



**HAL**  
open science

# La reconnaissance de la faute inexcusable de l'employeur dans les AT-MP maritimes et la question du particularisme du droit social maritime

Élise Épaud

## ► To cite this version:

Élise Épaud. La reconnaissance de la faute inexcusable de l'employeur dans les AT-MP maritimes et la question du particularisme du droit social maritime. Droit. 2013. dumas-01626334

**HAL Id: dumas-01626334**

<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-01626334v1>

Submitted on 23 Dec 2019

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

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

UNIVERSITE AIX-MARSEILLE  
FACULTE DE DROIT ET DE SCIENCE POLITIQUE  
CENTRE DE DROIT MARITIME ET DES TRANSPORTS

Master II Droit du Transport Maritime  
MEMOIRE :

La reconnaissance de la faute inexcusable  
de l'employeur dans les AT-MP maritimes et  
la question du particularisme du  
droit social maritime



Par Elise EPAUD

Sous la direction de M. Christian SCAPEL

Année universitaire 2012-2013

UNIVERSITE AIX-MARSEILLE  
FACULTE DE DROIT ET DE SCIENCE POLITIQUE  
CENTRE DE DROIT MARITIME ET DES TRANSPORTS

Master II Droit du Transport Maritime  
MEMOIRE :

La reconnaissance de la faute inexcusable  
de l'employeur dans les AT-MP maritimes et  
la question du particularisme du  
droit social maritime



Par Elise EPAUD

Sous la direction de M. Christian SCAPEL

Année universitaire 2012-2013

*Le Centre de Droit Maritime et des Transports n'entend donner ni approbation, ni improbation, aux opinions émises dans ce mémoire. Ces opinions doivent être considérées comme propres à leur auteur.*

Je tiens à remercier tous ceux qui ont fait de cette année de Master une année unique : M. Bonnasies, M. Scapel, Marjorie Vial ainsi que les autres intervenants, sans oublier mes camarades devenus aujourd'hui amis.

Je tiens également à adresser ma sincère reconnaissance aux professionnels et professeurs que j'ai rencontrés dans le cadre de la rédaction de ce mémoire et dont l'aide a été précieuse : principalement M. Alexis Bugada, professeur à l'université d'Aix Marseille ainsi que M. Stéphane Crapet en charge du contentieux de la faute inexcusable à l'ENIM.

Enfin de façon classique, je souhaite dire merci à mes proches qui m'ont soutenue, aidée et supportée durant cette année.

## LISTE DES ABREVIATIONS ET SIGLES UTILISES :

<i>ADMO</i>	Annuaire de Droit Maritime et Océanique
Art.	Article
AT-MP	Accidents du travail et Maladies professionnelles
<i>Bull. Civ.</i>	Bulletin civil
C. trav. mar.	Code du travail maritime
C. transp.	Code des transports
CA	Cour d'appel
Cass. Ass. Plén.	Cour de Cassation Assemblée plénière
Cass. Soc.	Cour de Cassation Chambre Sociale
CHSCT	Comité d'hygiène, sécurité et des conditions de travail
Coll.	Collection
Cons. Const	Conseil Constitutionnel
CPAM	Caisse primaire d'assurance maladie
CRAM	Caisse régionale d'assurance maladie
<i>DMF</i>	Le Droit Maritime Français
<i>Dr. ouvrier</i>	Droit Ouvrier
<i>Dr. social</i>	Droit social
ENIM	Etablissement National des Invalides de la Marine
FIVA	Fonds d'indemnisation des victimes de l'amiante
<i>Gaz. Pal.</i>	Gazette du Palais
<i>JCP</i>	Juris-Classeur Périodique (Semaine Juridique)
<i>JCP E.</i>	Juris-Classeur Périodique, Edition Entreprise
<i>JCP G.</i>	Juris-Classeur Périodique, Edition Générale
<i>JCP S.</i>	Juris-Classeur Périodique, Edition Sociale
p.	Page
QPC	Question Prioritaire de Constitutionnalité
MLC	Maritime Labour Convention
TASS	Tribunal des affaires de sécurité sociale
RDT	Revue du droit du travail maritime
<i>RD Transp.</i>	Revue de Droit des Transports
<i>Rev., san. et soc.</i>	Revue de droit sanitaire et social
RJS	Revue de Jurisprudence Sociale
<i>Sem. Soc. Lamy</i>	Semaine Sociale Lamy
TASS	Tribunal des affaires de sécurité sociale

# SOMMAIRE :

PARTIE I : UN ENJEU THEORIQUE, LA RECONNAISSANCE DE LA FAUTE INEXCUSABLE DE L'ARMATEUR SUR LE MODELE DU DROIT COMMUN .....	23
<i><b>Chapitre 1</b></i> : Etat des lieux de l'injustice du régime spécial des marins .....	23
<i><b>Chapitre 2</b></i> : La QPC du 6 mai 2011 comme illustration de l'alignement du régime des gens de mer sur le régime général.....	37
<i><b>Chapitre 3</b></i> : La remise en question du particularisme du droit social maritime .....	51
PARTIE II : UN ENJEU PRATIQUE, LA PERTE DE SPECIFICITE DE L'ENIM .....	62
<i><b>Chapitre 1</b></i> : Identification des parties des le contentieux de la faute inexcusable de l'employeur.....	62
<i><b>Chapitre 2</b></i> : L'indemnisation des victimes semblables au régime général.....	76
<i><b>Chapitre 3</b></i> : Les spécificités de l'ENIM en danger.....	87

# INTRODUCTION

**1. Point de départ.** M. le Professeur Jambu-Merlin constatait en 1961 que « *toutes les institutions en droit du travail ont leur correspondance ou leur échos en droit maritime, mais que jamais la réglementation n'y est identique* ».

Le droit maritime ne ressemble à aucune autre discipline juridique, il a un caractère tout à fait spécifique qui fait son particularisme. Le droit social maritime et plus précisément le droit de la sécurité sociale maritime est fidèle à cette idée de particularisme : il n'est pas indépendant mais sur chaque point il est différent. Ceci est dû à la situation tout à fait différente du marin par rapport au salarié terrestre, son lieu de travail est un navire au beau milieu de la mer ainsi une assimilation de la réglementation du travailleur terrestre aux marins serait mal comprise par ces derniers. Le marin n'est pas un salarié ordinaire, ainsi conserver les spécificités de sa législation c'est conserver sa propre identité.

**2. Des textes spécifiques.** Eu égard à cette identité reconnue depuis toujours, le régime de sécurité sociale des marins est un des plus anciens puisque les premières mesures pour le personnel militaire remontent au XVII<sup>e</sup> siècle. Le régime des marins trouve son origine dans la caisse des invalides de la marine fondée par Colbert et développée en caisse de pensions en 1689. Les obligations de l'armateur pour le risque survenu sur le navire figurent dans l'ordonnance de 1681 qui ne fait qu'étendre les dispositions figurant sur les rôles d'Oléron. Mais l'on peut remonter encore plus loin au moyen âge et ses coutumes où déjà l'accès au soin en cas de maladie et accident faisait l'objet de règles.

Concernant la sécurité sociale maritime, la réglementation aujourd'hui en vigueur comprend, d'une part le code des transports qui a absorbé le code du travail maritime de 1926, le décret-loi du 17 juin 1938 codifiant la législation de la prévoyance sociale des marins (modifiée), et d'autre part, le Code des pensions de retraite des marins institué par le décret n° 68-292 du 21 mars 1968.

Sur le plan international l'OIT a adopté une trentaine de Conventions relatives aux gens de mer. Parmi celles-ci on peut citer la n° 55 de 1936 qui prévoit des obligations armatoriales pendant seize semaines( aujourd'hui réduit à un mois) ainsi que la Convention

n° 70 de 1946 relative à la sécurité sociale des gens de mer mais aussi désormais la fameuse convention MLC de 2006.

C'est donc aussi par la prise en compte de cette particularité que l'indemnisation des marins victimes d'AT-MP dans le jargon technique est fixée dans le régime spécial des gens de mer.

Le principe d'indemnisation des victimes d'accidents du travail instauré par la loi du 9 avril 1898 pour les accidents du travail à terre sera également posé un peu plus tard pour le domaine maritime par la loi des 21 avril 1898 modifiée par une loi du 19 décembre 1905.

C'est le décret-loi du 17 juin 1938 modifié « *relatif à la réorganisation et à l'unification du régime d'assurance des marins* » qui établit ce régime spécifique d'indemnisation aux articles 9 à 21-5 et constitue sans aucun doute le texte de référence en matière d'accidents du travail maritimes. Il pose une responsabilité de plein droit de l'armateur permettant une indemnisation forfaitaire du préjudice causé. Avant de s'attarder sur la nature de la réparation il convient de voir les risques couverts par la sécurité sociale des marins.

**3. Risques indemnisables et classification terminologique – accidents du travail.** Trois principaux types de risques sont indemnisables et obéissent à la logique de 1898: l'accident du travail, l'accident de trajet et la maladie professionnelle.

L'accident de travail au sens du droit maritime est un événement imprévisible et soudain, survenu au cours ou à l'occasion du travail afférent au métier de marin et entraînant, pour la victime, soit une incapacité de travail temporaire ou définitive, soit la nécessité de soins médicaux selon l'art.9 du décret du 17 juin 1938. Le code du travail dans son article 79 quant à lui, parle d'un accident « *au service du navire* ». Sur le plan pratique, les blessures sont variées, propres à chaque type de navigation : les lésions sont principalement des chocs traumatiques et des plaies et blessures superficielles localisés surtout aux membres supérieurs et inférieurs ainsi qu'au dos, et il y a aussi des décès en particulier dans le milieu de la pêche.

**4. Risques indemnisables et classification terminologique – accidents de trajet.** L'art 9 énumère également plusieurs situations que l'on assimile à l'accident professionnel survenu au marin<sup>1</sup>, parmi celles-ci, l'accident de trajet. Il peut s'agir du trajet entre la

---

<sup>1</sup> cf. : Art 9 du décret du 17 juin 1938 « *Est assimilé à l'accident professionnel maritime l'accident survenu au marin ou à l'agent du service général dans l'une des circonstances suivantes :*  
a) *Par le fait ou à l'occasion d'un travail effectué à terre ou sur un navire, pour le compte de l'armateur, par le marin bénéficiaire de l'article L. 11 (2°) du code des pensions de retraite des marins ou de la convention collective du 17 juillet 1947 ;* b) *Par le fait ou à l'occasion de son service par le marin bénéficiaire des dispositions des alinéas 6°, 7°, 10° et 11° de l'article L. 12 du code des pensions de retraite des marins ;* c) *Au cours d'un stage de perfectionnement ou de spécialisation professionnelle ordonné par l'armateur ;* d) *Pendant le trajet de la résidence de l'intéressé au lieu de l'embarquement ou*

résidence de l'intéressé et le lieu de l'embarquement ou entre le lieu de débarquement et la résidence. Il faut aussi prendre en considération le trajet du marin qui rejoint directement un nouveau lieu d'embarquement.

Cet accident de trajet correspond à un risque professionnel dans la mesure où le parcours n'a pas été interrompu ou détourné pour un motif dicté par l'intérêt personnel ou indépendant de l'exercice de l'emploi.

Cette définition comporte des critères quasi identiques à la définition de l'accident de trajet dans le régime général. Néanmoins concrètement les choses sont différentes. Si le marin pêcheur allant chaque jour à la pêche est pratiquement dans la même situation que le travailleur terrestre qui va tous les jours au travail, on ne peut pas en dire autant pour le marin de la marine marchande pour lequel la situation est plus délicate. En effet, le marin de commerce doit parfois embarquer dans un port qui se trouve très loin de son domicile<sup>2</sup> pour autant la jurisprudence ne fait pas de différence et a pu considérer que la chute d'un marin d'un train, alors qu'il quittait son port de débarquement et regagnait son port d'embarquement, est un accident du travail à la charge de l'armateur<sup>3</sup>.

**5. La réparation forfaitaire.** Il y a là une véritable dérogation au droit commun fondé sur la faute puisque le salarié victime d'un accident du travail peut demander réparation de son préjudice sans avoir à prouver une faute de l'employeur, elle est donc par nature automatique. Cet aménagement s'explique par le fait que c'est un régime de responsabilité fondé sur le risque qui octroie aux victimes, en contrepartie des cotisations d'accident du travail versées par l'employeur une indemnisation forfaitaire<sup>4</sup>. Il en est de même pour le régime spécial des marins. Généralement, on parle de présomption d'imputabilité ce qui signifie que, lorsque l'accident est survenu lors du travail alors il est automatiquement imputable au risque professionnel. Ce principe d'indemnisation des victimes d'accidents du travail instauré par la loi du 9 avril 1898 sur les accidents du travail à terre sera suivi, pour le domaine maritime, par les lois des 21 avril 1898 qui adapteront les dispositions terrestres aux obligations armatoriales qui imposent à l'armateur le maintien du salaire durant un mois.

---

*du travail et vice versa, dans la mesure où le parcours n'a pas été interrompu ou détourné pour un motif dicté par l'intérêt personnel ou indépendant de l'exercice de l'emploi ;e) Au cours d'un stage de réadaptation fonctionnelle ou de rééducation professionnelle aux frais de l'établissement national des invalides de la marine et du fait ou à l'occasion de la réadaptation ou de la rééducation. »*

<sup>2</sup> M. Le Bihan-Guérolé, *DROIT DU TRAVAIL MARITIME Spécificité structurelle et relationnelle*, L'Harmattan, coll. Logistique Juridique

<sup>3</sup> Cass. Soc, 1er juin 1965, DMF 1965

<sup>4</sup> J.P Chauchard, *Droit de la sécurité sociale*, LGDJ, Lextenso Edition, 5<sup>e</sup> ed., 2010

**6. Historique – Code de 1804.** Avant même qu'il existe une législation sur les accidents du travail, la doctrine soutenait déjà que l'employeur assurait la sécurité de son salarié et par conséquent tout manquement à cette obligation permettait d'offrir au salarié une réparation sans besoin d'établir une faute..

Mais la cour de cassation dans deux arrêts de chambre des requêtes du 2 décembre 1884 et 5 décembre 1884 pose le principe de la responsabilité délictuelle pour les accidents du travail et donc dans le respect de 1382 et 1383, ce qui revient à dire que la victime doit établir une faute.

**7. Historique – le deal de 1898.** Ce que l'on appelle le « deal de 1898 » allait par la suite tout bouleverser puisqu'il substituera au fondement de faute le concept de risque professionnel<sup>5</sup>. Lors de ce deal du 9 avril 1898 il est alors posé que le salarié victime d'un accident du travail obtienne réparation sans avoir à établir que son employeur ou ses préposés ont commis une faute, c'est la présomption d'imputabilité que nous avons développé. En échange, l'employeur versera une réparation forfaitaire : cela constitue une indemnité journalière et une rente calculée sur le salaire de la victime. Le mouvement de développement du machinisme en même temps que l'apparition des sociétés industrielles dans l'Europe occidentale ont poussé chaque pays à légiférer pour aboutir par des moyens variés à une solution quasi identique qui est de mettre la réparation à la charge de l'employeur : la Suisse en 1881 suivie de l'Allemagne en 1884 puis de l'Autriche en 1887 et enfin l'Angleterre en 1897<sup>6</sup>.

Les législations françaises suivantes gardent l'esprit de ce deal, l'ordonnance du 19 octobre 1945 remplacée par la loi du 30 octobre 1946 instaure l'idée de réparation collective avec l'instauration de Caisse de sécurité sociale à laquelle employeur et salarié sont assurés. La notion de faute réapparaît tout de même en cas de faute intentionnelle mais également en cas de faute inexcusable de l'armateur permettant ainsi de majorer la rente (art 20 loi de 1898, art. 65 loi du 30 octobre 1946).

**8. Régime forfaitaire semblable pour les marins.** Pour ce qui est des marins, ils ont été en avance puisque la loi du 21 avril 1898, en plus de poser le principe d'une réparation forfaitaire, contenait déjà l'idée de réparation collective exprimée précédemment avec l'instauration de la Caisse nationale de prévoyance contre les risques et accidents de la profession qui est une annexe de la Caisse des invalides de la marine.

---

<sup>5</sup> « Cette théorie implique que l'employeur assure en toutes hypothèses la réparation des dommages corporels causés à son personnel par une exploitation dont il est le seul à encaisser les profits. Autrement dit, à lui le profit, à lui le risque. L'indemnisation se fait dès lors sans recherche de responsabilité et en dehors de toute notion de faute. La responsabilité ne découle que d'une situation de pur fait. » Samarito, « Aux origines de la réparation des accidents du travail, la naissance de la loi du 9 avril 1898 », *dr. ouvr.*, mai 1998

<sup>6</sup> F. Samarito, *ibid.*

Ces deux lois du 9 et 21 avril 1898 sont construites sur le même schéma et affirment toutes deux la responsabilité de plein droit de l'employeur et donc la réparation forfaitaire ainsi que le versement d'une indemnisation complémentaire à l'époque. L'intérêt de la loi du 21 avril 1898 est de prendre en compte les obligations armatoriales propres au maritime.

**9. Risques indemnisables – maladies professionnelles.** Concernant les maladies professionnelles, la notion est apparue postérieurement à celle d'accident professionnel puisque c'est le décret du 28 juin 1938 modifiant celui de 1938 qui la fait naître et cela en réponse aux maladies dues à l'amiante. Les marins à l'instar des salariés, du fait de leur métier au niveau des machines ou du genre de navire sur lequel ils naviguaient, ont pu être en contact avec l'amiante. Ainsi nombreux sont ceux qui ont été affectés par des maladies type lésions pleurales bénignes, Abestose, Mésothéliome, tumeurs pleurales primitives<sup>7</sup>. Important, est le chiffrage des victimes de ces maladies puisque les affections liées à l'amiante correspondent pratiquement à la moitié des reconnaissances des maladies professionnelles. On trouve également d'autres affections qui concernent les articulations ou les lombaires ainsi que des problèmes de surdité. L'article 21-3 du décret de 1938 dispose que les marins atteints de maladies peuvent prétendre à une indemnisation identique à celle prévue en cas d'accident du travail maritime si leur maladie trouve son origine dans un risque professionnel et s'ils sont affiliés à la Sécurité sociale des marins. Il existe trois voies de reconnaissance du caractère professionnel sur lesquels nous nous attarderons dans le cœur de ce mémoire.

**10. Signalement de la maladie professionnelle ou de l'accident du travail.** Le décret de 1938 nous informe également sur les modalités de signalement de l'accident ou de la maladie afin qu'il soit pris en charge.

Brièvement, si le marin est victime d'un accident du travail, un rapport constatant l'accident doit être rédigé par l'employeur et un certificat médical doit être joint à celui-ci mais si ce n'est pas le cas, alors les prestations sont dues par l'armateur si l'accident a bel et bien un caractère professionnel<sup>8</sup>. En ce qui concerne le rapport, c'est un formulaire type, appelé dans la pratique le "CGP 102" ou encore "feuille rose".

Pour la maladie, la démarche à accomplir est moins claire. C'est au marin d'effectuer une demande de reconnaissance de sa maladie par le biais du formulaire « CGP 13 »

---

<sup>7</sup> Dr Sauvage, « ou on est-on de la réservation des marins vis à vis de l'amiante ? », document du service de santé des gens de mer de Marseille

<sup>8</sup> Art 9 du décret du 17 juin 1938 : « [...]L'accident doit être immédiatement constaté par un rapport de l'employeur, du capitaine ou du patron. Ce rapport, auquel est joint un certificat médical décrivant l'état de santé du marin, est remis à l'autorité maritime ou consulaire du lieu de travail, du lieu de mouillage ou du premier port où aborde le navire. A défaut de production de ce rapport, si l'origine professionnelle de l'accident est établie, les prestations dues en exécution des dispositions ci-après pourront être mises à la charge de l'armateur [...] »

auquel il doit aussi joindre un certificat médical. Bien évidemment s'il y a eu décès ce sont les ayants droit qui réaliseront la procédure.

Ensuite la procédure différera selon trois cas : selon que l'assuré est jugé consolidé, non consolidé ou qu'il est décédé sachant que le médecin conseil de la Caisse est la personne compétente pour rendre la fameuse décision de consolidation.

