

LA FIN DU CONTRAT D'ENGAGEMENT MARITIME EN DROIT COMMUNAUTAIRE DE LA CEMAC.

Mekoul Israël Jacob Baruc¹

Un contrat d'engagement maritime, faut-il le rappeler est « 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 »². Défini ainsi, le contrat d'engagement maritime est un contrat de travail et en même temps un contrat synallagmatique conclu entre deux parties. Le contrat d'engagement maritime pose des conditions tant pour sa conclusion que pour son exécution. A côté de ces conditions caractérisant le déroulement du contrat d'engagement maritime, il est intéressant de se pencher sur sa cessation. Tout contrat d'engagement maritime doit indiquer le terme et les conditions de sa cessation. Il faut dès lors établir une distinction lorsque le contrat de travail maritime est conclu pour une durée indéterminée, déterminée et au voyage³. Les dispositions communes à la cessation du contrat d'engagement maritime sont prévues aux articles 393 à 397 du Code communautaire de la marine marchande de la CEMAC. On peut y lire : « Le contrat d'engagement maritime prend fin par le décès du marin ; le débarquement régulier du marin à l'expiration normale du contrat ; l'accord mutuel des parties ; la résiliation ou la rupture du contrat ; la mise à terre du marin nécessitée par une inaptitude physique dûment constatée par un médecin des gens de mer ou un médecin habilité à cet effet désigné par l'autorité maritime compétente ; la prise, le naufrage ou l'innavigabilité du navire ; la radiation du marin de la matricule des gens de mer. »⁴. La fin du contrat d'engagement maritime envisagée ci-haut sera ici examinée⁵ sous deux axes : par la résiliation (I) et par d'autres causes de la cessation du contrat d'engagement maritime (II).

I. LA RESILIATION OU LA RUPTURE DU CONTRAT D'ENGAGEMENT MARITIME

La résiliation est un droit qui appartient tant au marin qu'à l'armateur, parties au contrat d'engagement maritime. Toute chose qui confirme la nature bipartite du contrat de travail maritime. Cependant, il convient donc de distinguer la résiliation du fait de marin (A) de la résiliation engagée par l'armateur (B).

A. LA RESILIATION DU FAIT DU MARIN

En cas d'inexécution par l'armateur de ses obligations contractuelles, le marin peut demander la résiliation de son contrat. Précisons qu'il ne s'agit pas d'une résiliation unilatérale ou d'une démission mais plutôt d'une résiliation judiciaire pour inexécution de ses obligations par l'armateur. On est là en face d'un mécanisme de responsabilité contractuelle. Le Code CEMAC de la marine marchande dispose à cet égard : « Le marin peut demander la résiliation du contrat d'engagement ou des dommages et intérêts pour inexécution des obligations de l'armateur. »⁶

¹ Doctorant en Droit Privé, Université de Yaoundé II Soa. Département de Droit des affaires, spécialisation droit des transports maritimes.

² Article 1er du Code du travail maritime de 1926. En France, ce fut la loi du 13 décembre 1926 qui donna naissance au Code du travail maritime.

³ L'article 388, alinéa g définit les conditions de cessation du contrat d'engagement maritime à durée indéterminée, déterminée et au voyage. Il faut cependant relever qu'il existe des différences quant au régime juridique de leur cessation. Cette analyse ne fait pas l'objet de développements dans cette réflexion.

⁴ Article 393 alinéa 1 du Code CEMAC de la marine marchande.

⁵ Le licenciement sera exclu de notre réflexion.

⁶ Article 396 du Code CEMAC de la marine marchande.

Cette faculté de résiliation unilatérale de son contrat par le marin est cependant tempérée par l'observation du délai de préavis. Depuis le Code du travail maritime de 1926, il ne peut être inférieur à vingt-quatre heures pour les deux parties.

