

Droit social des gens de mer

LA DUREE DU TRAVAIL A BORD DES NAVIRES FRANCAIS

DEA de Sciences juridiques de la mer
Kristell Siret

1- Textes officiels

- Directive 93/103/CE du Conseil du 23 novembre 1993 concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé au travail à bord des navires de pêche, JOCE 13/12/1993 n° L 307/71
- . Directive 93/104/CE du Conseil du 23 novembre 1993 concernant certains aménagements du temps de travail, article 1-3, JOCE 13/12/1993 n° L 307/18.
- Recommandation de la Commission du 18 novembre 1998 concernant la ratification de la convention n°180 de l'OIT sur la durée du travail des gens de mer et les effectifs des navires et la ratification du protocole de 1996 relatif à la convention sur la marine marchande (normes minima), 1976, JOCE, 17/2/1999, L 43/9.
- Directive 1999/63/CE 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 et la fédération des syndicats des transports dans l'Union européenne, JOCE 2/7/1999, L 167.
- Directive 1999/95/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 /12/1999 concernant l'application des dispositions relatives à la durée du travail des gens de mer à bord des navires faisant escale dans les ports de la communauté, JOCE 20/1/2000, L 14/29
- Seconde loi Aubry sur les trente cinq heures, Dictionnaire permanent social, bulletin n°674 du 5 janvier 2000
- Code du travail, Dalloz

2- Manuels et thèse

- *Sécurité et condition de travail à la pêche artisanale et semi industrielle*, publication de l'IFREMER, Centre de Brest, 1987
- *Le contrat d'engagement maritime*, P. Chaumette, DSGM, CNRS Droit, 1993.
- *Juriclasser Social*, fascicule 5-95, P. Chaumette, Travail maritime
- *Traité général de droit maritime, les gens de mer*, R. Rodière, Dalloz
- *La spécificité du droit du travail maritime*, Thèse de M. Le Bihan-Guenolé, Sept. 1990.

3- Articles de presse

- *O.F.* du 2/12/1999, R. Cosqueric, Loi Aubry : vers 217 jours de mer.
- *Le Marin*, 12/3/1999, "Réactions : la CFDT "époustouflée"
- *Le Marin*, 12/3/1999, "la loi Aubry à la pêche : des congés contre de l'emploi", J. Le Meur.
- *Le Marin*, 18/6/1999, B. Jegou, "Trente cinq heures : premiers accords à Lorient".
- *Le Marin* du 2/7/1999, J. Le Meur, "réduction du temps de travail : Pétrel et Sparfel signent l'accord"
- *Le Marin*, 15/10/1999, "Les trente heures inquiètent le Scep, P. Urvois"
- *Le Marin* 26/11/1999, J. Le Meur "Jego-Quéré : la CFDT tire la sonnette d'alarme"
- *Le Marin* , 28/1/2000, J. Le Meur, "la RTT s'invite au chalut concarnois"
- *Le Marin*, 11/2/2000, "réduction du temps de travail, bientôt un décret d'adaptation", p.13.
- *Entreprises et carrières* n°505 de novembre 1999, C. Méar, "Morbihan, les marins gagnent 26 jours à terre"

Le magazine GEO du mois d'octobre 1999 rendait hommage à un marin pêcheur travaillant sur un navire de pêche espagnol en lui laissant la parole. Celui-ci déclarait "*le bateau, c'est notre maison. Ma maison n'est pas à la Corogne, elle est à bord. On vit tous ici, on travaille quinze jours, on se repose deux, quelle vie tu peux avoir chez toi ?*" et poursuivait de la sorte "*Ici, [...] c'est une galère de combat; tu sais jamais quand ça va s'arrêter : cinq, six, sept heures d'affilée, et il faut déployer le filet, travailler le poisson, laver le poisson, faire marcher le treuil, encore déployer, encore virer et quatre heures plus tard, c'est la même chose, et encore, et encore ...*"¹ Ces remarques exprimées par un marin pêcheur espagnol auraient pu l'être par un français. En effet, le rythme de travail à la pêche est particulièrement déstructuré et éreintant par rapport à celui des travailleurs terrestres. L'enjeu et le risque consécutifs résident dans la plus grande exposition aux accidents du travail. Ce constat se vérifie aussi, quoique de manière plus atténué pour les marins de la marine marchande. Le législateur a essayé de réglementer la durée du travail à bord des navires français, afin d'une part de diminuer les risques d'accidents de travail et, d'autre part, d'éviter un trop grand éloignement entre le régime des travailleurs marins et celui des travailleurs terrestres. L'objet de cette étude portera sur le régime actuel de la durée du travail des navigants. L'intérêt et la difficulté de cette étude résultent du fait que l'on se situe dans une pleine période de transition en matière de temps de travail avec la mise en place réduction de temps de travail des Lois Aubry. Afin de réaliser une étude suffisamment détaillée, nous nous intéresserons principalement au secteur de la pêche.

La réglementation du temps de travail des gens de mer trouve ses bases historiques dans différentes lois. La première loi s'intéressant au temps de travail des navigants est la loi du 17 avril 1907 qui fixe une durée maximale journalière du travail de 12 heures en mer permettant à chaque bordée d'assurer alternativement un quart de 6 heures. Au port, la durée de temps de travail maximale autorisée est réduite à 10 heures pour le personnel pont et à 8 heures pour le personnel machine.

Fin XIXe et début XXe, plusieurs lois ont été prises au profit des travailleurs terrestres afin de diminuer la durée du travail journalière puis hebdomadaire et d'obtenir le droit à des congés payés annuels². 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 8 heures ou une durée maximale hebdomadaire de 48 heures pour les navigants. Ce système posait des problèmes en pratique pour la gestion des bordées qui restaient maintenues sur un rythme de 6 heures. Le décret du 31 mars 1925 adapta ce régime en assimilant les 8 heures quotidiennes à 208 heures par mois pour 26 jours ouvrables soit 26 fois huit heures. La durée maximale autorisée passe à 12 heures par jour avec la reconnaissance du cas de force majeure. La semaine de 40 heures est appliquée aux marins avec la loi du 21 avril 1936. En pratique toutefois, la semaine de 48 heures (6×8) est maintenue avec la mise en place de huit heures supplémentaires. En d'autres termes, cette loi effectue une distinction entre la durée normale hebdomadaire de travail fixée à 48 heures et la durée légale du travail de 40 heures. Les heures effectuées au dessus des 40 heures sont considérées comme des heures supplémentaires permettant d'effectuer une "journée normale" de 48 heures.