Dans le cas d'un assuré non consolidé, la procédure se poursuit par la réalisation d'un dossier administratif réalisé par les affaires maritimes qui est ensuite transmis au bureau de la CGP à Paris pour finir dans les mains du Conseil Supérieur de la Santé (CSS)<sup>9</sup> qui décidera du caractère professionnel de la maladie. En revanche, pour l'assuré consolidé, c'est le médecin des gens de mer qui émet un avis sur le caractère professionnel de la maladie.

**11. Un régime spécial pour une institution spéciale.** La question se pose en effet de savoir qui sera en charge de la récupération des cotisations et du versement des prestations. Il s'agit de l'ENIM qui est une institution purement maritime et qui participe grandement à la spécificité du droit social maritime.

Lorsqu'on parle de régime spécial, c'est au sens de l'article L 711.1 du code de la Sécurité sociale. Ce sont des régimes dont les bénéficiaires sont hors régime général. A l'origine, ils devaient être seulement provisoires avant d'être réintégrés au régime général, ce fut le cas de certains, le régime spécial des marins, lui, existe toujours.

**12. Historique de l'ENIM.** Cette institution emblématique a été créée par une loi du 1er janvier 1930 complétée par le décret-loi du 17 juin 1938.

Mais en réalité sa genèse remonte au XVIIème siècle lorsque Colbert créa le « Fonds des Invalides ». L'organisme avait une nature mixte c'est-à-dire ce que c'était une administration centrale du ministère en charge de la mer mais aussi un établissement public. Aujourd'hui ce n'est plus le cas puisque le décret du 30 août 2010 fait de l'ENIM un établissement public à part entière. L'ENIM gère une Caisse générale de prévoyance (CGP), qui gère les risques accidents, maladie, maternité, invalidité et une Caisse de retraite (CRM).

**13. Fonctionnement de l'ENIM.** Les ressources du régime sont diverses : cotisations des marins, cotisations des armateurs, compensations inter-régimes mais aussi des subventions complémentaires de l'État.

---

<sup>9</sup> Le Conseil supérieur de santé (CSS) est une instance de décision qui a le pouvoir de déterminer le taux des pensions d'invalidité dont bénéficieront les assurés. Ce conseil est composé de médecins indépendants du monde maritime, de représentants de l'ENIM et des affaires maritimes et de marins. Il se réunit chaque mois.

Il n'existe pas de branche autonome couvrant les risques d'accidents du travail et de maladies professionnelles (AT-MP) dans le régime spécial des marins, ce qui signifie par conséquent qu'il n'y a pas non plus de contribution employeur ou de cotisation salariale spécifique pour les AT-MP.

Outre cette spécificité, il en existe une autre qui consiste à ce que les cotisations soient assises sur le salaire forfaitaire (déterminé annuellement au 1er avril par arrêté interministériel) de l'une des vingt catégories à laquelle le marin peut être rattaché<sup>10</sup> et non sur le salaire réel.

Le siège de l'ENIM est désormais à La Rochelle et il possède des services déconcentrés répartis sur le littoral.

**14. Droit comparé : régime spéciaux des marins en Europe.** Huit pays européens disposent d'un régime spécial de retraite ou de sécurité sociale pour les marins. Néanmoins, le régime spécial des marins a la particularité de couvrir de nombreux risques. Parmi ces pays européens, on peut citer la Belgique où la Caisse de Secours et de Prévoyance des marins gère les risques maladie et invalidité pour les marins de la marine marchande tandis que les marins pêcheurs sont pris en charge par le régime général ; en Espagne, c'est l'institut social de la marine (*Instituto social de la marina*) qui gère les risques maladie, AT-MP, chômage et vieillesse des travailleurs salariés et des armateurs des secteurs de la marine marchande, de la pêche et de la plaisance; l'Italie, quant à elle, a fait le choix de gérer l'assurance maladie, maternité et d'AT-MP par le biais de l'*Instituto di previdenza del settore marittimo*. Enfin en Allemagne, la caisse maritime (*Seemannskasse*) a été fusionnée avec les régimes des mines et des transports terrestres<sup>11</sup>.

**15. Personnes concernées par ce régime spécial.** Ce sont évidemment les marins qui sont concernés par ce régime spécial. Le marin est, selon le dictionnaire, un homme dont la profession est de naviguer sur la mer. Aujourd'hui, il y a de moins en moins de marins en activité, trente milles environ ce qui représente 73% de moins qu'il y a 60 ans. Le chiffre des bénéficiaires des prestations baisse également, il était 20% de plus il y a 10 ans et on compte actuellement environ 190 000 personnes.

Cette activité de marin permet d'être affilié à l'ENIM et de bénéficier des prestations donc les prestations AT-MP. Grossièrement, on retrouve trois activités susceptibles de donner lieu à affiliation à l'ENIM : l'activité de commerce qui correspond à la Marine

---

<sup>10</sup>Ce principe est simple : les marins sont rangés dans des catégories comprises entre 1 et 20 en fonction du poste qui leur est confié sur un navire. Pour chacune d'elle est fixé régulièrement le salaire forfaitaire annuel et journalier. La catégorie 1 est la plus basse ; la catégorie 20 est la plus élevée.

<sup>11</sup> F. Delattre, Rapport d'information n° 707 fait au nom de la commission des finances, 2 juillet 2013

Marchande, la pêche et la culture marine et enfin la plaisance. En principe, un marin est affilié au régime de Sécurité

Sociale de l'Etat du pavillon du navire sur lequel il est embarqué. Néanmoins, nous verrons dans le corps de ce rapport que tel n'est pas toujours le cas car des dérogations sont possibles.

Outre ces catégories on trouve les travailleurs indépendants et des ayants droit.

Nous nous intéresserons seulement au marin et à ses ayants droit laissant de côté la catégorie plus large (englobant d'ailleurs les marins) des gens de mer. L'expression « gens de mer » s'applique à tout marin ou toute autre personne exerçant à bord d'un navire une activité professionnelle liée à son exploitation. La nouvelle convention internationale MLC s'applique à ces gens de mer et en donne une définition très extensive « *toutes les personnes à bord des navires affectés à une activité commerciale* », ce qui inclus le personnel d'hôtellerie et de restauration à bord des navires de croisière.

**16. Prise en charge partagée avec l'employeur.** L'ENIM est, en effet, en charge des prestations versées aux marins ou aux ayants droit qui prennent la forme d'indemnités compensatrices de salaires et des pensions. Néanmoins, ce versement ne se fait « *qu'après qu'a cessé l'obligation de l'armateur de payer le salaire et à la condition qu'il s'agisse d'un accident ou d'une maladie se rattachant par son origine, à un risque de la profession de marin* », cette obligation très spécifique figure à l'article 79 de l'ancien code du travail maritime. En effet, ce qui diffère pour les risques survenus à bord est qu'ils sont assumés pendant un mois par l'armateur (4 mois en 1987), la Sécurité Sociale n'intervient qu'une fois ce délai expiré. Auparavant il n'existait que cette prise en charge de l'armateur et une fois celle-ci touchée à sa fin, le marin blessé ou invalide, ou les ayants droit du marin décédé restaient sans ressource. Cette prise en charge de l'armateur s'applique concernant l'accident survenu pendant le cours de l'embarquement et après que le navire ait quitté le port où le marin a été embarqué. Pour les maladies, l'armateur devra assumer cette obligation lorsque le marin tombe malade entre la date de son embarquement et celle du départ du navire, ou postérieurement à la date du débarquement et avant tout autre embarquement.

**17. Nature des prestations versées dans le cadre de la réparation forfaitaire.** Pour les accidents du travail des marins à terre les prestations sont identiques à celles de droit commun. Pour les risques survenus à bord, la réparation est forfaitaire mais Il n'existe pas de spécificité propre au maritime pour les prestations en nature autres que la prise en charge à 100%.

Donc la réparation du préjudice dont le marin est victime tout comme le salarié terrestre victime d'un accident ou d'une maladie est limitée par la loi et celle-ci n'indemnise que les dommages corporels et la perte de gains causés par la maladie ou l'accident comme le prévoit les lois du 9 avril et 21 avril 1898.

Le conseil constitutionnel saisi de deux QPC a répondu dans deux décisions<sup>12</sup>, une pour les salariés de droit commun et une autre pour les marins que ce régime d'indemnisation était conforme à la constitution.

**18. Existence d'une réparation complémentaire en droit commun.** Certaines des spécificités du régime spécial des marins sont très favorables et protectrices vis-à-vis du marin tel que la prise en charge à 100 % des maladies en cours de navigation évoquées précédemment mais ce n'est pas le cas de toutes. Parmi les plus emblématiques, la situation des femmes marins enceintes<sup>13</sup> et le non recours en faute inexcusable contre l'armateur sont au désavantage du marin. En effet, contrairement au salarié terrestre, le marin ne bénéficie d'aucune indemnisation complémentaire en cas de faute inexcusable de son employeur ayant contribué à l'accident du travail ou de la maladie professionnelle.

En droit commun, cette réparation complémentaire existe et peut être versée dans trois hypothèses. Tout d'abord, en cas de faute intentionnelle de l'employeur c'est à dire lorsque l'accident résulte d'un acte volontaire de l'employeur avec intention de causer des blessures. Ensuite, la victime peut aussi obtenir indemnisation complémentaire en cas d'accident de circulation ayant le caractère d'accident de travail<sup>14</sup>, enfin les victimes obtiennent également cette réparation complémentaire lorsque l'accident du travail ou la maladie professionnelle est imputable à la faute inexcusable de l'employeur selon les articles L452-1 à L452-4 du code de la Sécurité Sociale. Concernant la démarche d'obtention de cette indemnisation, le salarié affilié au régime général s'adresse uniquement à la Sécurité Sociale qui versera les prestations si le caractère inexcusable de la faute est retenu. En effet, la Sécurité Sociale suit une logique spécifique qui écarte le droit de la responsabilité lorsque l'AT-MP trouve sa cause dans le travail<sup>15</sup>.

**19. Notion de faute inexcusable.** La faute inexcusable de l'employeur constitue donc un des cas permettant d'obtenir la réparation complémentaire dans le régime général.

---

<sup>12</sup> Cons. Const., 18 juin 2010, n°2010-8-QPC / Conseil const., 6 mai 2011, n°2011-127QPC

<sup>13</sup> Le droit du travail maritime prévoit en effet que les femmes exerçant la profession de marin ne peuvent travailler à partir du moment où la grossesse est constatée. Leur contrat de travail est alors suspendu et elles se trouvent privées de revenus jusqu'au versement des indemnités journalières maternité.

<sup>14</sup> L.455-1-1 du code de la sécurité sociale

<sup>15</sup> A. Bugada, *Politique de santé dans l'entreprise - Le chef d'entreprise face à l'obligation de sécurité*, Presse Universitaire d'Aix en Provence, 2006

Il faut savoir que la définition de cette faute a été totalement remaniée à la suite des onze arrêts dits « amiante » rendus par la chambre sociale de la cour de cassation le 28 février 2002<sup>16</sup>. Dans un attendu de principe, les juges ont décidé que « *en vertu du contrat de travail le liant à son salarié, l'employeur est tenu envers celui-ci d'une obligation de sécurité de résultat, notamment en ce qui concerne les maladies professionnelles contractées par ce salarié du fait des produits fabriqués ou utilisés dans l'entreprise ; le manquement à cette obligation a le caractère d'une faute inexcusable (...) lorsque l'employeur avait ou aurait dû avoir conscience du danger auquel était exposé le salarié et qu'il n'avait pas pris les mesures nécessaires pour l'en préserver.* » Cette faute est appréciée *in abstracto* c'est à dire en référence au comportement normal et diligent du « du bon père de famille ».

**20. Les données du problème - Absence de réparation complémentaire dans le régime des marins.** En droit social maritime il n'en va pas de même puisque ce recours en faute inexcusable de l'employeur n'existe tout simplement pas. Au départ cette possibilité d'un recours contre l'employeur était pourtant prévu dès la loi du 21 avril 1898 en cas de faute lourde ou intentionnelle d'un tiers, membre de l'équipage ou de l'armateur mais le législateur est intervenu en 1905 et 1911 pour restreindre ce recours au seul armateur et tiers.

Le bouleversement a eu lieu avec le décret-loi du 17 juin 1938 qui a purement et simplement abrogé les dispositions anciennes et par conséquent il n'y plus aucune référence à ces fautes. De cette abrogation, la cour de cassation a conclu que le recours contre l'employeur en raison de sa faute inexcusable était exclu<sup>17</sup>.

Pour être plus précis, c'est l'article 51 du décret-loi qui abroge l'article 11 de la loi du 29 décembre 1905. A partir de là, de nombreuses interprétations ont eu lieu allant de la possible assimilation de l'employeur à un tiers jusqu'à une abrogation signifiant un recours possible même pour faute légère. Comme le dit justement Philippe et Jean Calais-Auloy, « *L'incidence possible des dispositions nouvelles du décret du 17 juin 1938b sur le recours du marin et de ses ayants droit semble avoir pendant longtemps échappé à la jurisprudence* »<sup>18</sup>.

La jurisprudence allait alors considérer que seule la faute intentionnelle et personnelle de l'armateur permettrait d'exiger une indemnisation complémentaire.

C'est aussi la nouvelle rédaction de l'article 20<sup>19</sup> du décret du 17 juin 1938 qui l'a aussi poussé à cette déduction car ce dernier dispose que « *Si l'accident est causé par une*

---

<sup>16</sup> Cass. Soc. 28 février 2002 n°99-21255, 99-18389, 00-13172, 99-17221, 00-41220, 00-11793, 99-1201, 00-10051

<sup>17</sup> Cass. Soc. 16 mai 1979 – Cass. 2e civ. 23 mars 2004

<sup>18</sup> Ph. et J. Calais-Auloy, « La responsabilité personnelle de l'armateur en cas d'accident du travail du marin », *DMF* 1956, p. 383-392

<sup>19</sup> Issue du décret du 28 janvier 1956

*personne autre que l'employeur ou ses préposés, la victime ou ses ayants droit conservent contre l'auteur de l'accident le droit de demander la réparation du préjudice causé conformément aux règles du droit commun* ». Ainsi, cet article apporte de la clarté dans cet amas d'interprétation, beaucoup plus que le texte initial du décret de 1938 qui parlait seulement de personne responsable et aurait fait perdurer la confusion entre tiers et armateur.

Ainsi il y a impossibilité de reconnaître la faute inexcusable de l'employeur pour un accident survenu en mer, et c'est ce qu'a confirmé une jurisprudence constante de la Cour de cassation.

En revanche, l'article L. 412-8 du code de la Sécurité Sociale soumet les marins au droit commun des accidents du travail et maladies professionnelles dès lors que ces événements sont survenus en dehors de l'exécution du contrat d'engagement maritime c'est à dire à terre même si il y a des nuances.

L'article L. 413.12 du même code prévoit que pour les pensions versées aux marins, le code de la Sécurité Sociale ne déroge pas aux dispositions du décret du 17 juin 1938. En conséquence, les intéressés se retrouvaient dans l'impossibilité d'obtenir les indemnités complémentaires lorsque pourtant était constatable une faute inexcusable de l'employeur dans la réalisation des accidents du travail et maladies professionnelles pendant l'exécution du contrat d'engagement maritime. Plus concrètement, cela signifie pour les marins, impossibilité d'obtenir les majorations de la rente allouée et l'indemnisation de chefs de préjudice supplémentaires.

**21. La remise en question de cette situation paradoxale via une QPC.** Cette situation selon laquelle la réparation complémentaire prévue dans le droit commun de la Sécurité Sociale en cas de faute inexcusable ne concerne pas les marins pour les accidents de travail maritime survenus en mer, ou plus exactement dans le cadre du contrat d'engagement, semble vraiment paradoxale et surprend quand on pense qu'ils étaient précurseurs. Comme le souligne Maryse Badel, « *ces travailleurs qui furent les premiers à être couverts contre un risque professionnel n'ont retiré de cette précocité aucun traitement amélioré* ». <sup>20</sup>

Le refus de ce recours a fait l'objet de critiques à la suite des affaires du Mont Laurier<sup>21</sup> et de Free Lancer<sup>22</sup> mais la Cour de Cassation, fidèle au texte a toujours maintenu sa lecture littérale.

La raison principale exposée pour justifier ce laxisme envers l'armateur est la particularité du secteur maritime et des risques y afférent surtout dans la pêche<sup>23</sup>.

---

<sup>20</sup> Maryse Badel, « Faute inexcusable de l'employeur et indemnisation des accidents du travail dans le régime spécial des marins », *Revue française du droit constitutionnel*, n°88, octobre 2011, p 838-842

<sup>21</sup> Cass. Soc., 16 mars 1979 : Bull. Civ. 1979, V, n°421

<sup>22</sup> Cass. Soc., 13 juin 1979, DMF 1981, p.608

Néanmoins, cette situation a été remise en question récemment par le biais de deux questions prioritaires de constitutionnalité (QPC). La QPC est une procédure de contrôle de constitutionnalité des lois à postériori que l'on retrouve à l'article 61-1 de la constitution<sup>24</sup>. De façon brève, avant de revenir dessus de façon plus approfondie, cette question permet de demander au Conseil Constitutionnel de vérifier qu'une loi ne porte pas atteinte « *aux droits et libertés garantis par la constitution* ». Si tel est le cas la loi est inconstitutionnelle et est, en conséquence, abrogée selon l'article 62 de la constitution.

Ainsi des justiciables ont poussé le Conseil Constitutionnel à s'interroger via une QPC sur le caractère limitatif de l'indemnisation complémentaire pour les salariés du régime général qui rompt l'égalité avec des victimes de droit commun et cela a fait l'objet d'une réserve constitutionnelle le 18 juin 2010. Le conseil constitutionnel a considéré que « *l'article L452-3 du code de la Sécurité Sociale ne peut faire obstacle à ce que les victimes puissent demander à l'employeur devant les juridictions de sécurité sociale, réparation de l'ensemble des dommages non couverts par le livre IV du code de la sécurité sociale* », elle semblait alors ouvrir un genre de réparation intégrale qui apparaissait encore obscure lors du rendu de la décision.

Dans le même élan, la Cour de Cassation fut à nouveau saisie le 11 mars 2011 d'une QPC qu'elle transmet au Conseil constitutionnel. Cette dernière était relative à la conformité aux droits et libertés que la Constitution garantit au titre du 8° de l'article L. 412-8 et du 2° de l'article. 413-12 du code de la sécurité sociale. Dans sa décision n° 2011-127 QPC du 6 mai 2011, le Conseil constitutionnel a jugé que le législateur avait légitimement instauré des dispositions particulières c'est-à-dire une réparation forfaitaire, « *cependant ces dispositions ne sauraient, sans porter une atteinte disproportionnée au droit des victimes d'actes fautifs, être interprétées comme faisant obstacle à ce que ces dernières puissent demander, devant les juridictions de la sécurité sociale, une indemnisation complémentaire dans les conditions prévues par le chapitre 2 du titre V du livre IV du code de la sécurité sociale* ».

Le bilan est que désormais le marin qui subit un accident du travail ou est affecté d'une maladie professionnelle alors qu'il est dans l'exécution de son contrat d'engagement peut, si une faute inexcusable de son employeur est constatée, demander devant la

---

<sup>23</sup> E. Lapasset, *Gazette du Palais*, 10 mai 2011 n°130, p.12

<sup>24</sup> Article 61-1 de la constitution mis en place lors de la réforme constitutionnelle du 23 juillet 2008  
« *Lorsque, à l'occasion d'une instance en cours devant une juridiction, il est soutenu qu'une disposition législative porte atteinte aux droits et libertés que la Constitution garantit, le Conseil constitutionnel peut être saisi de cette question sur renvoi du Conseil d'État ou de la Cour de cassation qui se prononce dans un délai déterminé.*  
*Une loi organique détermine les conditions d'application du présent article.* »

juridiction de sécurité sociale le bénéfice du Livre IV du code de la sécurité sociale ainsi que l'indemnisation des préjudices complémentaires non expressément couverts par les dispositions de ce livre. Les ayants droit sont éventuellement aussi concernés par cette extension.

