

## L'affirmation de l'immunité civile de l'armateur vis-à-vis des marins

**Patrick CHAUMETTE**

Professeur à l'Université de Nantes

*Cass civ. 2è, 23 mars 2004, n° 02-14.142,*

*Établissement National des Invalides de la Marine c/ M. Beusnard et autres*

**Absence de recours en reconnaissance de la faute inexcusable de l'employeur pour les marins accidentés du travail ou victime d'une maladie professionnelle ;**

La seconde chambre civile de la Cour de cassation vient de rendre un arrêt relatif à un accident du travail subi par un marin, qui semble aller entièrement à contre-courant des évolutions récentes, affirmant l'existence d'une obligation de sécurité de résultat inhérente au contrat de travail ; cet arrêt paraît enfermer les marins dans les archaïsmes de textes spécifiques, non mis à jour depuis 1905 ou 1938.

Un marin d'un chalutier de Port-Vendres, le Petit Rémi, fut victime d'un accident mortel du travail ; ses parents ont engagé une action en reconnaissance de la faute inexcusable de son employeur, le patron embarqué à bord du navire. La cour d'appel de Montpellier a admis la faute inexcusable de l'employeur et a condamné l'Établissement National des Invalides de la Marine, régime de sécurité sociale des gens de mer, à indemniser les ayants droit, avant d'obtenir le remboursement de cette indemnisation complémentaire par l'employeur ou son assurance. Sur le pourvoi de l'ENIM, cet arrêt d'appel est cassé.

Pour la Cour de cassation, l'article L 413-12-2° du Code de la sécurité sociale prévoit qu'il n'est pas dérogé aux dispositions réglementaires et législatives concernant les pensions des personnes mentionnées à l'article 2 du décret du 17 juin 1938 relatif à la réorganisation et à l'unification du régime d'assurance des marins. Dès lors, sont seules applicables à tous les bénéficiaires des prestations du régime social des gens de mer les dispositions de leur régime spécial, lequel ne prévoit aucun recours contre l'armateur en raison de sa faute inexcusable. La cour d'appel avait limité l'application de l'article 20 du décret-loi du 17 juin 1938 au cas où l'accident est causé par une personne autre que l'employeur ou ses préposés, c'est-à-dire par un tiers, ouvrant ainsi un recours contre l'armateur en cas de faute inexcusable de sa part ; cette interprétation est refusée et l'arrêt d'appel cassé.

La Cour de cassation affirme l'autonomie du régime de sécurité sociale des gens de mer, régi par le décret-loi du 17 juin 1938, non révisé sur cette question des accidents du travail. La loi du 21 avril 1898 concerne les accidents du travail des marins salariés ; elle adapte les dispositions de la loi terrestre du 9 avril 1898 à l'existence des obligations armatoriales, qui imposent à l'employeur le maintien du salaire, la prise en charge des soins pendant quatre mois, le rapatriement du marin blessé au service du navire, avant l'intervention des prestations sociales. Une assurance mutuelle des marins est créée en matière d'accident du travail, financée par une cotisation du marin, une contribution de l'armateur, gérée par la Caisse générale de prévoyance, dans le cadre de l'ENIM, établissement public. Il faut attendre le décret n° 99-542 du 28 juin 1999 pour que la notion de maladie professionnelle, ainsi que le système des tableaux, entre dans le régime de sécurité sociale des gens de mer.

La réparation forfaitaire des marins accidentés pouvait être complétée en cas de faute d'un tiers, de faute inexcusable de l'armateur ou du capitaine de navire. Cette responsabilité personnelle du capitaine de navire, souvent salarié, donnera lieu à l'intervention du législateur en 1905 et en 1938. Des abrogations successives ont entraîné une difficile compréhension des textes applicables. La jurisprudence a fini par considérer que seule la faute intentionnelle et personnelle de l'armateur permettait au marin accidenté d'obtenir une indemnisation complémentaire (Cass. Soc. 6 novembre 1959, DMF 1960, 134 n. R. Jambu-Merlin ; Cass. Soc. 16 mai 1979, 5 arrêts, Bull. Civ. V, n° 421 p. 305 ; Cass. Soc. 13 juin 1979, DMF 1981, 608). Telle reste la position de l'Etablissement National des Invalides de la Marine, position confirmée par cet arrêt de la Cour de cassation. Seuls deux cas permettent d'envisager une indemnisation complémentaire, la faute intentionnelle de l'employeur (poussant le marin par-dessus bord ?) et la faute d'un tiers extérieur à la prestation de travail.