¹ Mensuel GEO Magazine, octobre 1999, n°248, p. 138.

² Il s'agit des lois du 12 mars 1841, du 2 novembre 1892, du 13 juillet 1906, du 29 avril 1919 et du 21 juin 1936.

Avec l'ordonnance du 25 mars 1982 fixant le régime actuel³, les navigants se voient reconnaître des droits équivalents à ceux des travailleurs terrestres. Leur temps de travail hebdomadaire passe à 39 heures et la durée maximale de travail journalière est abaissée à 10 heures. Ce régime actuel est posé par les articles 24 et suivants du Code du travail maritime (ci-après CTM).

L'ensemble du régime relatif au temps de travail repose sur la notion de travail effectif. Cette notion issue du droit du travail général est définie en matière maritime comme "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. 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"⁴. La difficulté réside dans la "particularité du lieu de travail" qui est à la fois le lieu du travail et celui du repos. Cela ne doit toutefois pas empêcher les marins de bénéficier d'un droit au repos quotidien et hebdomadaire. Ainsi, comme le notait M. Le Bihan-Guenolé "la particularité de ce lieu de travail rend [...] difficile toute réglementation, surtout à la pêche où les horaires sont très irréguliers en fonction des prises de poisson"⁵. Les mécanismes directeurs de ce système sont toutefois les mêmes qu'il s'agisse de la pêche ou de la marine marchande et ils essaient de réaliser un alignement sur le droit du travail général (**Section I**). Avec le passage aux trente cinq heures, ce régime est implicitement modifié. De plus, la prise en compte par le droit communautaire de la durée du temps de travail entraîne des perspectives d'évolution du régime actuel (**Section II**).

3 Les articles 24 et 25 du code du travail maritime dans leur rédaction actuelle sont le résultat de l'ordonnance n°82-267 du 25 mars 1982.

4 Article 5, alinéa 2 du Décret n°83-793 du 6 septembre 1983, pris pour l'application de l'article 25 du code du travail maritime. Une autre définition est celle donnée par l'accord européen relatif à l'organisation du temps de travail des gens de mer. Aux termes de la clause 2 a de cet accord, « l'expression "durée du travail" désigne le temps durant lequel un marin est tenu d'effectuer un travail pour le navire », JOCE 2/7/1999, L 167/35.

5 *La spécificité du droit du travail maritime*, Thèse de M. Le Bihan-Guenolé, Sept. 1990, p 114.

Section I. Les mécanismes directeurs du régime actuel

Le régime actuel, antérieur au passage aux trente cinq heures est fixé par la loi du 13 décembre 1926 portant code du travail maritime et plus spécifiquement par les articles 24 et suivant du code. Ces articles sont complétés par le décret n°83-793 du 6 septembre 1983, pris pour l'application de l'article 25 du code du travail maritime. Le régime de la durée du travail des navigants effectue un alignement du droit des travailleurs maritimes sur le droit commun (§ 1) mais contient aussi des spécificités afin de s'adapter à leur rythme de travail (§ 2).

§ 1. L'alignement du droit des travailleurs navigants sur le droit commun

L'enjeu de la réglementation du temps de travail est la sécurité au travail. En effet, plus le salarié doit réaliser d'heures de travail, plus les risques d'accident sont élevés. Cette situation est commune aux travailleurs terrestres et marins. Dès lors, les dispositions relatives aux premiers s'appliquent aux seconds. Cette assimilation est réalisée grâce à de nombreux renvois du code du travail maritime au code du travail, tant en matière de durée du travail (A) que d'heures supplémentaires et de repos (B).

A. Le temps de travail

La notion de temps de travail s'entend de la durée du travail *stricto sensu* (1) et du droit consécutif au repos hebdomadaire sur le droit commun (2).

1) Durée du travail hebdomadaire et quotidienne

La durée légale du travail est fixée par l'article 24 du Code du travail maritime aux termes duquel "les durées légales hebdomadaires et quotidiennes du travail effectif des marins sont celles qui sont fixées par l'article L. 212-1 du code du travail". L'article L. 212-1 prévoyant que "... la durée légale du travail effectif des salariés est fixée à trente neuf heures par semaine.

[...] la durée quotidienne du travail effectif par salarié ne peut excéder dix heures..."⁶. En principe, il y a donc un alignement de la durée du travail des travailleurs navigants et de celle des travailleurs terrestres.

A son article 24-1, le CTM envisage le temps de travail à temps partiel et renvoie de nouveau au code du travail.

2) Le droit au repos hebdomadaire

Est ensuite fixé à l'article 28 du CTM le droit à un repos hebdomadaire. Le principe est que "sauf les exceptions prévues à l'article 30 ci-après⁷, un repos complet d'une journée par

6 Article L.212-1, dans sa version antérieure aux lois Aubry.

7 Article 30 : "ne sont pas considérés comme portant atteinte à la règle du repos hebdomadaire et sont obligatoires sans aucune compensation de la part de l'armateur, tous travaux nécessités par les circonstances de force majeure et celles où le salut du navire, des personnes embarqués ou de la cargaison est en jeu, circonstances dont le capitaine est seul juge, ou par les opérations d'assistance".

semaine doit être accordé au marin lorsque l'engagement maritime est d'une durée supérieure à six jours"⁸. Seuls les mousses et les novices ont droit au repos hebdomadaire qu'ils soient en mer ou au port, pris exceptionnellement avec 48 heures de retard au maximum (art 114 CTM). Il faut comprendre par "journée de repos hebdomadaire [...] vingt quatre heures de repos consécutives , comptées à partir de l'heure normal où le marin intéressé devait prendre son travail journalier" (art. 29, al. 1 CTM). En effet, en pratique, si "pour le salarié d'une entreprise terrestre, cette notion ne présente aucune difficulté puisque [...] le salarié terrestre quitte son entreprise lorsque son temps de travail est écoulé, [...] pour le marin, ces distinctions compte tenu du lieu de travail ne sont pas aussi nettes. En effet, le marin peut être en repos non seulement lorsque le navire est en mer , mais aussi lorsqu'il est à quai"⁹.

