

La réécriture du droit social maritime au sein du code des transports - Préface

Alexis Bugada, Cyril Bloch

▶ **To cite this version:**

Alexis Bugada, Cyril Bloch. La réécriture du droit social maritime au sein du code des transports - Préface. 2018. hal-01686096

HAL Id: hal-01686096
https://amu.hal.science/hal-01686096

Submitted on 17 Jan 2018

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.

PRÉFACE

Le droit maritime occupe une place à part au sein du droit des transports. Mais que dire du droit du travail maritime lorsqu'il est mis en miroir avec le droit commun du travail ? Après les codifications de 2008 (Code du travail), de 2010 (Code des transports) et l'avènement d'un droit international innovant entré en vigueur en 2013 (Convention du travail maritime, OIT, 2006), un vaste travail d'assimilation méritait d'être entrepris. Le marin a été expulsé du Code du travail et du Code du travail maritime (abrogé) pour devenir un « gens de mer » au sein du Code des transports. L'ensemble de cette réécriture induit des conséquences majeures dans l'application articulée des deux codes et donc des sources du droit social maritime. L'ordonnance du 28 octobre 2010 a en effet structuré la codification du droit des transports au sein d'un même ensemble, lui-même sécable selon les secteurs (maritime, ferroviaire, terrestre, aérien, etc.), qui contiennent en leur cœur, à chaque fois, des dispositions consacrées au droit du travail. Ainsi en va-t-il des dispositions relevant du Livre V de la Partie V du Code des transports.

M^me^ Chloé Dufraisse Charmillon propose ici une analyse critique et originale de cette codification qui, tel un nouvel écrin, a permis des ajustements ultérieurs modifiant profondément la texture du droit applicable. L'auteure évalue l'apport de cette codification (dans sa partie sociale), devant constituer – le pensait-on ? – une parallèle à celle tracée par le Code du travail. Or les parallèles n'ont pas vocation à se rencontrer… du moins sur des surfaces planes. Les scientifiques savent que la réalité est tout autre lorsque les parallèles sont considérées dans un autre espace géométrique ou en perspective centrale. Par le jeu d'une codification à (pseudo) droit constant, en réalité, le Code du travail a été placé au centre de l'articulation des droits. La géométrie des codes contemporains a ceci de magique, c'est qu'elle n'est plus classique. Elle peut organiser le droit en s'accommodant des paradoxes. Mais à quel prix ?

Selon l'auteure, le Code des transports peut être présenté, dans un premier mouvement, comme un instrument de progrès social. Pourquoi ? Parce que l'opération de codification a permis une mise en cohérence des textes spéciaux relatifs au contrat de travail maritime. Mais surtout parce qu'elle a été conçue pour mettre définitivement fin à l'autonomie du droit social maritime. Les dispositions du Code du travail s'appliquent sous réserve d'exclusions expresses ou de dispositions spéciales incompatibles. L'articulation des codes repose sur une clé de voute inédite : l'article L. 5541-1 du Code des transports. Cette articulation offre une complémentarité qui n'existait pas dans le passé. Sauf exceptions, primait l'application du droit spécial. La protection du travailleur maritime s'en ressentait, ce que la jurisprudence tentait de corriger à l'instar de l'arrêt *Vendier* de 1997. Voilà pourquoi, désormais, le nouveau droit des transports maritimes peut

être présenté comme un progrès pour les gens de mer même si c'est au prix d'une entorse habile – mais cruciale – aux principes de la codification à droit constant.

