



HAL
open science

**Accident du travail maritime, marin : comment les
définir ? Cass. civ. 2^e, 3 septembre 2009, n° 08-12732,
El Harouat c/ ENIM**

Patrick Chaumette

► **To cite this version:**

Patrick Chaumette. Accident du travail maritime, marin : comment les définir ? Cass. civ. 2^e, 3 septembre 2009, n° 08-12732, El Harouat c/ ENIM. Neptunus, 2009, 15 (3), pp.1-5. hal-03792925

HAL Id: hal-03792925

<https://hal.science/hal-03792925>

Submitted on 30 Sep 2022

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

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

Accident du travail maritime, marin : comment les définir ?
Cass. civ. 2è, 3 septembre 2009, n° 08-12732, El Harouat c/ ENIM

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

Un marin, victime d'un accident du travail maritime, qui est aussi un accident aérien : le cas d'espèce paraît étrange. Il révèle l'évolution des techniques de pêche, plus ou moins encadrée, la diversité des tâches demandées aux marins. Le travail à terre du marin, pour le compte de son armateur, est une pratique ancienne, susceptible de soulever quelques questions juridiques : ramendage des chaluts, débarquement du poisson, maintenance du navire, suivi de l'avitaillement, suivi d'une construction ou d'une réparation, formation Voici l'accident de travail maritime aérien, qui n'est pas un accident de trajet avant embarquement ou à la suite du débarquement.

En Méditerranée, la pêche au thon rouge menée à partir de Sète notamment est allée jusqu'au repérage des bancs en avions, avec un pilote et un marin embarqué à bord de l'aéronef. Le thon rouge vendu au Japon est suffisamment rémunérateur pour justifier cette dépense importante. Cette pratique est dorénavant interdite. Il était temps : le thon rouge est très largement surexploité en Méditerranée, les quotas sont plus que doublés avec des pratiques diverses de fraude.

Un avion pour repérer le banc, c'est bien ; mais deux, cela craint. S'ils voient les thons, se voient-ils entre eux ? Non. Dès lors, voilà un crash d'avions et quatre morts. La veuve de l'un des marins demande au régime de sécurité sociale auquel son mari était affilié, l'Etablissement National des Invalides de la Marine (ENIM) les prestations dues en cas d'accident mortel du travail maritime, l'attribution d'une pension de veuve et une allocation de décès (P. Chaumette, *Droits Maritimes*, J.P. Beurrier dir., Dalloz Action, Paris, 2è éd., 2008, Chap. 414, pp. 630-646). L'ENIM refuse estimant qu'il ne s'agit pas d'un accident du travail maritime, mais sans doute d'un accident intervenu dans le cadre d'une activité professionnelle non maritime. Cet accident est susceptible d'engager des responsabilités civiles, notamment des pilotes, de soulever des questions d'assurance. Le problème est ici celui de la définition de l'accident du travail maritime, des accidents pris en charge par l'ENIM, de l'accident survenu à un marin dans le cadre de son activité professionnelle maritime. Cela soulève la question de la définition du marin, de sa situation professionnelle. Le marin, affilié à l'ENIM, est-il pris en charge à condition qu'il soit inscrit au rôle d'équipage ? ou est-il pris en charge quand il est sous l'autorité de son armateur, avec lequel il a conclu un contrat d'engagement maritime ?

Longtemps la profession s'est construite à partir de l'affiliation à l'ENIM, ce qui permettait à 55 ans de toucher ses « invalides », sa pension de retraite. L'activité maritime semble dorénavant se définir à partir de la notion d'emploi permanent relatif à la marche, à la conduite, à l'entretien ou à l'exploitation du navire et à travers la conclusion d'un contrat d'engagement maritime.

Le droit social des gens de mer s'est constitué dans des cadres nationaux, au cours du XVIII^e siècle, à la suite des coutumes développées au Moyen-Âge. L'État, protecteur de ses intérêts et des gens de mer, a assumé une fonction tutélaire ; il enregistre les marins, autrefois

par l'inscription maritime, aujourd'hui par une immatriculation, reconnaît leur aptitude professionnelle; il vise les contrats d'engagement lors de l'établissement des rôles d'équipage, assure l'information préalable sur la durée et le contenu des contrats, contrôle leur légalité ; il a mis en place une protection sociale spécifique, qui perdure en France dans le cadre de l'Établissement national des invalides de la marine (ENIM).