B. Le dépassement du temps légal de travail

Dès lors que la durée du travail dépassait trente neuf heures avant les Lois Aubry et trente cinq depuis, le salarié est considéré comme effectuant des heures supplémentaires. Elles donnent droit à une rémunération spécifique (1) et à un droit au repos compensateur (2).

1) La rémunération des heures supplémentaires

L'article 24-2 du code du travail maritime prévoit que "les dispositions de l'article L. 212-2-1, des deuxième, troisième et quatrième alinéas de l'article L.212-5 ainsi que des articles L.212-8 et L. 212-9 du code du travail relatifs à la modulation du temps de travail et au remplacement du paiement des heures supplémentaires par un repos compensateur, sont applicables aux marins salariés des entreprises d'armement maritime". De nouveau, le droit du travail maritime s'aligne sur le droit du travail général. Ainsi, les huit premières supplémentaires de la semaine sont majorées de 25 % et les heures supplémentaires effectuées au delà sont majorées de 50 %.

2) Le droit à un repos compensateur

Le principe est fixé par l'article 26-1 du CTM qui prévoit que "les dispositions de l'article L.212-5-1 du code du travail ¹⁰ sont applicables aux marins embarqués , à bord des navires armés au commerce, au remorquage ou à la plaisance. Toutefois, les heures supplémentaires effectuées en cas de travaux urgents, dont l'exécution immédiate est nécessaire pour organiser de mesures de sauvetage, de sécurité immédiate ou pour prévenir des accidents n'ouvrent pas droit au repos compensateur [...]. Le repos compensateur institué par le présent article peut être imputé sur les heures de repos et de congé accordées pour le même objet par des stipulations des conventions collectives".

On peut remarquer que cette disposition ne s'applique pas aux pêcheurs car ils ne sont pas inclus dans l'énumération fixée par cet article.

8 Article 28, alinéa 1 CTM.

9La spécificité du droit du travail maritime, Thèse de M. Le Bihan-Guenolé, op. cit., p. 117.

10 Article L. 212-5-1 du code du travail : "les heures supplémentaires de travail [...] ouvrent droit à un repos compensateur obligatoire dont la durée est égale à 50% du temps de travail accompli en heures supplémentaires au delà de quarante deux heures, dans les entreprises de plus de dix salariés. Ce seuil est fixé à 41 heures à compter du 1er janvier 1999..."

En raison de la spécificité du rythme de travail des navigants, le code du travail maritime prévoit la possibilité de déroger par convention ou par accord collectif d'entreprise d'établissement aux dispositions réglementaires relatives à l'aménagement et à la répartition des horaires de travail, pour tenir compte des contraintes propres aux différentes activités maritimes. De plus, le code du travail maritime prévoit fréquemment la possibilité de dérogation aux règles générales fixées pour pouvoir mettre en place un régime le plus adapté possible. Ces dérogations ont été mises en place par le décret n°83-793 du 6 septembre 1983 (§2).

§ 2. La prise en compte des spécificités du travail maritime

L'article 24 du Code du travail maritime ci dessus cité fixe la durée légale du travail "sauf dérogation à la durée quotidienne de travail fixée par décret". Les dérogations mises en place par le décret du 6 septembre 1983 sont relatives aux "navires de pêche"(chapitre III) (B) et aux navires autres que de pêche (chapitre II) (C). Les bases de ces dérogations sont fixées dans les "dispositions générales" (chapitre I) (A).

A. Les dispositions communes

Elles sont relatives, pour ce qui nous intéresse à la durée maximale quotidienne de travail. Elle est fixée dans l'article 3 du décret, dans la partie « dispositions communes » (chapitre 1). Ces dispositions sont applicables aux marins de la marine marchande et de la pêche.

Après avoir rappelé que "les durée maximales quotidiennes de travail effectif [sont] fixées en application de l'article 24 du code du travail maritime", l'article 3 énonce une série d'exceptions. Dès lors, le navigant peut travailler plus de dix heures dans sa journée

- 1- "dans les cas de sauvetage du navire, de ses débris, des effets naufragés ou de la cargaison, dans le cas de brume, échouage, incendie ou dans toute autre circonstance intéressant la sécurité du navire"
- 2- en cas de "débarquement en cours de voyage d'un marin qui ne peut être remplacé immédiatement"
- 3- en cas d' " exemption de service causant une insuffisance de personnel".

De plus, cette durée maximale peut être dépassée "à l'entrée et à la sortie des ports, fleuves ou rivières, lorsque le personnel qui n'est pas de quart ou de veille est appelé [...] à seconder la bordée en service pour les appareillages et mouillages" (art. 4).

B. Le temps de travail à bord des navires de pêche

Le décret fixe la durée du travail pendant la marée et définit le repos après la marée (1). En pratique, ces dispositions semblent mal respectées (2).

1) L'encadrement du travail en mer et le droit au repos à terre

Cet encadrement est posé par l'article 22 du décret. Le principe est que les marins pêcheurs peuvent effectuer des heures supplémentaires (c'est à dire travailler plus de 8 heures par jour ou de 39 heures par semaine¹¹) "à condition, qu'un repos minimum de 10 heures, dont six heures consécutives , soit donné"¹².

Le repos après la marée est prévu à l'article 23 du décret. Le repos à terre est associé à la marée, celle- ci s'entendant d' "une durée de sortie [en mer] qui ne sera pas inférieure à 6 jours ". Le principe est qu' après chaque marée, "un repos effectif de 24 heures est accordé [...], et le nouveau départ ne peut s'effectuer avant que les personnes embarquées aient bénéficié dudit repos", sauf exception.