Pourtant, dès 1978, le professeur R. Jambu-Merlin notait que « si en droit de la sécurité sociale, il ne faut prendre en compte que les seuls textes particuliers au régime des marins, cette position de principe ne pourra être toujours maintenue ; quand les textes concernant les marins seront confus ou incomplets, comment ne pas se référer aux principes du régime général, à la coutume qu'ils ont contribué à dégager » (Les gens de mer, Dalloz, 1978, p. 193). Il arrive effectivement à la Cour de cassation de compléter les dispositions maritimes insuffisantes par le recours au Code de la sécurité sociale, par exemple en matière d'expertise médicale (Cass. Soc. 5 décembre 2002, navire fileyeur Océane III, ENIM c./ M. Biet, DMF 2003-563). Cet arrêt semble s'inscrire dans la tendance récente vers une interprétation prudente des textes par les magistrats de la Cour de cassation, comme s'il ne fallait plus aller au-delà de la lettre des textes, dans un respect très strict de la loi. Le travail maritime, comme le droit du travail en général, a connu une période d'interprétation riche et créative, où la jurisprudence s'est efforcée de construire une cohérence oubliée du législateur (Cass. Ass. Plén. 7 mars 1997, DMF 1997, pp. 377-396 concl. Y. Chauvy, JCP 1997, Éd. G, II, 22863 n. M. Pierchon, Dr. Soc. 1997-424 ; Cass. Soc. 28 octobre 1997, Dr. Soc. 1998, 185 ; Cass. Soc. 27 février 2002, DMF 2002 pp. 608-612 n. P. Chaumette, « La fin de la prescription annale en matière de contrat d'engagement maritime »).

Cet arrêt semble s'inscrire à contre-courant de l'affirmation d'une obligation de sécurité de résultat imposée à l'employeur dans le cadre du contrat de travail. En vertu du contrat de travail le liant à son salarié, l'employeur est tenu envers celui-ci d'une obligation de résultat, notamment en ce qui concerne les accidents du travail ; le manquement à cette obligation a le caractère d'une faute inexcusable au sens de l'article L 452-1 du Code de la sécurité sociale, lorsque l'employeur avait ou aurait du avoir conscience du danger auquel était exposé le salarié et qu'il n'a pas pris les mesures nécessaires pour l'en préserver (Cass. Soc. 28 février 2002, Bull. V, n° 81 p. 74 (onze arrêts), Dr. soc. 2002, 445, obs. Me A. Lyon-Caen, D 2002, 2696 n. X. Prétot ; Cass. Soc. 11 avril 2002, Dr. Soc. 2002, 676, D 2002, 2215 n. Y. Saint-Jours).

Depuis la loi du 23 décembre 1982, le recours pour faute inexcusable de l'employeur, devant le tribunal des affaires de sécurité sociale, est ouvert à un marin, victime d'un accident du travail maritime ou d'une maladie professionnelle, sur le fondement de l'article L 452-1 du Code de la sécurité sociale. La loi du 23 décembre 1982 étend aux entreprises d'armement maritime et aux marins le droit de retrait face à un danger grave et imminent et la faute inexcusable de l'employeur " de droit " en cas d'échec de la démarche préventive (C. Tr. art. L 231-8 al. 3). Cette extension est confirmée par la transposition de la directive cadre communautaire 89/391 du 12 juin 1989 relative à la santé-sécurité au travail, qui s'applique autant au travail terrestre qu'au travail maritime. Le silence du décret d'application maritime du 4 novembre 1985 relatif au CHSCT sur les conditions de l'invocation de cette faute inexcusable peut-il rendre le droit de retrait inapplicable dans ce secteur d'activité ?

