l'arbitre est choisi par l'autorité chargée de l'emploi.

quatre jours qui suivent réunir les salariés et leurs employeurs. Il convoque les parties dans un délai de quatre jours à compter de la réception de la saisine adressée.

**1338.** L'arbitre dispose pour l'accomplissement de sa mission des attributions similaires à celles dont disposent les commissions provinciale et nationale d'enquête et de conciliation prévues à l'article 561<sup>1497</sup>. L'arbitre est limité par les consignes arrêtées par le procès-verbal de la commission de conciliation ou des faits survenus après l'établissement du procès-verbal de base. Il ne peut, par conséquent, statuer que sur les questions objet de différend collectif. Il statue conformément aux dispositions du code du travail et des conventions collectives en œuvre.

L'arbitre n'a que quatre jour à partir de la date de la comparution des parties pour rendre sa sentence. Elle est désormais adressée aux parties au conflit 24 heures suivant son prononcé.

**1339.** Dans le cas où une sentence arbitrale va à l'encontre des intérêts d'une partie, les recours contre une sentence arbitrale ne peuvent avoir lieu que par la chambre sociale de la Cour suprême. Cette chambre constituée en chambre d'arbitrage, est seule compétente à observer tout abus de pouvoir ou une éventuelle violation de la loi<sup>1498</sup>. C'est le sens formulé par l'arrêt du 15 nov. 2016 qui indique que « *le pourvoi en cassation des sentences arbitrales rendues en matière de conflits collectifs de travail, ne peut être formé que devant la chambre sociale de la Cour suprême. Le recours déposé à l'encontre de la sentence arbitrale relative à un conflit individuel de travail ne relève pas de la compétence de la chambre sociale de la Cour suprême mais est régi par les articles 306 et suivants du C.P.C*<sup>1499</sup> ». Les recours doivent être fondés juridiquement et basés sur des raisons relatives à l'excès de pouvoir ou à la violation de la loi. En cas d'annulation d'une sentence arbitrale, la Cour renvoie l'examen du conflit devant un nouvel arbitre. Une deuxième contestation de la sentence par l'une des parties conduira l'examen du dernier recours devant un des membres de la chambre arbitrale tenu auprès de la Cour suprême. La décision rendue, dans un délai maximum d'un mois, est irrévocable.

**1340.** Il est à préciser que les conventions consignées par les procès-verbaux des commissions de conciliation ou par les sentences arbitrales, ont force de loi.

---

<sup>1497</sup> Art. 561 du C. trav.

<sup>1498</sup> L'arrêt de la chambre sociale auprès de la quelle est contesté une décision de l'arbitrage a précisé que l'accord conclu avec le syndicat tendant au licenciement d'une partie des salariés ne peut être considéré entrant dans le cadre de la gestion d'un conflit collectif.

Cass. 2 nov. 1991, n° 1968, dossier n° 8019/88, Gazette des tribunaux du Maroc N° 66 P. 143.

<sup>1499</sup> Cass. Soc., du 15/11/2006, Numéro de décision : 931, Numéro de dossier : 732/5/1/2006. (CPC : Code de procédure civile).



## Section 2 LES CONVENTIONS ET ACCORDS COLLECTIFS DE TRAVAIL

### §1. Les conventions collectives et accords collectifs

**1341.** La convention collective s'est fixée initialement l'objectif juridique qui se résume à reconnaître formellement certaines coutumes ou usages liés à une profession. Elle exprime des aspects non écrits d'une relation de travail particulière. Elle représente ainsi une forme de la législation professionnelle. Le professeur Pierre-Paul Van GEHUCHTEN citait pour le doyen VELGE que la convention collective est *«l'expression écrite de la coutume, élément d'importance dans un domaine où les conditions de l'engagement sont souvent purement verbales<sup>1500</sup>»*. Certainement, la convention collective est un acte juridique original dont la nature le place parmi des actes qui ont animé des débats doctrinaux importants. Les partisans d'une part et les opposants d'autre part essaient de faire une lecture et une appréciation tout à fait différentes de cet acte.

**1342.** Les conventions collectives démontrent une aptitude juridique approuvée à formuler le droit. Précisément, c'est un acte qui s'applique à la manière d'une loi qui aura finalement réussi à s'imposer dans notre droit positif<sup>1501</sup>. La loi du 25 mars 1919 définit la convention collective comme une catégorie nouvelle du droit<sup>1502</sup>. La *« Convention collective apparaît à l'évidence comme résultat final d'une action collective entreprise par des travailleurs<sup>1503</sup>»*. Les conventions collectives sont classées parmi les sources du droit du travail. Elles complètent le rôle du législateur qui a dérogés certaines de ses attributions législatives.

**1343.** Elle reflète souvent le résultat d'un mouvement syndical en relation avec les conditions de travail des salariés. Elle permet un rééquilibrage des rapports employeur et salariés par un déplacement du niveau de la négociation. Celle-ci en effet n'a plus lieu désormais seulement au niveau individuel, de gré à gré entre l'employeur et le salarié, mais aussi au niveau collectif, grâce à la présence et à l'action des syndicats<sup>1504</sup>.

---

<sup>1500</sup> P. P. VAN GEHUCHTEN Professeur aux Facultés universitaires Saint-Louis et à l'Université catholique de Louvain, Avocat, Les conventions collectives, sources de droit, P. 386, Volume 2, ANTHEMIS. Cette citation revient à l'origine au doyen VELGE. Profession et législation sociale, p. 29.

<sup>1501</sup> S. NADAL, Maître de conférences à l'Université de Cergy-Pontoise, Conventions et accords collectifs de travail : conclusion, effets, application et sanctions.

<sup>1502</sup> C. DIDRY, Naissance de la convention collective : Débats juridiques et luttes sociales en France au début du 20 siècle, Volume 94 de Recherches d'histoire et de sciences sociales, Éditions de l'École des hautes études en sciences sociales, 2002.

<sup>1503</sup> FRANÇOIS (L.), Théorie des relations collectives..., Op. Cit., n° 176, p. 281.

<sup>1504</sup> J. MOULY, Droit du travail, 4ème édition actualisée, Lexifac. Droit, p. 260, Éditions Bréal, 2008.

**1344.** Par sa nature d'acte juridique négocié, qu'il s'agit de conclure des conventions ou des accords collectifs de travail, il est primordial de s'assurer de la capacité et des pouvoirs de leurs signataires. Les représentants des salariés et des employeurs doivent être aptes juridiquement à pouvoir le faire.

**1345.** En application des dispositions de l'article L. 2231-1 du code du travail, les conventions ou accords collectifs sont conclus entre d'une part, une ou plusieurs organisations syndicales de salariés représentatives dans le champ d'application de la convention ou de l'accord et d'autre part, une ou plusieurs organisations syndicales d'employeurs, ou tout autre association d'employeurs, ou un ou plusieurs employeurs pris individuellement. Le problème est beaucoup plus posé pour les salariés qui doivent justifier d'une représentativité effective et légale.

**1346.** Du côté salarial, la Cour de cassation a émis sa décision en précisant que pour être capable de conclure une convention ou un accord collectif, le groupement de salariés doit revêtir la forme syndicale. Certes les salariés peuvent librement choisir de se constituer en une association régie par la loi de 1901 mais celle-ci ne pourra pas se prévaloir du droit de négocier et de conclure un accord collectif et elle ne détiendra pas davantage le droit de présenter une liste de candidats aux élections professionnelles<sup>1505</sup>.

**1347.** D'un point de vue jurisprudentiel, la convention collective a pour objet de régler les conditions générales de travail et les rapports entre les employeurs et les salariés ; aussi n'est pas applicable une convention collective nationale à un travailleur indépendant qui n'emploie pas de salarié<sup>1506</sup>.

**1348.** Les conventions collectives de travail sont soumises à un même régime juridique. Les dispositions de la loi du 11 fév. 1950<sup>1507</sup> précisent bien ce contexte. Le législateur a estimé que les conventions collectives peuvent être gérées par les mêmes règles pour différents métiers et catégories de salariés. C'est ainsi que nous constatons que cela revêt un dynamisme parallèle au niveau terrestre et maritime. Autrement pensé, la convention collective ne reconnaît aucun particularisme des autres secteurs d'activité et s'estime valable et commune à toute relation de travail.

**1349.** À ce niveau, nous sommes obligés de préciser que les marins se trouvent aujourd'hui dans le besoin d'instaurer périodiquement des négociations collectives pour mieux organiser

---

<sup>1505</sup> Cass. Soc., 27 janv. 2010, n° 09-60.103.

<sup>1506</sup> Cass. Soc., 21 mars 2007 : D. 2007. AJ 1081 ; RJS 2007. 473, n° 641 ; JCP S 2008. 1241.

<sup>1507</sup> La loi n° 50-205 du 11 février 1950, relative aux conventions collectives et aux procédures de règlement des conflits collectifs, JORF du 12 février 1950 page 1688.

ce métier. C'est la principale directive de la Loi n° 82-957<sup>1508</sup> du 13 nov. 1982 ; la troisième des lois Auroux. Elle instaure une obligation annuelle de négocier dans l'entreprise, sur les salaires effectifs, la durée et l'organisation du travail. Cette instauration obligatoire de négociation chaque année redressera la situation des salaires et de la durée du travail dans les entreprises. Il sera plus simple d'analyser les conditions de travail et de faire face à l'obsolescence des dispositions juridiques en vigueur.

**1350.** Les conventions collectives institutionnalisent la possibilité de conclure, dans certaines circonstances et dans certains secteurs d'activité, des conventions et des accords collectifs de travail dérogeant à des dispositions législatives et réglementaires. C'est aux dispositions de la loi du 13 nov. 1982 que revient l'obligation de négocier pendant la durée du préavis de grève, inscrit dans le Code du travail.

**1351.** Le législateur français conscient de la particularité du domaine maritime n'a pas manqué de rappeler par voie du décret du 4 nov. 1985<sup>1509</sup> cette particularité. Il s'agit bien du texte juridique qui a modifié le Code du travail<sup>1510</sup> dans sa partie relative à la négociation collective et au règlement des conflits du travail dans la marine marchande. En se référant à cette spécificité du domaine maritime, ce texte a institué les conventions et les accords collectifs réglant la relation de travail entre les armateurs et les marins. Il a défini les parties qui mènent les discussions en vue d'établir les conventions collectives et les accords collectifs.

**1352.** Les mentions précisées par l'article 2 de ce texte ont modifié les dispositions des articles R. 742-1 à R. 742-4 du code du travail. Ces articles déterminent les parties habilitées à établir les conventions et accords collectifs relatifs aux rapports du travail maritime. Ils précisent également la force obligatoire de ces conventions et de ces accords pour tous les armateurs et tous les personnels navigants compris dans leurs champs d'application<sup>1511</sup>.

**1353.** Après un long travail de recodification du Code du travail français, la dernière version de l'article L. 5543-1<sup>1512</sup> du code des transports reprend ce même sens. Il dispose que : « *les conditions d'application aux marins des dispositions du livre II de la deuxième partie du Code du travail relatif aux conventions et accords collectifs de travail sont fixées par décret en*

---

<sup>1508</sup> Loi n° 82-957 du 13 novembre 1982 relative à la négociation collective et au règlement des conflits collectifs du travail. (3ème loi Auroux), JORF du 14 novembre 1982 page 3414.

<sup>1509</sup> Décret n° 85-1256 du 4 novembre 1985. Modifiant le Code du travail (2ème partie : Décrets en Conseil d'État) et relatif à la négociation collective et au règlement des conflits du travail dans la marine marchande.

<sup>1510</sup> 2ème partie : Décrets en Conseil d'État.

<sup>1511</sup> Art. 2 du décret n° 85-1256 du 4 novembre 1985. Modifiant le Code du travail (2ème partie : Décrets en Conseil d'État) et relatif à la négociation collective et au règlement des conflits du travail dans la marine marchande.

<sup>1512</sup> Art. 5543-1 du C. transp.

*Conseil d'État*<sup>1513</sup>». Ces dispositions trouvent leur application par le décret n° 2015-918 du 27 juill. 2015. Elles ont introduit les prescriptions de la convention du travail maritime 2006. C'est une extension du régime maritime à l'ensemble des catégories des gens de mer, ou des marins ou des gens de mer autres que marins. C'est ainsi que le terme « armateur » a été remplacé également par celui de « l'employeur »<sup>1514</sup>.

**1354.** Les dispositions du décret<sup>1515</sup> précisent que les conventions ou accords collectifs conclus doivent être signalés, sous peine de pénalités<sup>1516</sup>, par tout moyen possible aux intéressés<sup>1517</sup>. Un avis mentionnant la ou les conventions et accords collectifs applicables aux gens de mer est affiché à bord du navire dans un lieu accessible aux gens de mer<sup>1518</sup>. Le décret n'a pas écarté la possibilité de consulter ces avis au besoin par voie électronique, par les gens de mer.

**1355.** Les accords collectifs et les conventions collectives sont applicables sauf stipulations contraires, à partir du jour qui suit leur dépôt auprès du service compétent, dans des conditions déterminées par voie réglementaire<sup>1519</sup>. Il est à préciser qu'une section "pêche maritime et cultures marines" fait partie de la commission nationale de la négociation collective maritime<sup>1520</sup> qui remplace la Commission nationale de la négociation collective. Cette section rappelle, en cas de besoin, de la particularité du travail du marin pêcheur en représentant l'une des activités maritimes les plus importantes.

## **§2. Les conventions collectives et les accords collectifs face à l'autonomie du droit maritime**

---

<sup>1513</sup> Décret n° 2015-918 du 27 juillet 2015, Relatif aux conventions et accords collectifs des gens de mer et à la composition et au fonctionnement de la Commission nationale de la négociation collective maritime.

<sup>1514</sup> Ce terme de nature générale désigne selon le décret les organisations syndicales de gens de mer, ou de marins ou de gens de mer autres que marins représentatives et les organisations professionnelles d'employeurs de gens de mer, ou de marins ou de gens de mer autres que marins représentatives.

<sup>1515</sup> Décret n° 2015-918 du 27 juillet 2015.

<sup>1516</sup> Art. 6 du décret n° 2015-918 du 27 juillet 2015, Relatif aux conventions et accords collectifs des gens de mer et à la composition et au fonctionnement de la Commission nationale de la négociation collective maritime : « Le fait de ne pas afficher l'avis prévu à l'article 2 est puni de l'amende prévue à l'article R. 2263-1 du Code du travail ».