Pourtant, et c'est le deuxième mouvement de l'ouvrage, ce nouveau code se révèle ambivalent dans sa façon d'appréhender l'internationalisation du droit maritime et la concurrence des systèmes juridiques étrangers. Le législateur a ainsi institutionnalisé sans frein véritable le recours aux registres internationaux (RIF) et aux pavillons d'outre-mer (Code du travail d'outre-mer). Le phénomène n'est pas nouveau ; il est désormais codifié et enrichi. On en connaît la cause : la sauvegarde du pavillon français. Mais le paradoxe est saisissant : les gens de mer concernés ne relèvent pas des mêmes dispositions sociales, mais de celles issues de la loi d'autonomie ou de la législation d'outre-mer. La concurrence maritime mondiale explique ce choix politique, au demeurant dupliqué par bien des pays européens. Le droit métropolitain devient résiduel dans la gestion de la main d'œuvre sur un même navire, spécialement s'agissant des marins au commerce. Or l'internationalisation des échanges va de pair avec l'internationalisation du droit. On aurait alors pu penser que la convention OIT de 2006 offrirait un socle de protection pour lutter contre le *dumping* social. C'est vrai dans l'absolu. Mais le constat s'avère relatif sous l'angle des standards du droit interne. Celui-ci a revisité, à partir d'une vaste opération de réécriture législative, les grandes catégories juridiques censées déterminer le champ d'application du droit du travail maritime. Tel est le cas des notions de gens de mer, de marin, de gens de mer non marin ou encore des modalités d'emploi direct (armateur), indirect (société de placement) ou de mise à disposition (entreprises de travail maritime). Les contours de la notion d'employeur s'érodent, au service de modes d'exploitation hétérogènes. Cela permet une diversité de statuts sociaux applicables sur un même navire et dont la justiciabilité reste fragile.

La question est ainsi posée. La réécriture du droit du travail maritime, dans sa substance, peut-elle être présentée comme un progrès social alors qu'elle institue par-delà les apparences davantage de déréglementation pour maintenir le pavillon français éprouvé par le contexte international ? Un même code mais une pluralité de droits : c'est toute l'ambivalence du code des transports contemporain.

L'entreprise de l'auteure est courageuse. Il a fallu s'emparer des spécificités maritimistes pour les mettre en perspective avec les préoccupations contemporaines du droit du travail. Son analyse a dû s'accommoder des usages d'une « légistique » discutable pour apprécier un travail de codification annoncé à droit constant. Cela permet de dévoiler de quelle manière l'ADN du droit du travail maritime a été profondément modifié. Les grandes notions en ce domaine ont été revisitées dans la perspective de la convention OIT de 2006, ce qui permet d'identifier des divergences en droit interne. Il a fallu appréhender avec finesse les enjeux de la concurrence sociale maritime pour décoder l'œuvre sous-jacente du législateur, sans ménager l'esprit critique. À cet égard, comment ne pas souligner les insuffisances criantes des textes réglementaires d'application du nouveau code ? Ici non codifiés ; là, codifiés mais lacunaires. Au mieux l'accessibilité du

droit est méconnue, au pire ces lacunes et ces retards participent d'une déréglementation mal assumée. L'ambivalence du nouveau code des transports n'en est que plus évidente. Elle nourrit les arguments selon lesquels ce code serait trop lourd, déjà daté ou inadapté, et que le temps serait venu d'imaginer un code maritime à part entière.

M^me^ Chloé Dufraisse Charmillon propose ainsi un ouvrage habile qui intéressera les maritimistes et les travaillistes, les praticiens comme les théoriciens. Elle trace sans concession une perspective générale pour en déduire des conséquences pratiques et une critique méthodologique. Elle décode ainsi le sens caché d'un code à la fois si éloigné et si proche du code du travail. Cette réflexion était attendue depuis l'avènement du code des transports. Et c'est heureux que l'ouvrage paraisse dans la collection « Droit maritime » des PUAM. Cela atteste de la vitalité de la recherche en droit maritime d'une part et en droit social d'autre part sur le site d'Aix-Marseille université. Que l'auteure en soit doublement remerciée.

Alexis Bugada,
Professeur à l'Université d'Aix-Marseille,
directeur du CDS

Cyril Bloch
Professeur à l'Université d'Aix-Marseille,
directeur du CDMT