2) Des dispositions mal respectées

En pratique, ces dispositions semblent en effet être peu ou mal respectées. Ainsi, une étude de l'IFREMER relative à la "*sécurité et [aux] conditions de travail à la pêche artisanale et semi industrielle*"¹³ met en évidence des dépassements tant des heures de travail que de la durée du repos. Prenons comme exemple une campagne de pêche artisanale à bord d'un chalutier de 20 mètres.

- Le capitaine passe **15 heures** à la passerelle,
- le mécanicien de machines passe 1 heure $\frac{1}{2}$ aux machines et 9 heures aux manœuvres du train de pêche, soit **10h $\frac{1}{2}$** de travail dans la journée,
- le cuisinier passe 7 heures $\frac{1}{2}$ aux cuisines et 9 heures aux manœuvres du train de pêche, soit **16 heures $\frac{1}{2}$** de travail dans la journée,
- les matelots et le maître d'équipage passent 9 heures $\frac{1}{2}$ aux manœuvres du train de pêche, au travail du poisson et à des travaux diverses et 2 heures à la passerelle, soit **11 heures $\frac{1}{2}$** de travail quotidien.

Pour un marin pêcheur employé dans le cadre d'un CDI soumis à la modulation du temps de travail, il compensera les dépassements de la durée légale du temps de travail pendant ses périodes à terre. La moyenne du temps de travail réalisé en mer et des périodes à terre devra permettre de répondre à la durée maximale légale du travail. Le problème est différent pour les marins pêcheurs embauchés en CDD pour le temps d'une campagne en mer. En effet, ceux ci dépasseront la durée légale du temps de travail pendant la marée mais leur retour à terre ne permettra pas de rééquilibrer leur temps de travail puisque leur contrat de travail sera arrivé à son terme. Dans cette hypothèse, il semble qu'il y ait une violation des règles de droit relatives à la durée du travail.

11 Bien évidemment, avec la réduction du temps de travail, ce nombre d'heures diminue (cf. infra). En règle général, le marin pêcheur embauché dans le cadre d'un contrat à durée indéterminée se verra appliquer la modulation du temps de travail prévue à l'article 24-2 du CTM , renvoyant à l'article L. 212-8 du code du travail. Ainsi, "la durée hebdomadaire [de son travail] peut varier sur toute ou partie de l'année à condition que sur un an cette durée n'excède pas en moyenne trente neuf heures par semaine travaillée.

12 l'article poursuit en prévoyant qu' " à titre dérogatoire, la durée de ce repos peut être réduite à 8 heures pendant cinq jours consécutifs".

13 *Sécurité et condition de travail à la pêche artisanale et semi industrielle*, publication de l'IFREMER, Centre de Brest, 1987, p. 200 et s.

La seconde violation des règles précitées est relative au repos quotidien. En effet, la même étude révèle que

- le capitaine dispose de 7 heures ½ de repos dont **4 consécutives** maximum,
- le mécanicien de 12 heures de repos dont **3 heures ½** consécutives,
- le cuisinier de 7 heures ½ dont **3 heures ½** consécutives,
- les matelots et maître d'équipage de 11 heures dont **3 heures ½** consécutives.

Aucun des membres de l'équipage ne dispose donc de 6 heures de repos consécutives.

C. Le temps de travail à bord des "navires autres que de pêche", la marine marchande

Les navigants alternent des périodes de travail en mer et de repos à terre . La notion de semaines de trente neuf ou de trente cinq heures n'a donc pas de véritable signification pour eux. Dès lors, il était plus opportun d'annualiser la durée du travail. Ainsi, l'article 6 du Décret prévoit que

- "la durée totale du travail effectif du marin ne peut excéder 2240 heures dans l'année sur les navires armés ou long cours , au pilotage, et à la plaisance et sur les bateaux et engins employés aux travaux maritimes
- et 2500 heures sur les navires armés au cabotage et à la navigation côtière".

La durée normale du travail dans la journée est fixée sur "la base de huit heures par jour"¹⁴. La durée légale maximum du travail demeure celle fixée par l'article 24 du CTM. En dehors des hypothèses de dépassement applicables à tous les navigants , fixées par l'article 3 du décret, l'article 7 fixe d'autres possibilités de dépassement exclusives aux marins de la marine marchande. Ainsi, "les durées maximales quotidiennes de travail effectif [...] peuvent être dépassées conformément à une convention ou à un accord collectif pour les raisons ci-après :

- 1- dans les ports, pour l'exécution des opérations commerciales
- 2- pour assurer la continuité du service des navires dans les ports".

Le décret fixe enfin un régime particulier pour les marins dont "le travail à bord est organisé selon un cycle régulier alternant embarquement et repos à terre". Le décompte de leurs heures s'effectue selon des modalités particulières. A condition que "la durée totale du cycle ne dépasse pas six semaines, [les] durées maximales quotidiennes de travail sont décomptées d'après le nombre d'heures moyen du cycle de travail" ¹⁵. Une limite bihebdomadaire maximale de 125 ou 150 heures pour les navires armées à deux bordées de navigation est toutefois fixée¹⁶.

Enfin, le décret précise le droit au repos compensateur. Comme le service est assuré de jour et de nuit par bordées, chaque bordée assurant alternativement son quart de six heures, les

14 Article 5, alinéa 1 décret 83-793.

15 Article 7 in fine du décret 83-793.

16 Article 8 du décret 83-793.

navigants bénéficient d'un repos ininterrompu de six heures au moins quotidiennement¹⁷. De plus, le marin a droit au repos hebdomadaire. En principe, celui-ci est pris selon les règles normales (cf. supra). A défaut, il est remplacé par un repos de 24 heures accordé soit au cours du voyage, dans un port d'escale, avec l'accord du marin intéressé, soit à l'issue de l'embarquement. Dans ce cas, le repos est décompté par période de six jours consécutifs¹⁸. Cette pratique d'exception s'est aujourd'hui généralisée.