En cas de rupture anticipée, précise le législateur communautaire, les durées minimales du préavis qui sont données par les gens de mer et par les armateurs ne sauraient être inférieures à sept jours. Un préavis plus court ou une rupture sans préavis est possible : en effet, le législateur garantit que le marin ne connaîtra aucune pénalité.

Bien plus, le marin ne saurait être placé après le commencement du service par quarts en vue de l'appareillage, ni à l'arrivée au port tant que ce service par quarts n'a pas cessé.

Il demeure fondé que dans le navire, chacun des marins est appelé à jouer pleinement son rôle. La navigation nécessitant l'ensemble de l'équipage, tout le personnel navigant doit être à l'œuvre pour assurer la sécurité et la sûreté du navire durant toute l'expédition.

La résiliation peut également être mise en jeu par l'armateur.

B. LA RESILIATION A L'INITIATIVE DE L'ARMATEUR

L'armateur peut congédier le marin. A bord du navire, c'est le capitaine qui exerce cette prérogative de congédiement en vertu de l'autorité que lui confère la loi. Néanmoins, cette autorité est limitée par l'inscription au rôle d'équipage des motifs de ce congédiement. Cette réserve vise à garantir d'éventuels recours de la part du marin.

En effet, « le marin congédié sans motif légitime a droit à une indemnité de licenciement évaluée en fonction de la nature des services, de la durée du contrat et de l'étendue du préjudice causé. »⁷ Mais en cas de faute justifiée⁸, il n'a droit à aucune indemnité et peut être condamné à des dommages et intérêts au cas où sa faute a causé un préjudice à l'armateur.

Comme tout marin, le capitaine du navire peut être congédié. L'article 379 du Code CEMAC de la marine marchande dispose que : « L'armateur peut congédier le capitaine, en quelque lieu que ce soit. Toutefois, le capitaine se réserve le droit de réclamer des dommages et intérêts en cas de renvoi injustifié. »

On peut néanmoins observer qu'en ce qui concerne le capitaine du navire, le législateur communautaire de la CEMAC est resté arc-bouté à l'article 109 du Code du travail maritime de 1926 alors que son homologue français a procédé à une rectification de cet article en proposant dans la loi du 18 novembre 1997 une nouvelle lecture à travers l'article 50⁹.

⁷ L'article 383 du Code CEMAC de la marine marchande dispose en son article 1er que : « Les marins constituent l'équipage du navire, placé sous l'autorité du Capitaine. »

⁸ L'article 390 du Code CEMAC de la marine marchande dispose en son article 1er que : « Toutes les clauses et stipulations du contrat d'engagement maritime doivent, sous peine de nullité, être inscrites ou annexées au rôle d'équipage. »

⁹ Article 395, alinéa 2 du Code CEMAC de la marine marchande.

¹⁰ L'employeur peut faire prévaloir son pouvoir disciplinaire mais l'appréciation de la faute relève en dernier ressort de la compétence du juge. Et c'est cette appréciation qui peut permettre de déterminer si le motif de la faute a une cause réelle et sérieuse, donnant lieu à la sanction.

¹¹ Dans la législation française, l'article 50 de la loi n° 97-1051 du 18 Novembre 1997 d'orientation sur la pêche maritime et les cultures marines et des activités halio-alimentaires innove en droit social maritime dans la mesure où il établit une distinction entre les fonctions nautiques et commerciales du capitaine : dans le cadre des fonctions nautiques, le capitaine peut être congédié « ad nutum ». Mais dans le cadre des fonctions commerciales, en tant que mandataire, il peut être maintenu dans ses fonctions du fait de la confiance entretenue avec l'armateur. D'ailleurs, comme le soulignait déjà Robert Garon, dans sa thèse de Doctorat en 1954, en cas de faute commerciale, le capitaine était tout simplement muté en catégorie inférieure ; et non pas congédié. Or, dans le Code CEMAC de la marine marchande, ce qui prévaut, c'est la faute.