<sup>1517</sup> Art. 2 I. du décret Op. Cit.

<sup>1518</sup> À bord du navire, les bureaux des affaires maritimes du port du siège de l'entreprise et du port d'armement du navire, annexée au rôle d'équipage du navire et dans tous les quartiers des affaires maritimes.

<sup>1519</sup> Art. L 2261-1 du C. trav.

<sup>1520</sup> La Commission nationale de la négociation collective maritime se réunit en assemblée plénière sur convocation de son président ou à la demande de la majorité des membres titulaires. Elle se réunit au moins une fois par an en assemblée plénière, notamment pour l'examen du bilan annuel de la négociation collective dans le secteur maritime prévu au 6o de l'article L. 5543-1-1 du C. transp. Elle peut créer, en son sein, des groupes de travail sur des questions particulières auxquels des experts peuvent participer.

Elle peut associer à titre consultatif à ses travaux des représentants de départements ministériels intéressés ou toute autre personne qualifiée.

Art. 14 et Art. 15 du décret Op. Cit.

**1356.** Tout en mettant à l'épreuve l'autonomie du droit du travail maritime, il est à rappeler du rôle fondamental des conventions et accords collectifs. Ils ont été capables de transmettre au travail maritime certains principes et avantages reconnus au travail terrestre. C'est ainsi que pour introduire la stabilité de l'emploi, la convention collective nationale du 19 juill. 1947<sup>1521</sup> a vu le jour.

**1357.** Si certains maritimes expriment amèrement la fin de l'autonomie du droit du travail maritime, il nous semble, de même, intéressant de faire bénéficier aux marins pêcheurs l'un des moyens les plus loïsibles à améliorer leurs conditions de travail.

**1358.** Pour ce qui est de la négociation collective, la loi du 16 juill. 2013<sup>1522</sup> a spécifié La Commission nationale de la négociation collective maritime. Cette loi est à l'origine de codification de l'article L. 5543-1-11523 du code des transports qui a davantage précisé les attributions de ladite commission.

C'est une particularité maritime qui n'a pas tardé à se conformer sans préjudice des missions confiées à la commission prévue à l'article L. 2271-1 du code du travail<sup>1524</sup>.

**1359.** En dévoilant l'ensemble des missions et des attributions de cette commission, ainsi que sa composition<sup>1525</sup>, il nous paraît clair qu'elle est capable de mener les négociations collectives autour des objectifs escomptés. Elle permettra sans aucun doute à mettre à jour le statut des marins pêcheurs et permettra également de suivre l'évolution des salaires effectifs et des rémunérations minimales déterminées par les conventions et accords collectifs relevant de sa compétence<sup>1526</sup>.

---

<sup>1521</sup> La convention collective nationale du 19 juillet 1947, relative à la stabilité de l'emploi pour les marins.

<sup>1522</sup> L. n° 2013-619 du 16 juill. 2013, art. 25-I.

<sup>1523</sup> Art. L.5543-1-1 du C. transp.

<sup>1524</sup> Art. L. 2271-1 du C. trav.

<sup>1525</sup> La Commission nationale de la négociation collective maritime comprend des représentants de l'État, du Conseil d'État, ainsi que des représentants des organisations d'employeurs représentatives au niveau national et des organisations syndicales de gens de mer représentatives au niveau national.

<sup>1526</sup> Alinéa 5, de L'Art. L.5543-1-1 du C. transp.

## CONCLUSION GÉNÉRALE

**1360.** Au terme de cette recherche, l'étude du statut du marin pêcheur au Maroc à la lumière de la législation française nous a permis de dégager plusieurs éléments essentiels. Ces éléments portent essentiellement sur l'historique de ce statut, les circonstances de son application et sur une évolution progressive efficace dans le cadre de l'autonomie du droit du travail maritime.

**1361.** Le métier de marin pêcheur est l'un des métiers les plus dangereux du monde avec une estimation de 24000 décès accidentels par année<sup>1527</sup>. Ce marin joue un rôle essentiel dans les campagnes de pêche quelles que soient les conditions et les circonstances. Au Maroc, l'importance de ce métier n'est pas compatible avec le statut social réservé aux marins pêcheurs ; leur statut social est à présent incompatible. Il relève des incohérences juridiques énormes et parfois dépassées.

**1362.** L'analyse du statut du marin pêcheur sur de nombreuses années révèle que ces travailleurs pratiquent leurs métiers dans des conditions qui suscitent un traitement tout à fait particulier.

Ce statut particulier était compris comme la conséquence de plusieurs spécificités inhérentes à la profession. Le travail s'effectue à bord d'un navire loin des autorités publiques et loin de tout contrôle de l'État du pavillon. Le risque reconnu aux activités maritime vient s'ajouter pour enraciner cette spécificité. Mais en fin le marin est appelé à concilier une vie personnelle et autre professionnelle dans un même milieu qui est le bord.

Notre attention vise à travers cette étude la mise en place d'un statut social moderne capable d'assurer plus de protection aux marins pêcheurs.

La mise en place de ce statut est éclairée par un principe de nécessité qui répond au besoin de protéger le marin pêcheur qui ne peut se prévaloir de ses droits devant les pouvoirs excessifs et la position dominante des armateurs.

**1363.** Durant la période de colonisation, la France a voulu se doter d'un seul système juridique et juridictionnel sur le territoire marocain. À l'époque du protectorat, le Maroc était le lieu de rencontre de plusieurs pays européens qui installèrent des institutions juridictionnelles pour chaque nationalité. Elles avaient pour effet de se prononcer en cas de conflit entre un citoyen marocain et un ressortissant de leur nationalité. La France avait mis fin à ce système par l'unification de l'outil juridique au nom du sultan marocain. Cet outil renferme les orientations

---

<sup>1527</sup> P. ZWEIACKER, *Sacrée foudre ! Ou la scandaleuse invention de Benjamin F.*, P.107, PPUR Presses polytechniques et universitaire Romande, 2011.

et l'emprunte juridique française. C'est d'ailleurs la version relatée par divers juristes marocains tel le docteur Farid HATIMY dans son ouvrage « *Médiateur dans le droit maritime marocaine* ». À cause de cette nécessité majeure de codification et de l'unification des règles, le secteur maritime fut parmi les premiers secteurs à bénéficier de cette action.

**1364.** Il n'est surtout pas facile d'interpréter le droit maritime qui repose essentiellement sur ses aspects doctrinaux et jurisprudentiels. Le Maroc a largement adopté les interprétations françaises pour toutes les notions maritimes.

Selon le Dr HATIMY, c'est la France qui a eu le souci de mettre en œuvre le fameux Code de commerce maritime au Maroc. C'était, en effet, une préparation à un code français qui se termine sous un entête du sultan du Maroc. Ce code a été selon les auteurs maritimistes, parmi l'un des meilleurs codes maritimes au monde à son époque. C'est l'appréciation directe de la touche française apportée dans ce sens.

**1365.** Il faut dire également que le Maroc mérite d'être félicité par ses actions ; par ce clonage ou cette initiative constitutionnelle dans la seule perspective qu'elle permet au Maroc de se positionner parmi les rares pays en voie de développement ayant une constitution d'un tel niveau. Ce n'est pas le cas pour la plupart des anciennes colonies françaises qui d'ailleurs ont subi les mêmes circonstances que le Maroc.

**1366.** Le Maroc, sous protectorat, a instauré un texte jugé important, juridiquement solide et fortement protecteur. Ce régime juridique, préparé par les meilleurs législateurs français, et largement inspiré du Harter Act américain de 1893<sup>1528</sup>, était strictement d'ordre public afin de faire face à la liberté qui a été longtemps reconnue aux armateurs. C'est le cadre juridique relatif à l'activité du transport maritime au Maroc. Il est constitué d'un ensemble de lois, d'arrêtés et de décrets dont la pièce maîtresse est l'annexe I du dahir du 28 Jomada ii 1337 (31 mars 1919) formant le Code de commerce maritime (DCCM). Pendant son protectorat en 1912 au Maroc, la France a essayé de reconstituer l'identité marocaine. Elle a tenté d'affaiblir l'impact de l'islam dans le pays, notamment chez les populations berbérophones et rurales. Sur le plan législatif, la France a mis fin à la présence des tribunaux consulaires relevant des consulats des pays occidentaux tout en leur substituant une justice à la française sous forme de lois préparées par des français et publiées au nom du sultan du Maroc (Roi). Parmi ces lois on trouve le Code de commerce maritime marocain de 1919 qui a abrogé et remplacé quelques Dahirs publiés en 1916.

---

<sup>1528</sup> Y. ZBIR, La responsabilité du transporteur maritime, Université Hassan II - licence en droit privé.

**1367.** Le Code maritime marocain est une œuvre juridique, mise en place sous forme d'un regroupement de plusieurs Dahirs. Il constitue alors l'une des parties du code de commerce marocain préfacé par M. Blanc du Collet<sup>1529</sup>, chef du Service des études législatives à la résidence générale<sup>1530</sup>. Le dahir du 31 mars 1919 a été publié en trois grandes parties. La première traitait de la navigation et du commerce maritime, la deuxième évoquait le Code disciplinaire et pénal de la marine marchande chérifienne<sup>1531</sup>, alors que la dernière était consacrée au règlement de la pêche maritime. La publication de cette législation commerciale maritime eut lieu à l'époque du protectorat français au Maroc. La législation maritime marocaine avait un caractère très moderne<sup>1532</sup>. Elle tenait compte des derniers travaux des congrès scientifiques internationaux.

Cette œuvre juridique est basée sur des législations maritimes anciennes, notamment l'Ordonnance de Colbert 1861, et a pris en considération les décisions de la jurisprudence marocaine<sup>1533</sup>.

**1368.** Nous avons montré dans notre étude certaines incohérences et certains aspects de défaillance du système juridique applicables au métier du marin pêcheur au Maroc. La durée du travail et la rémunération étaient deux exemples concrets. Il s'est avéré qu'il est difficile d'appliquer directement certaines dispositions du droit commun au marin pêcheur.

**1369.** Pour le travail maritime, la durée du travail ne peut être facilement encadrée vu les évolutions de cet élément en droit commun. Le temps du travail, fixé auparavant par la loi du 13 déc. 1926 portant Code du travail maritime, est révisé davantage par le décret n° 83-793 du 6 sept. 1983, pris pour l'application de l'article 25 du code du travail maritime. La durée du travail des marins est soumise à un alignement du droit des travailleurs maritimes sur le droit commun. Elle doit certainement préserver la spécificité maritime pour une meilleure adaptation au rythme du travail en mer.

---

<sup>1529</sup> M. BLANC DU COLLET : chef du service des études législatives à la résidence générale

<sup>1530</sup> REVUE MAROCAINE DE LÉGISLATION, DOCTRINE, JURISPRUDENCE CHÉRIFIENNES (Droit musulman, coutumes berbères, lois israélites) Trimestrielle, en langue française et arabe Fondée par Paul ZEYS Président de Chambre à la Cour d'Appel de Rabat Ancien Inspecteur des Juridictions Chérifiennes, édition : librairie Pierre COUSIN.

<sup>1531</sup> Le sens du mot chérifien est équivalent au mot « marocain » ou « national ».

<sup>1532</sup> REVUE MAROCAINE DE LÉGISLATION, DOCTRINE, JURISPRUDENCE CHÉRIFIENNES (Droit musulman, coutumes berbères, lois israélites) Trimestrielle, en langue française et arabe Fondée par Paul ZEYS Président de Chambre à la Cour d'Appel de Rabat Ancien Inspecteur des Juridictions Chérifiennes, édition : librairie Pierre COUSIN.

<sup>1533</sup> La jurisprudence du Tribunal de Casablanca et de la Cour d'Appel de Rabat était prise de référence. Elle était source de plusieurs articles du CCMM 1919, notamment : Les articles 266 à 269 du CCMM 1919, relatifs à la responsabilité conventionnelle de l'armateur et à la prohibition des clauses de non responsabilité à l'instar du système de l'Harter act, étaient bien les fruits de la jurisprudence marocaine à cette époque.



**1370.** Le droit maritime dans sa globalité se repose sur la notion de sécurité à bord. L'enjeu de la réglementation du temps de travail à bord se converge vers ce même objectif. En effet, une augmentation des heures de travail ne peut donner lieu qu'à plus d'accidents du travail. D'ailleurs les statistiques montrent que le secteur maritime et plus précisément le secteur de la pêche maritime est considéré l'un des secteurs à haut risque.

**1371.** Dans un cadre purement social, les marins pêcheurs estiment judicieux et de leur plein droit de bénéficier d'un même avantage que celui décrit pour les travailleurs terrestres.

**1372.** En France, une succession de loi a enrichi davantage cet alignement. En 1998, la loi du 13 juin 1998<sup>1534</sup> d'orientation et d'incitation à la réduction du temps de travail s'est appliquée aux entreprises d'armement maritime<sup>1535</sup>. En 2000, la loi du 19 janv. 2000<sup>1536</sup> de réduction et d'aménagement du temps de travail n'a pas exclu les marins. C'est dans ce cadre qu'a été conclu l'accord national du 20 mars 2000 concernant les officiers de la marine marchande. Il s'agit de négocier les exigences légales, 35 heures hebdomadaires de travail en moyenne sur l'année, soit 1600 heures annuelles, auxquelles peuvent s'ajouter un certain nombre d'heures supplémentaires. En 2003, la loi du 17 janv.<sup>1537</sup> a porté certains ajustements à la réduction du temps de travail. Nous sommes vraiment dans une phase où il est difficile de préciser les limites entre le travail terrestre et le travail maritime. Le professeur CHAUMETTE a indiqué que le droit français imbriquait le Code du travail et le Code du travail maritime ; depuis 2010, il imbrique le Code du travail et le Code des transports<sup>1538</sup>.

**1373.** Il est à remarquer qu'un manque de suivi législatif rigoureux sous forme de réformes et des aménagements évolutifs est certain. Il suffit d'ailleurs de revenir à l'ensemble des modifications attribuées aux dispositions de la législation maritime au Maroc ; la plupart d'entre elles datent de l'époque de l'indépendance des années cinquante. Ce qui a fait perdre à cette œuvre juridique sa cohérence. Nous ne pouvons que constater que suite à l'évolution du

---

<sup>1534</sup> Loi n° 98-461 du 13 juin 1998 d'orientation et d'incitation relative à la réduction du temps de travail (dite loi Aubry).