**22. Impact de la QPC.** Cette QPC pose des questions qui vont au-delà de l'espèce en elle-même. En effet, à l'issue de cette QPC, on constate que la réparation des AT-MP est dorénavant la même pour le salarié terrestre que pour le marin. Et cet alignement bien que, bénéfique aux marins, s'inscrit dans un mouvement général qui tend à faire perdre ses spécificités au droit social maritime, ce que une partie de la doctrine a du mal à accepter.

Néanmoins, cette QPC permet de réfléchir sur le souhait de conservation des spécificités maritimes coûte que coûte, qui rend le droit social maritime hermétique à la propagation du droit social terrestre en son sein du point de vue de la réglementation comme des institutions. Or, cette QPC est le parfait exemple pour montrer que cette défense sans faille du particularisme n'est pas dans tous les cas profitable au marin car malheureusement elle se révèle souvent être synonyme de réglementation datée et de mise à l'écart des marins par rapport à la modernisation et l'évolution du droit social<sup>25</sup>.

**23. Chiffres clefs et mise en relief du problème.** L'instauration de ce recours pour faute inexcusable de l'employeur s'avère nécessaire et terriblement profitable aux marins et cela au regard du taux élevé de sinistralité chez les marins. Ce lieu qu'est le navire, à la fois lieu de travail et de vie, se révèle très hostile. A cela, s'ajoute la pénibilité des professions à bord des navires et notamment dans le secteur de la pêche.

Afin de se rendre compte de cette sinistralité, la convention OIT n°164 sur la protection de la santé et des soins médicaux des gens de mer pousse les Etats à faire des statistiques sur les accidents du travail et maladies professionnelles.

Évidemment on ne peut que constater que le secteur maritime est touché par les accidents du travail et les maladies professionnelles : en 2010 pour 28140 marins il y a eu 2694 accidents du travail<sup>26</sup>. On constate certes, une diminution des accidents sur les 10 dernières années mais cela s'explique davantage par la population des marins qui diminue plutôt que par une baisse de la sinistralité elle-même. L'indice de gravité de ces accidents est plus important que celui dans le BTP, la moyenne est de 72 jours d'inca-

---

<sup>25</sup> A. Charbonneau et M. Martin, « Une convention innovante pour le travail maritime, Les apports de la convention du travail (CTM) 2006 », *Neptunus Revue électronique* (CDMO), Vol.14, 2008

<sup>26</sup> Rapport Accident du travail maritime, Ministère de l'écologie, développement durable, des transports et du logement, 2009-2010

pacité de travail<sup>27</sup>. Le taux de décès du domaine maritime, quant à lui, est supérieur d'un facteur 20 à celui de la moyenne de toutes les professions réunies.

Il faut s'attarder sur le domaine de la pêche qui est particulièrement sensible et source de nombreux accidents, pour 12080 marins pêcheurs 1343 accidents ont eu lieu. Sur les 226 décès relevés chez l'ensemble des marins entre 1999 et 2010, 191 concernaient la pêche et la conchyliculture.

**24. Causes des AT-MP.** Les origines de ces accidents sont variées. Mais elles semblent se recouper toutes sous une idée de pénibilité puisque les AT-MP ont pour source les charges de travail, le travail en horaires décalés mais également le fait que le marin n'est jamais réellement en repos puisque le navire navigue en permanence et en cas de nécessité il peut être appelé à intervenir. Tout cela entraîne de la fatigue et donc une perte de vigilance. Évidemment le non-respect de la réglementation en matière de sécurité est une source d'accident du travail.

Outre cela, peut être également pris en compte l'exposition au bruit des machines qui nuit beaucoup à la santé des marins.

On se souvient du scorbut autrefois considéré comme la « peste des mers » pourtant il y a d'autres maladies très spécifiques au marin et notamment au marin-pêcheur qu'énumère le guide médical international de bord comme la lymphangite qui est une « complication des piqûres d'arêtes de poissons faites aux doigts », la conjonctivite du marin pêcheur due à la sève de certaines plantes marines et aussi la dermite de contact due à une algue<sup>28</sup>.

Outre cela des maladies peuvent avoir lieu dans le commerce, elles sont dues à la toxicité des marchandises transportées ou du navire lui-même puisque rappelons que dans la construction navale on a utilisé de la marinite pour assurer l'isolation ainsi de nombreux marins ont également été en contact avec l'amiante surtout des mécaniciens<sup>29</sup>.

**25. Les nouveaux risques.** Les marins aujourd'hui sont également face à de troubles dits psychosociaux car cette pénibilité et cet éloignement du domicile peuvent être sources de stress et de souffrance. Ces troubles prennent la forme de maladie pathologique et nécessitent également des soins.

On parle de stress post-traumatique relatif qui peut être causé par une agression au sein même de l'équipage et on pense au harcèlement mais également dit externe et

---

<sup>27</sup> C. Colle, « Cour d'appel : Panorama jurisprudentiel sur l'évaluation du préjudice en cas de faute inexcusable de l'employeur : BTP, manutention, amiante », *JCP S* n°45, novembre 2012, p.1473

<sup>28</sup> Guide médical international de bord, OIT, OMI, OIS, 3<sup>e</sup> éd.

<sup>29</sup> « Amiante et construction navale », *Le marin*, octobre 2005

cela renvoie aux agressions de pirates. Quelquefois malheureusement, des suicides ou tentatives ont lieu également au temps et lieu du travail<sup>30</sup>.

Des addictions se sont également développées à bord des navires autant du point de vue de l'alcool que des stupéfiants.

**26. Un enjeu de sécurité maritime.** Outre la santé des marins, c'est la sécurité maritime qui est en jeu car la bonne santé de l'équipage contribue à la sécurité maritime. Cette idée a souvent mal été comprise et on cherchait à améliorer la situation à l'aide d'instruments techniques ou technologiques or c'est à l'homme qu'il était nécessaire de s'intéresser. Un marin fatigué est source d'accidents. Cette idée peut sembler sans lien avec la reconnaissance de la faute inexcusable de l'employeur. Mais la reconnaissance de cette faute n'est pas seulement une question d'indemnisation, c'est également un outil de prévention qui poussera l'employeur à mieux prévenir les risques afin de limiter ses frais. Les nouvelles conventions internationales vont dans ce sens de la prévention et donne de l'intérêt à notre sujet.

**27. Les solutions actuelles.** La Convention du Travail Maritime du 23 février 2006<sup>31</sup>, entrée en vigueur le 20 août 2013 a pour but de poser une réglementation minimale pour les gens de mer. En effet, elle codifie un accord entre les armateurs, les gens de mer et les États : sur tous les aspects nécessaires pour « *garantir le droit de tous les gens de mer à un emploi décent* » quel que soit le pavillon du navire. Elle va ainsi devenir le quatrième pilier de la sécurité maritime en complément des Conventions SOLAS, MARPOL et STCW. On parle de codification car cette convention révisé et consolide 36 conventions et 1 protocole de l'OIT sur le travail maritime.

Elle instaure un contrôle des navires de jauge supérieure à 500 UMS et faisant des voyages internationaux afin de délivrer un certificat de travail maritime et une déclaration de conformité au travail maritime. De prime abord on pense que, comme le droit français est plus développé que le minimum requis par les conventions internationales, la ratification se fait simplement mais tel n'est pas le cas. Ainsi MLC (Maritime Labour Convention) donne une nouvelle dynamique en devenant le quatrième pilier du droit maritime international et requiert que les prestations des marins ne soient pas

---

<sup>30</sup> 15 èmes JMGM – 30 septembre 2010, P. HELAINE chef du bureau de la caisse générale de prévoyance (ENIM), « La prise en charge des troubles psycho-sociaux par le régime de sécurité sociale des marins »

<sup>31</sup> Il s'agit de la Convention du Travail Maritime a été adoptée le 23/02/2006. Le 20 août 2012 elle a rempli les conditions d'entrée en vigueur (au moins 30 Etats représentant au moins 33 % de la jauge brute de la flotte mondiale marchande). L'entrée en vigueur sera le 20 août 2013.

moins favorables que celles des salariés terrestres ce qui aide à l'alignement et la QPC a permis d'anticiper l'entrée en vigueur de MLC dans le droit interne.

**28. Problématique et plan.** Dès lors cette QPC est emblématique de beaucoup de choses et se pose la question de savoir quelles sont les conséquences de cette fameuse décision QPC du 6 mai 2011. Dès maintenant on peut dire que cette décision QPC a plus de conséquences que la simple extension de la réparation. Elle comprend un enjeu théorique qui correspond à une indemnisation des marins victimes d'AT-MP sur le modèle du droit commun (Partie 1) et constitue en ce sens une illustration de l'alignement du droit social maritime sur le droit social terrestre et donc d'un particularisme qui s'estompe au fur et à mesure. D'autre part, elle comporte un enjeu pratique qui est la perte de spécificité de l'ENIM (Partie 2) l'institution maîtresse du régime spécial fonctionne désormais de plus en plus comme une CPAM à l'issue de cette décision. Les conséquences sont donc aussi bien dans le contenu du droit social maritime que dans son fonctionnement et son apparence au travers des institutions. Outre constater cette évolution, il s'agit de s'interroger en parallèle sur les avantages et les inconvénients de cette alignement, et à contrario sur les avantages et les bienfaits du maintien du particularisme.

# **PARTIE I : UN ENJEU THEORIQUE, LA RECONNAISSANCE DE LA FAUTE INEXCUSABLE DE L'ARMATEUR SUR LE MODELE DU DROIT COMMUN.**

On pourrait penser que, de par sa situation, le marin serait mieux protégé que le salarié terrestre notamment au regard de la pénibilité accentuée de son travail. Pourtant jusqu'à la décision QPC de 2011 tel n'était pas le cas. Il convient alors de faire l'état des lieux de l'injustice du régime spécial des marins (Chapitre 1) ne conférant aucun recours en faute inexcusable de l'employeur, puis il sera judicieux d'étudier la QPC en elle-même comme illustration de l'alignement du régime des gens de mer sur le régime général (Chapitre 2) et enfin de s'attarder sur la remise en question du particularisme du droit social maritime (Chapitre 3).

## **CHAPITRE 1 : Etat des lieux de l'injustice du régime spécial des marins**

Antérieurement à la QPC, le marin victime d'AT-MP dans le cadre de son contrat d'engagement était dans l'impossibilité d'exercer le recours en faute inexcusable de l'employeur qui lui aurait permis d'obtenir une réparation complémentaire. Cette situation était véritablement injuste et cela était perceptible au regard de celle du travailleur terrestre (Section 1) qui lui, dispose de ce recours depuis toujours. D'autre part, cela a pour conséquence de conférer une immunité légale à l'employeur qui a commis une faute dont il est le seul à bénéficier (Section 2).

### **Section 1 : Une situation incompréhensible au regard du travailleur terrestre**

La différence de traitement du salarié terrestre par rapport au marin quant à cette possibilité d'obtenir ou non une réparation complémentaire était incompréhensible et cela en raison de plusieurs considérations. Tout d'abord, il y a lieu de constater la proximité entre contrat de travail et contrat d'engagement et l'obligation de sécurité afférente (A) qui pousserait à un recours effectif contre l'employeur en raison de son comportement fautif qui constitue une faute inexcusable tant pour le salarié terrestre que le marin. A l'inverse, le fossé s'est creusé entre ces deux types de travailleurs et l'injustice s'est donc renforcée puisque la reconnaissance de la faute inexcusable est devenue plus aisée dans le régime général (B) grâce à la redéfinition de cette faute.

Enfin, on comprend mal ce désavantage auquel le marin doit faire face puisqu'une exigence de prestation équivalente entre les régimes existe (C) tant au niveau national qu'international.

***A) La proximité existante entre contrat de travail et contrat d'engagement et l'obligation de sécurité afférente***

**29. Rappel de la situation.** L'article 412-8 énonce que « *outre les personnes mentionnées à l'article L 412-2, bénéficient également des dispositions du présent livre sous réserve des prescriptions spéciales du décret en conseil d'état [8°] les personnes mentionnées à l'article 2 du décret-loi du 17 juin 1938 relatif à l'organisation et à l'unification du régime d'assurance des marins pour les accidents du travail et les maladies professionnelles survenus en dehors de l'exécution du contrat d'engagement maritime* ». Ainsi, le marin qui subit un AT-MP en dehors de son contrat d'engagement est soumis aux dispositions générales applicables aux salariés terrestres et qui comprennent donc un recours contre l'employeur en raison de sa faute inexcusable. Pour les marins qui subissent un AT-MP dans le cadre de leur contrat d'engagement, que se passe-t-il ? L'art L. 413-2 nous indique « *qu'il n'est pas dérogé aux dispositions législatives et réglementaires concernant les pensions [2°] des personnes mentionnées à l'article 2 du décret du 17 juin 1938 relatif à la réorganisation et à l'unification des régimes d'assurance des marins* » ; cette disposition signifie que les marins ne sont soumis qu'à leurs dispositions particulières. Or, la disposition applicable au marin qui nous intéresse est l'article 20 du décret du 17 juin 1938 et celui-ci ne prévoit pas de recours contre l'armateur si ce dernier a commis une faute inexcusable.

**30. La délimitation casuistique entre accident du travail terrestre et accident du travail maritime.** La situation du marin n'est pas assimilable à celle du travailleur terrestre eu égard aux caractéristiques qu'elle présente. En effet, celui-ci vit dans un espace limité et duquel il ne peut sortir. Cet espace a une double facette puisque c'est son lieu de travail mais également son lieu de vie quotidienne. C'est pour cette raison que l'ancien code du travail article 742-1 renvoie vers une réglementation particulière. Les marins ne relèvent des dispositions du code de la sécurité sociale pour les accidents du travail et maladies professionnelles qui interviennent hors du cadre du contrat d'engagement maritime comme nous l'avons évoqué, le code du travail maritime parle alors de contrat de louage de service pour ces périodes. Pour ces périodes, hors embarquement, c'est le conseil de prud'hommes qui est compétent. Mais une différence se fait dès lors que l'accident est survenu en mer puisqu'ils sont alors soumis au

décret-loi de 1938 qui constitue un régime spécial. Le lieu de l'accident s'avère donc déterminant mais la limite n'est pas aussi catégorique.<sup>32</sup>

En effet des accidents à terre peuvent toutefois relever de la législation des accidents du travail maritime. Pour cela il faut partir du constat selon lequel l'inscription sur le rôle d'équipage vaut contrat d'engagement et le marin dès lors qu'il est inscrit sur le rôle est considéré en lien avec le navire. Cette inscription sur le rôle comprend donc un temps avant et après l'embarquement. Donc si l'accident à terre est en lien avec le navire la protection des accidents du travail maritime s'appliquera. La jurisprudence est très stricte quant à ces situations et ne considère comme accident du travail maritime pourtant survenu à terre que des accidents où le marin était très proche du navire et « *dans un temps où sa présence est justifiée par des considérations de service* »<sup>33</sup>. Elle se sert du lien de subordination entre marin et capitaine pour juger de cet état de service<sup>34</sup>. On peut généraliser en posant la règle selon laquelle sont couverts les accidents à terre lorsque le marin a été envoyé à terre pour accomplir une mission au service du navire. Ainsi le marin en escale qui subit un accident ou est victime d'une maladie n'est couvert que s'il rend un service au bord<sup>35</sup>.

**31. La notion de Navire.** On est obligé de revenir à la notion de navire pour considérer l'accident du travail maritime. Le marin doit bien sûr travailler à bord d'un navire mais dès lors qu'un marin subit un AT-MP sur une plate-forme de forage, se voit-il en ce cas appliquer la législation de droit commun ou la législation spécifique aux marins ? Comme le souligne Mr. Chaumette, le marin affecté à une plate-forme de forage ou d'exploitation échappe à la législation sociale maritime et ceci s'explique en raison de la nature de la plate-forme qui est un bien immobilisé<sup>36</sup>.

La Cour de Justice de l'Union Européenne s'est directement prononcée sur l'affiliation sociale des travailleurs de la plateforme gazière et pétrolière située sur le plateau continental des états membres<sup>37</sup>. Elle a considéré que ce travail doit être vu comme effectué sur le territoire dudit état.

Ainsi, on constate que ce soit au niveau du temps et du lieu (lorsqu'on connaît la difficulté quant à la définition du navire) qu'un marin peut très vite basculé de l'accident

---

<sup>32</sup> Maryse Badel, « Faute inexcusable de l'employeur et indemnisation des accidents du travail dans le régime spécial des marins », *Revue française du droit constitutionnel*, n°88, octobre 2011, p 838-842

<sup>33</sup> Cass. soc., 19 févr. 1976, n° 75-10441

<sup>34</sup> Cass, 10 octobre 1963, *DMF* 1963

<sup>35</sup> N'est pas un accident du travail l'accident survenu à des marins partis déjeuner : Cass. soc. 23 mai 1980

<sup>36</sup> P. Chaumette, « La dispersion du contentieux du travail maritime », *ADMO*, université de Nantes, 1985, t. VIII, pp. 155-183

<sup>37</sup> CJUE, gr. ch., 17 janvier 2012, aff. C-347-10, *DMF* 2012, n°736, p.412

du travail maritime à l'accident du travail terrestre et vice versa et sa situation ne sera en aucun cas comparable dans l'une et l'autre situation si son employeur a commis une faute inexcusable.

### **32. Point de convergence entre contrat de travail et contrat d'engagement maritime.**

Selon M. Chaumette à nouveau, peu de choses distinguent le contrat de travail du contrat d'engagement d'un marin réglementant son travail à bord. En effet, le contrat d'engagement est de moins en moins soumis à des règles particulières mais de plus en plus au code du travail.

M. Chaumette donne l'exemple de l'article L.230-2 du code du travail qui transpose en droit français l'obligation générale de prévention imposée par le droit communautaire comme disposition commune aux deux contrats et sur laquelle nous reviendrons<sup>38</sup>.

Cette application du code du travail terrien aux marins s'explique en raison de l'insuffisance de dispositions dans le code du travail maritime (aujourd'hui intégré dans le code des transports), il ne peut régir l'ensemble de la relation liant l'armateur aux marins.

Le contrat d'engagement n'est plus envisagé comme se bornant à l'embarquement et au débarquement, le marin est de plus en plus stabilisé or le droit du travail maritime ne règle que les situations à bord<sup>39</sup>. Le contrat d'engagement maritime n'est plus uniquement un service à bord mais inclus aussi des périodes supplémentaires comme les suspensions de travail ou les congés. En effet, M. Jambu-Merlin met en lumière cette stabilité acquise par les marins en comparant le matelot d'autrefois qui fait sac à terre à la fin du voyage en attendant qu'un nouveau capitaine, complétant son équipage, vienne l'embaucher à l'auberge, au marin d'aujourd'hui embarqué pour des mois ou des années sur des bâtiments qui assurent des lignes régulières<sup>40</sup>.

La jurisprudence a dû prendre en compte cette nouvelle réalité et c'est pour cette raison comme on l'a vu dans le paragraphe précédent que désormais des contentieux relatifs à des périodes consécutives au service à bord relèvent du droit maritime. L'engagement au voyage n'existe donc pratiquement plus et outre la jurisprudence, une convention collective du 19 juillet 1947 a créé ce statut de marin stabilisé consacrant ainsi un nouveau statut du marin davantage au service de l'armateur que du navire<sup>41</sup>.

---

<sup>38</sup> P. Chaumette, « l'affirmation de l'immunité civile de l'armateur vis à vis des marins », note sous civ. 2, 23 mars 2004, n°02-14,142, *Revue Neptunus*, n°11-1,2005

<sup>39</sup> C. Dufraisse-Charmillon sous la direction d'Alexis Bugada, mémoire sur les spécificités du contentieux du travail maritime devant le tribunal d'instance, université Aix Marseille 2012-2013

<sup>40</sup> Jambu-Merlin, « Réflexion sur le droit social Maritime », *DMF* 1961, p.131

<sup>41</sup> P. Bonassies et C. Scapel, *Traité de droit maritim*, LGDJ, 2<sup>e</sup> Ed., 2010

Finalement le contrat d'engagement correspond peut être plus aujourd'hui à un contrat de travail particulier en raison de ce lien fort avec l'armateur. Les lignes régulières ont beaucoup contribué à ce développement car le marin est engagé pour plusieurs expéditions ainsi il est plus cohérent de l'embaucher sous un contrat à durée indéterminée. Le navire change mais l'employeur demeure<sup>42</sup>. D'autre part, une ordonnance du 25 mars 1982 avait également limité les cas de conclusion des contrats à durée déterminée pour les marins.