Cette option du législateur communautaire de la CEMAC nous pousse à nous poser cette question: qu'est-ce que le législateur communautaire a privilégié dans le maintien de cette disposition de l'article 109 : la protection de l'armateur ou alors celle du marin ? La réponse est évidente : il a fait la part belle aux armateurs.

Une autre question surgit : est-ce qu'au fond, le législateur communautaire a maintenu le congédiement en estimant qu'il se rapproche et se confond avec la notion de licenciement comme le pensait déjà Jambu-Merlin¹² ? Autrement dit, comme le licenciement abusif permet à celui qui en est la victime, l'obtention de dommages-intérêts, de même le congédiement injustifié, le renvoi injustifié, offre au capitaine du navire les mêmes garanties. D'ailleurs Jambu-Merlin ne souligne-t-il pas que l'article 109 du code du travail maritime de 1926 offre une certaine protection au capitaine du navire par rapport à sa situation visible dans l'article 218 du code de commerce qui lui refusait toute indemnité en cas de licenciement ?

Malgré les débats doctrinaux¹³ et jurisprudentiels, le capitaine du navire est un membre de l'équipage. Et comme tel, il peut être licencié tout en bénéficiant de la plupart des dispositions du code du travail concernant le licenciement : entretien préalable, envoi d'une lettre motivée de licenciement, préavis et indemnités de licenciement.

Si nous tendons vers l'affirmation constante de la spécificité du droit du travail maritime par rapport au droit du travail terrestre comme cela est souhaitable, cela « implique la rédaction d'un code clair, et non l'adaptation d'une réglementation manifestement rédigée dans un esprit maritimiste »¹⁴

Le capitaine, congédié, licencié, appelé au paiement du double du fret du chargement des marchandises ou du prix des passagers¹⁵ ou muté, en cas de faute justifiée de sa part, ne dispose pas de moyens financiers suffisants pour le paiement des dommages et intérêts. A contrario, en cas de congédiement non justifié, il a droit aux dommages-intérêts. Ces dommages-intérêts peuvent-ils supporter les pertes du capitaine du navire, quant à son emploi, le temps passé et le préjudice moral ?

C'est le lieu d'invoquer l'esprit de solidarité entre les gens de mer et les armateurs tant souhaité par le professeur Patrick Chaumette : « *Dans le silence du contrat de travail, verbal ou écrit, et des conventions collectives applicables, l'équité et l'usage imposent à l'employeur une obligation d'aide et d'assistance vis-à-vis de ses subordonnés, en vue de leur défense pour des faits réalisés dans le cadre de leurs fonctions.* »¹⁶

On peut d'ailleurs s'interroger sur le choix par le législateur communautaire de la réparation en dommages et intérêts, prévus aux articles 1142, 1147, 1149 et l'alinéa 2 de l'article 1184 du Code civil. Mais davantage à l'article 1147 qui pose justement d'une part, la réparation en dommages et intérêts, et, l'exception d'inexécution exonératoire de réparation en cas de cause étrangère, d'autre part. L'article 1149 traite de la réparation du dommage. Ainsi, le créancier a droit au *damnum emergens* du fait de la perte subie effectivement et au *lucrum cessans* du fait du bénéfice manqué. Autrement dit, les dommages et intérêts dus au créancier couvrent la perte qu'il a faite et le

¹² Rodière, (R.), Traité général de droit maritime. Jambu-Merlin, Les gens de mer, n° 124-3.

¹³ Garon privilégiait la mutation au congédiement pour ce qui est des fautes commerciales : lire Garon, (R.), Le capitaine, Thèse de doctorat, 1954, p. 165. Le Bihan-Guérolé relève le dépassement du congédiement du capitaine du navire par l'armateur.

¹⁴ Le Bihan-Guenolé, (M.), Droit du travail maritime, Spécificité structurelle et relationnelle, L'harmattan, 2001, p. 13.