<sup>1535</sup> Alinéa 1 de l'art. 3 de la loi Op. Cit.

<sup>1536</sup> Loi n° 2000-37 du 19 janvier 2000 relative à la réduction négociée du temps de travail, JO n° 16 du 20 janvier 2000.

« Selon la circulaire publiée suite à l'application de cette loi, le ministre de l'emploi français Martine AUBRY a présenté l'objectif essentiel de cette loi qui, selon lui, s'est inscrite au cœur d'une démarche simultanée de soutien de la croissance pour une relance du pouvoir d'achat des ménages et d'une politique de l'emploi offensive et diversifiée ».

\* Circulaire relative à la réduction négociée du temps de travail NOR : MES/CAB/2000 003 Paris, le 3 mars 2000.

<sup>1537</sup> Loi n° 2003-47 du 17 janvier 2003 relative aux salaires, au temps de travail et au développement de l'emploi (1)

<sup>1538</sup> P. CHAUMETTE, Accord collectif de modulation du travail maritime : limites et effets, commentaire de l'arrêt. Le Droit Maritime Français, N° 755, 1er février 2014, C. CASS. (Ch. soc.) du 25 sept. 2013 N° 12.17776 et 12.17777.

droit du travail terrestre et aux progrès technologiques et à l'importance économique du secteur de la pêche maritime, la législation maritime au Maroc est devenue peu convaincante. Sa capacité et sa notoriété à bien gérer le secteur de la pêche maritime ont été largement remises en cause. La refonte du code et la réécriture de ses dispositions s'imposent.

**1374.** Face à ces éléments, le marin pêcheur est à présent à la recherche d'un statut capable de répondre à ses soucis et à ses attentes. Il traverse désormais une phase de doute et de réflexions sur son orientation sociale et juridique.

**1375.** Le Maroc est un pays qui a choisi de s'inscrire dans le cadre de la prospérité sociale tout en prenant en compte de l'évolution et du développement économique du Maroc ainsi que des attentes et des aspirations de la population. Il est doté d'une constitution amendée en six reprises depuis son indépendance.

**1376.** Par sa nouvelle version constitutionnelle<sup>1539</sup>, le Maroc représente un réel modèle dans sa région et c'est sur cette base que l'Union européenne a accordé au Maroc un « statut avancé<sup>1540</sup> ». Cette position signifie qu'il partage avec l'Europe les mêmes valeurs que ce soit au niveau politique, démocratique, économique et social".

**1377.** Le Maroc est un État de droit doté d'un système institutionnel qui reflète les orientations et les aspirations principales du peuple.

Déjà dans le préambule de sa Constitution, le Maroc a mentionné sa reconnaissance aux droits fondamentaux tels qu'ils ont été définis dans la Déclaration des droits de l'homme et du citoyen de 1789<sup>1541</sup> et dans la Déclaration universelle du 10 déc. 1948<sup>1542</sup>. Il s'engage également au respect et à la garantie des libertés syndicales et des droits économiques et sociaux.

C'est en application de ces principes sociaux, que nous envisageons une amélioration des règles relatives au droit du travail et à la protection sociale de l'ensemble des travailleurs du Maroc y compris les marins pêcheurs.

**1378.** Par ailleurs, il faut préciser que le Maroc a mis en place un Code du travail<sup>1543</sup>. Ce code publié sous forme de Dahir est qualifié d'instrument juridique principal du droit du travail au Maroc. Par ses diverses dispositions, une étroite dépendance est à constater entre les deux

---

<sup>1539</sup> Dahir n° 1-11-91 du 27 Chaabane 1432 (29 juillet 2011), portant promulgation du texte de la constitution en sa dernière version en 2011.

<sup>1540</sup> Le Maroc et l'Union européenne (UE) sont liés par un accord d'association signé en 1996 et entré en vigueur en 2000. En octobre 2008, sous présidence française de l'UE, le Maroc s'est vu reconnaître un « statut avancé ».

\* <https://www.diplomatie.gouv.fr/fr/dossiers-pays/maroc/relations-avec-l-union-europeenne/>

<sup>1541</sup> Déclaration des Droits de l'Homme et du Citoyen de 1789.

<sup>1542</sup> Déclaration universelle des droits de l'homme du 10 décembre 1948

<sup>1543</sup> Dahir n° 1-03-194 du 14 Rejeb 1424 (11 septembre 2003) portant promulgation de la loi n° 65-99 relative au Code du travail, Bulletin Officiel n° : 5210 du 06/05/2004 - Page : 600.

régimes : marocain et français ; c'est une conséquence directe et l'un des effets clairs de la colonisation.

**1379.** Le marin pêcheur se trouve face à de nombreux problèmes. Il partage avec l'ensemble des travailleurs les problèmes sociaux d'ordre général, mais en plus, il souffre des problèmes spécifiques liés au secteur de la pêche maritime.

**1380.** Le Maroc fait partie des pays ayant contribué positivement à des stratégies de préservation de la ressource halieutique et de l'environnement marin. Il doit continuer à le faire conjointement à la mise en place d'un statut social à la hauteur du métier du marin pêcheur.

Le Maroc, directement impliqué au cœur de la stratégie de la préservation des ressources (CNUDM) et suite aux plans d'aménagement mis en place par l'autorité chargée de la pêche maritime, le secteur des pêches maritimes retrouve à nouveau son équilibre.

**1381.** Pour arriver enfin à proposer une évolution du statut social du marin pêcheur, la recherche de l'identité maritime de cette catégorie de travailleur va continuer pour imposer clairement une image réelle. C'est ainsi que notre étude a revu cette évolution dans le cadre d'une mise à l'épreuve de la notion de l'autonomie du droit du travail maritime.

L'autonomie du droit du travail maritime paraît essentielle dans la mesure où elle envisagera une amélioration du statut du marin pêcheur au Maroc. Nous sommes de l'avis des auteurs partisans d'une mise en considération de l'autonomie de ce droit. C'est pour tout d'abord évoluer dans le prolongement clairement maritime. Mais également, c'est pour répondre au déphasage noté actuellement entre le statut du marin pêcheur par rapport au statut des travailleurs soumis au droit commun du travail.

**1382.** La différence de traitement dans le sens négatif du terme, qui émerge à chaque fois qu'un problème apparaît, lorsqu'il s'agit du marin pêcheur ou des autres travailleurs terrestres, ne fera que favoriser la migration croissante du métier du marin pêcheur. Ce métier est réputé extrêmement dangereux instable et en manque de confiance. Les salaires et les conditions de travail sont deux éléments importants qui peuvent inciter à une augmentation de l'attractivité du métier du marin pêcheur.

**1383.** La demande d'une autonomie du droit du travail maritime ayant une réelle signification juridique, qui correspond à la fois à ce que l'on souhaite et à ce qui est possible, constitue notre vision assez juste et lucide.

Nous cautionnons dans ce sens les propos du professeur Jean-Pascal CHAZAL. Cet auteur qui a investi largement en matière de l'autonomie. Il a également résumé les propos de plusieurs auteurs qui avaient perçu, très tôt, l'approximation de cette manière très moderne de présenter

le droit en arborescence. Le professeur a cité l'avertissement lancé par Planiol qui a précisé que « *le droit par ses diverses branches tend à plus d'échanges entre ses branches. Il est cependant difficile de retracer les limites des champs d'application de chaque statut social. Selon PLANIOL, les points de contact sont nombreux ; beaucoup de matières ou de questions sont communes à deux ou quelquefois à trois branches différentes, où l'on s'en occupe sous des points de vue varié. Cependant, si les limites précises manquent souvent, l'existence de grandes divisions naturelles n'en est pas moins hors de doute*<sup>1544</sup> ».

Une interaction entre la législation maritime actuelle et le droit du travail commun est l'un des éléments importants qui contribuent déjà à un début de réformes acceptables.

L'application des règles du droit commun à la relation de travail du marin pêcheur peut constituer l'une des solutions valables pour remédier à cette crise législative mais toutefois, cette action n'est pas sans impacts sur un statut reconnu spécial.

**1384.** Le métier de marin pêcheur est en plein croissance. Il doit alors s'adapter aux évolutions et aux progrès sociaux reconnus au travail des terriens.

Ce métier a revêtu ces dernières années une dimension internationale importante. Toute recodification dans ce sens doit prendre en considération les instruments internationaux en vigueur. Dans ce cadre, la convention internationale sur les conditions de travail dans la pêche maritime 2007<sup>1545</sup> mérite nécessairement notre plus grande attention. Cette convention doit être une référence de base pour toute action de recodification du statut du marin pêcheur.

**1385.** Il est à rappeler que la France et le Maroc ont tous les deux ratifié cet instrument. Le Maroc a ratifié le 16 mai 2013<sup>1546</sup> alors que la France ne l'a ratifié que le 28 oct. 2015<sup>1547</sup>. Cette comparaison nous conduit à remarquer que la France a donné suite à l'applicabilité des dispositions de cette convention par une transposition directe dans la législation nationale française. Le Maroc a jusqu'à présent gardé le silence. Un silence incompréhensible tout d'abord vu le nombre de marins pêcheurs<sup>1548</sup> actifs au Maroc et le chiffre d'affaires noté par

---

<sup>1544</sup> PLANIOL, Traité élémentaire de droit civil, 5<sup>ème</sup> éd. 1908 (1<sup>ère</sup> éd. 1899)

<sup>1545</sup> Convention internationale sur les conditions de travail dans la pêche maritime 2007

<sup>1546</sup> Dahir n° 1-10-61 du 4 kaada 1434 (11 septembre 2013) portant publication de la Convention n° 188 concernant le travail dans le secteur de la pêche, adoptée par la Conférence générale de l'Organisation internationale du travail à sa 96<sup>ème</sup> session tenue à Genève le 15 juin 2007.

<sup>1547</sup> La France a autorisé cette ratification par les dispositions de la LOI n° 2015-470 du 27 avril 2015 autorisant la ratification de la convention n° 188 de l'Organisation internationale du travail relative au travail dans la pêche (1) JORF n°0099 du 28 avril 2015, page 7376, texte n° 3.

<sup>1548</sup> Nombre de marins pêcheurs : 105 766 marins pêcheurs actifs et embarqués à bord des navires de pêche. Il faut compter le même membre des marins qui n'ont pas trouvé de poste à bord.

Rapport rendu en 2017 comme étant le constat et les statistiques de l'année 2016

\*Mer en chiffres 2016, Rapport du ministère de de l'Agriculture, de la Pêche Maritime, du Développement Rural et des Eaux et Forêts au Maroc.

cette branche d'activité<sup>1549</sup>. Et ensuite, le Maroc est soumis comme membre de l'organisation internationale du travail depuis 1956 à se soumettre aux dispositions de la constitution de cette organisation. L'article 22 de cette constitution dispose que : « *Chacun des Membres s'engage à présenter au Bureau international du Travail un rapport annuel sur les mesures prises par lui pour mettre à exécution les conventions auxquelles il a adhéré. Ces rapports seront rédigés sous la forme indiquée par le Conseil d'administration et devront contenir les précisions demandées par ce dernier*<sup>1550</sup> ».

**1386.** Pour mener à bien cette étude, nous avons pris comme cas de comparaison le statut du marin français. Ce choix a été fait eu égard à la qualité de la législation française ; mais encore du fait que les deux législations maritimes marocaine et française ont les mêmes origines.

**1387.** Cette comparaison nous a été très utile, notamment lorsque nous avons détaillé les phases d'évolution de cette législation avec ses points forts et ses points faibles. À notre sens, ce n'est qu'en profitant des points forts et en évitant les points faibles que nous pourrions enfin envisager une amélioration de ce statut.

**1388.** La perspective comparative adoptée le long de cette recherche nous a permis d'analyser dans un premier temps la situation actuelle du statut du marin pêcheur pour chercher un second temps les démarches à suivre pour l'adapter aux défis concrets d'aujourd'hui.

**1389.** Chaque disposition du droit commun doit faire l'objet d'une analyse équilibrée avant de l'appliquer au marin pêcheur. Plusieurs auteurs maritimistes partagent cet avis, et le professeur P. CHAUMETTE est du nombre. Le professeur a précisé qu'« *On en déduit que les dispositions législatives et réglementaires étendues ne s'appliquent de plein droit aux marins que sous réserve d'éventuelles adaptations rendues justifiées par les particularismes maritimes. Ainsi lors qu'aucun décret d'adaptation n'a été pris, le droit commun s'applique sans changement*<sup>1551</sup> ».

**1390.** L'expérience menée en France d'un rapprochement du droit du travail maritime et du droit du travail terrestre a abouti parfois à des échecs. Des difficultés d'application sont très vite apparues s'agissant du travail d'un marin à bord. Les dispositions de l'Article L4131-1 du code du travail français approuvent le droit d'un salarié qui peut alerter son employeur de toute situation de travail dont il a un motif raisonnable de penser qu'elle présente un danger grave et

---

<sup>1549</sup> Chiffre d'affaire des débarquements de la pêche : 1 448 718 tonnes et 11 743 467 en valeur (en milliers de DH) l'équivalent de 1067588000 Euros.

\*Mer en chiffres 2016, Rapport du ministère de de l'Agriculture, de la Pêche Maritime, du Développement Rural et des Eaux et Forêts au Maroc.

<sup>1550</sup> Art. 22, Rapports annuels sur les conventions ratifiées, Constitution de l'OIT.

<sup>1551</sup> Chr. EOCHE-DUVAL "La crise du droit du travail ou l'appel de la terre", Dr. Soc.1995-896.

imminent pour sa vie ou pour sa santé ainsi que de toute défectuosité qu'il constate dans les systèmes de protection.

**1391.** Il peut se retirer alors d'une telle situation à la différence d'un marin qui ne peut le faire quel que soit son motif avant d'en faire part au capitaine qui décide quelle action entreprendre. Le législateur s'est rendu compte que ces dispositions du droit commun du travail ne peuvent trouver facilement leurs applications pour les marins. Ces dispositions ne donnent à l'employeur aucun droit de demander au salarié de poursuivre son activité dans une situation de travail où persiste un danger grave et imminent résultant notamment d'une défectuosité du système de protection<sup>1552</sup>.

**1392.** Dans le cas du marin, le droit du salarié de se retirer de son poste de travail face à un danger grave et imminent ne peut être valable qu'en se conformant aux dispositions de l'article L.5545-4. La mise en application des dispositions de cet article ne peut avoir lieu sans tenir compte des adaptations nécessaires liées aux impératifs de la sécurité en mer.