**33. L'obligation de sécurité imposant *a priori* la reconnaissance – loi du 23 décembre 1982.** Avant toute législation sur les accidents du travail maritime une partie de la doctrine avait estimé que l'employeur s'engageait via le contrat à assurer la sécurité du marin et à réparer son préjudice en conséquence mais la cour a toujours réfuté cela en appliquant une responsabilité délictuelle<sup>43</sup>.

L'idée selon laquelle la seule faute intentionnelle et personnelle de l'armateur permettait d'exiger une indemnisation aurait dû pourtant être remise en cause avec le développement de la prévention au travail. La loi de 23 décembre 1982, applicable au marin, disposait que si le salarié victime d'un danger grave, avait alerté l'employeur en se retirant de son poste de travail et, qu'un accident du travail survenait, alors la faute inexcusable était caractérisée. Dans le même sens, l'article L 4131-4 du code du travail<sup>44</sup> énonce les conséquences de la faute et donc semblait introduire dans le champ du droit du travail maritime la faute inexcusable en elle-même. Des auteurs enthousiasmés par cette nouvelle dynamique avaient déduit - peut être un peu hâtivement - de l'introduction pour les marins du droit de retrait et des règles de prévention, que l'inobservation de ces derniers entraînait la caractérisation de la faute inexcusable et donc qu'un recours était possible.

Cependant le décret d'application du 4 novembre 1985 ne disait rien sur les conditions d'invocation de cette faute, par conséquent il ne s'opposait pas à la constatation de la faute inexcusable de l'armateur<sup>45</sup>. Mais une lecture inverse était évidemment possible et d'autres auteurs ont plaidé que ce silence renvoyait au décret de 1938 et qu'en conséquence on devait se suffire du décret de 1938. Le décret d'application de 1985 ne permettait donc pas d'intégrer cette faute inexcusable. Pour l'intérêt du sujet, il convient de s'attarder sur l'autre thèse défendue, celle selon laquelle la loi de 1982

---

<sup>42</sup> J.P. Beurrier, *Droits Maritimes 2008-2009*, Dalloz, Coll. Action, 2<sup>e</sup> édition, 2008

<sup>43</sup> Ch. Des requêtes, 2 décembre 1884 et 5 avril 1894.

<sup>44</sup> Le bénéfice de la faute inexcusable de l'employeur prévue à l'article L. 452-1 du code de la sécurité sociale est de droit pour le ou les travailleurs qui seraient victimes d'un accident du travail ou d'une maladie professionnelle alors qu'eux-mêmes ou un représentant du personnel au comité d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail avaient signalé à l'employeur le risque qui s'est matérialisé.

<sup>45</sup> P. Chaumette, « L'autonomie du droit social Maritime », *Dr. soc.*, 1<sup>er</sup> mai 1993, p. 439-444

étendait déjà aux marins et ses ayants droit l'application du chapitre 2 du titre I du livre 4 du code de la sécurité sociale qui traite de la faute inexcusable de l'employeur ou de substitués dans la direction .

Ce raisonnement a été condamné de façon catégorique par la Cour de Cassation en 2004 qui confirme la jurisprudence ancienne mais également l'autonomie du droit maritime par la même occasion. Elle énonce dans un arrêt du 23 mars 2004 qu'il n'existe pas de recours en reconnaissance de la faute inexcusable de l'armateur au bénéfice des marins victimes d'accidents du travail ou de maladies professionnelles. Selon elle, l'article L 413-12 2° du code de la sécurité sociale renvoie vers le décret du 17 juin 1938 soit vers le régime spécial des marins qui ne prévoit de recours qu'en cas de faute intentionnelle.<sup>46</sup>

Pour autant, la logique de l'intégration de la faute inexcusable comme conséquence de l'inobservation de l'obligation de sécurité est toujours valable aujourd'hui. En effet, à l'issue de cet arrêt de 2004, « l'obligation de prévention de l'employeur reste donc sans sanction civile et ignore toute responsabilisation des armateurs sauf le droit pénal et le recours au droit commun de la responsabilité civile »<sup>47</sup>. La jurisprudence constante de la chambre sociale allait clairement à contre-courant de l'affirmation d'une obligation de sécurité alors que celle-ci l'incitait grandement à la solution opposée<sup>48</sup>.

**34. Obligation de sécurité et droit communautaire.** Il en fut de même pour la loi du 18 novembre 1997 transposant le droit communautaire<sup>49</sup> qui étend aux entreprises d'armement maritime l'obligation générale de prévention c'est-à-dire l'obligation de sécurité de résultat dans un article L 230-2 devenu L 4121-1 du code du travail<sup>50</sup>. En effet le droit communautaire régit de la même façon tous les travaux subordonnés sans distinction donc on pouvait en déduire la nécessité de rapprocher le régime des marins au général<sup>51</sup>.

Ainsi au regard de cette directive, pèse sur l'armateur comme sur tout autre employeur des devoirs issus de cette obligation générale de sécurité tels planifier la pré-

---

<sup>46</sup> Cass. civ. 2e, 23 mars 2004, n°02-14 .142 ENIM c/Beusnard et autres

<sup>47</sup> J.P Beurier, *Droits Maritimes*, Dalloz Action, 2°ed. 2008 (Chapitre 414)

<sup>48</sup> J. Colonna et V. Renaux-personic, « Régime spécial des marins : reconnaissance de la faute inexcusable de l'armateur », JCP E. n°47, 24 novembre 2011, p.1845

<sup>49</sup> Directive 89/391/CEE du Conseil du 12 juin 1989 concernant la mise en œuvre des mesures visant à promouvoir l'amélioration de la sécurité et de la santé des travailleurs au travail, JOCE n° L.189, 29 juin 1989, p.1

<sup>50</sup> L'art L 4121-1 du code du travail contraint l'employeur à prendre « les mesures nécessaires pour assurer la sécurité et protéger la santé mentale et physique des travailleurs. Ces mesures comprennent :  
1°des actions de prévention des risques professionnels  
2°des actions d'information et de formation  
3°La mise en place d'une organisation et de moyens adaptés  
L'employeur veille à l'adaptation de ces mesures pour tenir compte du changement des circonstances et tendre à l'amélioration des situations existantes ».

<sup>51</sup> P. Chaumette, « Accident mortel à la pêche : pas de recours contre l'armateur », *Le marin*, 18 juin 2004 n° 2971 p 32

vention, évaluer les risques à la source, initier à la sécurité, adapter les équipements et les postes de travail, fournir aux salariés des équipements individuels et collectifs nécessaires à leur santé et sécurité<sup>52</sup>...

### ***B) Le renforcement de l'injustice au travers de la reconnaissance aisée de la faute inexcusable dans le régime général***

#### **35. La redéfinition de la faute inexcusable très favorable au travailleur terrestre.**

L'inégalité était évidente puisque comme nous l'avons vu il était impossible d'obtenir une indemnisation complémentaire si une faute inexcusable de l'armateur était démontrée laissant ainsi l'obligation de sécurité de l'armateur sans sanction mais la différence entre les deux régimes s'est accrue avec la redéfinition de la faute inexcusable dans les arrêts « amiante » du 28 février 2002. Dans cette décision, la Cour de Cassation, outre le fait qu'elle confirme l'obligation de sécurité de résultat des employeurs, énonce que les employeurs commettaient une faute inexcusable au sens de l'article L 452-1 « lorsqu'ils auraient dû avoir conscience du danger lié à l'amiante auquel était exposé le salarié et qu'il n'a pas pris les mesures nécessaires pour l'en préserver », la définition étant moins exigeante, elle allait permettre une reconnaissance plus facile de cette faute et accentuer l'inégalité entre marins et terriens.

Le mouvement de banalisation avait été entamé avec la loi du 10 juillet 2000<sup>53</sup> relative aux délits non intentionnels. En effet, longtemps, l'autorité de chose jugée par le pénal conduisait à ce que la relaxe au pénal pose un obstacle à la reconnaissance d'une faute inexcusable de la personne relaxée ce qui était au désavantage de la victime. Mais la loi de 2000 met en place l'article 4-1 du code de procédure pénale<sup>54</sup> qui supprime l'unité des fautes civiles et pénales et ainsi permet de retenir une faute civile en l'absence de faute pénale non intentionnelle. Les deux types de fautes devenaient donc totalement indépendants et le principe d'unité ou d'identité des fautes laissait place au principe de la dualité des fautes.

Pour en revenir à la redéfinition des arrêts «amiante » de 2002, celle-ci fut réalisable car le code de la sécurité sociale définit certes les conséquences d'une telle faute mais pas le caractère de cette faute. Ce sont donc les arrêts en matière de maladie profes-

---

<sup>52</sup> C. Colle, « Santé des marins et sécurité du navire : les enjeux de la prévention du risque professionnel maritime », *JCP S* n°42, 16 oct. 2012, p.1427

<sup>53</sup> Loi n°2000-647 du 1er juillet 2000 tendant à préciser la définition des délits non intentionnels

<sup>54</sup> Art. 4-1 du CPP : « L'absence de faute pénale non intentionnelle au sens de l'article 121-3 du code pénal ne fait pas obstacle à l'exercice d'une action devant les juridictions civiles afin d'obtenir la réparation d'un dommage sur le fondement de l'article 1383 du code civil si l'existence de la faute civile prévue par cet article est établie ou en application de l'article L. 452-1 du code de la sécurité sociale si l'existence de la faute inexcusable prévue par cet article est établie ».

sionnelle ou d'accident du travail qui ont dégagé les deux critères de cette définition caractérisant un manquement à l'obligation de sécurité de l'employeur et ainsi commettant une faute inexcusable.

On dégage tout d'abord un critère positif qui est constitué par la conscience du danger qui signifie que le danger était évident, impossible à ignorer ou tout au moins que le fautif avait une obligation légale d'être au courant de ce danger.

D'autre part, il doit être rapporté la preuve que l'employeur n'a pas pris les mesures nécessaires pour le préserver contre le danger. C'est le salarié qui doit rapporter cette preuve.

Cette nouvelle définition a été motivée par le phénomène de l'amiante dont beaucoup de salariés ont été victimes au cours de leur travail contractant des maladies extrêmement graves comme l'absetose ou la mésothéliome. Afin de donner une grande portée à sa décision et donc à sa nouvelle définition, la chambre sociale de la cour de cassation a regroupé trente-deux dossiers sur la question et a statué le jour même sur ces affaires.<sup>55</sup>

**36. Conséquence de cette nouvelle définition de la faute inexcusable.** Ainsi, il convient de rappeler qu'auparavant cette faute était définie comme la faute « *d'une gravité exceptionnelle, dérivant d'un acte ou d'une omission volontaire de la conscience du danger que devait en avoir son auteur, de l'absence de toute cause justificative et se distinguant par le défaut d'un élément intentionnel de la faute intentionnelle.* »<sup>56</sup>.

Cette définition comportait deux éléments positifs qui sont la gravité de la faute et l'absence de justification et trois éléments négatifs correspondant à l'acte ou omission volontaire, la conscience du danger et enfin l'absence d'intention<sup>57</sup>.

Le domaine de la faute inexcusable est donc nettement élargi par les décisions «amiante» redéfinissant la faute inexcusable<sup>58</sup>, et cela rend d'autant plus injuste la situation peu favorable des marins dépendants de l'ENIM quant à l'indemnisation de leurs accidents de travail ou maladies professionnelles. Dans sa proposition de réforme, le défenseur des droits estime à 2% le nombre de jugements où la faute inexcusable est écartée.<sup>59</sup>

Ainsi lorsque l'employeur n'a pas mené une prévention suffisante, il y a de fortes chances que sa faute inexcusable soit reconnue.

---

<sup>55</sup> G. Vinet, « L'évolution du droit de l'indemnisation des victimes d'accident du travail et de maladies professionnelles », *dr. Soc.* Sept-Oct. 2011, p. 964

<sup>56</sup> Cass. ch. Reun., 15 juillet 1941

<sup>57</sup> G. Viney, *ibid.*

<sup>58</sup> A. Charbonneau, « Faute inexcusable de l'armateur en cas d'accident du travail maritime. Retour sur le fondement des normes sociales maritimes », *revue Neptunus*, Vol.17, 2011/3

<sup>59</sup> Proposition de réforme n°10-R019 du défenseur des droits, Droit d'action contre l'employeur des marins dépendants de l'ENIM victime d'un accident du travail ou d'une maladie professionnelle.

La cour a, par ailleurs, abandonné le critère de la causalité adéquate dans un arrêt du 31 octobre 2002, confirmé ensuite en assemblée plénière : la faute ne doit plus être déterminante dans la réalisation du dommage et il suffit qu'elle en soit un élément nécessaire<sup>60</sup>. Ainsi, ni la faute de la victime ni celle d'un tiers n'a d'incidence sur la reconnaissance de la faute inexcusable de l'employeur dès lors que cette dernière a contribué à la réalisation du dommage.

On pourrait penser que comme le législateur a instauré une obligation de sécurité de résultat, il n'y a pas de nécessité de prouver l'existence de cette faute, pour autant la deuxième chambre civile a opté pour l'absence de présomption en décidant que la victime ou ses ayants droit devaient en rapporter la preuve.<sup>61</sup>

**37. Une prévention sans effet.** Hormis cela la situation n'est pas propice à la prévention, en effet, renforcer la responsabilité de l'employeur est propice à la prévention puisque les employeurs vont chercher à éviter que des accidents aient lieu afin de minimiser les coûts. Certains auteurs soulignent également que cela a un effet sur la productivité car « *la crainte du risque et la survenance d'un accident casse le rythme de la production* »<sup>62</sup>

Si l'on admet de ne pas retenir cette idée alors il est nécessaire de trouver un substitut pour indemniser correctement les marins victimes d'accidents du travail comme un appel à la solidarité nationale ou un financement fiscal de la même façon que le FIVA. Outre cette absence de sanction, il n'existe quasiment aucune prévention. L'ENIM n'a aucune fonction préventive et le médecin des gens de mer a nettement moins de compétences qu'un médecin du travail<sup>63</sup>.

### ***C) L'exigence de prestations équivalentes entre travailleurs terrestres et marins***

**38. Dans la Convention MLC.** La convention du travail maritime (Maritime Labour Convention) de 2006 prévoit un système de protection des marins et a pour objectif d'assurer des conditions de travail décentes pour les gens de mer. Le 28 février 2013,

---

<sup>60</sup> Cass. Ass. Plen . 24 juin 2005 n°03-30. 038 « *est indifférent que la faute inexcusable commise par l'employeur ait été la cause déterminante de l'accident survenue au salarié mais (...) il suffit qu'elle en soit une cause nécessaire pour que la responsabilité de l'employeur soit engagée, alors même que d'autres fautes auraient concouru au dommage* ».

<sup>61</sup> Cass. civ. 2<sup>e</sup>, 22 mars 2005, n°03-20,004

<sup>62</sup> Y. Saint-Jours, « L'enjeu de la rénovation de la législation des accidents du travail et des maladies professionnelles », *Dr. ouvr.*, mai 1998, p.215-218

<sup>63</sup> P. Chaumette, « L'affirmation de l'immunité civile de l'armateur vis-à-vis des marins », *Neptunus*, janvier 2005, n°11-1, p.1-4

la France a ratifié MLC portant à 35 le nombre d'Etats membres de l'OIT ayant ratifié MLC 2006. La convention entrera en vigueur le 20 août 2013<sup>64</sup>.

La nouvelle convention MLC énonce que « *les dispositions énoncées dans le code concernant la protection de la santé et les soins médicaux à bord comportent des normes relatives à des mesures visant à assurer aux gens de mer une protection de la santé et des soins médicaux aussi comparables que possible à ceux dont bénéficient en général les travailleurs à terre* »<sup>65</sup> Elle réitère à la règle 4.5 concernant la sécurité sociale ; il est écrit dans le troisièmement « *Tout Membre veille à ce que les gens de mer qui sont soumis à sa législation en matière de sécurité sociale et, dans la mesure prévue par sa législation nationale, les personnes à leur charge soient admis à bénéficier d'une protection de sécurité sociale qui ne soit pas moins favorable que celle dont jouissent les travailleurs employés à terre* ». L'exigence est plus forte encore car au titre de cet article, la convention MLC pose le principe que les gens de mer soient admis à bénéficier d'une protection sociale qui n'est pas moins favorable que celle dont jouissent les travailleurs terriens.

Par ces dispositions la convention MLC évite que les spécificités conduisent à une situation désavantageuse pour les marins au regard des travailleurs terrestres<sup>66</sup>. Or c'est justement ce qui était le cas avec la non-reconnaissance du recours en faute inexcusable contre l'employeur par le marin alors que les salariés jouissent pleinement de ce recours leur permettant d'obtenir une indemnisation complémentaire.

**39. Exigence de prestations semblables aux travailleurs terrestres dans le code de la sécurité sociale.** Dans la même idée, l'article R 711-17 du code de la sécurité sociale, militait en ce sens mentionnant que pour les régimes spéciaux « *doivent être servies des prestations équivalentes aux prestations du régime général* ». Si l'on considère que la réparation complémentaire est une prestation alors celle-ci doit être appliquée aux marins mais la jurisprudence ne l'admet pas et le repousse en vertu de l'article 413-12 du même code. Néanmoins, comme le souligne Philippe Declerq dans sa thèse, une telle équivalence conduirait à ce que tous les piliers de la législation maritime s'effondrent, il faut rechercher l'harmonisation et non la suppression de la législation maritime<sup>67</sup>.

---

<sup>64</sup> 12 mois après la date à laquelle elle a été ratifiée par 30 Etats membres représentant au moins 33 pour cent du tonnage brut mondial des navires

<sup>65</sup> Règle 4.1 et Norme A4, 1, paragraphe 1 b)

<sup>66</sup> 16es journées de la Médecine des Gens de mer - MARSEILLE, 27 & 28 septembre 2012, A. Charbonneau, « Santé et sécurité au travail : qu'attendre d'une convention internationale du travail ? L'exemple de la Maritime Labour Convention 2006 »

<sup>67</sup> J.-P. Declerq, *La réparation du préjudice subi par le marin victime d'un événement de mer ou par ses ayants droit*, Thèse Droit, Nantes, 1993

## **Section 2 : L'immunité légale de l'employeur injustifiée au regard des autres acteurs**

La responsabilité de plein droit est censée couvrir les causes inconnues et les fautes inexcusables de la victime mais dès lors qu'il y avait faute de l'employeur, il se devait d'en être responsable<sup>68</sup>, pourtant tel n'était pas le cas et ce régime était d'autant plus inégalitaire que l'armateur-employeur était le seul dont la faute inexcusable était sans conséquence sur l'indemnisation. La faute des autres acteurs de l'AT-MP est prise en compte (A), de plus, seule la démonstration de la faute intentionnelle de l'employeur permettait de « punir » ce dernier et de permettre au marin de prétendre à une réparation intégrale mais ce recours se révèle difficile à mettre en œuvre pour le marin victime (B). Enfin cette immunité a pour conséquence de faire peser la charge des AT-MP sur d'autres acteurs (C).

### ***A) La prise en compte des fautes des autres acteurs***

**40. La prise en compte sans demi-mesure de la faute du tiers et l'engagement de sa responsabilité.** L'article 20 actuel du décret-loi du 17 juin 1938 modifié énonce que « *si l'accident est causé par une personne autre que l'employeur ou ses préposés, la victime ou ses ayants droit conservent contre l'auteur de l'accident le droit de demander la réparation du préjudice causé conformément aux règles du droit commun, dans la mesure où ce préjudice n'est pas réparé par l'application du présent décret* ».

Donc la victime peut obtenir réparation intégrale de ses préjudices en cas de faute d'un tiers. La caisse générale de prévoyance (CGP) des marins lui versera les prestations et indemnités prévues et exercera un recours subrogatoire contre ce tiers responsable de l'accident. Ce mécanisme est similaire à l'article L 451-1 du code de la sécurité sociale pour les travailleurs terrestres. Ainsi on comprend qu'il y a des dispositions analogues concernant la faute du tiers mais ce parallélisme ne se retrouve pas pour la faute de l'employeur<sup>69</sup>.