Le régime mis en place depuis le début du siècle en matière de temps de travail associe donc des dispositions de caractère général, issues du code du travail et d'autres de caractère spécifique mises en place par une réglementation distincte. Bien que ce régime soit quasiment identique pour tous les navigants, il semble plus difficilement applicable pour les marins pêcheurs. En effet, le droit ne peut pas encadrer les déplacements du poisson. Une plus grande souplesse dans son application aux marins pêcheurs est par conséquent tolérée. Le régime posé n'est toutefois pas définitif. Si les mécanismes directeurs posés ci-dessus ne sont pas remis en question aujourd'hui, le régime est cependant en voie d'évolution avec la mise en place de la réduction du temps de travail et le développement du droit européen (**Section II**).

Section II. Les perspectives d'évolution du régime du temps de travail

Les perspectives d'évolution sont liées à l'apparition d'une réglementation européenne relative à la limitation du temps de travail et plus fondamentalement à la nouvelle législation nationale sur la réduction du temps de travail. Celle-ci est définie par les Lois "Aubry" 98-461 du 13/6/1998, loi d'orientation et d'incitation relative à la réduction du temps de travail¹⁹ et 00- du /1/2000 relative à la réduction négociée du temps de travail²⁰. Deux situations distinctes sont à prendre en compte, en fonction de la taille de l'entreprise. Pour les entreprises de plus de 20 salariés, la durée légale à partir du 1/2/2000 est de trente cinq heures par semaine²¹. Pour celles comprenant entre 1 et 20 salariés, la durée légale du travail sera de trente cinq heures au lieu de trente neuf à partir du 1^{er} janvier 2002. Dès lors, toutes les heures effectuées au-delà de trente cinq heures deviendront des heures supplémentaires. Les lois Aubry détaillent ensuite la mise en place du dispositif de la réduction du temps de travail. Cependant, des incertitudes textuelles (§1) demeurent malgré les premières applications de ce nouveau dispositif (§2).

§ 1. Les incertitudes textuelles résultant de la limitation du temps de travail

Ces incertitudes résultent de l'apparition d'une directive européenne très récente, qui n'a pas encore été transposée dans l'ordre interne (**A**) et de l'application des Lois Aubry aux navigants (**B**).

17 Articles 12 et 13 du décret 83-793.

18 Article 10.

19 JORF du 14/6/1998.

20 JORF du /1/2000

21 En pratique, le passage effectif aux trente cinq heures s'effectuera le 1^{er} février 2000. En effet, la saisine du Conseil constitutionnel a entraîné l'impossibilité pratique de faire entrer la loi en vigueur le 1^{er} janvier. L'article 37 de la loi Aubry II prévoyant que "la présente loi est [...] applicable au 1^{er} janvier ou au premier jour du mois suivant sa publication si celle-ci est postérieure au 1^{er} janvier 2000" s'applique.

A. Les perspectives d'évolution liées au développement de la législation européenne

La politique sociale constitue un domaine d'action de l'Union européenne. Elle a connu un fort développement suite à l'impulsion donnée par la France en la matière et à l'entrée en vigueur du Traité d'Amsterdam. En effet, depuis celle-ci, les dispositions du Protocole sociale sont intégrées dans le Traité. Dès lors, la protection du travailleur et *a fortiori* la durée du temps de travail ont fait l'objet de textes communautaires. Une première directive 93/104 CE du Conseil du 23/11/1993 "concernant certains aspects de l'aménagement du temps de travail" a été prise mais elle prévoyait expressément sa non applicabilité "aux transports maritimes", à "la pêche maritime", et "autres activités en mer"²². La directive 93/103/CE²³ de la même date "concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé au travail à bord des navires de pêche" ne contenait pas d'avantage de dispositions relatives au temps de travail des navigants. La première initiative en la matière résultait d'une recommandation de la Commission en date du 18 novembre 1998 qui invitait "les Etats membres qui ne l'ont pas encore fait [...] à ratifier la convention n° 180 de l'OIT sur la durée du travail des gens de mer ..." ainsi que "le protocole de 1996 relatif à la convention n°147 sur la marine marchande"²⁴. Les recommandations n'ayant pas de valeur obligatoire en droit communautaire, une plus grande force juridique a été donnée à cette "invitation" par deux directives²⁵. Il s'agit en premier lieu de la directive 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 et la fédération des syndicats des transports dans l'Union européenne²⁶ et de celle du 13 décembre 1999 concernant l'application des dispositions relatives à la durée du travail des gens de mer à bord des navires faisant escale dans les ports de la communauté²⁷. Ces deux directives visent l'ensemble des navires de l'Union européenne car la première concerne ceux qui battent pavillon d'un Etat membre²⁸ et la seconde les navires faisant escale dans un port européen,

22 Directive 93/104/CE du Conseil du 23 novembre 1993 concernant certains aménagements du temps de travail, article 1-3, JOCE 13/12/1993 n° L 307/18.

23 Directive 93/103/CE du Conseil du 23 novembre 1993 concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé au travail à bord des navires de pêche, JOCE 13/12/1993 n° L 307/71.

24 Recommandation de la Commission du 18 novembre 1998 concernant la ratification de la convention n°180 de l'OIT sur la durée du travail des gens de mer et les effectifs des navires et la ratification du protocole de 1996 relatif à la convention sur la marine marchande (normes minima), 1976, JOCE, 17/2/1999, L 43/9.

25 Rappelons ici que les directives ont une valeur obligatoire. Elles fixent des objectifs obligatoires mais laissent aux Etats le choix des mesures à prendre pour leur réalisation. Au contraire, les recommandations ne sont que de simples incitations à agir.

26 Directive 1999/63/CE 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 et la fédération des syndicats des transports dans l'Union européenne, JOCE 2/7/1999, L 167. Il est intéressant de noter que la procédure mise en œuvre est celle de l'article 139 § 2 du Traité permettant aux partenaires sociaux de préparer une directive car cette procédure est rarement utilisée. Elle met ainsi en évidence le poids des syndicats des transporteurs européens dans l'Union européenne et dans le processus décisionnel.

27 Directive 1999/95/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 /12/1999 concernant l'application des dispositions relatives à la durée du travail des gens de mer à bord des navires faisant escale dans les ports de la communauté, JOCE 20/1/2000, L 14/29.