L'application du droit du travail terrestre de l'hygiène et de la sécurité occulte cependant le fait que le navire n'étant pas un lieu de travail ordinaire, le retrait d'un membre de l'équipage de son poste de travail est susceptible d'avoir des conséquences collectives et non pas seulement individuelles.

C'est ainsi que l'exercice du droit de retrait pour les marins en général se confronte à la spécificité du secteur maritime qui prime en premier lieu la sécurité du navire et de l'équipage.

**1393.** Le marin pêcheur, en plus de ses tâches à bord, est tenu également à participer au sauvetage du navire. L'appréciation de ces conséquences ne peut être la même en mer qu'à terre. C'est l'idée exprimée par le professeur Gwenaëlle PROUTIERE-MAULION<sup>1553</sup>. Elle a indiqué que « *l'application du droit du travail terrestre de l'hygiène et de la sécurité occulte cependant le fait que le navire n'étant pas un lieu de travail ordinaire, le retrait d'un membre de l'équipage de son poste de travail est susceptible d'avoir des conséquences collectives et non pas seulement individuelles*<sup>1554</sup> ».

**1394.** Si le droit du travail donne plein droit à un salarié terrestre, ce droit est cependant limité pour les marins en application de l'article 3 du décret<sup>1555</sup> qui dispose que : « *Pour garantir la sécurité immédiate du navire et des personnes présentes à bord ou pour porter secours à*

---

<sup>1552</sup> Art. L4131-1, C. trav.

<sup>1553</sup> GWENAËLLE PROUTIERE-MAULION - Maître de conférences à la faculté de Droit et des sciences politiques de Nantes - Vice-Présidente en charge des Affaires européennes et des relations internationales.

<sup>1554</sup> G. PROUTIERE-MAULION, Fasc. 1435 : PÊCHE MARITIME. – Réglementation nationale 2016.

<sup>1555</sup> Décret n° 2016-303 du 15 mars 2016 relatif aux modalités d'exercice du droit d'alerte et de retrait des gens de mer à bord des navires.

*d'autres navires ou à des personnes en détresse, le capitaine peut suspendre l'exercice du droit de retrait le temps qu'il estimera nécessaire à cet effet. Le capitaine indique au livre de bord mentionné à l'article L. 5412-7 du code des transports le recours à cet article et relate les circonstances de sa décision<sup>1556</sup>». Dans ce même sens, il est difficile de contredire la décision du capitaine à qui il revient de qualifier une situation à bord en tant que telle.*

**1395.** Si parfois le législateur étend certaines règles terrestres aux marins, il semble logique que le plus grand travail doit suivre cette extension. C'est au niveau des dispositions réglementaires qu'il faut plus de travail et d'adaptations alors qu'on assiste à présent au maintien des mêmes règles réglementaires.

**1396.** Les interactions entre les deux législations du droit du travail terrestre et du droit du travail maritime finissent actuellement par l'affaiblissement de la législation maritime. L'alignement d'une législation sur une autre a été reconnu comme solution à adopter. C'est l'exemple de certaines règles du droit du travail qui sont applicables directement aux marins sans aucune adaptation. D'ailleurs, les dispositions de l'article L. 5544-8<sup>1557</sup> du code des transports est l'exemple le plus clair. Cet article permet l'application de ces dispositions relatives aux heures supplémentaires aux marins sans aucune adaptation précise.

Dans ce sens, nous ne parlons plus des règles les plus favorables mais du fait que les règles initialement produites pour les terrestres ne peuvent forcément convenir au travail et à la situation des marins.

**1397.** La loi du 18 nov. 1997 a marqué également pour les marins la fin de l'autonomie de leur statut. Le nouvel article L.742-9 du code du travail étend aux marins de la pêche, du commerce et de la plaisance, les règles particulières aux salariés victime d'un accident de travail ou d'une maladie professionnelle.

Il est à rappeler que l'alignement de la législation du travail commune sur le statut des marins au Maroc semble fructueux et manque complètement de sens. Les juges de fond tentent d'appliquer directement l'ensemble des dispositions du droit terrestre au marins pêcheur sans même revenir à son statut spécial ; tel qu'il est établi.

**1398.** Certainement le sens formulé par les dispositions de l'article 3 du code du travail terrestre marocain forme l'une des solutions pour résoudre quelques problèmes de ce statut. La

---

<sup>1556</sup> Art. 3 du décret n° 2016-303 du 15 mars 2016 relatif aux modalités d'exercice du droit d'alerte et de retrait des gens de mer à bord des navires.

<sup>1557</sup> Les dispositions « de l'article L. 3121-28, du 1° du I, du 2° du II et du III de l'article L. 3121-33 ainsi que des articles L. 3121-36 et L. 3121-37 » du code du travail sont applicables aux marins. Sans préjudice des dispositions des articles « L. 3121-63 et L. 3121-64 » du même code, une convention ou un accord collectif peut prévoir l'institution de modalités forfaitaires collectives de rémunération du travail supplémentaire.

Jurisprudence marocaine a peut-être mal interprété les dispositions de cet article<sup>1558</sup>. C'est d'ailleurs la principale constatation faite selon plusieurs décisions jurisprudentielles. Les juges de fond ont tendance à traiter les conflits entre les marins et leurs armateurs de la même manière que les conflits des travailleurs terrestres. La décision de la Cour d'appel d'Agadir étant l'exemple. Le juge n'a pas mentionné ni chercher à qualifier le marin.

**1399.** Selon la décision rendue par une Cour d'Appel d'Agadir au Maroc, le marin pêcheur est soumis en premier lieu au droit commun qui est pour elle la législation commune du travail. La décision précise que : « *les marins demeurent régis par les dispositions des statuts qui leur sont applicables, et selon les dispositions de l'article 3 du code du travail, ils soumettent aux dispositions qui ne peuvent en aucun cas comporter des garanties moins avantageuses que celles prévues dans le code du travail*<sup>1559</sup> ».

La chambre sociale de la Cour de cassation marocaine a revu cette question en reconnaissant la primauté des règles spéciales du droit maritime devant les règles du droit du travail terrestre. La chambre par son arrêt rendu le 28 mars 2017, a précisé que : « mais attendu que si l'article 3 du code du travail soumet les marins à leur statut particulier, ce statut ne peut en aucun cas comporter des garanties moins avantageuses que celles prévues par le Code du travail et revenant au dahir du 31 mars 1919, qui régit le contrat d'engagement maritime, qui se distingue du reste des contrats en terme de conditions des parties contractuelles et par son formalisme, ce contrat ne dispose d'autant de règles que le code du travail, notamment ceux relatives au licenciement par mesure disciplinaire et les avantages garantis par la procédure du licenciement en application des dispositions de l'article 62 et s. du code du travail<sup>1560</sup> ». La jurisprudence marocaine s'est alignée dernièrement sur l'avis qui supporte l'application des règles du droit du travail lors du silence des règles spéciales.

**1400.** La position de la chambre sociale qui est la première du genre, revient à reconnaître au droit du travail maritime sa spécificité et sa primauté dans la mesure où il garantit plus de faveur aux marins. Ce n'est qu'à défaut de règles favorables de la législation maritime que le droit du travail terrestre trouvera son application.

**1401.** Partant de ce cet état des lieux qui paraît incompréhensible, la recodification d'un nouveau statut est l'une des solutions souhaitables. Ceci va nous permettre d'avoir une

---

<sup>1558</sup> Art. 3 du Code du travail marocain.

<sup>1559</sup> Cour d'appel d'Agadir, chambre sociale décision n° 2402 du 26 juil. 2013, N° du dossier au TPI 08/764, N° du dossier au CA 11/34.

<sup>1560</sup> Cass. Soc., 28 mar. 2017, n° d'arrêt : 1/354, n° 1206/5/1/2016 (Maroc).



législation maritime plus claire et plus compréhensible. Cette recodification doit également assurer l'unicité et la cohérence de cette législation.

**1402.** La recodification doit également s'inscrire dans le contexte encourageant de la Constitution marocaine qui par son préambule atteste qu'elle doit pouvoir « *accorder aux conventions internationales dûment ratifiées par lui, dans le cadre des dispositions de la Constitution et des lois du Royaume, dans le respect de son identité nationale immuable, et dès la publication de ces conventions, la primauté sur le droit interne du pays, et harmoniser en conséquence les dispositions pertinentes de sa législation nationale*<sup>1561</sup> ».

**1403.** Selon nos recommandations, la recodification doit être en mesure d'effectuer une mise en ordre après un recensement systématique de l'ensemble des textes en vigueur.

Nous sommes persuadés que le juge marocain n'a pas à fouiller dans tous les textes pour chercher enfin les dispositions les plus favorables pour le marin pêcheur. C'est plutôt au législateur que revient le soin d'identifier les textes en vigueur pour en former un droit rassemblé matériellement dans un même texte.

**1404.** Le législateur doit également assurer le classement des règles et la cohérence par l'unité de style et de pensée. Ce n'est qu'ainsi que nous pouvons souhaiter un statut dont sa connaissance devient plus aisée ; « *plus un droit devient complexe et abondant, plus il devient inintelligible, secret et donc arbitraire et injuste, plus il devient un obscur message codé, et c'est par un code qu'il est le mieux décodé*<sup>1562</sup> ».

**1405.** De surcroît, l'ordonnancement du droit poursuit un but majeur, celui de le rendre plus largement accessible. Si les textes concernant un domaine donné sont clairs, simples, ordonnés et répertoriés dans un ensemble cohérent, alors la formule selon laquelle « Nul n'est censé ignorer la loi » recouvre un sens.

Les parties prenantes à la relation de travail dans ce secteur ont le droit de se doter d'un seul texte pouvant répondre à l'ensemble de leurs soucis.

**1406.** La codification est un des moyens parmi d'autres pour atteindre l'objectif de cette étude. Il reste toutefois à préciser la forme idéale à cet effet.

D'ailleurs, toutes les formes de codification ont pour justification commune la « *volonté d'avoir un droit rationnel et accessible*<sup>1563</sup>. »

---

<sup>1561</sup> Préambule de la Constitution marocaine 2011.

<sup>1562</sup> P. MALAURIE, « Les enjeux de la codification », AJDA, 1997, p. 644.

<sup>1563</sup> G. BRAIBANT, « Utilité et difficultés de la codification », Droits, 24-1996, p. 62.

Toute recodification de ce statut doit impérativement se concilier avec les dispositions du DOC<sup>1564</sup>, aux conventions collectives, aux lois relatives à la sécurité sociale et à la réglementation sur la pêche maritime.

**1407.** La recodification envisagée doit prendre en compte la législation maritime en vigueur telle qu'elle a été publiée en 1919, et les évolutions de la législation terrestre du travail, sans toutefois négliger une approche de droit comparé. Ce n'est qu'ainsi que nous pouvons offrir des perspectives d'évolution et de valorisation en faveur du statut du marin pêcheur au Maroc. Il est à rappeler que l'approche de droit comparé avec le régime français est un choix bien étudié. Les réponses que ce régime apporte seront certainement les plus faciles à s'adapter au système juridique marocain inspiré en grande partie de la France.

**1408.** Cette étude nous a permis de dégager des pistes de réflexions sur le statut du marin pêcheur et leurs instruments juridiques, afin d'envisager des perspectives d'évolution.

La modernisation du statut du marin pêcheur au Maroc passe par une réflexion approfondie sur ce métier. Il est tout à fait primordial de fixer une orientation et un choix sur le seuil fixé à cette modernisation.

Ce choix sera en relation directe avec les désignations données auparavant à la définition de l'autonomie.

**1409.** Le choix qui nous paraît parfaitement adéquat avec la situation du marin pêcheur au Maroc, ne peut être loin du sens modéré de l'autonomie. Ce choix prend en considération la particularité du droit du travail maritime sans toutefois priver les marins pêcheurs des évolutions du droit du travail terrestre. Elle permettra sans doute aux marins et aux armateurs de savoir le droit qui s'applique à eux : c'est la question centrale de l'applicabilité du Code du travail « général » dans les silences, nombreux, du Code du travail maritime.

Ceci ne peut être fait qu'en se penchant davantage sur l'ensemble des tâches accomplies par le marin à bord. On doit prendre en considération les attentes raisonnables des marins et des armateurs de ce secteur.

**1410.** Pour que ce statut soit autonome, son amélioration ne peut négliger dans un premier temps de prendre en considération les conditions d'accès à la profession qui doivent entre autres être reformulées. Elles doivent être capable de nous proposer des candidats aptes et pouvant accompagner toute réforme proposée.

---

<sup>1564</sup> Code des obligations et des contrats (promulgué par Dahir du 9 ramadan 1331 (12 août 1913) tel que modifié par la loi N° 53-05 relative à l'échange électronique de données juridiques).

Ce n'est qu'ainsi que nous pouvons espérer un métier doté d'une certaine attractivité. Les futurs marins doivent se livrer à cette fonction en tant qu'activité principale et non plus comme une activité accessoire.

**1411.** Il est intéressant de prévoir des plans de carrière, permettant de relancer le marin pêcheur dans sa carrière en donnant une orientation claire projetée dans le futur. Le marin pêcheur doit connaître à l'avance les étapes décisives qui marqueront sa progression professionnelle.

**1412.** L'autonomie du statut du marin pêcheur va permettre de l'adapter au lieu et à la nature du travail à bord. Elle permettra de garder les aspects spécifiques de ce métier. Elle pourra également donner lieu à des réflexions dans l'avenir à mettre en place des institutions purement maritimes.

La mise en place d'un statut du marin pêcheur doté d'une autonomie ne peut que garantir une meilleure gestion de ce statut. Il sera capable devant chaque situation d'apporter des réponses claires et adaptables au travail du marin.

L'autonomie du statut du marin pêcheur, du moins nous semble-t-il, va inciter à une sécurité juridique du travail dans ce secteur. Ce dernier ne peut être soumis à des règles d'ordre général. La pêche se pratique en segments. Chaque segment doit trouver ses réponses dans les règles du statut envisagé.

**1413.** Considérant ce constat encourageant, il est possible de concevoir une sorte de rapprochement pour pallier la suprématie constatée du droit du travail sur le droit du travail maritime. Ce rapprochement suppose deux mesures qui ont pour objectif la protection du marin pêcheur : le maintien de la spécificité du métier du marin et prétendre aux avantages et prérogatives du salarié terrestre.