L'accident du travail maritime s'entend d'un événement imprévisible et soudain, survenu au cours et à l'occasion du travail afférent au métier de marin et entraînant pour la victime, soit une incapacité de travail temporaire ou définitive, soit la nécessité de soins médicaux. La notion d'accident professionnel recouvre des situations diverses, notamment les accidents survenus à bord du navire, les accidents de trajet, qui engendrent les obligations armatoriales. Elle concerne également les accidents de travail terrestre survenus à un marin, lors d'un travail terrestre entre deux embarquements, lors d'un détachement comme sédentaire de l'armement ou au sein des sociétés de classification (P. Chaumette, « La dispersion du contentieux du travail maritime », *ADMA*, université de Nantes, 1985, t. VIII, pp. 155-183). Dans ces cas, le marin échappe au Code du travail maritime pour relever du Code du travail. Mais il conserve son statut social, son affiliation à l'ENIM. Il en est de même pour le marin affecté à une plate-forme de forage ou d'exploitation, ensemble immobilisé, non assimilable à un navire. Il est directement pris en charge par la Caisse générale de prévoyance. L'accident ou la blessure au service du navire comprend tout accident survenu au lieu et au temps du travail (Décret-Loi 17 juin 1938, art. 9), mais aussi tout accident survenu à bord, même en dehors du service proprement dit, même les accidents survenus à terre, mais au service du navire. Le marin, ou ses ayants droit, doivent démontrer que la lésion est la suite d'un accident, survenu à l'occasion du travail. Est victime d'un accident du travail maritime le pilote qui subit une crise cardiaque, après être monté à bord d'un minéralier, alors qu'il était auparavant en parfaite santé, avait passé neuf jours auparavant une visite médicale d'aptitude ; son état pathologique préexistant ne l'empêchait nullement d'exercer son activité professionnelle et laissait à la crise son caractère imprévisible (Cass. civ. 2^e, 16 novembre 2004, n°03-30.133, ENIM c/Lovisi et DRASS de Marseille, *DMF* 2005, 143). La présomption d'imputabilité professionnelle n'est pas applicable au salarié victime d'un accident du travail au cours d'une période d'astreinte à son domicile (Cass. civ. 2^e, 16 novembre 2004, n°03-10.629, ENIM et Syndicat des pilotes professionnels du port de Cherbourg c/M^{me} Piletta, *DMF* 2005, 143).

En l'espèce, le marin est sous contrat avec son employeur ; il est parfois embarqué à bord du thonier ; mais il se trouvait lors de l'accident à bord d'un avion en vol. La cour d'appel de Montpellier a considéré, reprenant les motifs du tribunal des affaires de sécurité sociale (TASS), 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, de sorte qu'il ne peut, en application de l'article 1er du décret du 7 août 1967, être considéré comme marin, puisque la qualité de marin est reconnue à celui qui est inscrit sur un rôle d'équipage. Il ne peut bénéficier des dispositions relatives à la protection sociale. Si la qualité de marin peut être prouvée non seulement par l'inscription sur le rôle d'équipage, mais également par la présentation d'une promesse ou d'une feuille d'embauche, ou par l'inscription des services sur le livret maritime de l'intéressé, en l'espèce, aucune preuve n'est rapportée en ce sens. Les juges du fond ne connaissent que le marin enrôlé, seul à bénéficier de la protection sociale de l'ENIM. Cette conception est historique.

Le système de la presse ne fournissait pas à la Marine Royale des équipages de qualité. Colbert mit en place, en 1668, le système des classes et l'administration de l'inscription maritime, chargée de l'affectation des marins, de la gestion des rôles, du paiement des soldes, du contrôle de la formation et de l'exécution des contrats d'engagement maritime, de la tenue des comptes des marins servant au commerce. L'État prête ses inscrits maritimes aux armateurs, en quelque sorte. La caisse des invalides de la marine est créée en 1673 afin de verser une demi-solde militaire aux marins blessés en service, aux marins âgés ; cette pension fut étendue aux marins de commerce en 1709, puis aux marins pêcheurs en 1823.