¹⁵ Article 378 alinéa 2 : Le législateur communautaire de la CEMAC, en ce qui concerne le chargement des marchandises ou des passagers en violation du mandat, oblige le capitaine fautif à payer « une indemnité égale au double du fret correspondant à son chargement, ou du prix du passage. »

¹⁶ Chaumette, (P.), « *Le capitaine de navire : statut et responsabilités. Pourquoi la voie pénale crée-t-elle des remous ?* », www.afcan.org, février 2005.

gain dont il a été privé¹⁷. L'alinéa 2 de l'article 1184 a ceci de particulier qu'il évoque l'exécution forcée de la convention lorsque cela est possible.

La règle de la réparation intégrale du préjudice prévu ou prévisible de rigueur¹⁸, conduirait-elle à une amélioration de la situation de la victime, comme il est de jurisprudence constante, la souveraineté d'appréciation par le juge du montant des dommages et intérêts¹⁹.

Le quantum des dommages et intérêts²⁰ dépend donc de l'appréciation subjective du juge et du rôle de chaque acteur, principal ou tiers dans la commission de la faute. L'appréciation du juge *ex aequo et bono*, n'intervient que si le créancier, même avec ses experts, est incapable de déterminer avec précision le montant de la réparation. En effet, les dommages et intérêts dus au Capitaine pour renvoi injustifié par l'armateur est apprécié différemment que ceux dus à l'armateur par le Capitaine.

En fait, le choix de cet article tient aussi au fait que l'article 1184 alinéa 2 ne se réfère à l'article 1142 qu'en cas d'impossibilité de mettre en jeu l'exécution forcée en nature. Ainsi, « *la primauté contemporaine du droit à l'exécution en nature*²¹ » demeure certes un principe, mais un principe de plus en plus influencé par un souci d'efficacité par l'exception à l'article 1184 qui est l'article 1142.

Si justement le choix du législateur communautaire a force de loi, il demeure qu'en intégrant cette réflexion dans notre étude, nous voulons voir possible le droit communautaire exportable et être capable d'être un modèle pour d'autres droits communautaires et internes.

Ainsi, à la question de savoir pourquoi 1142 (réparation par équivalent) au lieu de 1184 (réparation en nature), nous répondons que, tout n'est que « *conscience face au droit. Le débiteur qui se repend du contrat, mais trop tard. Conscience, puisqu'au fond, ce débiteur répudie son consentement, puisqu'il n'en veut plus. Mais, on ne répudie pas autrui comme cela. Par conséquent, l'exécution du contrat en nature ou par équivalence est probablement une belle question d'analyse économique du droit ou de technique des obligations. Mais, c'est aussi et avant tout un sujet de morale du contrat.*²² »

Dès lors, où placer le droit communautaire, issu de la lecture du choix de l'article 1142 : choix de la morale ou choix de l'économique ?

A cette question, nous répondons que, le droit des affaires étant un droit d'efficacité, le choix par le législateur communautaire de l'article 1142 au détriment de l'article 1184 justifie l'intérêt porté à cette efficacité et l'analyse économique du droit ; en cela, l'influence du droit d'inspiration anglo-saxonne est majeure²³. Ce droit se veut donc attractif sur le marché juridique.

¹⁷Civ. 1^{ère}, 20 novembre 1990 : D. 1990, inf. rap. 293

¹⁸ Com. 29 novembre 1998 : JCP 89, IV, 143)

¹⁹Civ. 1^{ère}, 10 février, 1987 : Bull. civ. I, n° 44, p. 32

²⁰Les dommages et intérêts compensatoires, renvoient à une somme d'argent allouée par le juge afin de réparer le préjudice subi par le créancier du fait de l'inexécution du contrat; alors que les dommages et intérêts moratoires, renvoient à une réparation forfaitaire du dommage causé par l'inexécution d'une obligation de somme d'argent). Mais, il faut relever que, le privilège accordé aux dommages et intérêts ne vise que le « *quod plerumque fit* » (ce qui arrive le plus souvent); le juge peut aussi ordonner la réparation en nature. Mais en droit maritime, la réparation en nature n'est pas aisée ; c'est pourquoi, la réparation en dommages et intérêts est privilégiée.