En définitive, il est préconisé de :

\*Prévaloir les dispositions du droit du travail maritime sur le droit du travail commun. Il existe plusieurs situations qui ont permis de démontrer que ce premier a une originalité absolue. Il est au demeurant rassurant de constater que le rapprochement des deux droits du travail est envisageable pour relativiser cette primauté.

\*Mettre en place un véritable statut de marin pêcheur tout en conservant raisonnablement son autonomie.

\*Proposer un texte juridique spécifique aux marins pêcheurs, qui répond à la fois à la modernisation du secteur de la pêche maritime et aux questions sociales mondiales du travail. Il pourra être établi dans un système concret et viable au sein d'un contexte juridique et culturel spécifique dans lequel évolue la relation de travail du marin pêcheur.

\*Prévoir une recodification qui s'inscrit dans une dynamique positive de valorisation et de la sécurisation de la relation de travail du marin pêcheur. Elle pourra être un exemple d'adaptation des techniques législatives et contractuelles à la réalité de l'évolution mondiale des rapports de travail entre les employeurs et les employés de façon globale se baser sur les conditions du travail et de vie à bord pour une meilleure stabilisation des marins dans leur métier.

\*Assurer un minimum d'avantages sociaux de façon équitable à tous les segments de la pêche maritime. Ceci ne peut se faire qu'en réduisant les inégalités apparentes relatives au traitement réservé à chaque segment.

\*Concevoir des plans de carrière capables de mieux orienter les marins pêcheurs dans leurs parcours professionnels.

\*Prendre en considération le statut social du marin pêcheur dans toutes les actions menées par l'autorité compétente pour ce secteur.

\*Se projeter dans la mise en place des institutions propres à ce statut. Les caisses de prévoyance et de sécurité sociale doivent impérativement accompagner cette dynamique. Elles doivent traiter cette catégorie de travailleurs de façon particulière compte tenu de la spécificité accrue de ce métier.

\*Garder les liens d'échanges entre le droit du travail maritime et le droit du travail terrestre.

\*Favoriser les regroupements professionnels et interprofessionnels par des structures d'exercices.

## BIBLIOGRAPHIE

### Ouvrages :

- G. GIDEL, Le droit international public de la mer, 1932-1934. Tome I.
- A. MONTAS, Droit maritime, édition Vuibert, 2011.
- A. MONTAS, J. DECOLLAND, Navigation maritime, édité en janv. 2014.
- A. R. WERNER, Traité de droit maritime général : éléments et système, définitions, problèmes, principes, Librairie Droz, 1964
- A. VIALARD, Droit maritime : PUF 1997, n° 4.
- A. CUDENNEC, Nature juridique de l'activité de pêche maritime, Répertoire de droit commercial, Dalloz 2016.
- Abdelkader LAHLOU, le Maroc et le droit des pêches maritimes, librairie générale de droit et de jurisprudence, Paris 1983.
- Ahmed CHAGUER, précis de droit maritime marocain, Afrique orient.
- Alain CABANTOUS, Les citoyens du large : les identités maritimes en France (XVIIe-XIXe siècles), Editions Aubier, 1995.
- M. BAUDRILLART, Traité général des eaux et forêts, chasses et pêches, composé d'un recueil des règlements forestiers, d'un dictionnaire des eaux et forêts, d'un dictionnaire de chasses et d'un dictionnaire des pêches, ARTHUS BERTRAND 1827.
- August Raynard WERNER, Traité de droit maritime général : éléments et système, définitions, problèmes, principes, librairie Droz Genève 1964.
- B. TEYSSIE, « Traité de droit maritime », LGDJ, Paris 2006, n° 1.
- B. TEYSSIE, droit du travail, les relations individuelles du travail, Litec, 2<sup>e</sup> éd., 1992, n° 1148.
- D. LAËRTE, VIES, doctrines et sentences des philosophes, 1933.
- D.A AZUNI, Origine et progrès de droit et de la législation maritime, Quai MALAQUAIS, 1810.
- DESJARDINS, Arthur (1835-1901). Introduction historique à l'étude du droit commercial maritime, A. DURAND et PEDONE-LAURIEL, Paris 1890.
- E. ESCARRA et J. RAULT, Principes de droit commercial, Sirey, 1934, n° 156.
- G. RIPERT « Droit maritime », 4<sup>ème</sup> éd. T.I, Librairie Dalloz, 1930.
- G. RIPERT, Droit maritime, Dalloz, Paris, 1950.

- J. BONNECASE « Traité de droit commercial maritime », n° 6 §2.
- J. CHAUSSADE, L'évolution des perceptions dans le milieu maritime, Bulletin de l'Association de géographes français.
- J. M. PARDESSUS, Collection de lois maritimes antérieures au XVIIIe siècle, Volume 1, 1828.
- J. STRAHM, Montmartre : beaux jours ... et belles de nuits, Éditions Cheminements, 2001.
- J.-P CHAZAL, « Réflexions épistémologiques sur le droit commun et les droits spéciaux ».
- J. MOULY, Droit du travail, 4ème édition actualisée, Lexifac. Droit, p. 260, Éditions Bréal, 2008.
- Jacques MARCADON est docteur en géographie (Nantes, 1986). - Géographe.
- Jean-Grégoire MAHINGA, La pêche maritime et le droit international, 2014.
- Joseph KERZONCUF, La pêche maritime, son évolution en France et à l'étranger ; illustrations de Sandy-Hook, Paris, Challamel, 1917, réédité par Maxtor France 2012.
- N. VALTICOS, Droit du Travail, Droit international du travail, 2ème édit. Tome 8, Dalloz, 1983
- S. M. CARBONE, Conflits de lois en droit maritime, livre de poche de l'académie de droit international de la Haye.
- VICTOR HUGO, Les travailleurs de la mer, 1866.
- J. PEUCHET, Dictionnaire Universel de La Géographie Commerçante, Introduction, Blanchon, Paris 1799.
- L. SBAI, guide de la législation maritime et portuaire marocaine 1912-2000, les presses des belles couleurs Rabat, Maroc.
- L.B. HAUTEFEUILLE, Code de la pêche maritime ; ou, Commentaire sur les lois & ordonnances qui régissent la pêche maritime, Comptoir des Imprimeurs Unis, 1844.
- Lamy Le Droit Maritime Français, 2015.
- L-B HAUTEFEUILLE, Histoire, origines progrès et variations du droit maritime international, GUILLAUMIN LIBRAIRES PARIS.
- M. Jan LOPUSKI, encyclopédie de droit maritime, Gdansk Pologne 1982.
- M. LE BIHAN-GUÉNOLÉ, droit du travail maritime : spécificité structurelle et relationnelle, 2001.
- M. MATEESCO, Le droit maritime soviétique face au droit occidental.

M. RÉMOND-GOUILLOUD, De la présence en mer, étude offerte à R. RODIÈRE, Dalloz 1981,

J. MARCADON Les frontières maritimes ne sont pas un obstacle aux transports : le cas de l'Océan Atlantique.

P- LUIS RIVIÈRE, Traité du droit marocain, Edition Ozanne CAEN 1947.

P. BONASSIES et C. SCAPEL, Traité de droit maritime, LGDJ, 2010, 2ème édition.

P. CHAUMETTE, Droit maritime, Tome I, 1995.

P. CHAUVEAU « Traité de droit maritime », Litec 1958 n° 9 et 10.

P. DELEBECQUE, Droit maritime, Précis Dalloz 2015.

R. MENUGE-WACRENIER, Zabelle : femme de marin pêcheur, Éditions Cheminements, 2006.

R. RODIÈRE et E. DU PONTAVICE, Droit maritime, 11<sup>ème</sup> édition, Précis DALLOZ, 1991.

R. RODIÈRE, Droit maritime, Précis Dalloz, Huitième édition 1979.

#### **Publications universitaires :**

H. JOLY, les entreprises de biens de consommation sous l'occupation, Perspectives historiques, Presses universitaires François-Rabelais, 2013.

J. MANOURY et D. SARPE, L'élargissement de l'Union européenne et la Roumanie : Problèmes et perspectives, Publications de l'Université de Rouen, 2004.

P. CHAUMETTE, De la modernisation de la rémunération à la part de pêche. Annuaire de Droit Maritime et Océanique, XXXIV (34), 2016, CDMO, Université de Nantes.

#### **Thèses et mémoires :**

LEFÈBVRE-CHALLAIN, La stratégie normative de l'Organisation maritime internationale, thèse, 2012, PUAM.

J. HEILIKMAN, Mémoire Master 2 sur la qualification juridique des engins de plage, Faculté de Droit et des Sciences Politiques de Nantes, 2009.

B. SENNEGON, Étude ergonomique des processus de fatigue en milieu maritime : analyse comparée de situations professionnelles distinctes, HAL Id : tel- 00459783 <https://tel.archives-ouvertes.fr/tel-00459783>, thèse soutenue en 2009 à l'université D'ORLÉANS

#### **Reuves et articles :**

Revue de Droit Maritime Français N° 534, 1994, Lamy Le Droit Maritime Français

Revue de Droit Maritime Français N° 552, 1995, Lamy Le Droit Maritime Français

Revue de Droit Maritime Français N° 558, 1996, Lamy Le Droit Maritime Français

Revue de Droit Maritime Français N° 591, 1999, Lamy Le Droit Maritime Français

Revue de Droit Maritime Français N° 770, 2001, Lamy Le Droit Maritime Français

Revue de Droit Maritime Français N° 674, 2004, Lamy Le Droit Maritime Français

Revue de Droit Maritime Français N° 663, 2005, Lamy Le Droit Maritime Français

Revue de Droit Maritime Français N° 666, 2006, Lamy Le Droit Maritime Français

Revue de Droit Maritime Français N° 678, 2007, Lamy Le Droit Maritime Français

Revue de Droit Maritime Français N° 691, 2008, Lamy Le Droit Maritime Français

Revue de Droit Maritime Français N° 699, 2009, Lamy Le Droit Maritime Français

Revue de Droit Maritime Français N° 724, 2011, Lamy Le Droit Maritime Français

Revue de Droit Maritime Français N° 752, 2013, Lamy Le Droit Maritime Français

Revue de Droit Maritime Français N° 775, 2015, Lamy Le Droit Maritime Français

A. MONTAS ; Juliette Decolland – janv. 2014 (actualisation : janv. 2018), Répertoire de droit pénal et de procédure pénale Navigation maritime –

A. MONTAS, Répertoire de droit commercial, Événements de mer, mars 2012 (actualisation : janv. 2017)

Anne-Marie GUILLEMARD, « De la retraite morte sociale à la retraite solidaire. La retraite une mort sociale (1972) revisitée trente ans après », Gérontologie et société, 2002/3 (vol. 25 / n° 102).

J-B. RACINE, Navire : saisie et vente publique, Répertoire de droit commercial, Dalloz mai 2008.

REVUE MAROCAINE DE LÉGISLATION, DOCTRINE, JURISPRUDENCE CHÉRIFIENNES (Droit musulman, coutumes berbères, lois israéliques) librairie Pierre COUSIN.

R. JUMBO-MERLIN, réflexion sur le droit social maritime, DMF 1961.

Revue de Droit Maritime Français, 1999, Lamy Le Droit Maritime Français.

Sylvain NADALET, Revue de droit du travail 2015.



## *Jurisprudence*

### *Jurisprudence française :*

- T. com. Paris, 13 févr. 1974 : DMF 1975, p. 98.  
T. com. Paris, 30 juin 1976 : DMF 1977, p. 238.  
TGI Les Sables-d'Olonne, 25 oct. 2013, Bull. civ. V, n° 51 ; D. 2014.  
Cass. Ass. plén. 25 févr. 2000, Costedoat, Bull. civ. Ass. Plén., n° 2, p. 3  
Cass. Ass. plén. 7 mars 1997, JCP G 1997, II, 22863, note M. PIERCHON ; DMF 1997, p. 337.  
Cass. civ. 11 oct. 2007, n° 06-14.723.  
Cass. civ. 1<sup>ère</sup>, 27 juin 1973, bull. Civ., I, N° 419, page 372.  
Cass. civ. 2, 20 sept. 2012, N° de pourvoi : 11-23995. DA CA de Nîmes du 2 nov. 2010.  
Cass. civ. 2<sup>e</sup> 28 mai 2009, JCP S, 29 sept. 2009, n° 40, 1437),  
Cass. civ. 2<sup>e</sup>, 3 sept. 2009, n° 08-12732,  
Cass. civ. 3 août 1942, Dr. soc. 1943. 231.  
Cass. civ., 22 déc. 1958, DMF 1959.  
Cass. soc. 16 mai 1989, n° 85-43.359.  
Cass. soc. 28 nov. 2002, Publié au bulletin, N° de pourvoi : 00-12365.  
Cass. soc. 29 sept. 2009, N° 07-43431, Publié au bulletin 2009, V, n° 208.  
Cass. soc. 05 mar. 2008, 564/5/1/2007 (Maroc).  
Cass. soc. 10 avr. 1991, Bull. civ. V, n° 178; 13 déc. 1995, RJS 1996, n° 106.  
Cass. soc. 10 déc. 2015, n° du pourvoi 14-24.794 P.  
Cass. soc. 10 juill. 1996, n° 93-41.137.  
Cass. soc. 10 mai et 20 nov. 2001, DMF 2002, p. 260.  
Cass. soc. 10 mars 2009, n° de pourvoi : 08-40033, DA CA de Rennes, du 8 nov. 2007.  
Cass. soc. 10 oct. 1979, N° de pourvoi: 78-41086.  
Cass. soc. 11 déc. 1985, Bull. civ. V, n° 601.  
Cass. soc. 11 janv. 1962, n° 58-40.128.  
Cass. soc. 11 janv. 2006, n° 04-16.114.  
Cass. soc. 12 fév. 2014, pourvoi n° 13-10.643.  
Cass. soc. 12 févr. 2014, n° 12-11.554.  
Cass. soc. 12 janv. 1993, Port autonome Bordeaux c/ Vendier : DMF 1993, p. 165, note P. CHAUMETTE  
Cass. soc. 12 janv. 2011, n° 08-45.280.  
Cass. soc. 12 mars 1959, Bull. civ. IV, n° 378.  
Cass. soc. 13 nov. 1996, n° 94-13.187.  
Cass. soc. 14 nov. 2000, RJS 1/2001, n° 54, 26 juin 2002.  
Cass. soc. 14 oct. 1997: Bull. civ. 1997.  
Cass. soc. 15 juin. 1999, Arrêt n° 2790, Pourvoi n° 97-15.983.  
Cass. soc. 15 mars 1972, Bull. civ. V, n° 224, p.205.  
Cass. soc. 15 oct. 2002, N° de pourvoi : 00-17504, Publication bulletin 2002 V N° 314 p. 302.  
Cass. soc. 16 mai 1989 n° 85-43.359, 85-43.365.  
Cass. soc. 16 mai 2012, n° 10-17.726 :  
Cass. soc. 16 sept. 2009, pourvoi n° 08-41.191.  
Cass. soc. 18 janv. 1995, Bull. civ. V, n° 27.  
Cass. soc. 18 janv. 2011, N° de pourvoi : 09-40094.  
Cass. soc. 18 juin 2008, n° 07-41.910.