L'ordonnance de 1681 réglemente l'engagement et les loyers des marins, détermine les obligations de l'armateur, en cas de blessure ou de maladie au service du navire. Le droit social maritime apparaît hors des structures corporatives, de l'initiative et sous la tutelle de l'État. Il met en place les premiers éléments de protection sociale, encadre administrativement les contrats d'engagement, alors que tout le secteur terrestre sera soumis à des lois de police et aux contrats individuels de travail, librement négociés, pendant tout le XIXe siècle. Le marin relève surtout d'un statut professionnel, puis ensuite d'un contrat d'engagement le liant à un armateur. La tutelle de l'administration maritime sur les relations de travail maritime tend aujourd'hui à se banaliser (P. Chaumette, *Droits Maritimes*, préc. n° 412.19 « De l'inscription maritime au contrat d'engagement maritime »). Si elle est historique ; cette conception n'est plus juridique.

Le contrat d'engagement maritime s'inscrit dans un cadre statutaire, défini par le législateur. Le statut légal, ainsi que le statut social, l'affiliation à l'ENIM, assurent l'unité du milieu maritime, par-delà les distinctions entre patron embarqué-capitaine de navire-marin salarié. Les contrats d'engagement maritime sont conclus en vue d'une expédition maritime ; ils étaient donc essentiellement conclus au voyage. A partir de la navigation transatlantique, du développement des lignes régulières, dès le début du XXe siècle, le marin s'est trouvé lié à son armement durablement, et non plus pour une seule expédition maritime. La pratique du contrat à durée indéterminée s'est développée, suivie par les dispositions conventionnelles sur la stabilisation des marins, la titularisation des officiers. Le contrat de travail maritime s'est complexifié, comportant évidemment des périodes de travail nautique à bord, mais aussi des périodes de suspension de la prestation de travail pour congés, maladie, accident, formation, des périodes de travail à terre du marin pour le compte de son armement.

L'encadrement administratif du contrat d'engagement maritime a également évolué. La revue d'armement, dans le bureau du chef de quartier des affaires maritimes, a disparu en pratique, avant d'être supprimée par la loi n° 97-1051 du 18 novembre 1997 (ancien art. 12 CTM). Comme la décision d'effectifs de l'armateur, le contrat d'engagement était visé par l'administration maritime, dans le cadre d'un contrôle de légalité. Seuls les marins clandestins échappaient à ce contrôle administratif préalable. Ce contrôle est maintenu pour la décision d'effectifs (CAA Douai, 3è ch., 28 mai 2009, n° 07DA1156, SNRH, DMF 2009, n° 706, pp. 749-759, obs. P. Chaumette, « Remorquage portuaire : contestation du refus de visa de la décision d'effectifs »), il a été supprimé pour le contrat d'engagement. Ce dernier fait l'objet dorénavant d'un contrôle a posteriori. L'armateur adresse une copie du contrat d'engagement maritime, dès sa signature, à l'inspecteur du travail, chargé des activités maritimes, pour enregistrement. Le contrat d'engagement, obligatoirement écrit, mentionne l'adresse et le numéro d'appel de l'inspecteur du travail compétent. Les clauses et stipulations du contrat d'engagement son annexées au rôle d'équipage qui mentionne le lieu et la date d'embarquement (art. 9 CTM, loi n° 2006-10, 5 janvier 2006).