²¹ Louis- Apokourastos, « *La primauté contemporaine du droit à l'exécution en nature* », PUAM, 2003, Préface de Mestre, (J.).

²² Gautier, (P. -Y.) op. cit.

²³ Le débiteur dans l'esprit du droit anglo-saxon possède dès lors le choix entre exécuter ou alors indemniser si l'exécution lui est moins favorable économiquement. Le juge Holmes le défendait déjà : « *The duty to keep a contracta to common in law means a prediction that you must pay damages if you do not keep it –and nothing else* », in *The path of law*, Harvard Law Review, 1897, 457.

Seulement, le délai du préavis doit être observé. L'article 389 du Code CEMAC de la marine marchande souligne pour sa part que les durées minimales du préavis qui sont données par les gens de mer et par les armateurs pour la cessation anticipée du contrat d'engagement maritime ne peuvent être inférieures à sept jours.

Pour le Code du travail camerounais, l'article 34, alinéa 2 dispose que : « Le préavis commence à courir à compter de la date de la notification. Il ne doit être subordonné à aucune condition suspensive ou résolutoire. Il ne peut, en aucun cas, être imputé sur la période de congé du travailleur. »

Ces délais légaux peuvent être augmentés ou la durée d'ancienneté requise réduite par contrat ou par convention collective.

L'inobservation du délai congé ne peut en aucune façon avancer la date à laquelle le contrat prend fin. En outre, sauf faute grave du salarié, elle ouvre droit à une indemnité compensatrice indépendante de l'indemnité de licenciement comme le dispose le Code du travail camerounais en son article 37.

La cessation de l'entreprise, sauf cas de force majeure, ne dispense pas l'armateur de respecter le délai²⁴.

Le point de départ du délai-congé doit permettre au marin de disposer à terre, dans le port le plus proche de sa résidence, d'une période rémunérée au moins égale au quart de la durée du délai-congé, sans prise en compte des périodes rémunérées du fait des congés.

La dispense par l'employeur de l'exécution du travail pendant le délai-congé ne doit entraîner, jusqu'à l'expiration de ce délai, aucune diminution des salaires et avantages²⁵.

L'examen de la résiliation ou la rupture du contrat d'engagement maritime nous montre qu'elle est toujours causée par l'inexécution contractuelle de l'une des parties. Dès lors, la démission unilatérale n'est pas admise.

En dehors de la résiliation, il existe d'autres formes de cessation du contrat d'engagement maritime.

II. LES AUTRES CAUSES DE CESSATION DU CONTRAT D'ENGAGEMENT MARITIME

Le législateur communautaire a ébauché de nombreuses causes de cessation du contrat d'engagement maritime. Elles peuvent porter sur l'accord mutuel des parties (A) ; le décès du marin et sa mise à terre (B) ; la prise, le naufrage et l'innavigabilité du navire (C) et la radiation du marin des matricules des gens de mer (D).

A. L'accord mutuel des parties et le débarquement régulier du marin à l'expiration normale du contrat

Armateurs et marins peuvent décider communément d'interrompre leurs relations contractuelles. Quelque soit sa nature, le contrat d'engagement maritime prend fin.

²⁴ Article 394, alinéa 2 du Code CEMAC de la marine marchande de 2012.

²⁵ Cass. soc., 7 mars 1991, n° 89-41.716, Tillier c/ Normandy ferries, inédit).

Il en est de même du débarquement régulier du marin résultant notamment du consentement mutuel des parties. A terre, armateurs et marins peuvent aussi mettre fin à leur relation contractuelle.

Il faut relever que dans le contrat à durée déterminée ou indéterminée, les parties ont la faculté de mettre fin à leur contrat²⁶.

Ainsi, le consentement mutuel est une cause de débarquement régulier du navire.