Cass. soc. 18 mars 1981, Bull. civ. V, n° 229 ; Juri-soc. 1981, SJ. 107.  
 Cass. soc. 19 juin 2013, n° 11-22.269,  
 Cass. soc. 19 mai 2010 n° 09-42.115  
 Cass. soc. 1<sup>er</sup> avr. 1992, Bull. civ. V, n° 230; JCP 1992, éd. G, IV, 1660  
 Cass. soc. 1<sup>er</sup> juin 1951, Dr. soc. 1951, p. 530.  
 Cass. soc. 2 févr. 2006, n° 03-47.481.  
 Cass. soc. 20 fév. 1991, N° de pourvoi: 89-41148.  
 Cass. soc. 20 févr. 1991, n° s 90-41.119.  
 Cass. soc. 21 mai 1997, n° 95-42.542 P.  
 Cass. soc. 21 mars 1973, Bull. civ. V, n° 174.  
 Cass. soc. 21 mars 2007, D. 2007. AJ 1081 ; RJS 2007. 473, n° 641 ; JCP S 2008. 1241.  
 Cass. soc. 22 mai 1995, n° 91-41.584 P.  
 Cass. soc. 23 mai 2012, n° 10-20638.  
 Cass. soc. 23 mai 2013, n° 12-13.015.  
 Cass. soc. 23 mars 2011, n° 09-70.607  
 Cass. soc. 23 oct. 1963, Bull. civ. V, n° 713.  
 Cass. soc. 23 oct. 1991, pourvoi n°88-41037, Bull. civ. 1991 V N° 425 p. 264  
 Cass. soc. 24 janv. 2007, n° 05-41.913  
 Cass. soc. 25 mai 2004, n° 02-31.203.  
 Cass. soc. 25 mar. 2009, Numéro de décision: 337 Numéro de dossier: 18/05/1/2008 (Maroc).  
 Cass. soc. 25 nov. 2009, n° 08-42.175.  
 Cass. soc. 25 sept. 2013, pourvois N° 12.17776 et 12.17777..  
 Cass. soc. 26 sep. 2007, N° de pourvoi: 06-43998, Bulletin 2007, V, N° 142.  
 Cass. soc. 26 sept. 2002, N° de pourvoi: 00-41823.  
 Cass. soc. 27 janv. 2010, n° 09-60.103  
 Cass. soc. 27 mai 1992, Guillemette c/ SNCM : Juris-Data n° 1992-001401.  
 Cass. soc. 28 juin 1951, Dr. Cass. soc. 1951. 352.  
 Cass. soc. 28 mar. 2017, n° d'arrêt : 1/354, n° 1206/5/1/2016 (Maroc).  
 Cass. soc. 28 oct. 1997, chambre sociale, N° de pourvoi : 94-10197.  
 Cass. soc. 3 juil. 1990, Bull. V, n° 330.  
 Cass. soc. 3 juin 2009, note EDELMAN.  
 Cass. soc. 3 nov. 2005, Sté Thaeron et fils c/ Le Thouze, Bull. civ. V, n° 311.  
 DMF 2006. 595. V. N° de pourvoi : 04-41345.  
 Cass. soc. 3 oct. 1963, D. 1964. 3, note G. Lyon-Caen.  
 Cass. soc. 30 juin 1994, n° 89-41.654, Bull. civ. V, n° 224.  
 Cass. soc. 30 mai 1989, Bull. civ. V, n° 404.  
 Cass. soc. 4 mars 1955, JCP 1955. IV. 55.  
 Cass. soc. 5 févr. 2002, n° 99-44.617.  
 Cass. soc. 6 mai 1960, Publication : N° 464, Identifiant Légifrance : JURITEXT000006953459.  
 Cass. soc. 7 avr. 1998, n° 95-41.652  
 Cass. soc. 7 janv. 1988, N° 84-42.448.  
 Cass. soc. 7 juill. 1980, JCP 1980. IV. 359.  
 Cass. soc. 7 juin 1995, n° 93-46.448.  
 Cass. soc. 7 mar. 2012 N° 10-17090,  
 Cass. soc. 7 oct. 2003, n° 01-44.635

Cass. soc. 8 avr. 2010, n° 09-41.134.  
 Cass. soc. 8 fév. 2017, n° 15-20631.  
 Cass. soc. 8 oct. 1987, N° 83-42.593.  
 Cass. soc. 8 sept. 2016, n° 14-23.714.  
 Cass. soc. 9 mars 1999, n° 96-45.590 P.  
 Cass. soc. 9 nov. 2010, n° 08-40.535.  
 Cass. crim. 14 déc. 2004, N° de pourvoi: 04-83551,  
 Cass. crim. 3 août 1912, DP 1913. 1. 498, S. 1914. 1. 495.  
 Cass. crim. 13 mars 2007, chalutier La NORMANDE, pourvoi n° 06-85422,  
 Cass. crim. 2 sept. 2014, DMF 2015, 19, obs. CHAUMETTE  
 Cass. crim. 23 juin 2004, Navire Père Yvon, DMF 2004. 834.  
 Cass. crim. 28 mars 2006, pourvoi n° 05-82.975,  
 Cass. crim. 4 juin 2003 : DMF 2003, Bull. crim. N° 117 ; DMF 2003. 1054 s.  
 Cass. com. 22 sept. 2015, Navire Heidberg N° 13-25584 et 13-27489.  
 Cass. com. 5 nov. 2003, pourvoi n° 02-10.486, n° JurisData 2003-020811.  
 Cass. com. 06 déc. 1976. N° de pourvoi : 75-12057  
 Cass. com. 18 janv. 1994, N° de pourvoi: 91-16894, Publication bulletin 1994 IV N° 24 p. 19  
 Cass. com. 18 juin 1951: DMF 1951, p. 429. D. 1951, p. 717, note G. RIPERT)  
 Cass. com. 19 avr. 1969, DMF 1969, p. 529.  
 Cass. com. 2 déc. 1965, Bull. civ. III, n° 622, JCP 1966. II. 14684.  
 Cass. com. 2 juill. 1996, BTL 1997, p. 67; DMF 1996, p. 1145.  
 Cass. com. 2 nov. 2005, N° de pourvoi: 04-15133.  
 Cass. com. 20 fév. 1844, Sirey 1844. 1.97.  
 Cass. com. 20 fév. 2001, N° de pourvoi : 98-18617.  
 Cass. com. 20 mai 1997, N° de pourvoi: 95-10186.  
 Cass. com. 26 oct. 1999, N° de pourvoi: 97-17715, Bulletin 1999 IV N° 197 p. 166.  
 Cass. com. 27 nov. 1972, N° de pourvoi: 70-12596, Bulletin N. 304 P. 283.  
 Cass. com. 30 mars 1965, Bull. civ. 1965, III, n° 240 ; DMF 1965, 480.  
 Cass. com. 6 juill. 1961: Bull. civ. 1961, III, n° 316. DMF 1961, p. 593, note R. RODIÈRE.  
 Cass. com. 8 oct. 2003, N° de pourvoi: 02-10202,  
 Cass. com. 17 mars 2015, N° de pourvoi: 13-25662, Bulletin 2015, IV, n° 40, Décision attaquée : Cour d'ap  
 Cass. com. 19 juin 2007, n° 06-14.544.  
 Cass. com. 22 janv. 2002, n° 99-12.686, DMF 2002.686, note Ph. DELEBECQUE.  
 Cass. com. 6 déc. 1976, N° de pourvoi: 75-12057, DMF 1977 p 513, navire SPORT. POUPIN  
 CA Aix-en-Provence, 6 oct. 1998 : Juris-Data n° 1998-057247.  
 CA de Bordeaux, (chambre sociale), du 26 sept.1989, Dr. soc. 1991-660.  
 CA de Grenoble, 3 février 1975, DMF 1977, p16.  
 CA de Rennes 5e ch. Décision du 05 janv. 1988.  
 CA de Rennes, 8 nov. 2007, Bulletin 2009, V, n° 68.  
 CA Paris 15 déc. 2011, DMF 2013, 786, obs. CHAUMETTE.  
 CA Poitiers, Aud. Sol., 23 nov. 1994, Juris-Data n° 1994-053660.  
 CA Rennes 10 juin 1987, DMF 1988, P.677.  
 CA Rennes 28 janv. 1988, Revue Juridique de l'Ouest, Année 1988, 2, pp. 260-266.  
 CA Rennes, 25 févr. 1999 : DMF 1999.  
 CA Rouen, 20 oct. 1993, n° 93/02475.

**Jurisprudence du Conseil d'État :**

CE, 27 avr.1988, DMF 1989, 94.

CE 27 juill. 2005, req. N° 254600.

**Jurisprudence européenne :**

CJCE 30 sept. 2003 : DMF 2003. 1027

CJCE 11 mars 2008 : DMF 2008. 509,

CJUE, Arrêt du 10 décembre 2009, Commission / Grèce, C-460/08, EU:C:2009:774.

**Jurisprudence marocaine :**

TPI d'Agadir du 31 oct. 2011, dossier n° 11/166.

TPI d'Agadir 17 nov. 2008, jugement n° 1432, n° de dossier 07/386.

TPI de Casablanca 11 avr. 1956 : Gaz. Trib. Maroc 10 mai 1956, p. 65.

TPI de Casablanca 18 sept. 1941 : Gaz. Trib. Maroc 29 nov. 1941, p. 191.

TPI de Casablanca 25 jan. 1937 : Gaz. Trib. Maroc 27 mars 1937, P. 98.

TPI de Casablanca 5 mars, 1964 : Gaz. Trib. Maroc 25 avr. 1964, p. 47.

TPI de Tan-Tan, en date du 03 avr. 2013, dossier n° 4/2013, jugement n° 25.

CA d'Agadir, Ch-soc n° 2402 du 26 juil. 2013, N° du dossier au TPI 08/764, N° du dossier au CA 11/34

CA Rabat 10 mars 1962 : Gaz. Trib. Maroc 10 mars 1963, p. 27, Confirme Casablanca 19 nov. 1959.

CA Rabat 26 janv. 1945, Gaz. Trib. Maroc 15 avril 1945, p. 50.

CA Rabat 27 fév. 1952 : Gaz. Trib. Maroc 25 juill. 1952, p. 118.

CA Rabat, 23 nov. 1955 : DMF 1957, p. 439.

Cass. soc. 28 mar. 2017, n° d'arrêt : 1/354, n° 1206/5/1/2016 (Maroc).

Cour de cassation n° 1968, en date du 02/11/1991, dossier n° 8019/88 (Maroc).

Cour de cassation, ch-soc du 15 nov. 2006, N° de décision : 931, N° de dossier : 732/5/1/2006 (Maroc).

Cour suprême n° 737 en date du 24 juin 2003, dossier social n° 124/5/1/2003 (Maroc).

**Conventions internationales :**

C 188 : la convention internationale sur le travail dans la pêche 2007.

MLC, 2006 - Convention du travail maritime, 2006 (MLC, 2006), Convention du travail maritime, 2006.

CNUDM 1982: Convention des nations unies sur le droit de la mer.

Convention N° 87 de l'OIT – Organisation Internationale du Travail – de 1948 sur la liberté syndicale et la protection du droit syndical.

Convention N° 98 de l'OIT – Organisation Internationale du Travail – de 1949 sur le droit d'organisation et de négociation collective.

**Site web:**

<https://www.littre.org/>

<http://www.larousse.fr/>

<http://www.cnrtl.fr/>

<https://fr.wikipedia.org>

<https://www.glossaire-international.com>

<http://www.armateursdefrance.org/>

Site officielle de SHOM : <http://www.shom.fr/les-activites/projets/delimitations-maritimes/espaces-francais>.

<https://www.diplomatie.gouv.fr/fr/dossiers-pays/maroc/relations-avec-l-union-europeenne/>

<http://abpo.revues.org/2624>.