La Cour de Cassation avait déjà eu l'occasion de rappeler qu'on ne peut assimiler la faute de l'employeur à celle d'un tiers car ce dernier paie des cotisations à la caisse de prévoyance et contracte ainsi une assurance obligatoire afin qu'une réparation forfaitaire leur soit allouée par conséquent ils ne sont pas dans la même situation<sup>70</sup>.

---

<sup>68</sup> A. Lyon-Caen, « une révolution dans le droit des accidents du travail », *dr. soc.* 2002, avril 2002 n°4, P.445

<sup>69</sup> P. Chaumette, « Des principes fondamentaux du régime de prévoyance des marins », *DMF* mai 2011, n°725, p.411-416

<sup>70</sup> Cass. soc. 6 novembre 1959 Navire « Nadine », Jambu-Merlin, DM

**41. La prise en compte de la faute inexcusable du marin dans la réduction de son indemnisation.** L'ancien article 86 du code du travail maritime prévoit que les dispositions relatives à la prise en charge des blessures ou de la maladie du marin ne lui sont pas applicables s'il a commis une faute inexcusable ou un fait intentionnel.

Un déséquilibre flagrant apparaît puisque la faute de l'armateur n'est aucunement prise en compte alors que le fait fautif du salarié peut le priver de ses indemnités journalières<sup>71</sup>.

C'est aujourd'hui l'article L 5542-28 du code des transports « *Les dispositions des articles L. 5542-21 à L. 5542-27 ne sont pas applicables si la maladie ou la blessure résulte d'un fait intentionnel ou d'une faute inexcusable du marin. Dans ce cas, le capitaine est tenu de faire donner au marin tous les soins nécessaires jusqu'à ce qu'il soit mis à terre et confié aux mains d'une autorité française. S'il n'existe pas d'autorité française dans le lieu où le marin a été mis à terre, le capitaine prend au compte de l'armateur, et sauf recours ultérieur contre le marin, les mesures utiles pour assurer son traitement ou son rapatriement. Le marin qui se trouve dans les conditions définies par le premier alinéa perd son droit au maintien de son salaire à partir du jour où il a dû cesser son travail (...)* »<sup>72</sup>.

Le salarié doit en effet veiller à sa sécurité et celle de ces collègues néanmoins on voit qu'il n'existe pas d'équivalent dans la mise en œuvre de l'obligation de sécurité pesant sur l'employeur qui reste non sanctionné.

### ***B) Le recours pour faute intentionnelle de l'employeur difficile à mettre en œuvre***

**42. Le recours contre la faute intentionnelle de l'employeur très favorable.** Au départ, la loi de 1898 permettait le recours en indemnisation complémentaire en cas de faute intentionnelle de l'armateur ou faute lourde d'un tiers ou de l'armateur. Dans un second temps, la loi du 29 décembre 1905 limita ce recours à la faute intentionnelle ou inexcusable de l'armateur et enfin le décret-loi du 17 juin 1938 abrogea totalement la loi de 1905 et n'admettra alors plus que le recours en cas de faute intentionnelle<sup>73</sup>. Cette faute intentionnelle et personnelle a toujours été admise, c'est-à-dire que

---

<sup>71</sup> Proposition de réforme n°10-R019 du défenseur des droits, Droit d'action contre l'employeur des marins dépendants de l'ENIM victime d'un accident du travail ou d'une maladie professionnelle.

<sup>72</sup> Néanmoins il semblerait que la situation ait changé à la suite de la loi du 16 juillet 2013 disposant dans son article 25 17° « *L'article L. 5542-28 est ainsi modifié :*

*a) la première phrase du premier alinéa, les mots : « d'un fait intentionnel ou d'une faute inexcusable » sont remplacés par les mots : « d'une faute intentionnelle » (...) »*

<sup>73</sup> Cass. soc., 6 novembre 1959, DMF 1960, p134, Note R. Jambu-Merlin, DMF 1960 n°134, p.207

l'employeur en a toujours été responsable et ceci, pour rester en conformité avec les principes généraux du droit<sup>74</sup>.

Le marin victime peut obtenir une réparation intégrale si une faute intentionnelle a été commise par l'armateur. La réparation est intégrale car l'indemnisation résulte de la mise en œuvre de voie pénale<sup>75</sup>.

**43. Inconvénient de ce recours renforçant l'immunité de l'employeur.** Pour le Professeur Chaumette, cette unique voie est gênante car « *faire accuser le patron que l'on connaît de blessure ou d'homicide involontaire, c'est parfois délicat. Le pénal est vécu comme une marque d'indignité* »<sup>76</sup>.

Ainsi, pourtant titulaire d'une obligation de sécurité, l'employeur se trouvait dans une vraie immunité s'expliquant par la réticence des marins à se servir de cette voie pénale et d'autre part, car l'employeur n'est nullement motivé dans une obligation de prévention car il n'existe aucune majoration des cotisations accidents du travail et aucune indemnisation complémentaire en cas de faute inexcusable de sa part.

### ***C) Une prise en charge pesant sur d'autres acteurs comme conséquence***

**44. La prise en charge de la réparation par le FIVA dépossédé de tout recours.** La loi n°2000-1257 du 23 décembre 2000 de financement de la sécurité sociale créait dans son article 53, un fonds d'indemnisation des victimes de l'amiante (FIVA).

Le FIVA assure une réparation intégrale à l'ensemble des victimes de l'amiante ainsi que leurs ayants droit. Il a été créé suite au phénomène catastrophique de l'amiante dans un objectif d'indemnisation décente des victimes.

Ce fonds est prévu pour les travailleurs ayant obtenu reconnaissance d'une maladie professionnelle occasionnée par l'amiante ou ayant un préjudice direct dû à l'exposition d'amiante en France.

C'est la toute première fois qu'un objectif de réparation intégrale est visé dans le cadre d'AT-MP même si cela est réduit aux préjudices liés aux maladies professionnelles relatives à l'amiante<sup>77</sup>.

C'est donc aussi la première fois que l'on revient vers le principe de responsabilité civile.

---

<sup>74</sup> CA Rennes, 8 mai 1967, DMF 1968, p.35

<sup>75</sup> S. Carré, Commentaire sous décision du conseil constitutionnel n°2011-127 QPC du 6 mai 2011, *dt. ouvr.*, octobre 2011, n°759, p 609-610

<sup>76</sup> H. Scheffer, « L'ENIM indemniser les victimes », *Le marin*, 17 juin 2011 n°3336

<sup>77</sup> P. Chaumette, « L'amiante et les marins, Appendice », *ADMO*, 1er janvier 2002, p.245-252

Si la maladie a bel et bien une origine professionnelle, le FIVA saisira la caisse d'assurance maladie compétente qui informera le fonds des indemnités qu'elle peut accorder. Par conséquent, le FIVA déduira ces indemnités de la réparation qu'il verse à la victime en vertu du principe selon lequel il ne peut y avoir de double indemnisation. Le FIVA peut ensuite exercer un recours subrogatoire contre le responsable du dommage causé aux travailleurs et cela notamment s'il a commis une faute inexcusable qui donne lieu à réparation complémentaire.

Le mécanisme d'obtention d'une réparation intégrale par le FIVA prend sa source dans l'origine de la maladie qui est l'amiante sans se préoccuper de la nature du travailleur c'est-à-dire terrien ou marin. Les parlementaires dans leur rapport d'information<sup>78</sup> poussent régulièrement à ce que cette réparation intégrale soit ouverte à tous<sup>79</sup>.

Cette législation instaurant une réparation intégrale d'un dommage professionnel est souvent perçue comme l'exemple de ce que devrait être une véritable réparation des accidents du travail et des maladies professionnelles<sup>80</sup>.

#### **45. Des obligations armatoriales comme faibles compensations de cette immunité.**

A l'issue, on constate qu'il est évident que l'employeur bénéficiait d'une réelle immunité légale totalement contraire au principe de la responsabilité personnelle formulée dans l'article 1382. Pour M. le Professeur Chaumette, cette immunité revient à considérer les marins sont fous de prendre la mer<sup>81</sup> alors qu'en réalité, c'est l'armateur non vertueux qui est à l'origine du danger. Cette immunité étant dure à justifier, il a été mis à la charge de l'employeur l'obligation de paiement des salaires et de prise en charge des frais médicaux pendant le premier mois qui suit le débarquement par suite d'un accident du travail, obligation qui était auparavant de 4 mois<sup>82</sup>. Cette disposition, si elle constitue une garantie pour le marin, est, avant tout, un lot de consolation et permet de faire en sorte que l'armateur participe tant bien que mal à la réparation des accidents du travail maritime et maladies professionnelles.

---

<sup>78</sup> G. Dériot, Rapport d'information sur le bilan et les conséquences de la contamination par l'amiante, 20 octobre 2005

<sup>79</sup> S. Brimo, « Nouvel assaut contre la limitation de la réparation des risques professionnels », *Revue de dr. san. et soc.* 2011, p.76

<sup>80</sup> A. Vidalies, Rapport fait au nom de la commission des affaires sociales sur la proposition de loi relative à l'amélioration de l'indemnisation des victimes d'accidents du travail et de maladies professionnelles, 9 novembre 2011

<sup>81</sup> P. Chaumette, « L'affirmation de l'immunité civile de l'armateur vis-à-vis des marins », *Neptunus*, janvier 2005, n°11-1, p.1-4

<sup>82</sup> Question parlementaire écrite n°3021 de M. André Delattre

## **CHAPITRE 2 : La décision QPC du 6 mai 2011 comme illustration de l'alignement du régime des gens de mer sur le régime général**

La décision QPC du 6 mai 2011 a effectué un vrai bouleversement tant par sa forme que son contenu ; la QPC dont l'instauration est récente s'est révélée être un outil efficace face à l'injustice précédemment exposée et cet instrument a permis une réaction face à cette absence de recours en faute inexcusable contre l'employeur (Section1) mais c'est également le contenu de la décision du Conseil Constitutionnel du 6 mai 2011 qui constitue une vraie transformation du droit positif et une avancée du régime spécial des marins ( Section 2).

### ***Section 1 : La QPC comme instrument de réaction à l'absence de recours en faute inexcusable contre l'armateur***

La QPC dont le siège est à l'article 61-1 a en effet permis de changer complètement la situation des marins, ainsi il sera intéressant de voir la position jurisprudentielle et doctrinale antérieure à la QPC (A) puis d'étudier l'application du principe de la QPC au droit social maritime (B).

#### ***A) La position jurisprudentielle et doctrinale antérieure à la QPC***

**46. Une doctrine en désaccord avec le refus de recours.** Bien que la doctrine à l'image de M Calais-Auloy ait toujours été favorable à une reconnaissance de cette faute inexcusable de l'employeur argumentant notamment par le fait que les dispositions touchant à la matière des accidents du travail terrestre doivent être à la base de toute législation sur les accidents du travail - y compris des régimes spéciaux - et que c'est à eux qu'on doit avoir recours en cas de difficultés. A cet égard, la doctrine souligne qu'il était déjà fait recours aux principes généraux du droit pour le recours en cas de faute intentionnelle. La jurisprudence ne suivra pas la doctrine mais la lettre exacte du texte et donc juge que seules sont applicables aux marins et leurs ayants droit les dispositions du régime spécial. Or comme aucun article ne fait mention de la faute inexcusable de l'armateur alors il est impossible de faire un recours contre lui eu égard à ce comportement fautif.

**47. Une jurisprudence établie -la jurisprudence Mont Laurier et Free Lancer.** L'arrêt Free Lancer rendu par la Cour d'appel de Caen 1981<sup>83</sup> après cassation va pleinement dans le sens des arrêts Mont-Laurier rendus plus tôt. Il concernait le recours de la veuve du second capitaine retrouvé pendu dans sa cabine. La question se posait de savoir si l'article 51 du décret-loi du 17 juin 1938 en abrogeant la loi du 29 décembre 1905 ne faisait pas revivre l'article 11 de la loi du 21 avril 1898 or, la Cour d'appel répond négativement à cette question. En effet, sauf disposition législative particulière, des textes abrogés ne revivent pas par l'abrogation de textes ultérieurs qui les avaient remplacés.

D'autre part la Cour d'appel rappelle que le code de la sécurité sociale ne peut pas s'appliquer aux marins puisque ce même code de la sécurité sociale les exclut du droit commun. Ils ne sont soumis qu'à leur régime spécial<sup>84</sup>. C'est exactement ce qu'avait énoncé la Cour de Cassation deux ans plus tôt dans les arrêts Mont Laurier<sup>85</sup>. A l'époque le rendu de cette décision, même désavantageuse avait eu le bénéfice de clarifier la situation suite à cette abrogation.

**48. Une jurisprudence maintenue - l'arrêt du 23 mars 2004<sup>86</sup>.** C'est le plus frappant car il met fin à tout le débat doctrinal concernant l'obligation de sécurité. Un marin avait été mortellement blessé à bord du Navire Petit Rémi, ses parents avaient engagé contre son employeur une action en reconnaissance de la faute inexcusable de l'employeur. L'action avait été jugée recevable par la Cour d'Appel de Montpellier mais la Cour de Cassation cassa l'arrêt au motif que « *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* ». Dans un contexte plus général, par cette décision la Cour de Cassation tente de réaffirmer une certaine autonomie au droit social maritime qui suppose que des règles spécifiques sont applicables et non le droit commun.

**49. L'affaire du changement.** Suite à une première réaction du droit commun au travers de la QPC du 18 juin 2010, le sort des marins allait également changer et on allait enfin s'écarter d'une lecture littérale et hermétique aux évolutions.

M.X engagé depuis le 1er février 2003 a été victime d'un accident du travail ayant entraîné son décès. Le tribunal correctionnel de Cherbourg a jugé l'employeur pour ho-

---

<sup>83</sup> CA Caen, 21 avril 1981, « Navire Free Lancer »

<sup>84</sup> R.Achard, DMF 1981, p.608

<sup>85</sup> Cass. soc., 16 mai 1979, « Navire Mont-Laurier », Note R. Achard, DMF1979, p.652-679

<sup>86</sup> Cass. civ. 2e, 23 mars 2004, ENIM c/M. Beusnard eta., chalutier Petit Rémy, dt. Soc. 2004, p.676

micide involontaire à six mois d'emprisonnement avec sursis. Par requête, la femme de la victime agissant en son nom personnel ainsi qu'en sa qualité de représentante légale de ses quatre enfants mineurs a saisi le tribunal des affaires de sécurité sociale d'un recours contre l'employeur de son mari afin d'établir la faute inexcusable de l'employeur à l'origine de l'accident de travail mortel survenu à son époux le 30 janvier 2004 dans l'exercice de sa profession qui est celle de marin-pêcheur.

La Cour d'appel de Caen a confirmé la décision du tribunal correctionnel de Cherbourg concernant la culpabilité de l'employeur mais a débouté les ayants droit de la victime à leur demande de dommages intérêts civils au motif que leur demande ne pouvait être accueillie en l'état actuel du droit. Par l'état du droit actuel on entend le décret du 17 juin 1938 qui ne prévoit donc de recours de la victime ou de ses ayants droit qu'en cas de faute de tiers. Le tribunal des affaires de sécurité sociale (TASS) a alors demandé le retrait du rôle de l'affaire.

La femme de la victime, en son nom et en tant que représentant légale de ses enfants, a demandé réinscription de l'affaire au rôle et a joint par conclusion de transmission d'une question prioritaire de constitutionnalité ainsi qu'un mémoire de question prioritaire de constitutionnalité.

Par jugement du 21 décembre 2010 le TASS de la Manche a alors ordonné un sursis à statuer sur l'ensemble des prétentions des parties à l'instance afin de transmettre à la Cour de Cassation de la QPC.

La cour de cassation a transmis la QPC au Conseil constitutionnel qui est donc saisi le 11 mars 2011.

### ***B) Le principe de la QPC appliqué au droit social maritime***

**50. Fonctionnement de la QPC.** D'après l'article 61-1 de la Constitution «*Lorsque, à l'occasion d'une instance en cours devant une juridiction, il est soutenu qu'une disposition législative porte atteinte aux droits et libertés que la Constitution garantit, le Conseil constitutionnel peut être saisi de cette question sur renvoi du Conseil d'Etat ou de la Cour de cassation, qui se prononce dans un délai déterminé*». C'est ce que rappelle le Conseil Constitutionnel dans le considérant n°5 et dans la situation propre à l'espèce «*Considérant qu'en posant une question prioritaire de constitutionnalité, tout justiciable a le droit de contester la constitutionnalité de la portée effective qu'une interprétation jurisprudentielle confère à la disposition législative contestée* ».

Depuis le 1<sup>er</sup> mars 2010, la question prioritaire de constitutionnalité permet ainsi à toute partie à un procès de soumettre une disposition législative au Conseil Constitu-

tionnel en cours d'instance alors que la norme est donc déjà en vigueur ce qui était jusqu'alors improbable en raison de la seule existence du contrôle a priori. Les justiciables ont usé de cet outil en matière de protection sociale avec souvent comme fondement de leur requête l'égalité de traitement qui doit exister entre les bénéficiaires de chaque régime.

Les juges ordinaires saisis d'une telle question s'en réfèrent à leur cour suprême respective si la question a un enjeu, qu'elle n'a pas déjà été tranchée et qu'elle n'est pas dépourvue de caractère sérieux. Ainsi, c'est à la Cour de Cassation et au Conseil d'Etat de procéder à un renvoi au Conseil Constitutionnel en s'assurant eux-même avant, que la question est nouvelle c'est-à-dire que la disposition n'a pas été déjà déclarée conforme à la Constitution sauf changement de circonstances, que la disposition est bien applicable au litige et enfin que la question a un caractère sérieux. Le Conseil Constitutionnel doit alors statuer dans les trois mois.

**51. La réglementation du régime de prévoyance des marins impropre à la QPC.** Il faut tout de même souligner que cette dernière perd un peu de son côté révolutionnaire car « *la place législative laissée au régime de prévoyance des marins est minime, tout étant renvoyé à la partie réglementaire* »<sup>87</sup>.

Philippe et Jean Calais-Auloy avaient d'ailleurs dénoncé cette technique législative visant à légiférer sur des matières qui touchent aux principes de responsabilité civile et d'assurance au moyen de textes réglementaires. En effet, pour eux, seule l'organisation de la Caisse de Prévoyance aurait dû être réglementée ainsi<sup>88</sup>. Les requérants d'ailleurs, parmi les dispositions qu'ils contestaient avait intégré l'art 20 du décret du 17 juin 1938 mais la Cour de Cassation l'a justement refusé car ce texte a valeur réglementaire.

Néanmoins la QPC restait l'outil idéal pour les marins comme les salariés terrestres de remettre en cause le caractère limitatif de l'indemnisation des AT-MP, d'ailleurs on se souvient du professeur Lyon-Caen en 1990 qui écrivait « *si, un jour, l'exception d'inconstitutionnalité peut être soulevée devant un tribunal, soyons assurés qu'elle le sera à propos de l'article L.451-1 du code de la sécurité sociale dont l'effet est de priver une catégorie de victimes du droit d'obtenir, selon le droit commun, réparation complète des préjudices subis, d'en faire des victimes à droit restreint, des victimes au rabais* ».<sup>89</sup>

---

<sup>87</sup> P. Chaumette, « Des principes fondamentaux du régime de prévoyance des marins », *DMF* mai 2011, n°725, p.411-416

<sup>88</sup> Ph. et J. Calais-Auloy, « la responsabilité personnelle de l'armateur en cas d'accident du travail du marin », *DMF* 1956

<sup>89</sup> G. Lyon-Caen, « Les victimes d'accidents du travail, victimes aussi d'une discrimination », *dr. Soc.*

**52. Contenu de la QPC transmise au Conseil Constitutionnel.** La question qui se posait au Conseil constitutionnel était la conformité aux droits et libertés que la Constitution garantit du 8° de l'article 412-8 et du 2° de l'article 413-12 du code de la sécurité sociale.