B. Le décès du marin et sa mise à terre

En cas de décès du marin, le contrat d'engagement prend fin avec l'armateur.

Quant à la mise à terre du marin, elle est constatée par une inaptitude physique dûment constatée par un médecin des gens de mer ou un médecin habilité à cet effet désigné par l'autorité maritime compétente.

L'article 404 du Code CEMAC de la marine marchande, en son alinéa 3 insiste sur l'aptitude physique du marin pour être inscrit sur les matricules des gens de mer. C'est dire a contrario qu'étant inapte physiquement, il n'est pas habilité à exercer la profession de marin ou alors il ne peut prendre part à une expédition maritime. Si le marin est stabilisé, il devra être soigné avant d'embarquer. Mais dans le cas contraire, il sera tout simplement remplacé. Cependant, la législation insiste sur le rapport médical d'un médecin assermenté. Cela a vocation à protéger le marin contre des expulsions arbitraires de l'armateur. Il s'agit aussi d'assurer la solidarité dans l'équipage. Le marin se sent ainsi en sécurité. C'est une réponse au sentiment d'abandon observé dans le milieu des marins. Et Martin le faisait déjà observer : « Quand on pratique un métier aussi dur que le nôtre, on ressent toujours un terrible sentiment de frustration face à une telle négligence des pouvoirs publics et de la collectivité nationale »²⁷.

C. La prise, le naufrage ou l'innavigabilité du navire

La prise maritime du navire est une capture du navire durant un conflit de guerre. En fait lors de cette prise, le navire est incapable de naviguer. En cas de prise, le marin payé au mois ou au voyage ne reçoit ses salaires que jusqu'au jour de la cessation de ses services²⁸.

On parle de naufrage²⁹ en cas de perte totale ou partielle d'un navire par accident. C'est aussi la perte d'un bateau résultant, en principe, du fait qu'il se brise, et, par extension, du fait d'un accident quelconque éprouvé sur mer.

Et la déclaration d'innavigabilité peut intervenir lorsque l'état du navire ne lui permet pas de naviguer.

En cas de prise, de naufrage ou de déclaration d'innavigabilité du navire, le marin a droit à une indemnité égale à deux mois de salaire³⁰. L'armateur est tenu de verser l'indemnité due au marin, sauf cas de force majeure. La faillite et la liquidation judiciaire ne sont pas considérées comme des cas de force majeure. Et en cas de succession, fusion, transformation du fonds, mise en société, tous les contrats d'engagement, ainsi que tous les contrats liant à l'armateur les marins titularisés ou stabilisés dans leur emploi en application d'une convention collective, en cours au jour de la modification, subsistent entre le nouvel armateur et les marins de l'entreprise.

²⁶ Savatier, (J.), La résiliation amiable du code du travail, Dr. Soc., 1985, p. 692

²⁷ Martin, (L.), Forçats de l'océan, éd. Hermé ; p. 272.

²⁸ Code du travail maritime en France, 2009, article 42.

²⁹ Quelques naufrages : l'Erika, pétrolier, le 12 décembre 1999 ; le navire de croisière Costa Concordia s'échoua contre l'île d'Isola del Giglio en Italie, faisant 34 morts parmi les 4231 passagers et membres de l'équipage. Le Titanic, le 14 avril 1912 avec près de 1500 morts, 700 survivants au large de Terre Neuve.

³⁰ Article 394 alinéa 1er du Code CEMAC de la marine marchande.

D. La radiation du marin des matricules des gens de mer

Il faut être inscrit sur les matricules de gens de mer pour exercer la profession de marin. L'accès à cette profession est aménagé à l'article 404 du Code CEMAC de la marine marchande.

Le marin est radié des matricules des gens de mer lorsqu'il est coupable d'avoir vendu ou prêté sa carte d'identité maritime ou son livret professionnel³¹. Cette radiation d'office est sans préjudice des sanctions pénales qui seront prises contre lui et son complice pour usage de faux³².