Deux textes fondent l'affirmation d'une obligation de sécurité de résultat au sein du contrat de travail : l'article 1147 du Code civil et l'article L 230-2 du Code du travail (Cass. Soc. 28 février 2002, Bull. V, n° 81 p. 74 (onze arrêts) ; Cass. Civ. 2è, 23 mars 2004, n° 02-31.059, M. Abassie c./ Sté Altiservice et CPAM des Hautes-Pyrénées). Le premier précise la notion d'obligation contractuelle de résultat. Rien ne permet de distinguer le contrat de travail et le contrat d'engagement d'un marin, qui cerne un 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. L'article L 230-2 du Code du travail transpose en droit français l'obligation générale de prévention imposée à l'employeur par la directive communautaire 89/391 du 12 juin 1989. Depuis la loi n° 97-1051 du 18 novembre 1997, ce texte est applicable aux entreprises d'armement maritime (C. Tr. art. L 742-5). De cette influence du droit commun du travail, il pouvait être conclu à la nécessité de rapprocher le régime spécifique des gens de mer du Code de la sécurité sociale, afin de respecter le principe d'équivalence, même si l'article L 452-1 du Code de la sécurité sociale n'est pas directement applicable aux marins, sauf en cas d'échec du droit de retrait. L'article L 111-1 du Code de la sécurité sociale fonde sur le principe de solidarité nationale, l'organisation de la sécurité sociale, la garantie des travailleurs et de leur famille contre les risques sociaux, notamment les accidents du travail et les maladies professionnelles.

Il est vrai que depuis le 1<sup>er</sup> mars 2003, le contentieux de la sécurité sociale est confié à la seconde chambre civile et le contentieux du travail à la chambre sociale de la Cour de cassation. Cet arrêt semble illustrer les limites de cette séparation du contentieux. Dès lors, le marin bénéficie d'une obligation de sécurité de résultat dont le non-respect est sans conséquence sur son indemnisation. Le secteur de la pêche maritime est infiniment plus dangereux que le bâtiment et les travaux publics. Cet arrêt semble renvoyer les familles des victimes vers la seule responsabilité pénale de l'employeur et la prévention des risques professionnels vers les seuls pouvoirs publics.

Le secteur de la pêche maritime est infiniment dangereux. Le taux annuel d'accidents mortels est de 2 pour mille en moyenne, quand il est de 0,3 pour mille pour les activités à haut risque, la construction, les mines ou l'agriculture. 1800 accidents du travail sont déclarés chaque année en France pour 21.100 marins pêcheurs. Cet arrêt semble renvoyer les familles des victimes vers la seule responsabilité pénale de l'employeur et la prévention des risques professionnels vers les seuls pouvoirs publics (Gw. Proutière-Maulion et P. Chaumette, « *L'impact de la réglementation en matière d'hygiène et de sécurité sur les techniques et les rapports sociaux à la pêche* », Annuaire de Droit Maritime et Océanique, Université de Nantes, T. XVIII, 2000, pp. 297-320). Il est possible de s'étonner que ce soit le régime de sécurité sociale des gens de mer, géré par l'administration maritime, qui défende des textes dépassés, une conception du partage des risques professionnels entre employeurs et marins salariés, une solidarité professionnelle aussi peu propice à une politique de prévention. L'assurance des conséquences de la faute inexcusable de l'employeur atténue ses conséquences financières, sans faire disparaître la responsabilité.