Les dispositions contestées étaient donc les articles L.412-8-8° et L.413-12-3° du code de la sécurité sociale car ils ne prévoient pas d'indemnisation possible des marins victimes d'AT-MP due à la faute inexcusable de l'employeur.

L'article 412-8 énonce que « *outre les personnes mentionnées à l'article L.412-2, bénéficient également des dispositions du présent livre sous réserve des spéciales du décret en conseil d'état [8°]. Les personnes mentionnées à l'article 2 du décret-loi du 17 juin 1938 relatif à l'organisation et à l'unification du régime d'assurance des marins pour les accidents du travail et les maladies professionnelles survenus en dehors de l'exécution du contrat d'engagement maritime* ». L'article L.413-2, quant à lui indique « *qu'il n'est pas dérogé aux dispositions législatives et réglementaires concernant les pensions [2°] des personnes mentionnées à l'article 2 du décret du 17 juin 1938 relatif à la réorganisation et à l'unification des régimes d'assurance des marins* ».

Finalement lors de cette décision QPC, le Conseil Constitutionnel n'était pas saisi du régime spécial muet sur le recours en faute inexcusable contre l'employeur, mais sur l'articulation des deux régimes et donc la différence de traitement entre les assurés sociaux puisque si l'accident survient à terre sans lien avec le navire, l'application du régime général permet la réparation complémentaire<sup>90</sup>. Il devait vérifier si ces dispositions étaient conformes à la Constitution et plus spécialement à l'article 4 et à l'article 6 de la Déclaration des droits de l'homme et du citoyen.

La question des dispositions contestées a pris d'ailleurs une grande place dans les plaidoiries exposées au Conseil Constitutionnel. En effet, Mr Gauthier, chargé de mission au Secrétariat Général du gouvernement, estimait que L. 412-8 et L.413-2 2° se bornaient à poser le champ d'application du régime spécial des marins, l'articulation entre les deux régimes. Ainsi, selon lui, ce ne sont pas les dispositions contestées qui excluent véritablement le recours en faute inexcusable contre l'armateur et donc la QPC ne répondait aux conditions exigées pour être transmise au Conseil Constitutionnel.

---

1990, p.737

<sup>90</sup> M. Badel, « Faute inexcusable de l'employeur et indemnisation des accidents du travail dans le régime spécial des marins », *Revue fr. de droit constitutionnel* n°8, octobre 2011, p.83-845

## **Section 2 : Le contenu de la décision du 6 mai 2011 rendue par le Conseil Constitutionnel**

Par sa décision du 6 mai 2011, le Conseil Constitutionnel donne donc enfin la possibilité aux marins victimes d'AT-MP maritime de réaliser un recours en indemnisation complémentaire dans le cas où l'armateur aurait commis une faute inexcusable. Cette décision stoppe donc la jurisprudence de la Cour de Cassation qui refusait cela.<sup>91</sup>

Pour arriver à cette conclusion, le Conseil Constitutionnel a confronté d'abord le régime spécial des marins au principe d'égalité (A) qui selon lui n'est pas violé puis au principe de responsabilité (B) du fait qu'il existe des dispositions particulières pour les marins ; néanmoins il émet une réserve d'interprétation fondée sur le principe de responsabilité à partir duquel il a posé une réserve d'interprétation sur les dispositions contestées, ce qui entraîne des conséquences sur la réglementation en vigueur (C).

### ***A) Le régime spécial des marins confronté au principe d'égalité***

**53. La conformité du régime spécial des marins à la Constitution.** Le décret-loi du 17 juin 1938 soumet les marins à un régime spécifique notamment, pour ce qui nous intéresse, l'indemnisation des accidents et maladies professionnelles. Ces dispositions étant différentes de celles applicables aux travailleurs terriens et aux marins victimes d'un AT-MP hors contrat d'engagement, le Conseil Constitutionnel devait se prononcer sur une éventuelle atteinte au principe d'égalité contenu dans l'article 6 de la Déclaration des droits de l'homme et du citoyen<sup>92</sup>. Autrement dit, il devait se demander si l'existence même du régime dérogatoire des marins n'était pas contraire à la Constitution.

Le Conseil Constitutionnel s'appuie sur ce même article 6 de la Déclaration des Droits de l'Homme et du Citoyen pour rendre sa décision. Le Conseil Constitutionnel rappelle que, même si « *la loi (...) doit être la même pour tous, (...) le principe d'égalité ne s'oppose ni à ce que le législateur règle de façon différente des situations différentes, ni à ce qu'il déroge à l'égalité pour des raisons d'intérêt général, pourvu que dans l'un et l'autre cas, la différence de traitement qui en résulte soit en rapport direct avec l'objet de la loi qui l'établit* »<sup>93</sup>.

---

<sup>91</sup> Cass. Civ. 2e, 23 mars 2004, n°02-14,142

<sup>92</sup> Art. 6 Déclaration des droits de l'homme et du citoyen de 1789 : « *La loi... doit être la même pour tous, soit qu'elle protège, soit quelle punisse.* »

<sup>93</sup> Considérant n°6

Le Conseil Constitutionnel justifie la spécificité de l'ENIM et des dispositions du régime spécial par les conditions particulières des marins, ainsi le législateur est en droit de prévoir des dispositions particulières<sup>94</sup>. C'est dans son considérant n°8 que le Conseil Constitutionnel expose cette situation différente à laquelle sont soumis les marins en parlant des « *conditions particulières dans lesquelles les marins exercent leur fonctions et les risques auxquels ils sont exposés* ».<sup>95</sup>

Il n'y a donc pas d'atteinte au principe d'égalité et le régime de sécurité sociale mis en place par le législateur en matière d'AT-MP maritime a été jugé conforme à la Constitution et notamment aux exigences du préambule de 1946.

**54. Une solution laissant perplexe.** Pour autant on voit mal le motif d'intérêt général qui justifie cette différence de traitement. Maître Emmanuel Lebar défendant les requérants devant le Conseil Constitutionnel, avocat au barreau de Coutances, avait invoqué d'éventuelles difficultés de financement des caisses mais cela ne se justifie pas car c'est le régime AT-MP qui est financé par la solidarité nationale, la faute inexcusable, quant à elle est assumée par son auteur ainsi il souligne l'amalgame qui est fait entre régime d'AT-MP maritime et faute inexcusable.

Il avait ensuite soulevé dans ses plaidoiries la possibilité d'un éventuel intérêt général des armateurs avant de le nier aussitôt puisque l'intérêt général n'est pas l'intérêt particulier d'une catégorie socio-professionnelle. Finalement, le Conseil Constitutionnel a fondé cette différence de traitement sur les risques auxquels sont exposés les marins et nous verrons plus loin dans notre exposé que ce fondement n'a plus lieu d'être et nous le jugerons obsolète.

### ***B) Le régime spécial des marins confronté au principe de responsabilité***

**55. Réponse sur le principe de responsabilité.** La QPC devait pousser le Conseil Constitutionnel à répondre sur le terrain du principe d'égalité et du principe de responsabilité. Il faut d'abord revenir sur la consécration de ce principe constitutionnel de responsabilité, c'est dans une décision de 1982 que le Conseil a décidé que « *nul n'ayant le droit*

---

<sup>94</sup> P. Chaumette, « Du recours en faute inexcusable de l'armateur en cas d'accident du travail maritime », DMF Juillet 2007, n°727, p.623-628

<sup>95</sup> Considérant n°8 : « *qu'eu égard aux conditions particulières dans lesquelles les marins exercent leurs fonctions et aux risques auxquels ils sont exposés, il était loisible au législateur de prévoir que l'indemnisation des marins victimes d'accidents du travail ou de maladies professionnelles serait soumise à des dispositions particulières dérogeant aux dispositions de droit commun prévues, en cette matière, par le code de la sécurité sociale* ».

*de nuire à autrui, en principe tout fait quelconque de l'homme, qui cause à autrui un dommage, oblige celui par la faute duquel il est arrivé à le réparer* ». <sup>96</sup>

Ce principe découle naturellement selon le Conseil Constitutionnel de l'article 4 de la Déclaration des Droits de l'Homme et du Citoyen qui, dans la QPC, était la norme de référence censée être violée, elle dispose que « *la liberté consiste à pouvoir faire tout ce qui ne nuit pas à autrui* ».

D'autre part, il faut rappeler que cette obligation pour le fautif de réparer le dommage a pour miroir le droit d'agir de la victime. <sup>97</sup> Mais il semblerait que celui-ci ait des limites puisque le Conseil Constitutionnel a déjà jugé que « *il ne fait pas obstacle à ce que, en certaines matières, pour un motif d'intérêt général, le législateur aménage les conditions dans lesquelles la responsabilité peut être engagée* » <sup>98</sup>.

Ainsi la formule bien connue de l'article 1382 du code civil peut subir certains aménagements pour des motifs d'intérêt général.

Au regard de ces décisions précédentes, on comprend que le Conseil Constitutionnel ait posé comme principe que le mécanisme général d'indemnisation forfaitaire institué dans le régime général comme dans le régime spécial des marins soit conforme au principe constitutionnel de responsabilité car cet aménagement de la réparation dans le cadre du régime des accidents du travail a un intérêt général.

Mais c'est sur ce même fondement de la responsabilité que le Conseil Constitutionnel émet une réserve, en effet selon lui, l'absence de recours en indemnisation complémentaire en présence d'une faute inexcusable de l'armateur serait une atteinte disproportionnée aux droits des victimes.

**56. La réserve d'interprétation concernant le principe de responsabilité – Extension de droit commun.** La décision du 6 mai 2011 doit être lue au travers de la décision du 18 juin 2010 où le Conseil avait également jugé conforme les dispositions générales du code de la sécurité sociale applicables aux AT-MP mais avait formulé une réserve exigeant que le salarié puisse obtenir réparation des préjudices non couverts par le livre 4 du code de la sécurité sociale lorsqu'il y a faute inexcusable de l'employeur. <sup>99</sup>

---

<sup>96</sup> Décision n°82-144 DC du 22 octobre 1982, loi relative au développement des institutions représentatives du personnel, considérant n°3

<sup>97</sup> Décision n°99-419 DC, 9 novembre 1999, loi relative au PACS, considérant n°70 « *l'affirmation de la faculté d'agir en responsabilité met en œuvre l'exigence constitutionnelle posée par l'article 4 de la Déclaration de 1789, dont il résulte que tout fait quelconque de l'homme qui cause à autrui un dommage oblige celui par la faute duquel il est arrivé à le réparer* ».

<sup>98</sup> Décision n°2005-522 DC, 22 juillet 2005, loi de sauvegarde des entreprises, considérant n°10

<sup>99</sup> J.B. Charles, « Question prioritaire de constitutionnalité et protection sociale des marins : le conseil constitutionnel précise le régime en présence d'une faute inexcusable de l'armateur », *RD Trans.*, septembre 2011, n°9,p,3 ( alerte)

En effet, l'invalidation de la loi est le moyen le plus courant utilisé par le Conseil Constitutionnel néanmoins, il peut imposer une certaine lecture de la loi via une déclaration conforme sous réserve dite aussi interprétation neutralisante ou minorante, ainsi « *la loi est à la fois sauvée et enchaînée* »<sup>100</sup>. Cette réserve d'interprétation est une technique judiciaire car elle permet d'éviter un choix catégorique de validation ou d'invalidation et est utilisée depuis 1959.

Evidemment, le Conseil n'interprète une disposition qui lui est soumise que si cela est nécessaire comme il l'a déjà rappelé<sup>101</sup>. Il va également de soi que cette réserve doit guider tous les futurs litiges et c'est aux juges ordinaires de devenir les garants de cette réserve d'interprétation car sans sa réserve la disposition n'est pas conforme à la constitution et aurait été invalidée<sup>102</sup>.

La réserve d'interprétation émise par le conseil constitutionnel en l'espèce, bien qu'elle soit récente n'a ni été posée par la décision du 6 mai 2011 ni par celle du 18 juin 2010<sup>103</sup>. Cette réserve d'interprétation consiste à poser une condition que doit respecter le législateur dans les limitations qu'il fait au principe de responsabilité.<sup>104</sup> Cette réserve d'interprétation mentionne que les dispositions particulières mises en place par le législateur ne doivent pas porter une atteinte disproportionnée au droit des victimes d'actes fautifs. Afin qu'il n'y ait pas d'atteinte, le conseil constitutionnel guide la façon selon laquelle doit être interprété les dispositions du régime spécial.

Ainsi le Conseil Constitutionnel juge le 6 mai 2011 « *Considérant, toutefois, que ces dispositions ne sauraient, sans porter une atteinte disproportionnée au droit des victimes d'actes fautifs, être interprétées comme faisant, par elles-mêmes, obstacle à ce qu'un marin victime, au cours de l'exécution de son contrat d'engagement maritime, d'un accident du travail imputable à une faute inexcusable de son employeur puisse demander, devant les juridictions de la sécurité sociale, une indemnisation complémentaire dans les conditions prévues par le chapitre 2 du titre V du livre IV du code de la sécurité sociale ; que, sous cette réserve, ces dispositions ne méconnaissent pas le principe de responsabi-*

---

<sup>100</sup> B. Pacteau, Libertés fondamentales, Université Bordeaux IV, 2011-2012

<sup>101</sup> Décision n° 2001-455 DC du 12 janvier 2002, sur la loi de modernisation sociale : « *Il revient au Conseil constitutionnel de procéder à l'interprétation des dispositions d'une loi qui lui est déférée dans la mesure où cette interprétation est nécessaire à l'appréciation de sa constitutionnalité* »

<sup>102</sup> Accueil des nouveaux membres de la cour de cassation au conseil constitutionnel le 26 janvier 2007, X. Samuel, « Les réserves d'interprétation émises par le conseil constitutionnel »

<sup>103</sup> En effet on retrouve cette condition au sein de la décision n° n°2011-116 QPC, 8 avril 2011 M. Michel Z. et autre, au considérant n°4 « *à condition qu'il n'en résulte une atteinte disproportionnée ni aux droits des victimes d'actes fautifs ni aux droits à un recours juridictionnel effectif qui découle de l'article 16 de la déclaration de 1789* ».

<sup>104</sup> « Dossier documentaire » élaboré par les Services du Conseil Constitutionnel pour la décision 2011-127 QPC

té »<sup>105</sup> Ainsi, il n'y a pas d'atteinte au droit des victimes si les dispositions ne font pas obstacle à ce que les marins victimes d'un AT-MP imputable à la faute inexcusable de l'employeur, demandent devant les juridictions de sécurité sociale une indemnisation complémentaire selon les dispositions du livre IV de la sécurité sociale.

Ainsi le Conseil Constitutionnel ouvre la voie à une nouvelle vision des textes, moins littérale puisqu'il refuse de déduire du silence du régime spécial sur la faute inexcusable que le régime général ne lui serait pas applicable.

Dès lors, les marins peuvent bénéficier de l'article L.452-3 du code de sécurité sociale et donc de la réparation des chefs de préjudice qu'il prévoit.

Au titre du bénéfice de cet article, les marins pourront demander réparation du préjudice causé par les souffrances physiques et morales, les préjudices d'esthétique et d'agrément qui est celui qui résulte des troubles ressentis dans les conditions d'existence. Également, seront réparés le préjudice de diminutions de ses possibilités de promotion professionnelle mais également le préjudice moral pour les ayants droit.

**57. Une décision dans la continuité de la QPC du 18 juin 2010.** Cette décision du 18 juin 2010 ouvrait de la même façon, la voie de la réparation « intégrale » des victimes terrestres d'un risque professionnel imputable à la faute inexcusable de l'employeur qui disposait déjà de L.452-3 contenu dans leur propre code de la sécurité sociale.

LA QPC transmise par la Cour de Cassation mettait en cause la constitutionnalité des dispositions du livre IV du code de la sécurité sociale organisant l'indemnisation des victimes d'AT-MP du régime général.

Les demandeurs soutenaient que « *les dispositions des articles L.451-1, L. 452-1 à L.452-5 du code de la sécurité sociale qui font obstacle à ce que la victime d'un accident du travail obtienne de son employeur, déclaré pénalement responsable par la juridiction correctionnelle, la réparation des chefs de préjudice ne figurant pas à l'article L. 452-3 du même code, sont contraires au principe d'égalité devant la loi énoncé aux articles 1er, 6 et 13 de la Déclaration des Droits de l'Homme et du Citoyen du 26 août 1789 ainsi qu'au principe selon lequel tout fait quelconque de l'homme qui cause à autrui un dommage oblige celui par la faute duquel il est arrivé à le réparer découlant de l'article 4 de ladite déclaration* ». Autrement dit la disposition contestée était L.452-3 du code de la sécurité sociale en raison de son caractère trop limitatif au niveau des préjudices couverts, cela signifie que les travailleurs terrestres souhaitaient obtenir indemnisation de plus de préjudices alors que les marins, eux, ne bénéficiaient pas

---

<sup>105</sup> Considérant n°9

encore de ce même article L.452-3 du code de la sécurité sociale ce qui changea avec la décision QPC du 6 mai 2011.

Ici également, pour les travailleurs terrestres, le Conseil juge le 18 juin 2010 que le principe d'égalité n'empêche pas le législateur de régler différemment des situations différentes.

Pour le Conseil Constitutionnel, les dispositions du régime général relatives à la faute inexcusable ne sont conformes à la Constitution que sous réserve que cela ne porte pas une atteinte disproportionnée au droit des victimes et notamment qu'elles puissent demander réparation de l'ensemble des préjudices non couverts par le livre IV.<sup>106</sup>

Donc pour le Conseil Constitutionnel une réparation forfaitaire des préjudices est conforme à la Constitution mais uniquement dans le cas où c'est une faute simple qui est à la source du dommage.<sup>107</sup>

Le Conseil Constitutionnel ne touche pas à l'article L. 452-2 concernant la majoration des prestations sociales qui sont pourtant plafonnées à un niveau inférieur à la réparation intégrale.

Mais le Conseil Constitutionnel, ayant sûrement pris compte des divers rapports et propositions de loi formulées<sup>108</sup>, juge cependant que l'article L. 452-3 du code de la sécurité sociale « *ne peut faire obstacle à ce que les victimes puissent demander à l'employeur, devant les juridictions de sécurité sociale, réparation de l'ensemble des dommages non couverts par le livre IV du code de la sécurité sociale* ». Au final, c'est le caractère limitatif de la liste des préjudices indemnisables énumérés aux articles L. 452-3 qui est jugé inconstitutionnel à moins que soit respectée la réserve d'interprétation qu'il posa par cette décision.<sup>109</sup>

---

<sup>106</sup> Décision 2010-8 du 18 juin 2010, considérant n°18 « *considérant en outre, qu'indépendamment de cette majoration, la victime, ou en cas de décès, ses ayants droit peuvent, devant la juridiction de sécurité sociale demander à l'employeur la réparation de certains chefs de préjudice énumérés à l'article L.452-3 du code de la sécurité sociale ; qu'en présence d'une faute inexcusable de l'employeur, les dispositions de ce texte ne sauraient toutefois, sans porter une atteinte disproportionnée aux droits des victimes d'actes fautifs, faire obstacle à ce que ces mêmes personnes, devant les mêmes juridictions, puissent demander à l'employeur réparation de l'ensemble des dommages non couverts par le livre IV du code de la sécurité sociale* ».

<sup>107</sup> Décision 2010-8 QPC du 18 juin 2010, considérant n°16 « *En l'absence de faute inexcusable de l'employeur, la réparation forfaitaire de la perte de salaire ou de l'incapacité, l'exclusion de certains préjudices et l'impossibilité, pour la victime ou ses ayants droit, d'agir contre l'employeur n'instituent pas des restrictions disproportionnées par rapport aux objectifs d'intérêt général poursuivis* ».

<sup>108</sup> En effet beaucoup de critiques avaient été formulées eu égard à l'absence de réparation intégrale : la Cour des comptes dans son rapport public de 2002 sur la gestion du risque accidents du travail et maladies professionnelles mais on retiendra aussi la proposition de loi n°342 du 24 octobre 2007 de M. Muzeau et la proposition de loi n°194 du 23 décembre 2009 de A. David et enfin la proposition de loi n° 3568 du 22 juin 2011 de M. Jean-Yves Cousin, relative à l'amélioration de l'indemnisation des victimes d'accidents du travail et de maladies professionnelles. Aussi de nombreux rapports de l'Inspection générale des affaires sociales comme ceux de Roland Masse en 2001, Michel Yahel en 2002, Michel Laroque en 2004 ont tous confirmé la nécessité d'une rénovation du régime AT-MP.