Cette radiation peut aussi intervenir, suivant les dispositions de l'article 408 du Code précité par :

- tout marin qui en fait la demande ;
- tout marin qui, sauf cas de force majeure justifiée, reste trois ans sans naviguer ;
- tout marin qui, en cours de carrière, aura fait l'objet de débarquements pour faute contre la discipline ou pour faute grave dans l'exercice de sa profession ; dans ce dernier cas, la radiation entraîne l'exclusion définitive de la profession.
- tout marin qui vient à perdre la nationalité sous laquelle il a procédé à son inscription.

Il faut relever pour le saluer que l'embarquement d'un marin nécessite soit une carte d'identité maritime, soit un livret professionnel de marin. Cette idée de sécurité et de sûreté de l'expédition maritime, des navires et des installations portuaires remonte aux attentats de New-York du 11 septembre 2001. Dans un monde de plus en plus sécuritaire, « à juste titre ou par paranoïa »³³, le contrôle et l'identification des marins, occupent de plus en plus une place paralysante, où la main-d'œuvre maritime constituerait une menace et devrait être encadrée dans sa circulation par des moyens d'identifications plus sûrs.

L'Organisation Maritime Internationale avait adopté le 12 décembre 2002, le code International for security of ships and ports (ISPS).

La convention 185 de l'OIT, adopté à Genève, le 19 juin 2003 porte sur les pièces d'identité des gens de mer. L'article 2 de la Convention demande à chaque Etat de fournir à ses ressortissants, exerçant la profession de marin, qui en font la demande, une pièce d'identité conforme, comportant des données biométriques, un enregistrement de chaque pièce d'identité, délivrée, suspendue ou retirée par lui, doit être conservée dans une base de données électronique.

Les titulaires de ces documents devraient obtenir plus facilement l'autorisation de descendre à terre pendant une escale ou aux fins de transit et de transfert³⁴. Ainsi, « tout marin titulaire d'une PIGM (...) doit être reconnu comme un marin au sens de la convention »³⁵

L'identification des gens de mer vise comme le soulignait Doumbia- Henry à « assurer la sécurité des gens de mer et celle des navires sur lesquels ils naviguent, si nous voulons avoir un commerce international qui continue à se dérouler sereinement. »³⁶

³¹ Article 407 du Code CEMAC de la marine marchande.

³² Article 407 précité.

³³ Thomas, (F.), « Réflexions sur la descente à terre des gens de mer, (escale et transit) dans l'Union européenne », in Neptunus, revue électronique, Centre de Droit Maritime et Océanique, Université de Nantes, Vol. 19, 2013/1

³⁴ Chaumette, (P.), « Pièces d'identité des gens de mer », 2e colloque international, Sûreté maritime, des 27-28 septembre 2007, in Neptunus, revue électronique, Centre de Droit Maritime et Océanique, Université de Nantes, Vol. 14, 2008/1

³⁵ Article 6, section 1 de la convention 185. Cette convention renforce la convention 108, la FAL 1965 et l'acquis Schengen.

A l'issue de cette analyse, la fin du contrat d'engagement occupe une place de choix dans les relations individuelles de travail en droit maritime. Cette cessation du contrat de travail maritime, nous l'avons montré s'est articulée autour de la résiliation ou de la rupture du contrat d'engagement maritime et des autres causes de cessation. Le code communautaire de la marine marchande de la CEMAC semble organiser ainsi des dispositions concernant les marins. Dès lors, peut-on en conclure que la notion de licenciement est exclue ? Que les droits nationaux du travail qui régissent la rupture du contrat de travail n'ont pas lieu de s'appliquer ici, puisqu'il s'agit de marins ?

³⁶ Doumbia- Henry, (C.), « The Consolidated Maritime Labour Convention : A Marriage of the traditional and the new », in Les normes internationales du travail : un patrimoine pour l'avenir, Mélanges en l'honneur de Nicolas Valticos, Genève, O.I.T., 2004, p. 319 et s.