Le rôle d'équipage était dressé par l'administration des affaires maritimes, une fois la décision d'effectifs visée et les contrats d'engagement conclus et également visés. Le rôle d'équipage constitue le titre de navigation du navire l'autorisant à prendre la mer. Ce document permettait aussi la constatation des services en mer du marin, ce qui justifie son affiliation au régime social des marins (ENIM) et le versement des cotisations sociales. Ce rôle, autrefois dressé pour chaque expédition, est maintenant annuel. Il permet de contrôler le respect des effectifs, l'existence d'un équipage suffisant pour la sécurité du navire (C. Eoche-Duval, « Effectifs autorisés, effectifs embarqués », *DMF* 2002, 691-698 - CA Rennes, 2e ch. com., 20 février 2002, P. Laumailé et CFDT c/SA Navale française, navire Pointe du Cormoran, *DMF* 2002, 433 - CA Caen, ch. réun., 17 mars 2006, navire Pointe du Cormoran, *DMF* 2007, 151). Le rôle d'équipage constitue ainsi un acte administratif enregistrant les contrats d'engagement de droit privé, toujours annexés au rôle (art. 9 CTM). Le contrat d'engagement n'est pas un contrat semi-public ; l'administrateur n'est pas le notaire du contrat ; le rôle n'est pas un acte authentique (G. Ripert, *Droit maritime*, t. I, 4e éd., Dalloz, Paris, 1950, n° 499 - CA Rouen, 24 décembre 1879, *D.* 1880, 2, 233). Le contrôle de légalité

du contrat semble n'appartenir qu'à l'inspecteur du travail.

Le marin doit pouvoir établir par tous moyens, au-delà du rôle, qu'il a travaillé antérieurement ou postérieurement pour l'armateur. Le rôle permet l'enregistrement des périodes d'embarquement du marin ; l'armateur doit également déclarer à l'administration maritime les autres périodes donnant lieu à affiliation : congés, travail à terre ou travail maritime à quai, attente d'embarquement. Les déclarations de mouvement de personnel se font directement par les armateurs au centre administratif de Saint-Servan, par lettre, ou par voie électronique, depuis 1990 pour la marine marchande et 1993 pour la pêche. Le nouveau rôle d'équipage est fortement simplifié ; le capitaine signe et dépose une liste d'équipage. Il est possible de se demander si le rôle d'équipage peut survivre à ces nouvelles procédures déclaratives et électroniques.

La Cour de cassation a ainsi totalement raison de ne pas limiter les positions du marin, vis-à-vis de son armateur à son enrôlement. A bord, le marin non enrôlé est un travailleur clandestin, en situation irrégulière, ce qui avait des conséquences sur le régime juridique de son accident au travail. Devait-on le considérer comme un passager, mais participant aux opérations de pêche, engageant la responsabilité civile de l'armateur ? Pour la Cour de cassation, l'essentiel est l'existence d'un contrat d'engagement maritime, non l'enrôlement. Le marin non enrôlé peut travailler pour le compte de son employeur et être ainsi victime d'un accident du travail maritime, pris en charge par l'ENIM, en raison de l'unité de son statut social, même lorsqu'il travaille à terre ou en l'air, très exceptionnellement. C'est donc l'ampleur du lien contractuel entre le marin et son employeur qui devient déterminante.

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 régi par les dispositions de la présente loi (art. 1er CTM). Le champ d'application du droit maritime du travail est déterminé par les concepts de navire, d'armateur et de marin. Est considéré comme armateur tout particulier, toute société, tout service public, pour le compte desquels un navire est armé (art. 2 CTM). Est considéré comme marin quiconque s'engage envers l'armateur ou son représentant, pour servir à bord d'un navire (art. 3 CTM). Les relations de travail des marins du service des phares et balises, avec le service public qui les emploie, sont soumises aux règles du droit privé du Code du travail maritime (Trib. confl. 22 mai 2006, n° C3486, M. X... et a. c/Agent judiciaire du Trésor, *Bull. Tr. confl.*, n° 12 : compétence judiciaire à propos d'un recours en annulation de la grille de salaires et du montant des heures supplémentaires des marins). Le marin occupe à bord un emploi permanent relatif à la marche, à la conduite, à l'entretien ou à l'exploitation du navire (Décret n° 67-690, 7 août 1967, *JORF* 13 août 1967, *D.* 1967, 307).

Il existe ainsi, compte tenu des modifications des conditions d'emploi des marins, des conditions de la tutelle administrative sur les relations de travail, un changement de perspectives dans la définition de concepts essentiels : marin, accident du travail maritime.

Marin. Accident aérien. Activité de pêche. Accident du travail. Marin non enrôlé. Définition du marin. Contrat d'engagement maritime. Emploi permanent lié à l'exploitation du navire.