<sup>109</sup> Porchy-Simon S., « L'indemnisation des préjudices des victimes de faute inexcusable à la suite des décisions du 18 juin 2010, réelle avancée ou espoir déçu ? », *Recueil Dalloz* 2011, n°7, p.964

**58. La lecture combinée des deux QPC.** Dans la décision du 6 mai 2011 le Conseil Constitutionnel ne reconnaît expressément aux marins que le droit de se prévaloir du livre 4 du code de sécurité sociale et principalement de l'article L.452-3. Mais cette décision doit évidemment être lue en référence à l'interprétation du Conseil Constitutionnel dans sa décision de 2010 c'est-à-dire que L.452-3 n'est une disposition conforme à la Constitution que sous réserve qu'elle laisse la possibilité à la victime de demander à l'employeur réparation de l'ensemble des dommages non couverts par le livre IV du code de la sécurité sociale.<sup>110</sup>

Ainsi, même si le Conseil Constitutionnel n'émet pas explicitement – lors de cette nouvelle QPC du 6 mai 2011 propre aux marins - la réserve sur la limitation des chefs de préjudice indemnisables au titre de la faute inexcusable au titre de L.452-3 du code de la sécurité sociale, il ne fait aucun doute qu'il intègre le bénéfice de ces préjudices non couverts par le livre IV aux marins<sup>111</sup>.

Dès le rendu de cette décision de juin 2010, beaucoup se doutaient déjà qu'il en serait de même pour le régime spécial des marins car celui-ci était très peu favorable<sup>112</sup> puisque ne prévoyant aucune réparation complémentaire, et aucun recours en reconnaissance de la faute inexcusable de l'armateur donc aucune réparation intégrale possible.<sup>113</sup> En effet, certains restaient perplexes face la généralité des motifs alors qu'il existe de nombreux régimes spéciaux qui portent atteinte à la réparation des victimes<sup>114</sup>. Ils ne furent pas déçus puisqu'effectivement le régime des marins a bien bénéficié du même sort.

**59. Confirmation.** La jurisprudence postérieure à cette QPC de 2011 tire les conséquences de cette évolution comme le fait la Cour de Cassation qui a clairement énoncé cette possibilité pour le marin dans l'arrêt du 22 septembre 2011<sup>115</sup> « *le marin victime d'un accident du travail [peut] en cas de fait inexcusable demander devant la juridiction de sécurité sociale le bénéfice du livre IV du Code de la sécurité sociale ainsi que l'indemnisation des préjudices complémentaires non expressément couverts par les dispositions de ce livre* ». Par cet arrêt la Cour fusionne les deux décisions du Conseil

---

<sup>110</sup> J. Colonna et V. Renaux-Personnic, « Régime spécial des marins : reconnaissance de la faute inexcusable de l'armateur », *JCP E*, novembre 2011, n°47, p1815

<sup>111</sup> D. Asquinazi-Bailleux, « Faute inexcusable de l'employeur et recevabilité d'une demande en réparation des préjudices complémentaires des gens de mer », *JCP S*, 10 janvier 2012, n°1, p.42-44

<sup>112</sup> *Entreprise Maritime : gens de mer*, *DMF*, juin 2012, n°HS 16, p.41-48

<sup>113</sup> P. Chaumette, « De la réparation intégrale en cas de faute inexcusable de l'employeur », *DMF* 2010, n°177, p.688

<sup>114</sup> C. Bloch, *JCPG* 2010, « Responsabilité civile », Chronique par Philippe Stoffel-Munck et Cyril Bloch, *JCP G* n°41, 11 octobre 2010, p.1015

<sup>115</sup> Cass. civ. 2<sup>e</sup>, 22 septembre 2011, n°09-15.756

Constitutionnel de 2010 concernant le régime général et de 2011 concernant le régime spécial des marins.<sup>116</sup>

La Cour de Cassation, par cette décision, opère donc son revirement de jurisprudence par rapport à la jurisprudence Mont-Laurier et ses suites précédemment évoquées.

### ***C) Des conséquences sur la réglementation en vigueur***

**60. Proposition réglementaire – La nécessaire modification du décret.** En effet, il est nécessaire de consacrer cette nouvelle solution dans les textes et donc de l'insérer dans le décret du 17 juin 1938, en sa qualité de décret il est très facile à réformer. L'ENIM a proposé de suivre la construction du code de la sécurité sociale et de ses articles 452-1 et suivants et principalement de modifier l'article 20 actuel du décret. En effet la nouvelle rédaction proposée des articles 20 et suivants du décret du 17 juin 1938 sont quasi identiques à ceux du code de la sécurité sociale. L'article 20 du décret, à l'image de l'article 451-1 du code, énoncerait que « *sous réserve des dispositions prévues aux articles 20-1 à 20-5, aucune action en réparation des accidents du travail et des maladies mentionnés par le présent titre ne peut être exercée conformément au droit commun, par la victime ou ses ayants droit* ». Sachant que les articles 20-1 à 20-5 sont consacrés à la faute inexcusable de l'employeur.

Contrairement au code de la sécurité sociale la faute d'un tiers n'est pas évoquée ici et se voit consacrer les articles spécifiques 51 et 51a.

L'article 20-1 du décret en voie de modification se verrait transformé dans une rédaction identique à celle du code de sécurité sociale à l'article 452-1 « *lorsque l'accident est dû à la faute inexcusable de l'employeur ou de ceux qu'il s'est substitué dans la direction, la victime ou ses ayants-droit ont droit à une indemnisation complémentaire dans les conditions définies aux articles suivants* ». Nous évoquerons l'action en elle-même dans notre seconde partie.

### **61. Proposition réglementaire – L'insertion d'articles dans le code des transports.**

L'ENIM propose la rédaction d'articles dans le code des transports. Le premier est général et pose les bases énonçant que « *sous réserve des dispositions prévues aux articles D.5554-XX à D.5554-XX (articles suivants sur la faute inexcusable de l'employeur) et D554-XX à D.5554-XX [article sur le recours au pénal et le recours contre tiers hors faute inexcusable de l'employeur], aucune action en réparation des accidents et mala-*

---

<sup>116</sup> J.M Coste-Floret et V. le Bras, « Accidents du travail et maladies professionnelles : l'indemnisation des salariés en cas de faute inexcusable des employeurs », *JCP S*, 24 janvier 2012, n°4, p.15-19

*dies mentionnées par le présent titre ne peut être exercée conformément au droit commun, par la victime ou ses ayants droit.* »<sup>117</sup> Cet article est bien rédigé car il distingue nettement les notions de faute inexcusable de l'employeur et celle du recours contre le tiers responsable. En effet, les dispositions ne sont pas les mêmes selon la commission d'une faute inexcusable ou non et selon qu'il s'agisse de l'employeur ou du tiers.

Pour le cadre régissant la faute inexcusable de l'employeur une création d'articles serait faite ( D-5554-XX) mentionnant que les articles L.452-1, L.452-2 alinéa 1, 3, 4, 5 et 8, L.452-3, L.452-4 alinéas 1, 2 et 3, L.452-5 alinéas 1 et 2, L.455-1, L.455-1-1, L.455-2 alinéas 1, 3 et 4 du code de la sécurité sociale s'appliquent au régime de prévoyance des marins avec certaines réserves prévues par des alinéas.

---

<sup>117</sup> Document interne à l'ENIM transmis par Mr Stéphane CRAPET, proposition de codification des articles du code de la sécurité sociale sur la faute inexcusable de l'employeur.

## **CHAPITRE 3 : La remise en question du particularisme du droit social maritime**

A travers cette QPC du 6 mai 2011, le particularisme se trouve implicitement écorché (Section 1) puisque, en apparence, le Conseil énonce que le principe d'égalité n'est pas violé et que des dispositions particulières peuvent bien régir le régime des marins, néanmoins, il est évident que la décision s'inscrit dans le mouvement général et actuel de perte du particularisme du droit social maritime (Section 2) et d'effacement de ses spécificités dont il convient d'exposer les raisons (Section 3).

### **Section 1 : Le particularisme du droit social maritime implicitement écorché**

#### **62. Les conclusions ambiguës tirées de la décision QPC – le particularisme préservé.**

Le Conseil Constitutionnel dans sa décision du 6 mai 2011 valide, d'une certaine façon, l'autonomie du travail maritime, selon Stéphane Carré, car il affirme que le principe d'égalité n'empêche pas le législateur de régler de façon différente des situations différentes comme le prévoit l'article 6 de la DDHC or, pour lui, la situation des marins est particulière. Les « *conditions particulières dans lesquelles les marins exercent leurs fonctions et les risques auxquels ils sont exposés* » justifient des dispositions particulières. Néanmoins on peine à comprendre pourquoi cette situation de conditions de travail dangereuse et particulière offre d'avoir aux marins des dispositions moins protectrices alors que, logiquement, on serait tenté de raisonner dans le sens inverse<sup>118</sup>.

Pour Alexandre Charbonneau, cette décision ne remet pas en question le particularisme maritime, mais pose seulement un cadre à l'aménagement du principe de responsabilité par le législateur. Il souligne d'ailleurs que le Conseil Constitutionnel valide bien les dispositions particulières auxquelles sont soumis les marins.

On ne peut nier que la particularité des conditions de travail semble néanmoins continuer de justifier le maintien d'un droit spécial<sup>119</sup> puisque le Conseil Constitutionnel développe aujourd'hui les mêmes arguments que ceux développés au XXe siècle pour justifier la différence de régime entre accidents du travail terrestre et accidents du tra-

---

<sup>118</sup> S. Carré, Commentaire sous décision du conseil constitutionnel n°2011-127 QPC du 6 mai 2011, *dr. ouvr.*, octobre 2011, n°759, p 609-610

<sup>119</sup> J.B. Charles, « Question prioritaire de constitutionnalité et protection sociale des marins : le conseil constitutionnel précise le régime en présence d'une faute inexcusable de l'armateur », *RD Transp.*, septembre 2011, n°9,p,3 ( alerte)

vail maritime<sup>120</sup>. Bien qu'aujourd'hui les rapports entre marins et armateurs ne sont plus les mêmes qu'autrefois, l'originalité du travail en mer demeure. Et c'est donc sur cette logique que le 8° de l'article L.412-8 du CSS soumet les marins au régime général dès lors que leur accident a lieu sur terre.<sup>121</sup>

**63. Suppression des spécificités du régime spécial.** Néanmoins, même si le Conseil Constitutionnel pose en principe que le régime d'indemnisation dérogatoire des accidents du travail maritimes est légitime et respecte le principe d'égalité eu égard aux circonstances particulières de ce lieu qu'est la mer, il se trouve que son caractère dérogatoire était en partie constitué par l'absence de reconnaissance de la faute inexcusable imputable à l'employeur. Or, si les sages valident le système, dans le même temps ils estiment que l'absence de recours en indemnisation complémentaire constitue une atteinte disproportionnée aux droits des victimes et donc finalement que ce système ne peut perdurer dans son état actuel si l'on effectue un raccourci. En conclusion, le Conseil Constitutionnel consacre ce régime dérogatoire tout en lui refusant de garder la forme qu'il revêt<sup>122</sup>. C'est ce qu'explique fort bien Maryse Badel lorsqu'elle énonce que « *si le régime dérogatoire d'indemnisation des accidents du travail des marins n'est pas condamnable au regard du principe d'égalité, ce qui fait le particularisme du régime d'indemnisation des accidents maritimes l'est au regard du principe de responsabilité, ce qui revient à signer son arrêt de mort* »<sup>123</sup>.

Le régime spécial doit être d'une certaine façon mesuré. C'est ce que conclut Patrick Chaumette dans la décision du 6 mai 2001, pour lui « *rien ne s'oppose à ce que le législateur aménage, pour un motif d'intérêt général, les conditions dans lesquelles la responsabilité pour faute au sens de l'article 1382 du code civil peut être engagée ou encore apporte à cette responsabilité des exclusions ou des limitations. Mais encore faut-il qu'il n'en résulte pas une atteinte disproportionnée ni au droit des victimes d'actes fautifs ni au droit à un recours juridictionnel effectif* ». <sup>124</sup>

Il n'en reste pas moins que même si le principe d'égalité n'est pas violé, la situation des marins et des travailleurs terrestres est à l'issue de ces décisions QPC strictement la même pour ce qui concerne le recours contre l'employeur ayant commis une faute inexcusable. Dès lors il devient de plus en plus difficile de proclamer une autonomie et même un particularisme.

---

<sup>120</sup> M. Badel, « Faute inexcusable de l'employeur et indemnisation des accidents du travail dans le régime spécial des marins », *Revue française du droit constitutionnel*, n°88, octobre 2011, p 838-842

<sup>121</sup> « Dossier documentaire » élaboré par les Services du Conseil Constitutionnel pour la décision 2011-127 QPC

<sup>122</sup> D. Asquinazi-Bailleux , « Accidents du travail et maladies professionnelles : faute inexcusable et recevabilité d'une demande en réparation des préjudices complémentaires des gens de mer », *JCP S*, janvier 2012, n°1, p.42

<sup>123</sup> M. Badel, *ibid.*

<sup>124</sup> P. Chaumette, « Entreprise Maritime : gens de mer », *DMF*, juin 2012, n°HS 16, p.41-48

## **Section 2 : Le mouvement actuel de perte du particularisme du droit social maritime**

**64. La consécration de cette promiscuité.** Si une réelle autonomie existait, celle-ci commanderait que le droit terrestre ne s'applique jamais aux marins à moins qu'un texte ne le dispose de façon expresse. C'est exactement cette idée qu'avancait la jurisprudence Vendier du 12 janvier 1993<sup>125</sup> concernant l'application de la loi n°81-3 du 7 janvier 1981 relative à la protection de l'emploi des salariés victimes d'un AT-MP aux marins. Selon cet arrêt, le droit maritime spécial dérogeant au droit général selon la volonté du législateur, seule une loi explicite pouvait décider d'étendre aux marins des dispositions du code général du travail<sup>126</sup>. Ainsi dans le cas d'une disposition explicite de renvoi, la question ne posait pas de difficultés. En revanche, c'est l'interprétation du silence qui donna lieu à des discussions : fallait-il conserver le particularisme maritime ou alors étendre le droit commun des salariés aux marins ?

Déjà en 1978, Jambu-Merlin écrivait 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 pas toujours être maintenue ; quand les textes concernant les marins seront confus ou incomplets, comment ne pas se référer au principe du régime général, à la coutume qu'ils ont contribué à dégager* »<sup>127</sup>.

C'est un arrêt d'assemblée plénière du 7 mars 1997<sup>128</sup> qui concrétisera effectivement cette idée de Jambu-Merlin. Dans cette décision, l'assemblée plénière accorde le bénéfice de L.122-32-1 et suivants de l'ancien code du travail au marin devenu inapte à la navigation à la suite d'un accident du travail survenu à bord. Ainsi les dispositions de L.742-1 de l'ancien code du travail n'empêchent pas que le régime général soit appliqué lorsque la situation ne fait l'objet d'aucune disposition particulière<sup>129</sup>.

En conclusion, cette décision érige la règle selon laquelle le code du travail se substitue donc en l'absence de dispositions particulières dans la législation spéciale des marins. Aujourd'hui l'article L.5541-1 du code des transports énonce que « *Le code du travail est applicable aux marins salariés des entreprises d'armement maritime et des entreprises de cultures marines ainsi qu'à leurs employeurs, sous réserve des dispositions particulières prévues par le présent titre. Ces dispositions s'appliquent également*

---

<sup>125</sup> Cass. soc., 12 janv. 1993, Port autonome de Bordeaux c / Vendier, n° 89-45483 ; P. Chaumette, « L'autonomie du droit social maritime », Dr. soc. n° 5, 1993, p. 439 à 444

<sup>126</sup> C. Eoche-Duval « La crise du droit du travail maritime ou l'appel de la terre », *dr. soc.* Novembre 1995 n°11, p.896-903

<sup>127</sup> R. Rodière, *Les gens de mer*, Dalloz, 1978, p.193

<sup>128</sup> Cass. Ass. Plén., mars 1997, n°95-40169

<sup>129</sup> E. Letombe, « Application des règles de droit commun au marin devenu inapte à la suite d'une maladie non professionnelle », *JCP S* n°28, 7 juillet 2009, p.1306

*aux autres gens de mer* ». Mais il est possible d’oser une lecture plus audacieuse de notre QPC du 6 mai 2011 en disant que la Cour va encore plus loin puisqu’elle étend l’application de 452-3 du code de la sécurité sociale alors que des dispositions particulières existaient, l’art 20 du décret du 17 juin 1938 en l’espèce.

**65. Une tendance générale.** Si certains sont réticents à parler de perte d'autonomie , il est certain que l'on assiste au minimum à une superposition du droit commun dans le cas où le droit social maritime est muet , même si la décision QPC permet d'aller plus loin dans l'idée puisque clairement le droit du travail maritime s'inspire du droit du travail terrestre alors même qu'il y a des dispositions spécifiques qui existent.

Nous l’avons vu la proximité entre contrat d’engagement et contrat de travail a pu être un facteur d’uniformité de la législation comme pour l’obligation de sécurité<sup>130</sup>.

Mais dès le départ, affirmer l’autonomie du droit maritime était contestable et surtout excessif puisque le droit maritime est soumis à des principes généraux du droit comme la théorie générale des contrats et des obligations et plus précisément l’application de la théorie des vices du consentement par exemple<sup>131</sup>. Néanmoins, si proclamer l’autonomie peut paraître exagéré, souligner un certain particularisme du droit maritime semble fondé mais il est de moins en moins flagrant en ce qui concerne le droit du travail maritime.

Le législateur d’une part, favorise cela en soumettant par des lois et des règlements certaines situations des marins au code du travail maritime.

C'est, par exemple, le décret du 1er juin 1999 qui a rendu applicable les articles L.1226-10 et L.1226-17 au code du travail relatif à l'obligation de reclassement du salarié par l'employeur<sup>132</sup>.

Il est également possible de citer la loi n°2006-10 du 5 janvier 2006 avec l'article 5-2 du code du travail maritime repris à l’article L.5542-37 du code des transports<sup>133</sup>, selon lequel plusieurs dispositions du code du travail sont applicables aux femmes exerçant la profession de marins.

Mais c'est aussi grâce à la jurisprudence ou à cause de celle-ci, selon les points de vue, que cet alignement se réalise progressivement. Par exemple, la Cour de Cassation avait par un arrêt appliqué la prescription de droit commun à des affaires concernant le contrat d'engagement alors qu’ une prescription de un an était prévu dans le code du tra-

---

<sup>130</sup> F. Mandin, « Le contrat d'engagement maritime, critère de rattachement du marin au droit social des gens de mer », *RDT* 2010, p.99

<sup>131</sup> A. Montas, « Le rapport du droit maritime au droit commun, entre simple particularisme et véritable autonomie », *DMF*, 2008

<sup>132</sup> M. Le Bihan Guenolé, « Sur l'application du droit commun du travail au marin », *DMF*, n°179, 2010

<sup>133</sup> Un décret en Conseil d'Etat fixe, compte tenu des adaptations nécessaires : 1° Les modalités d'application aux femmes exerçant la profession de marin des dispositions des articles L. 1225-7 à L. 1225-9 et L. 1225-15 du code du travail relatifs à la protection de la grossesse et de la maternité

vail maritime et était donc applicable<sup>134</sup>. La jurisprudence relative à la clause « couperet » étendue aux marins en est également un exemple, rappelons que celle-ci consiste à prévoir la rupture du contrat lorsque le travailleur atteint un certain âge ce qui n'est pas autorisé<sup>135</sup>.

Un arrêt du 19 mai 2010 illustre parfaitement cet alignement : un salarié qui était engagé en qualité de maître d'équipage est licencié en 2006 pour inaptitude consécutive à un accident du travail survenu 3 ans auparavant et impossibilité de reclassement. Mais la somme qui lui est versée ne lui convient pas et il décide alors de saisir le Tribunal d'Instance pour que lui soit appliqué le code du travail.