²⁸ Directive 1999/63/CE, § 10 « l'accord s'applique aux gens de mer se trouvant à bord de tout navire de mer, de propriété publique ou privée, immatriculé dans le territoire d'un Etat membre et normalement affecté à des opérations maritimes commerciales ».

quelque soit leur pavillon²⁹. L'objectif est de "remédier à toute situation manifestement dangereuse pour la sécurité ou la santé des gens de mer"³⁰ et que "les navires battant pavillon d'un Etat qui n'est pas partie à la convention n°180 de l'OIT ou au protocole de la convention n°147 de l'OIT ne [soient] [...] pas mieux traités que ceux d'un Etat [...] partie"³¹. En effet, les directives font référence aux normes minimales mises en place par ces deux conventions. Elles prévoient en premier lieu que "le nombre maximale d'heures de travail ne doit pas dépasser : i) 14 heures par période de 24 heures, ii) 72 heures par période de 7 jours", ou, en second lieu que "le nombre minimale de repos ne doit pas être inférieur à i) 10 heures par période de 24 heures, ii) 77 heures par période de 7 jours"³². D'autres dispositions précisent les conditions de repos et diverses exceptions.

L'intérêt des deux directives réside dans la mise en place d'un régime juridique contenant des prescriptions *a minima*³³ identiques pour tous les Etats membres et dans la création d'un véritable système de vérification de sa conformité avec les règles à bord des navires. A cette fin, des inspections peuvent être réalisées par des inspecteurs du port d'escale sur les navires battant pavillon d'un Etat non membre. L'inspecteur notera à cette occasion que "les marins sont [ou non] excessivement fatigués"³⁴. Dans l'hypothèse d'une fatigue excessive, "l'Etat membre prend les mesures nécessaires [...]. Ces mesures peuvent comporter une interdiction de quitter le port [...] tant que les marins ne se sont pas suffisamment reposés"³⁵. Toutefois, il est encore trop tôt pour effectuer une appréciation concrète de l'efficacité de ces mesures car le délai de transposition court encore. En effet, les Etats ont jusqu'au 30 juin 2002 pour insérer les prescriptions de la directive dans leur ordre interne³⁶.

B. Les incertitudes liées au texte des Lois AUBRY

Des interrogations se sont élevées pour l'application de la réduction du temps de travail aux navigants. En effet, les lois Aubry sont applicables à l'ensemble des professions réglementées par le Code du travail, aux professions agricoles (chapitre XI Loi Aubry II) mais aucune référence n'est faite aux gens de mer. Faut-il considérer alors que les lois Aubry ne les concernent pas ? La pratique a apporté une réponse négative à cette interrogation car des négociations ont été engagées dans le secteur de la marine marchande et de la pêche pour assurer la réduction du temps de travail. Le système mis en place par les Lois AUBRY est donc applicable en tant que tel aux marins pêcheurs mais il pose de sérieux problèmes. Le projet de "décret d'adaptation" annoncé par Le ministre, J. Glavany, "pour permettre d'adapter la possibilité de fixer la durée du temps de travail sur la base de forfaits en jours, qui correspondent mieux à la réalité des pratiques professionnelles et sur la base desquels sont

²⁹ Directive 1999/95/CE, § 4 *In fine*, elle "s'applique aux marins travaillant à bord de tous les navires de mer qu'ils appartiennent à une compagnie publique ou privée, qui sont immatriculés sur le registre d'un Etat membre [à la convention n° 180 de l'OIT] et sont normalement affectés à des opérations maritimes commerciales".

³⁰ Directive 1999/95/CE, §5.

³¹ Directive 1999/95/CE, §8.

³² Annexe 1, Directive 1999/95/CE, extraits de la convention n°180 de l'OIT, art. 5-1.

³³ Directive 1999/63/CE, article 2-1 "les Etats membres peuvent maintenir ou introduire des dispositions plus favorables que celles prévues par la présente directive".

³⁴ Directive 1999/95/CE, article 4 et Accord européen relatif à l'organisation du temps de travail des gens de mer, mis en œuvre par la directive 1999/63/CE, Clause 5 a.

³⁵ Directive 1999/95/CE, article 5.

³⁶ Directive 1999/95/CE, article 12 et Directive 1999/63/CE, article 3-1.

également assises les cotisations et contributions au régime social"³⁷ est aujourd'hui au centre des regards et permettra sans doute de relancer les négociations qui n'ont pas encore abouti. Il est trop tôt pour effectuer des commentaires sur ce projet car la procédure réglementaire n'en est qu'à son début, mais on peut toutefois remarquer que si un tel projet en préparation, c'est qu'il existe une certaine inadaptation des dispositions prévues par la Loi Aubry, pour les gens de mer.

Une première difficulté peut être relevée à ce stade. Le code du travail maritime, dans ses articles 24 et suivant relatifs au temps de travail, effectue des renvois aux dispositions du code du travail. Quid du renvoi à des dispositions qui ont été supprimées? Faut-il considérer qu'elles continuent à s'appliquer aux seuls marins? ou doit-on estimer que le code du travail maritime a été implicitement modifié par les lois Aubry et que ce renvoi est implicitement supprimé ? La disposition posant problème est celle de l'article 24-2 du code du travail maritime qui prévoit que " les dispositions de l'article L. 212-2-1 , des deuxième et troisième alinéas de l'article L.212-5 , ainsi que des articles L. 212-8 à L. 212-9 du code du travail, relatifs à la modulation du temps de travail et au remplacement du paiement des heures supplémentaires par un repos compensateur, sont applicables aux marins salariés des entreprises d'armement maritime" car l'article 8 de la loi Aubry II abroge l'article L. 212-2-1 auquel renvoyait l'article précité.

La seconde difficulté résulte de l'ajout d'articles dans le code du travail. Ont-ils vocation à s'appliquer aux marins ? Dans la mesure où l'on considère que les articles modifiés par les lois Aubry s'appliquent dans leur nouvelle tournure aux marins, il semblerait que les dispositions nouvelles le soient aussi. Dans ce cas, le problème résulte de l'absence de renvoi du code du travail maritime à ces nouvelles dispositions du fait de l'absence de modifications de ce code

§ 2. Les certitudes pratiques : une première application au secteur de la pêche

Quelques considérations générales sur le régime des trente cinq heures applicables aux navigants (A) sont le préalable nécessaire à la compréhension du mode de réduction du temps de travail mis en place pour les marins pêcheurs lorientais (B).