## INDEX

---

### A

accords collectifs · 4, 205, 240, 307, 312, 326, 334, 352, 361, 363, 376, 397, 398, 399, 400, 401, 402, 437, 438  
accords de pêche · 159  
administration des affaires maritimes · 16  
Administration du navire · 106  
affrètement coque-nue · 77  
affrètements · 77  
affréteur · 77, 79, 101, 115, 117, 122, 256  
âge minimum · 17, 88, 89, 90  
alignement · 15, 18, 22, 97, 98, 229, 231, 233, 234, 235, 237, 238, 239, 240, 252, 312, 319, 405, 406, 412, 436  
aptitude physique · 64, 65, 82, 85, 86, 87, 88, 89, 222, 224  
aquaculture · 5, 87, 141, 142, 143, 144, 150, 151, 152, 153, 239, 435  
Arbitrage · 396, 437  
arrêtés · 11, 51, 325, 351, 404  
assurance · 6, 17, 26, 30, 37, 44, 115, 157, 174, 200, 215, 294  
astreinte · 323, 329, 335  
autonomie structurelle · 27, 58  
autorité compétente · 12, 13, 16, 43, 101, 124, 137, 138, 141, 142, 155, 235, 238, 298, 308, 314, 321, 322, 325, 326, 351, 362, 417  
avarie commune · 17, 40, 200

---

### B

barques · 43, 140, 141  
bâtiment de mer · 172, 173, 180  
bornage · 42, 104, 136, 154  
Bureau syndical · 360, 437

---

### C

cabotage · 63, 111, 136, 156, 190  
Caisse Nationale de Sécurité Sociale · 6, 20  
cale sèche · 190  
canot · 129  
casier judiciaire · 68, 112  
cause réelle et sérieuse · 230, 268, 271, 272, 273, 276  
chalutiers · 139  
chef mécanicien · 83, 112, 266, 337  
chérifienne · 11, 22, 31, 405

Code de commerce maritime marocain · 5, 11, 31, 42, 136, 154, 156, 161, 174, 175, 176, 253, 255, 325, 404  
code disciplinaire et pénal de la marine marchande · 22, 31, 50, 95, 96, 99, 108, 125, 126, 339, 388  
codification · 14, 16, 18, 41, 42, 80, 101, 102, 129, 136, 155, 160, 186, 201, 211, 214, 233, 234, 235, 243, 247, 362, 401, 404, 414  
Colbert · 26, 32, 33, 46, 73, 81, 88, 92, 213, 244, 253, 254, 405  
comité de la liberté syndicale · 357  
comité d'entreprise · 237, 318, 325, 352, 355, 363, 364, 365, 366, 372, 437  
commandement · 42, 50, 95, 96, 97, 100, 104, 124, 127, 128, 155, 247, 264, 265  
commission nationale d'enquête et de conciliation · 393, 395  
commission provinciale d'enquête et de conciliation · 393  
compagne de pêche · 43, 123, 141, 157, 257, 299, 300, 328  
conciliation · 6, 16, 50, 53, 101, 196, 236, 276, 277, 278, 279, 369, 383, 384, 386, 393, 394, 395, 396, 397, 436, 438  
conditions météorologiques · 28, 288, 298, 324, 343  
Conduite du navire · 104  
conflits collectifs · 205, 240, 309, 352, 377, 378, 379, 383, 388, 391, 393, 397, 399, 437  
conflits sociaux · 16, 53, 341, 352, 360, 378  
congédiement · 98, 236, 268, 269, 270, 274, 436  
consentement mutuel · 43, 141, 262, 286  
contraintes juridiques · 18  
contrat à durée déterminée · 74, 247, 258, 261  
contrat à durée indéterminée · 260, 266, 270, 341, 342  
contrat d'engagement maritime · 5, 12, 44, 80, 81, 98, 99, 223, 226, 229, 236, 238, 246, 249, 250, 253, 254, 255, 256, 257, 258, 259, 260, 261, 262, 263, 265, 266, 267, 268, 270, 277, 280, 287, 291, 292, 293, 295, 300, 301, 302, 304, 314, 413, 436  
contrat d'affrètement · 79  
contrat d'affrètement à temps · 79  
contrat de travail · 12, 14, 16, 44, 76, 80, 81, 197, 216, 229, 247, 249, 250, 251, 253, 254, 257, 258, 259, 260, 261, 262, 263, 266, 267, 268, 270, 271, 272, 275, 280, 281, 282, 283, 284, 286, 287, 288, 293, 295, 300, 301, 313, 318, 330, 341, 375, 380, 382, 389, 390, 391, 392  
contrôle de proportionnalité · 393  
convention collective des officiers de la marine marchande · 259

convention collective nationale de la pêche artisanale · 345  
convention internationale · 16, 36, 62, 87, 89, 91, 93, 157, 167, 173, 175, 222, 234, 253, 322, 340, 409, 426  
conventions collectives · 23, 286, 311, 312, 348, 353, 361, 362, 391, 396, 397, 398, 399, 400, 401, 415, 437, 438  
corailleurs · 139  
créancier alimentaire · 280  
créanciers maritimes · 178

---

## D

débarquement · 43, 81, 89, 137, 140, 146, 147, 158, 256, 257, 263, 297, 359, 368  
décrets · 11, 51, 93, 111, 160, 286, 364, 381, 404  
délégation des pêches maritimes · 31, 45, 53, 62, 141, 276, 278  
délégué de bord · 208, 345, 368, 369, 370, 371, 372, 373, 374, 437  
délégué provincial · 363, 396  
délégués du personnel · 216, 237, 325, 352, 361, 370, 373, 374, 375, 376, 437  
délégués syndicaux · 352, 360  
dialogue social · 59, 133, 248, 309, 330, 331, 351, 352, 365, 367  
dimension · 138, 178, 182, 185, 187, 283, 340, 409  
Droit des assurances · 40  
droit maritime international public · 36  
droit spécifique · 19  
droit syndical · 353, 354, 356, 357, 369, 378, 427, 437  
durée du travail · 19, 27, 43, 49, 57, 98, 104, 129, 155, 205, 237, 241, 247, 252, 307, 308, 309, 310, 311, 312, 313, 314, 315, 316, 317, 318, 319, 320, 321, 322, 323, 324, 325, 326, 327, 329, 330, 331, 333, 336, 337, 338, 339, 340, 341, 344, 345, 347, 348, 349, 351, 399, 405, 437  
durée hebdomadaire de travail · 318, 333

---

## E

écosystèmes · 54  
effectif · 22, 30, 48, 49, 68, 80, 84, 87, 91, 96, 100, 104, 166, 241, 256, 258, 260, 275, 307, 310, 311, 312, 319, 321, 322, 328, 329, 330, 331, 332, 333, 334, 335, 336, 337, 338, 339, 340, 344, 349, 351, 360, 361, 386, 392, 437  
engins de pêche · 43, 151, 256, 340  
enrôlement des marins · 254  
entreprises d'armement maritime · 58, 220, 230, 232, 246, 258, 294, 327, 350, 364, 370, 372, 374, 406  
épave · 174, 175, 176, 190  
établissement des invalides · 251  
État du pavillon · 48, 50, 110, 179, 180, 198, 200, 403  
expédition maritime · 191, 193

---

## F

Fédération européenne des travailleurs des transports · 6, 59, 70, 87  
flottabilité · 181, 184, 187, 190  
Fonctions commerciales · 100, 434  
Fonctions publiques · 107, 434  
Fonctions techniques · 103, 434  
force obligatoire du contrat · 12  
formation maritime · 42, 43, 83, 90, 91, 92, 124, 141, 155, 160, 264  
formation professionnelle · 82, 91, 92, 93, 111, 309  
fret · 103, 146, 280, 293, 302  
fréteur · 79, 103, 115, 117, 256

---

## G

gens de mer · 33, 47, 48, 58, 64, 66, 67, 68, 70, 71, 72, 73, 85, 88, 93, 198, 199, 218, 245, 313, 319, 323, 339, 347, 371, 400  
gestion commerciale · 79, 115, 117  
gestion nautique · 79, 115, 117  
grand cabotage · 136  
grande pêche · 130, 136, 137, 151, 152, 190, 191  
grève · 61, 354, 377, 379, 380, 381, 382, 383, 384, 385, 386, 387, 388, 389, 390, 391, 392, 393, 394, 399, 437

---

## H

Halieutis · 13  
HALIEUTIS · 143  
Harter Act · 11, 22, 31, 404  
haute mer · 36, 37, 166, 168, 169, 180  
hétéronomie · 213  
heures supplémentaires · 309, 317, 319, 327, 330, 334, 339, 406, 412  
histoire du droit maritime · 35  
hypothèques maritimes · 160

---

## I

identité maritime · 20, 135, 408  
impacts sociaux · 13  
injustice sociale · 285  
innavigabilité du navire · 261  
inscription maritime · 32, 33, 59, 63, 73, 83, 104, 149, 150, 160, 161, 248  
inspecteur de la navigation · 49, 337  
inspecteur du travail · 263

---

## J

jours fériés · 323, 334, 347, 350, 437

---

**L**

langoustiers · 139  
lettre de licenciement · 272  
liberté des mers · 36, 131, 166, 167, 169  
liberté syndicale · 353, 354, 356, 357, 368, 427  
licenciement pour motif économique · 262  
licenciement pour motif personnel · 262  
ligne de base · 167, 168  
limitation de responsabilité · 100, 119, 120, 121, 122, 123, 175, 182, 187, 213  
littoral · 31, 33, 43, 53, 62, 86, 92, 134, 141, 144, 148, 149, 150, 164, 165, 166, 167, 236  
loi du pavillon · 169  
*loi primitive* · 36  
long cours · 42, 136, 154, 190

---

**M**

madraguiers · 139  
mandataire du propriétaire du navire · 113  
mareyeur · 301  
matelots · 32, 73, 91, 120, 294, 296, 334, 347, 348, 350  
mer territoriale · 36, 37, 166, 167, 168  
*milieu marin* · 34, 35, 47, 71, 162, 197  
moralité · 82, 90, 112

---

**N**

nationalité · 36, 77, 82, 83, 84, 99, 109, 110, 111, 169, 172, 177, 178, 179, 180, 181, 367, 403, 434, 435  
*navigateurs* · 17, 37, 130, 135, 154, 200  
navigation à la pêche · 155, 190, 191  
navigation au pilotage · 190  
navigation côtière · 104, 190  
navires de pêche pontés · 132  
navires de pêche, non pontés · 132  
négociation collective · 68, 240, 294, 309, 311, 334, 352, 353, 357, 362, 367, 377, 386, 394, 399, 400, 401, 427

---

**O**

observateur scientifique · 67, 70, 256, 339  
*observateurs des pêches* · 31, 73  
officier d'état civil · 84, 107  
OIT · 7, 16, 56, 57, 67, 70, 71, 72, 88, 89, 133, 234, 270, 284, 285, 322, 323, 334, 337, 338, 347, 353, 410, 427  
opérations de la pêche · 28, 35  
ordonnance de la marine · 46, 62, 244  
Ordonnance de la marine · 46, 47, 278  
ordre public · 11, 94, 254, 311, 348, 386, 404  
organisations professionnelles · 307, 316, 346, 354, 355, 362, 384, 395, 400

organisations syndicales · 307, 316, 346, 354, 356, 359, 360, 362, 369, 391, 394, 395, 398, 400, 401

---

**P**

palangriers · 139  
particularisme · 4, 15, 18, 24, 29, 181, 195, 197, 200, 201, 203, 204, 206, 209, 214, 218, 219, 220, 222, 226, 228, 237, 246, 255, 264, 290, 333, 352, 399, 436, 438  
particularisme absolu · 18, 214, 218, 219  
particularisme relatif · 18, 214, 218, 219  
patron · 50, 59, 83, 94, 95, 96, 103, 104, 107, 121, 123, 124, 126, 128, 192, 193, 207, 252, 260, 265, 273, 296, 322, 337, 368, 372, 373, 387, 434  
patron de pêche · 121, 123, 265  
pêche artisanale · 78, 83, 89, 140, 141, 151, 158, 259, 288, 292, 295, 297, 301, 302, 306, 307, 328, 341, 345, 351, 435, 437  
pêche au large · 136, 137, 151, 152, 190, 191  
pêche fluviale · 25, 38  
pêche hauturière · 7, 44, 45, 138, 139, 141, 258, 298, 299, 300, 305, 327, 334, 347, 350, 368, 391, 395, 435  
pêche industrielle · 78, 151, 224, 269, 294, 298  
petite pêche · 108, 112, 136, 137, 151, 152, 190, 230, 231  
poisson pélagique · 264  
poste d'amarrage · 263  
pouvoir d'achat · 285, 304, 309, 406  
préposé · 113  
prestation de travail · 301  
*prêt à la grosse* · 17, 37, 170, 200  
*principe de faveur* · 53  
propulsion · 174, 175, 183, 185, 187  
protectorat · 11, 44, 245, 403, 404, 405  
Protectorat français · 22  
puissance publique · 40, 84, 108, 110

---

**Q**

qualification du marin · 63, 70, 80  
quart · 83, 151, 245, 262  
quotas · 54, 68, 303

---

**R**

rapatriement · 88, 198, 251  
recodification · 16, 18, 22, 52, 56, 231, 235, 400, 409, 413, 414, 415, 417  
régime français · 21, 23, 24, 44, 55, 269, 278, 296, 300, 307, 415  
régime juridique spécial · 15  
régime particulier · 32, 180  
registre d'équipage · 42



registre d'immatriculation · 31, 62, 63, 73, 144  
réglementation sur la pêche maritime · 23  
règles de Corleg · 161  
règles des rhodiens · 41  
relations collectives de travail · 4, 248, 351, 352, 353,  
373, 378, 437  
remorqueurs · 184  
rémunération à la part · 33, 141, 288, 292, 294, 295,  
296, 301, 302, 305, 306, 307, 341, 345, 420  
rémunération aux profits éventuels · 294  
repos biologiques · 257  
repos hebdomadaire · 98, 268, 333, 346, 347, 348, 349  
représentants du personnel · 276, 338, 339, 352, 365,  
369, 376  
Représentation contractuelle · 102, 434  
résiliation judiciaire · 98, 262, 263, 266, 267, 436  
Responsabilité du capitaine · 118  
ressource halieutique · 12, 13, 54, 97, 131, 148, 212,  
257, 303, 305, 328, 408  
risque · 17, 34, 41, 54, 56, 99, 128, 133, 157, 163, 174,  
175, 181, 188, 189, 197, 198, 199, 202, 203, 204,  
225, 295, 318, 334, 403, 406, 435, 438  
rôle d'équipage · 48, 63, 81, 85, 104, 258, 287

---

## S

salaire minimum interprofessionnel de croissance ·  
287, 294, 306  
salaire minimum interprofessionnel garanti · 237, 287  
salaire normal · 287  
salaire vital · 287  
second capitaine · 83  
sécurité sociale · 20, 23, 40, 45, 57, 67, 72, 206, 228,  
239, 241, 259, 282, 300, 301, 415, 417  
segment artisanal · 137, 143  
segment côtier · 44, 137, 143  
segment hauturier · 137, 143  
senneurs · 139  
service au port · 320  
service en mer · 320  
service médical des gens de mer · 85  
société coopérative · 78  
société de pêche · 53  
sociétés d'armement · 78, 294, 299, 300  
socio-économique · 11, 19, 21, 52, 139, 143, 151, 435  
souveraineté · 11, 82, 132, 134, 135, 159, 165, 166,  
167, 168  
souveraineté sur les espaces maritimes marocains · 11  
spécificités · 10, 15, 23, 24, 35, 51, 86, 97, 104, 220,  
233, 255, 258, 262, 263, 326, 403  
stabilité professionnelle · 342

Statut du capitaine · 108  
statut du marin · 20, 23, 25, 26, 35, 60, 408  
statut social du marin · 20, 25, 61  
statuts particuliers · 10, 64, 243, 252  
subordination · 18, 114, 195, 197, 219, 220, 250, 251,  
252, 253, 256, 280, 282, 287, 312, 330, 380  
supranationales · 10, 383  
surexploitation · 11, 134, 144, 288  
syndicat · 5, 53, 345, 356, 357, 358, 360, 365, 367,  
368, 382, 386, 387, 393, 395, 397  
syndicats professionnels · 352, 355, 357, 358, 367,  
376, 382, 383