L'ENIM considérerait qu'il n'était pas sain de pousser à la prévention par le renforcement de la responsabilité des employeurs. Dans ce cas, quelle voie retenir ? Est-ce à l'Etat de renforcer règles et contrôles ? S'agit-il de mettre en première ligne les centres de sécurité des navires et les inspecteurs du travail maritime ? Les victimes semblent oublier dans cette affaire ; doivent-elles se retourner vers la responsabilité de l'Etat pour obtenir un complément d'indemnisation ? Pourquoi les victimes d'accident du travail maritime n'auraient-elles aucun droit à une indemnisation complémentaire ? Comment justifier cette discrimination ? Si l'on souhaite mieux indemniser les victimes d'accident du travail, sans engager la responsabilité des employeurs, pour faute inexcusable, il est nécessaire que le législateur fasse appel à la solidarité nationale et au financement fiscal (comme en cas de catastrophes naturelles, d'attentats, de sang contaminé ou d'amiante). Nous avons ici l'immunité civile de l'employeur sans aucune solidarité nationale. Comme si les marins étaient fous, imprudents d'aller en mer. L'ENIM n'a reçu du législateur aucune fonction préventive des risques professionnels ; il n'existe pas de service de prévention, d'ingénieurs de prévention, comme cela est le cas dans les CRAM. Le médecin des gens de mer n'a pas pour fonction l'analyse des conditions de travail, la formation à la sécurité, l'aménagement des postes de travail, à la différence des médecins du travail. Tout au plus, l'ENIM finance l'Institut maritime de prévention de Lorient. Cet arrêt tombe au moment où un plan de prévention des risques professionnels à la pêche s'efforce d'être lancé (projet Glavany de 1997), où Georges Tourret reçoit mission de dynamiser l'IMP de Lorient, de renforcer la formation à la sécurité, suite aux enquêtes du Bureau Enquête Accident, BEA Mer.

Tout au plus, le marin victime de l'amiante pourra-t-il bénéficier tant de la réparation intégrale dans le cadre du FIVA et de la responsabilité de l'Etat, car alors les particularités maritimes ont été dépassées par une évolution générale, qui distinguent selon l'origine des risques, mais ne tient plus compte des spécificités des secteurs professionnels (CE 4 mars 2004, n° 241150 à 241153, Ministre de l'Emploi et de la Solidarité c./ consorts Boudignon, Botella, Thomas et Xueref). C'est ainsi la constitutionnalité même des articles 20 et 51 du décret-loi du 17 juin 1938 qui est en question, dans la mesure où ils assurent l'immunité civile de l'employeur maritime, sauf en cas de faute intentionnelle, ce qui est contraire au principe de la responsabilité personnelle (C.C. 22 octobre 1982, JO 23-10-1982, Dr. Soc. 1983, 162 n. L. Hamon, D 1983, 189, n. F. Luchaire).

Si, dans les cas les plus graves, il n'existe aucun recours possible quant à la responsabilité de l'employeur, il est à craindre que le recours à la responsabilité pénale de cet employeur devienne systématique, en l'absence d'imprudence de la victime ou de cause personnelle, telle une crise cardiaque. Cette montée en puissance des poursuites pénales est très visible depuis 2000 ; elle est intervenue à la pêche avec un certain retard sur les autres secteurs concernées depuis 1990 (« *La responsabilité pénale de l'armateur vis-à-vis de la protection des marins* », Annuaire de Droit Maritime et Océanique, Université de Nantes, T. XXI, 2003, pp. 185-223). Elle révèle un changement de mentalité nette. Le partage des risques faisait partie du métier, partage des bonnes parts, partages des risques de naufrage, partage des risques d'accident : le métier est dur pour tous et la mer mauvaise. Cette culture professionnelle du risque était familiale ; des lézardes semblent apparaître. Il existe des limites pour les familles : les risques de collision avec les cargos, de délits de fuite, sont inacceptables. Sans aucun doute, la mise en danger de jeunes matelots est devenue inacceptable aussi ; comme le défaut d'entretien du navire, l'imprudence excessive. Il n'est plus possible de perdre sa vie pour la gagner en mer. La Cour de cassation ne laisse aucun autre choix.

Aux périls de la mer s'ajoutent les périls de la navigation juridique ; comme le dit la mère dans la chanson, « *Mon fils, je lui briserai les jambes, pour qu'il ne soit pas marin* ».