A. Considérations générales

Contrairement à ce que déclarait récemment Louis Monfort, secrétaire du Syndicat national des chefs d'entreprise à la pêche maritime qui estimait que "la loi est inapplicable en l'état aux marins pêcheurs"³⁸, il résulte des négociations avec les syndicats que les lois Aubry peuvent s'appliquer en l'état. En pratique, et suivant en cela un précédente demande Scep qui "exige[ait] que le mode maritime puisse bénéficier de la dérogation déjà prévue dans la loi Aubry [I] pour les cadres et les salariés itinérants"³⁹, c'est ce régime qui s'applique. Il est fixé dans la section V de la loi Aubry II. Aucun article de cette section ne prévoit expressément son application aux navigants, mais en raison de la particularité de leur rythme de travail, ce

37 Le Marin, 11/2/2000, "réduction du temps de travail, bientôt un décret d'adaptation", p. 13.

38 Ibidem.

39 O.F. 2/12/1999

régime est le plus adapté . En effet, il aurait été incohérent de vouloir appliquer la semaine de trente cinq heures à des salariés travaillant par période et non par semaine.

Le régime des cadres et salariés itinérants et donc aussi des navigants est le suivant. Le principe est que "les cadres dirigeants [et a fortiori les navigants] ne sont pas soumis aux dispositions du titre I^e et aux chapitres préliminaires , I^{er} et II du titre II du livre II"⁴⁰, c'est à dire que le régime général de la réduction du temps de travail ne leur est pas applicable. Le fondement en est l'impossibilité d'effectuer un décompte des horaires. Il sera alors recouru à l'augmentation du nombre de jours de repos. Le calcul de la durée du travail s'effectuera au forfait. Il peut s'agir d'un forfait heures, le maximum étant alors 1 730 heures annuelles (1 600 heures annuelles + 130 heures au titre du contingent d'heures supplémentaires) ou d'un forfait jours, le maximum étant alors de 217 jours de travail par an.

In fine, il convient de situer les négociations relatives à la réduction du temps de travail dans leur contexte. La réduction du temps de travail ne paraissait pas très intéressante aux marins pêcheurs. En effet, une partie de leur rémunération étant calculée en fonction de la part de pêche, la diminution du temps de travail entraînait un abaissement du nombre d'heures passées en mer et donc une baisse des quantités pêchées et *a fortiori*, une baisse de salaire. La plupart des marins pêcheurs auraient préféré continuer à travailler autant pour s'assurer le maintien de leur salaire. Ce sont donc les patrons qui ont pris l'initiative des négociations car maintenir le temps de travail tel qu'il était les aurait conduit à payer des heures supplémentaires à leurs salariés⁴¹. Pour rendre la réduction du temps de travail plus attractive, le Ministère de l'équipement, du transport et du logement a pris une directive en date du 4/3/1999. Celle ci pose deux principes directeurs. En premier lieu, la réduction du temps de travail est appréciée sous la forme de congés bonifiés, et, en second lieu, l'unité de référence du temps de travail est le jour d'embarquement et non l'heure de travail. Ainsi, pendant une marée, les marins pêcheurs peuvent toujours pêcher aussi longtemps qu'auparavant. En revanche, ils passeront d'avantage de temps à terre pendant l'année.

B. L'application au secteur de la pêche

L'évolution des négociations pouvait être suivie dans la presse professionnelle. Les premières réactions vis à vis des propositions formulées dans la directive du 4/3/1999 étaient plutôt positives. Ainsi, J-M. Barrey, secrétaire général du syndicat maritime Bretagne CFDT se déclarait ""époustouflé" devant une prise en compte aussi évidente des spécificités de la pêche"⁴². En octobre 1999, avec le contexte de crise dans lequel est plongée la pêche en raison de l'augmentation du prix du carburant et de la diminution des quotas européens de pêche, les réactions sont moins positives. Ainsi, L. Monfort, secrétaire du Scep (Syndicat national des chefs d'entreprise à la pêche maritime) déclarait que s'ils "rest[aient] dans une logique de décompte du temps de travail par heures, il faudra[it] mettre en place des pointeuses à bord

40 Seconde loi Aubry sur les trente cinq heures, Dictionnaire permanent social, bulletin n°674 du 5 janvier 2000, p. 71.

41 Le quotidien Ouest France faisait ainsi référence à "des situations inattendues : des équipages peuvent demander à naviguer plus de 217 jours pour ne pas perdre d'argent. Et le patron le leur refuser ... pour ne pas être taxé au titre des heures supplémentaires, comme le prévoit la Loi Aubry." O.F. du 2/12/1999, R. Cosqueric, Loi Aubry : vers 217 jours de mer.

42 Le Marin, 12/3/1999, "Réactions : la CFDT "époustouflée".

des navires... ce qui sera[it] unanimement refusé"⁴³. Malgré l'existence de difficultés qui se maintiendront tant qu' un dispositif spécifique aux marins ne sera pas prévu, la réduction du temps de travail a déjà mise en place dans plusieurs entreprises maritimes. Ainsi, un accord a été signé dans le Finistère, par l'armement AGRION (Guilvinec) avec la CFDT, dans le Morbihan, deux accords ont été signés, le premier par l'armement SPARFEL et la CFDT et le second, par l'armement PETREL et la CFDT, CGT⁴⁴. Nous nous intéresserons en l'espèce aux armements lorientais Pétreil et Sparfel, filières du groupe intermarché car la presse professionnelle s'est faite l'écho des négociations.

Le 12/3/1999, deux modes de réduction du temps de travail étaient invoqués, soit une réduction de 10 % des jours d'embarquement assortie de 6% d'embauche, soit une réduction de 15% des jours d'embarquement et 9 % d'embauche⁴⁵. Une dissociation était faite entre l'application de la RTT à la pêche industrielle, pour laquelle "il s'agira de négocier d'avantages de jours de congés payés", aux artisans, pour lesquels, "il faudra trouver des modalités spécifiques comme le groupement d'employeurs pour les petits bateaux" et aux pêcheurs hauturiers pour lesquels, "la solution passera sans doute [...] [par] laiss[er] à terre des hommes maintenus au rôle"⁴⁶.