---

## T

temps de repos · 241, 242, 310, 322, 332, 333, 335,  
342, 343, 348, 350, 437  
temps de travail · 309  
temps de travail effectif · 330, 331, 333  
tonnage · 30, 43, 44, 63, 96, 100, 104, 132, 137, 138,  
139, 140, 177, 178, 183  
transbordement · 126, 146, 328  
transport maritime · 11, 58, 103, 145, 183, 201, 204,  
404  
travail intermittent · 316, 341, 437

---

## U

unification des règles · 205, 404  
uniformité internationale · 18, 220  
Union européenne · 6, 16, 59, 66, 68, 71, 78, 80, 87,  
111, 146, 150, 153, 238, 407, 419  
usages · 14, 15, 17, 33, 35, 38, 41, 43, 89, 198, 199,  
200, 213, 247, 251, 288, 295, 297, 318, 350, 397

---

## V

vie à bord · 21, 40, 47, 54, 85, 87, 88, 200, 310, 371,  
417  
vie professionnelle · 21, 257, 342  
vies humaines · 28, 34, 41, 106, 172, 186, 315, 317,  
373  
visites de sécurité · 156

---

## Z

zone contiguë · 168  
zones de pêche · 55, 81

# TABLE DES MATIÈRES

(Les numéros indiqués renvoient aux pages)

<b>Résumé</b> .....	<b>1</b>
<b>Remerciements</b> .....	<b>3</b>
<b>Sommaire</b> .....	<b>4</b>
<b>Liste des principales abréviations</b> .....	<b>5</b>
<b>INTRODUCTION GÉNÉRALE</b> .....	<b>10</b>
Problématiques.....	10
Plan de recherche.....	24
Introduction.....	28
<b>Première Partie LE STATUT DU MARIN PÊCHEUR DANS LE CADRE D'UNE AUTONOMIE STRUCTURELLE DU DROIT DU TRAVAIL MARITIME</b> .....	<b>58</b>
<b>INTRODUCTION À LA PREMIÈRE PARTIE</b> .....	<b>58</b>
<b>Titre I LA SPÉCIFICITÉ DU STATUT DU MARIN PÊCHEUR</b> .....	<b>60</b>
<b>Chapitre I LA SPÉCIFICITÉ DU MARIN PÊCHEUR</b> .....	<b>60</b>
Section 1 CAS DU MARIN.....	60
§1 la qualification juridique du marin pêcheur.....	60
A. Définition du marin pêcheur.....	60
B. Qualification du marin.....	70
C. Autres éléments de qualification.....	76
§2. Conditions d'accès au métier du marin.....	82
Section 2 CAS DU CAPITAINE DU NAVIRE OU PATRON.....	95
§1. Fonctions du capitaine.....	99
A. Fonctions commerciales.....	100
a. Représentation contractuelle.....	102
b. Représentation en justice.....	103
B. Fonctions techniques.....	104
a. Conduite du navire.....	105
b. Administration du navire.....	106
C. Fonctions publiques.....	108
§2. Statut et responsabilités du capitaine.....	109
A. Statut du capitaine.....	109
a. Accès au statut de capitaine.....	109
i. Suppression de la condition de nationalité.....	109
i. Compétences techniques du capitaine.....	111
ii. Autres conditions d'accès.....	112
b. Statut juridique du capitaine.....	113
i. Le capitaine en sa qualité de préposé.....	114
ii. Le capitaine en sa qualité de mandataire.....	118
B. Responsabilité du capitaine.....	119
a. Responsabilité civile du capitaine.....	119
i. Responsabilité civile contractuelle.....	119
ii. Responsabilité civile délictuelle.....	120
b. Responsabilité pénale et disciplinaire du capitaine.....	126
i. Infractions maritimes.....	126
ii. Infractions de droit commun.....	128

<b>Chapitre II LA SPÉCIFICITÉ DE L'ENVIRONNEMENT DU TRAVAIL DU MARIN PÊCHEUR.....</b>	<b>130</b>
Section 1 : Cadres pratique et juridico-institutionnel de la pêche maritime. ....	131
§1. Cadre pratique de la pêche maritime .....	131
A. La pêche au Maroc.....	134
a. Histoire de l'activité de la pêche au Maroc .....	135
iii. Présentation du secteur de la pêche au Maroc .....	137
b. Les segments de la pêche au Maroc .....	139
i. La pêche hauturière. ....	139
ii. La pêche côtière. ....	140
iii. La pêche artisanale.....	141
c. Secteur de l'aquaculture.....	142
i. L'aquaculture au Maroc.....	142
ii. Situation actuelle de l'aquaculture au Maroc. ....	144
iii. L'intérêt socio-économique du secteur de la pêche maritime au Maroc.....	144
d. Les Ports et le développement de la pêche maritime.....	146
e. Les perspectives du secteur de la pêche maritime au Maroc .....	149
B. La pêche en France .....	149
a. Histoire de l'activité de la pêche en France .....	149
b. Présentation du secteur de la pêche maritime en France .....	151
i. La pêche maritime en France.....	151
ii. Aquaculture en France. ....	153
§2. Cadre juridico-institutionnel de la pêche maritime. ....	154
A. Cadre juridique de la pêche maritime. ....	155
B. Le cadre institutionnel .....	159
C. Notions communes entre la pêche et la navigation.....	161
Section 2. Le travail du marin pêcheur ; lieu et milieu exceptionnels .....	163
§1. La mer ; milieu de travail du marin pêcheur .....	163
A. La mer territoriale.....	167
a. Définition .....	167
b. Régime juridique de la mer territoriale .....	168
B. La haute mer.....	169
a. Définition de la haute mer .....	169
b. Le régime juridique de la haute mer. ....	170
§2. Le navire ; lieu de travail du marin pêcheur .....	170
A. La notion de navire. ....	171
a. Définition du navire. ....	171
b. L'individualisation du navire .....	178
c. La nationalité du navire .....	179
B. La nature juridique du navire .....	181
a. Les éléments de qualification du navire .....	182
i. L'aptitude à affronter les périls de la mer. ....	182
ii. L'intérêt de la qualification du navire. ....	186
b. Le navire et la navigation maritime.....	188
<b>Titre II LE STATUT DU MARIN PÊCHEUR : QUELLE AUTONOMIE FACE AU DYNAMISME DU DROIT DU TRAVAIL TERRESTRE ? .....</b>	<b>196</b>
<b>Chapitre I L'AUTONOMIE DU DROIT DU TRAVAIL MARITIME.....</b>	<b>198</b>
Section1 L'AUTONOMIE COUTUMIÈRE DU DROIT MARITIME.....	199
§1- La raison d'être de l'autonomie du droit maritime.....	201
§2- L'autonomie et la notion du risque .....	204
A. La théorie du risque en droit maritime.....	204
B. Une autonomie justifiée par le risque .....	205
Section 2 MISE EN CAUSE DE L'AUTONOMIE DU DROIT DU TRAVAIL MARITIME .....	206
§1- L'autonomie en quête d'un nouveau sens .....	208
A. Le sens fort de l'autonomie .....	209
B. Le sens faible de l'autonomie « sens molle » .....	210
§2- L'autonomie du droit du travail maritime entre partisans et opposants .....	212

A.	Partisans de la notion de l'autonomie .....	213
B.	Les opposants à la notion de l'autonomie .....	215
<b>Chapitre II</b>	<b>D'UNE VÉRITABLE AUTONOMIE À UN SIMPLE PARTICULARISME .....</b>	<b>219</b>
Section 1	FIN DE L'AUTONOMIE DU DROIT DU TRAVAIL MARITIME .....	219
§1-	Droit du travail maritime : une simple forme de particularisme .....	219
A.	Particularisme absolu.....	220
B.	Particularisme relatif.....	221
§2-	Droit du travail maritime : fin d'une véritable autonomie .....	223
A.	Droit du travail maritime entre l'autonomie et la spécificité .....	223
B.	Le sens modéré de l'autonomie du droit du travail maritime .....	227
Section 2	L'ALIGNEMENT SUR LE DROIT DU TRAVAIL COMMUN .....	230
§1-	L'alignement comme résultat d'un rapprochement terre-mer .....	230
A.	Rapprochement des deux droits du travail.....	230
B.	Les limites de l'alignement.....	234
§2-	L'alignement sur le droit commun : Alignement proposé ou imposé ? .....	234
A.	Alignement imposé.....	236
B.	Alignement proposé .....	238
<b>Deuxième Partie</b>	<b>LE STATUT DU MARIN PÊCHEUR : UNE AUTONOMIE EN VOIE DE DISPARITION .....</b>	<b>244</b>
<b>INTRODUCTION</b>	<b>À LA SECONDE PARTIE .....</b>	<b>244</b>
<b>Titre I</b>	<b>RELATIONS INDIVIDUELLES DE TRAVAIL DU MARIN PÊCHEUR .....</b>	<b>249</b>
<b>Chapitre I</b>	<b>LA CONCLUSION DU LIEN CONTRACTUEL DE TRAVAIL DU MARIN PÊCHEUR .....</b>	<b>249</b>
Section 1	LE CADRE DU CONTRAT D'ENGAGEMENT MARITIME .....	251
§1.	Le lien contractuel du travail maritime.....	254
§2.	Conclusion du contrat d'engagement maritime .....	260
Section 2 :	La fin du lien contractuel de la relation de travail du marin pêcheur.....	262
§.1	La fin du contrat d'engagement maritime à l'initiative du marin .....	263
A.	La résiliation du fait du navire.....	266
B.	La résiliation judiciaire.....	267
§2.	La fin du contrat d'engagement maritime à l'initiative de l'armateur.....	269
A.	Le congédiement .....	269
B.	Le licenciement.....	271
a.	La notion du licenciement.....	271
b.	La procédure.....	276
c.	La conciliation.....	277
<b>Chapitre II</b>	<b>LES CONDITIONS DE TRAVAIL DU MARIN PÊCHEUR.....</b>	<b>280</b>
Section1	LA RÉMUNÉRATION.....	280
§1.	La rémunération et la spécificité du secteur de la pêche maritime .....	282
A.	La rémunération en droit commun .....	282
B.	Le salaire dans le secteur de la pêche maritime.....	288
a.	Sources du droit à rémunération.....	288
b.	Convenance de la rémunération.....	289
c.	Condition de travail égal ou de valeur égale .....	290
d.	Fixation de la rémunération.....	292
§2.	La notion du salaire minimum dans la pêche.....	294
A.	La rémunération dans le secteur de la pêche maritime .....	294
a.	La rémunération aux profits éventuels.....	295
b.	Rémunération par salaire mensuel.....	299
c.	Salaire proportionnel au montant des ventes .....	301
B.	Le salaire minimum dans la pêche .....	303
Section 2	LA DURÉE DU TRAVAIL.....	309
§1.	La durée du travail face à l'autonomie du droit du travail maritime .....	314
A.	La durée du travail face à la spécificité maritime.....	316
a.	Durée du travail en droit commun .....	316

b.	Durée du travail en droit du travail maritime .....	319
c.	La durée du travail face à certaines exceptions maritimes .....	324
B.	La détermination du travail effectif .....	329
a.	Temps effectif en droit commun et en droit maritime .....	329
i.	Temps effectif en droit commun .....	329
ii.	Temps effectif en droit maritime .....	333
b.	La définition du travail effectif face à l'exception maritime .....	334
i.	Difficile appréciation du travail effectif en mer .....	334
ii.	Travail effectif, repos et astreintes .....	336
§2.	L'effectif à bord et le temps de repos du marin .....	337
A.	L'effectif et le travail à bord .....	337
a.	L'effectif à bord .....	337
b.	Le travail dans le secteur de la pêche artisanal et le travail intermittent .....	342
i.	Le travail dans le secteur de la pêche artisanale .....	342
ii.	Le travail intermittent .....	342
B.	Le temps de repos du marin .....	343
a.	Les divers repos du marin .....	344
i.	Le repos quotidien du marin .....	344
ii.	Repos hebdomadaire .....	347
iii.	Les jours fériés .....	351
b.	Récupération des repos .....	351
	<b>Titre II RELATIONS COLLECTIVES DE TRAVAIL DES MARINS PÊCHEURS .....</b>	<b>352</b>
	<b>Chapitre I LA REPRÉSENTATION DES MARINS PÊCHEURS .....</b>	<b>354</b>
	Section 1 LA REPRÉSENTATION SYNDICALE .....	354
	§1. Les syndicats .....	354
	A. Fondement juridique du droit syndical .....	354
	B. Le syndicalisme dans le secteur des pêches maritimes .....	359
	§2. Autres formes de présentation syndicale .....	362
	A. Bureau syndical au sein de l'entreprise .....	362
	B. Le comité d'entreprise .....	364
	Section 2 LA REPRÉSENTATION DES SALARIÉS ENTRE TERRE ET MER .....	366
	§1. Le représentant des salariés .....	366
	A. La représentativité salariale en droit commun .....	366
	B. Les élections des délégués des salariés .....	368
	§2. La représentativité salariale dans le secteur des pêches maritimes .....	368
	A. La représentation syndicale au niveau des marins pêcheurs .....	368
	B. Le représentant salariale à bord : « Le délégué de bord » .....	371
	a. Le délégué de bord .....	371
	b. La protection des délégués du personnel .....	375
	i. La protection du représentant en droit commun .....	375
	ii. La protection du délégué de bord .....	376
	<b>Chapitre II CONFLITS, CONVENTIONS ET ACCORDS COLLECTIFS DE TRAVAIL .....</b>	<b>378</b>
	Section1 LES CONFLITS COLLECTIFS .....	378
	§1. Le fondement de droit de grève .....	381
	A. L'exercice du droit de grève .....	383
	B. La grève et la relation de travail du marin pêcheur .....	386
	C. Conséquences des grèves .....	389
	§2. Procédure de résolution d'un conflit collectif .....	394
	A. Conciliation .....	395
	B. Arbitrage .....	397
	Section 2 LES CONVENTIONS ET ACCORDS COLLECTIFS DE TRAVAIL .....	399
	§1. Les conventions collectives et accords collectifs .....	399
	§2. Les conventions collectives et les accords collectifs face à l'autonomie du droit maritime .....	402
	<b>CONCLUSION GÉNÉRALE .....</b>	<b>404</b>
	<b>BIBLIOGRAPHIE .....</b>	<b>419</b>

<b>INDEX .....</b>	<b>428</b>
<b>TABLE DES MATIÈRES.....</b>	<b>432</b>