Cour de cassation chambre civile 2 3 septembre 2009

N° de pourvoi: 08-12732

Publié au bulletin Cassation

Il résulte de la combinaison de l'article 1er du décret du 17 juin 1938 modifié, et de l'article 1er du décret du 7 août 1967 que la Caisse générale de prévoyance des marins français, service de l'Etablissement national des invalides de la Marine (ENIM) est chargée

d'assurer le service de ses prestations, soins, indemnités et pensions à toute personne exerçant la profession de marin, comme ayant été 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 ou à l'exploitation du navire, peu important que celle-ci ait été régulièrement embarquée. La cour d'appel, qui n'a pas recherché s'il résultait des circonstances de l'espèce l'existence d'un contrat de travail liant la victime à un armateur, a privé sa décision de base légale au regard des textes susvisés.

LA COUR DE CASSATION, DEUXIÈME CHAMBRE CIVILE, a rendu l'arrêt suivant :
Sur le moyen unique, pris en sa première branche :

Vu les articles 1, 9, 19 et 36 du décret du 17 juin 1938 modifié, les articles 1 et 3 du code du travail maritime, et l'article 1er du décret du 7 août 1967 ;

Attendu, selon l'arrêt attaqué, que Marzouk X... est décédé le 14 avril 2004 lors d'un accident d'avion, alors qu'il avait pris place dans cet aéronef afin de participer à une opération de repérage de bancs de thons ; que son épouse a sollicité que ce décès soit pris en charge à titre d'accident du travail maritime ; que l'Etablissement national des invalides de la marine (ENIM) lui ayant refusé l'attribution d'une pension de veuve et une allocation de décès, elle a saisi la juridiction de sécurité sociale d'un recours ;

Attendu que pour rejeter la demande de Mme X..., l'arrêt retient essentiellement que c'est par des motifs pertinents qu'il adopte expressément que le premier juge, après avoir procédé à une analyse circonstanciée des éléments de fait produits aux débats, a retenu que M. X... n'était pas inscrit au rôle d'équipage bien qu'embarqué sur le navire pour lequel la mission de repérage avait été effectuée, de sorte qu'il ne peut, en application de l'article 1er du décret du 7 août 1967, être considéré comme marin, puisque la qualité de marin est reconnue à celui qui est inscrit sur un rôle d'équipage, et ne peut bénéficier des dispositions relatives à la protection sociale et qu'il convient d'ajouter que si la qualité de marin peut être prouvée

non seulement par l'inscription sur le rôle d'équipage, mais également par la présentation d'une promesse ou d'une feuille d'embauche, ou par l'inscription des services sur le livret maritime de l'intéressé, en l'espèce, aucune preuve n'est rapportée en ce sens ;

Qu'en statuant ainsi, alors qu'il résulte de la combinaison de l'article 1er du décret du 17 juin 1938 modifié, et de l'article 1er du décret du 7 août 1967 que la Caisse générale de prévoyance des marins français, service de l'Etablissement national des invalides de la Marine (ENIM) est chargée d'assurer le service de ses prestations, soins, indemnités et pensions à toute personne exerçant la profession de marin, comme ayant été 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 ou à l'exploitation du navire, peu important que celle-ci ait été régulièrement embarquée, la cour d'appel, qui n'a pas recherché s'il résultait des circonstances de l'espèce l'existence d'un contrat de travail liant la victime à un armateur, a privé sa décision de base légale au regard des textes susvisés ;

PAR CES MOTIFS, et sans qu'il y ait lieu de statuer sur les autres branches du moyen :
CASSE ET ANNULE, dans toutes ses dispositions, l'arrêt rendu le 16 janvier 2008, entre les parties, par la cour d'appel de Montpellier ; remet, en conséquence, la cause et les parties dans l'état où elles se trouvaient avant ledit arrêt et, pour être fait droit, les renvoie devant la cour d'appel de Toulouse ;

Condamne l'Etablissement national des invalides de la Marine aux dépens ;
Vu l'article 700 du code de procédure civile, condamne l'Etablissement national des invalides de la Marine à payer à Mme X... la somme de 2 500 euros ;

M. GILET, président ; Me Balat,
SCP Delaporte, Briard et Trichet, avocat(s)