Ces deux accords, ainsi que celui de l'armement AGRION ont été signés le 30/6/1999. Le motif en est qu'il s'agissait de la date limite pour que les employeurs puissent bénéficier des aides prévues par la Loi Aubry I. Ainsi, pour les marins pêcheurs du PETREL, leur employeur bénéficiait d'un abattement de cotisations sociales s'élevant à près de 630 000 F. pour la première année⁴⁷. La réduction du temps de travail entraîne par ailleurs des créations de postes (7 postes pour l'armement Pétreil, 5 pour Sparfel et 1 pour L'agrion). L'évolution des négociations peut être retracée sous forme de tableau (cf. page suivante).

En définitive, le nombre d'heures de repos en mer passe de 6 à 7 heures, le nombre de jours de mer par an diminue de 246 à 221, celui des congés payés augmente de 49 à 63, celui des repos augmente de 64 à 70 avec l'octroi de 6 jours de repos payés et les marins pêcheurs subissent une diminution de salaire de 2 600F par an.

43 Le Marin, 11/2/2000, "réduction du temps de travail : bientôt un décret d'adaptation", p. 13.

44 Informations communiquées par le Ministère de l'équipement, du transport et du logement. Cf tableau en annexe.

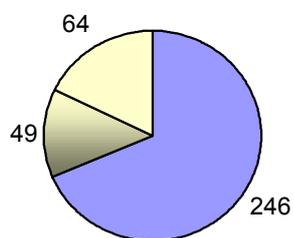
45 Le Marin, 12/3/1999, "la loi Aubry à la pêche : des congés contre de l'emploi", J. Le Meur.

46 Idem.

47 Le Marin, 18/6/1999, B. Jegou, "Trente cinq heures : premiers accords à Lorient".

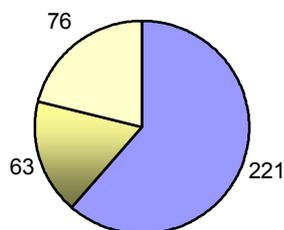
	Régime précédent	18/6/1999 ⁴⁸	2/7/1999 ⁴⁹
Heures de repos en mer	6	7	
Nombre de jours de mer par an	246	222	221
Nombre de jours de congés payés	49		63
Nombre de jours de repos	64		70+6 jours de repos payés
Augmentation jours de congés et de repos		+ 24	+ 26
salaires	Pas de réduction		Diminution de 2600 F / an

Evolution du rythme de travail des marins pêcheurs des armements Petrel et Sparfel



Avant les négociations

■ jours en mer ■ jours de congés payés □ jours de repos



Après les négociations

48 Données issues du Marin du 18/6/1999, B. Jegou "35 heures : premiers accords en vue à Lorient".

49 Données issues du Marin du 2/7/1999, J. Le Meur, "réduction du temps de travail : Pétrel et Sparfel signent l'accord", p. 12 et de Entreprises et carrières n°505 de novembre 1999, C. Méar, "Morbihan, les marins gagnent 26 jours à terre".

Quelques autres armements⁵⁰ sont aujourd'hui encore en phase de négociation, qu'il s'agisse de la pêche ou de la marine marchande.

Le régime mis en place par les lois Aubry rencontre des difficultés d'application en matière maritime. Le fait que seuls trois armements en matière de pêche aient vu leurs négociations aboutir en est une illustration. Une seconde illustration résulte des titres d'articles de l'hebdomadaire *Le Marin* qui trahissent l'inquiétude des gens de mer. Ainsi, "les trente cinq heures inquiètent le Scep"⁵¹, et "Jego-Quéré, la CFDT tire la sonnette d'alarme"⁵²... La première crainte réside dans les réductions de salaire entraînées par la réduction du temps de travail. Ainsi, à l'occasion des négociations relatives à l'armement Jého Queré la CFDT regrettait que "la direction propose une réduction des jours de mer, compensées en repos, donc non rémunérés. Le résultat est une perte annuelle de 16 000 francs pour chaque matelot"⁵³. La seconde difficulté réside dans la prise en compte de la part de pêche dans le nouveau système. La troisième difficulté réside dans la nécessité d'embaucher de nouveau marins pêcheurs, alors que la profession manque déjà de main d'œuvre, notamment de jeunes. En février 2000, le régime de la durée du travail des navigants sur des navires français est donc en pleine mutation. Tous les regards sont tournés vers le Gouvernement qui a promis un décret spécifique à la réduction du temps de travail des navigants et qui doit transposer les directives communautaires.

50 Pour la pêche, il s'agit des armements Lusevy en Haute Normandie, Jého-Quere dans le Morbihan, et pour la marine marchande, de Seafrance en Haute Normandie, de CMA-CGM, des Abeilles du Havre, du pilotage Le Havre Fécamp. (En date du 19/1/2000)

51 *Le Marin*, 12/10/1999, P. Urvois, p. 12.

52 *Le Marin* du 26/11/1999, J. Le Meur, p.13

53 *Ibidem*.

ANNEXES

- Tableau représentant l'évolution du temps de travail des navigants de 1925 jusqu'aux Lois Aubry.
- Représentation graphique du régime relatif à la réduction du temps de travail, d'après Liaison sociale.
- Etat des négociations au 19/01/2000, document fourni par le Ministère de l'équipement.
- Directive 1999/63/CE.
- Directive 1999/95/CE.

	JOURNEE			SEMAINE			MO IS		AN NEE	
	Durée normale	Durée maximale	Exception	Durée normale	Durée maximale	Exception	Durée normale	Durée maximale	Durée normale	Durée maximale
		12 heures ou 10 h. au port								
	8 heures			48 heures						
D. 31/3/1925	8 heures	10 heures	Cas de force majeure				208 heures			
L 21/4/1936				40 heures						
O. 25/3/1983		10 heures		39 heures						
D. 6/9/1983		10 heures	4 séries	39 heures	bihebdomadaire 125 heures				2240 h. ou 2500h.	