La Cour décidera finalement que l'armateur doit verser au marin licencié les indemnités de droit commun. Pourtant il existait bien des dispositions particulières dans le régime spécial ainsi la Cour va donc plus loin dans la dynamique d'intégration du droit du travail maritime dans le droit du travail terrestre. En effet il existe l'article 102-3 du code du travail maritime qui règle la question des indemnités dues au salarié licencié. Les dispositions relatives aux travailleurs à terre sont avantageuses car, dans le cas d'une inaptitude consécutive à un accident ou une maladie professionnelle, l'employeur a l'obligation de chercher à reclasser le salarié selon L. 1226-14 et à défaut, le salarié bénéficie d'une indemnité spéciale de licenciement qui est égale au double de l'indemnité de licenciement. Il obtient également une indemnité compensatrice d'un montant égal à celui de l'indemnité compensatrice de préavis<sup>136</sup>

La Cour ne se préoccupe pas des dispositions particulières qui existent et énonce que ce décret en question ne peut faire obstacle à l'application de L. 1226-17 et L. 1226-10 du code du travail ainsi que L. 1226-14.

Cette application du droit commun aux marins qui bénéficie pourtant de dispositions spécifiques s'explique par la faiblesse de celles-ci. Le code du travail maritime aujourd'hui inclus dans le code des transports ne contient que 130 articles qui sont insuffisants à régir parfaitement et complètement toutes les situations et lorsque la situation est traitée, elle l'est de façon inappropriée car les textes n'ont pas évolué<sup>137</sup>. C'est ce qu'avait expliqué l'avocat général Chauvy dans l'arrêt Vendier d'assemblée plénière du 7 mars 1997<sup>138</sup> parlant des règles particulières aux marins comme « d'un îlot dans le droit commun »<sup>139</sup>.

---

<sup>134</sup> Cass. Soc. 21 décembre 2006, n°04-46.365

<sup>135</sup> Cass. Soc. 28 octobre 1997, n°95-4647

<sup>136</sup> M. Le Bihan Guenole, *ibid.*

<sup>137</sup> J.E Toureil, « Licenciement pour inaptitude: les marins ont droit à l'indemnité spéciale prévue à l'article L. 1226-14 du code du travail », *Jurisprudence Sociale Lamy* 2010 n°280

<sup>138</sup> Cass. ass. Plén., 7 mars 1997, Port autonome de Bordeaux c. / Vendier, note et rapp. C. Badi ; concl. Y. Chauvy, avocat général

<sup>139</sup> « le libellé même du premier article de la partie du Code du travail consacrée aux marins (L. 742-1) est en réalité beaucoup trop restrictif pour qu'on puisse en déduire un droit spécial recouvrant toute la

Le régime de sécurité sociale des marins et notamment ses spécificités quant à l'indemnisation du marin victime d'AT-MP, était un pan emblématique par lequel la jurisprudence réaffirmait l'autonomie du droit social maritime jusqu'à la fameuse QPC. Cette spécificité bien qu'injuste, était souvent mentionnée pour souligner ce particularisme, elle était très caractéristique du régime spécial mais désormais sa disparition ne fait que renforcer l'idée que le particularisme est en perte.

**66. L'alignement comme conséquence « accidentelle » de la codification du code des transports.** La codification du code des transports a aussi été sans le vouloir sûrement l'occasion d'un alignement sur le droit commun d'autant plus que le code du travail était réputé pour « *crystalliser l'autonomie du droit du travail maritime*<sup>140</sup> » et qu'il se trouve désormais imbriqué dans ce nouveau code des transports. En effet, l'article 92 de la loi d'habilitation législative n°2009-526 du 12 mai 2009 dite de simplification et clarification du droit a confié au gouvernement la mission de codification de la partie législative du code des transports et celle-ci prévue à droit constant c'est-à-dire sans modification substantielle et dans le respect du droit positif, or, le gouvernement semble être allé au-delà de ses pouvoirs.

Par exemple, les dispositions concernant le Salaire Minimum interprofessionnel de Croissance (SMIC) maritime ont été abrogées, normalement, les juridictions dans ce cas, respectent le principe de codification à droit constant et ferment les yeux sur l'abrogation or, ce n'est pas ce qu'a fait la chambre sociale de la Cour de Cassation dans un arrêt du 14 novembre 2012<sup>141</sup>.

L'enjeu est que la façon de calculer le SMIC maritime n'est pas la même que pour calculer le SMIC terrestre. Il est prévu que lorsque l'employeur prend en charge les frais d'hébergement et de bouche, le SMIC est ainsi imputé d'1/8.

La Cour dit que ces dispositions n'ont pas été reprises ni transférées et ont été abrogées par le décret du 7 mars 2008. La Cour d'appel a donc exactement déduit que le SMIC terrestre était applicable. Au regard du nombre d'erreurs de codification dans ce nouveau code des transports, si la Cour adopte de façon systématique ce raisonnement, il y aura d'autres points sur lesquels l'alignement va se réaliser<sup>142</sup>.

---

*profession. Ne sont "régis par des lois particulières" que le contrat d'engagement et les conditions de travail à bord : émergent les règles juridiquement propres aux marins comme un îlot dans le droit commun »*

<sup>140</sup> J.P Beurrier , *Droits Maritimes 2008-2009* , Dalloz, Coll. Action, 2<sup>e</sup> édition, 2008

<sup>141</sup> Cass. Soc., 14 nov 2012, prec., Note P. Chaumette « A droit constant, le SMIC maritime est rectifié et augmenté », DMF 2012, p.130

<sup>142</sup> C. Duffraisie-Charmillon sous la direction d'A. Bugada, mémoire sur les spécificités du contentieux du travail maritime devant le tribunal d'instance, Aix-Marseille, 2012-2013

Même problème concernant les juridictions compétentes, le code du travail maritime prévoyait que les contestations relatives au contrat d'engagement maritime relève ou relevait de la compétence du tribunal d'instance<sup>143</sup>. C'était un symbole fort du particularisme puisque cela signifiait que les relations individuelles de transport échappaient à la compétence prud'homale.

La difficulté est qu'avec la nouvelle codification, l'ordonnance du 28 octobre 2010<sup>144</sup> a abrogé les dispositions du décret de du 20 novembre 1959<sup>145</sup> qui posait le principe de la compétence du Tribunal d'Instance et du Tribunal de Commerce pour le capitaine. Le nouveau code des transports à l'article L.5542-48 énonce seulement que les différends sont portés devant le juge judiciaire. Donc, pour beaucoup d'auteurs la compétence est désormais prud'homale que les marins soient embarqués ou non.

Néanmoins, il demeure un texte qui est R. 221-13 du code de l'organisation judiciaire qui indique que le Tribunal d'Instance est compétent pour juger les contestations relatives au contrat d'engagement entre armateur et marins dans les conditions prévues par le code du travail maritime.

Il n'y a plus de code du travail maritime donc ce texte doit-il être considéré comme caduque ou, peut-on se permettre de penser que, comme nous sommes à droit constant, ce code maritime n'a pas disparu mais a seulement été intégré dans le code des transports ? Par ailleurs, se pose un problème de hiérarchie des normes entre le texte légal d'une part concernant la compétence prud'homale et ce texte réglementaire que constitue R.221-23 du code de l'organisation judiciaire. L'enjeu est important car, implicitement, ce choix d'une juridiction commune assimilerait le contrat d'engagement à un contrat de travail et nierait toute spécificité des gens de mer. De plus, si c'est le Conseil de Prud'hommes il est certain que les juges appliqueront les règles avec une connotation terrestre. Le choix de la compétence du juge prud'homale est la voie que semble prendre les juridictions<sup>146</sup>.

Malgré toutes l'affection que l'on peut porter aux spécificités du travail maritime, cette compétence du Conseil des Prud'hommes s'avère en cohérence avec le mouvement de perte du particularisme et la période d'embarquement ne se trouve plus distinguer de la période hors embarquement<sup>147</sup>.

---

<sup>143</sup> Article 120 du code du travail maritime abrogé par l'ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 - art. 7 « *Les litiges mentionnés au quatrième alinéa de l'article L. 1237-14 du code du travail sont portés devant le tribunal d'instance.* »

<sup>144</sup> Ordonnance n°2010-1307 du 28 octobre 2010

<sup>145</sup> Les articles 2,3 et 12 du décret n°59-1337 du 20 novembre 1959 relatifs aux compétences matérielles et territoriales des litiges n'ont pas été repris.

<sup>146</sup> CA. Rennes, 3ème ch. Com, 4 déc. 2012, n°12-04474

<sup>147</sup> Z. Pajot et A. Moulinas, *DMF* 2012, n° 737

### **Section 3 : La raison de l'effacement des spécificités maritimes**

**67. Le désintérêt porté au droit du travail maritime.** Le droit terrestre progresse mais le maritime « rame » si l'on peut se permettre cette image, car les députés sont plus motivés par la situation générale autrement dit par la plus grosse partie de la population. Le droit du travail terrestre au final devient plus favorable au travailleur terrestre que ne l'est le maritime pour les marins et cela en raison du retard pris par celui-ci. Cette différence résulterait donc de dispositions archaïques dans le code du travail maritime tel que celles relatives à la durée du travail ou alors l'absence totale de dispositions sur certaines thématiques telle que la maternité.

Le Professeur Chaumette, à l'instar du professeur Bonassies souligne ce manque « *de coordination ministérielle lors de l'adoption de nouvelles législations* ». <sup>148</sup> Les exemples de « *carence du législateur* <sup>149</sup> » offerts par Monsieur Chaumette pour illustrer cette mise à l'écart sont nombreux parmi lesquels les réformes prud'homales de 1978 et 1982 ou en matière de prescriptions contractuelles.

Dans le rapport d'évaluation préalable à la première convention d'objectifs et de gestion (COG) entre l'Etat et l'Etablissement national des invalides de la marine (ENIM) il est souligné que le régime de sécurité sociale des marins n'a que peu évolué depuis les premiers textes et que ceci n'aide pas à la bonne gestion du régime. Les textes actuels ne correspondent pas réellement à l'exercice actuel du métier. Il y est clairement exprimé le souhait d'appliquer aux régimes les dispositions générales du code de la sécurité sociale sauf dispositions particulières. Et pour éviter de se poser la question de l'interprétation de l'absence de renvoi express, il serait préférable selon ce rapport que le décret d'organisation de l'ENIM renvoie aux dispositions du code de la sécurité sociale <sup>150</sup>.

L'idée est qu'il ne faut pas défendre le particularisme coûte que coûte comme le dit justement Alexandre Charbonneau, c'est une idée qui mérite d'être « *raisonnée et mieux fondée* ».

---

<sup>148</sup> Colloque université du Havre Mars 2008 sous la direction de Mme le Bihan Guénolé, *Capitaines, Marins : Nouveaux enjeux, Nouveaux défis*, P. Chaumette « les marins sont-ils des salariés comme les autres? Evolution du droit social des gens de mer »

<sup>149</sup> P. Bonassies et Ph. Delebecque, Le droit positif français en 2004 : jurisprudence, *DMF*, Juin 2005, HS 0, p.49-62

<sup>150</sup> Le 19 juillet 2011, le Ministre du Travail, de l'Emploi et de la Santé et le Ministre du Budget, des Comptes Publics et de la Réforme de l'Etat ont demandé à l'Inspection générale des affaires sociales « *de procéder conjointement avec l'Inspection générale des affaires maritimes à une mission d'inspection présentant la situation de l'organisme et des préconisations d'orientations en vue de la conclusion d'une première convention d'objectifs et de gestion dans le régime des marins*. Une évaluation est donc intervenue dans la perspective de réformer l'ENIM.

La défense obstinée de ce particularisme empêche le droit social maritime de s'ouvrir aux évolutions promues par le droit du travail terrestre et conforte le marin dans un droit qui n'est plus d'actualité. Quand on suggère que l'intégration doit être raisonnée cela signifie que, évidemment, la condition des marins doit être prise en compte pour tout ce qui est relatif à la santé ou la sécurité mais ne doit pas les tenir à l'écart de la mise en place de règle plus protectrice comme une réparation comparable en cas de dommage consécutif à un accident du travail ou à une maladie professionnelle<sup>151</sup>.

Il faut donc veiller à ce que le particularisme des marins ne se retourne par contre eux et qu'il ne conduise pas à nier des droits aux marins alors qu'ils sont reconnus aux autres travailleurs.

Pour certains auteurs, rester à une réparation forfaitaire ou est seulement pris en compte les soins et la perte de gains à l'exclusion des préjudices moraux, familiaux, professionnels revient à en rester à une conception de « *l'homme marchandise du 19e siècle* »<sup>152</sup>.

Il est donc heureux que la jurisprudence intervienne pour compenser cette carence du législateur et que la QPC apparaisse comme le moyen de « *censurer l'inertie du législateur* »<sup>153</sup>.

**68. Le fondement du particularisme obsolète.** Certains parlent de « *renvoi habituel* »<sup>154</sup> aux risques inhérents de l'activité humaine en mer avec cette formule plus ou moins type « *eu égard aux conditions particulières dans lesquelles les marins exercent leur fonctions et aux risques auxquels ils sont exposés.* »

Plus que les risques en eux-mêmes, ce serait l'addition des risques environnemental et industriel qui empêcherait de discerner la faute de l'employeur dans un accident du travail ou dans la survenance d'une maladie professionnelle.<sup>155</sup> Mais les spécialistes font tomber cette argumentation au sens que l'accidentologie maritime est une matière aujourd'hui maîtrisée, et on peut connaître l'impact du facteur humain et du facteur technique dans un dommage.<sup>156</sup>

Plus catégorique encore, Philippe Declercq dans sa thèse énonce qu'« *il n'y a plus d'événement de mer dû à la seule mer cruelle. Il y a donc obligatoirement faute.* ». Le

---

<sup>151</sup> A. Charbonneau, « Santé et sécurité au travail : qu'attendre d'une convention internationale du travail ? L'exemple de la Maritime Labour Convention », 2006, p 9

<sup>152</sup> Y. Saint-Jours, « L'enjeu de la rénovation de la législation des accidents du travail et des maladies professionnelles », *dr. ouvr.*, mai 1998, p.215-218

<sup>153</sup> S. Josso, « Retour sur la décision QPC du 18 juin 2010 Pour une révolution des méthodes », *Politeia, printemps 2011, n° 19, p. 133-152*

<sup>154</sup> A. Charbonneau, « Faute inexcusable de l'armateur en cas d'accident du travail maritime. Retour sur le fondement des normes sociales maritimes », *revue Neptunus*, Vol.17, 2011/3

<sup>155</sup> A. Charbonneau A., *ibid.*

<sup>156</sup> Ph. Boisson, *Politique et droit de la sécurité maritime*, Paris, Editions Bureau Veritas, 1998, p.12 et s.

partage des risques face à une mer cruelle ne tient plus debout et il est temps de s'émanciper des textes dépassés.

**69. La thèse économique seule recevable.** Finalement, la seule thèse qui pouvait justifier une telle différence de régime était une thèse économique. En effet, il est bon de rechercher à tout prix l'équité mais il faut rester dans des limites raisonnables afin que les charges des entreprises du secteur restent compétitives dans la concurrence internationale<sup>157</sup>. Il est aujourd'hui courant de constater que les normes sociales ne font plus le poids face à la concurrence à laquelle est soumis le secteur maritime et c'est justement pour poser des exigences minimum que la convention MLC a été rédigée.

La France, y compris sur son registre international dit Registre International français (RIF), maintient des normes sociales d'une certaine exigence alors que ce n'est pas le cas pour d'autres pays. Plus les normes sociales seront lourdes, plus les navires seront immatriculés sous pavillon de complaisance. Outre cela, même si, aujourd'hui, l'accidentologie permet de déceler l'origine d'un accident et donc d'en déduire que l'employeur a commis une faute inexcusable, cela aurait pour conséquence ultérieure d'instaurer une cotisation patronale qui serait très complexe car les caractéristiques des navires sont variées et diverses. Le taux devrait être fixé par navire comme si chaque navire était une entreprise<sup>158</sup>.

Finalement la disparité des règles d'indemnisation des victimes d'accidents du travail et de maladies professionnelles serait fonction de données diverses pour François Ewald<sup>159</sup> telles que le nombre de victimes, l'opinion publique, la fréquence des accidents, la stabilité financière de l'organisme payeur.

**70. Les possibles bienfaits de la perte du particularisme.** Il est clair que cette récente révolution est l'illustration parfaite que le particularisme ne sert pas nécessairement le marin et que l'intrusion du droit terrestre dans son régime peut être un bienfait.

Les marins ont tout à gagner à se voir appliquer davantage le code du travail terrestre par rapport à l'idée développée dans le paragraphe précédent ; reste à savoir évidemment si c'est l'homme que l'on préserve ou l'économie.

Evidemment, la question ne devrait pas se poser, d'autant plus que initialement ce particularisme se fonde d'abord sur la catégorie que représente les gens de mer ou « marins » qui par sa spécificité peut faire l'objet d'un traitement juridique spécifique. L'identité particulière des marins n'a jamais été contestée et a même donné lieu à des

---

<sup>157</sup> Question parlementaire écrite de M. André Delattre au Ministre délégué auprès du Ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer, chargé de la mer, rapportée dans le « dossier documentaire » élaboré par les Services du Conseil Constitutionnel pour la décision 2011-127 QPC

<sup>158</sup> Question parlementaire écrite n°30821 de M. André Delattre

<sup>159</sup> F. Ewald, *Les limites de la réparation du préjudice*, Dalloz, Coll. Thèmes & commentaires, 2009, p.33

initiatives pour la prendre en compte et s'adapter à elle comme la création de l'Établissement des Invalides de la Marine (ENIM) et un mécanisme de protection sociale propre aux marins et précurseur en la matière. Sécurité sociale et droit du travail ont été en harmonie dans cette affirmation du caractère particulier de la catégorie socio-professionnelle des marins puisqu'on se souvient de la très emblématique codification du Code du travail maritime de 1926 (intégré dans le récent Code des transports).<sup>160</sup>

Finalement l'alignement suit une dynamique positive qui est de faire profiter aux marins des mêmes avantages qui se sont construits pour les travailleurs terrestres. De tels droits ne sont pas contestables mais, ce qui ressort de la doctrine, est tout de même la crainte qu'un jour la profession de marin soit noyée parmi les autres.

Ainsi, une demi-mesure semble nécessaire dans la mise en œuvre de cet alignement car si les prestations se doivent d'être équivalentes, l'alignement doit toujours se faire en prenant en compte la situation des marins. Ce qui n'a pas toujours été le cas comme le prouve, par exemple, l'instauration de comités d'entreprise semblables à ceux des terriens alors que les marins ne peuvent être présents aux réunions, de même que l'instauration des délégués de bord pour les navires de plus de dix marins ce qui les rend impropre à la pêche artisanale<sup>161</sup>. Il ne suffisait pas de changer la dénomination pour que cela fonctionne. En effet, le lieu de travail du marin est la chose la plus évidente à prendre en considération et ce mode de vie sur un navire nécessite une réglementation particulière et exige qu'on ne fasse pas de lui un salarié ordinaire car tel n'est pas le cas.

---

<sup>160</sup> 16es journées de la Médecine des Gens de mer - MARSEILLE, 27 & 28 septembre 2012, A. Charbonneau, « Santé et sécurité au travail : qu'attendre d'une convention internationale du travail ? L'exemple de la Maritime Labour Convention 2006 »

<sup>161</sup> M. Le Bihan-Guénolé, *Droit du Travail maritime, Spécificité structurelle et relationnelle*, L'Harmattan, coll. Logistique Juridique, 2001

## **PARTIE 2 : UN ENJEU PRATIQUE, LA PERTE DE SPECIFICITE DE L'ENIM**

Cette reconnaissance du recours du marin lorsque l'accident du travail ou la maladie professionnelle maritime dont il est victime trouve sa source dans une faute inexcusable de l'employeur va faire considérablement évoluer l'ENIM.

Il convient tout d'abord d'identifier les parties dans le contentieux de la faute inexcusable de l'employeur (Chapitre 1) c'est à dire le marin et l'employeur en question, avant de voir que l'indemnisation que versera désormais l'ENIM sera semblable au régime général (Chapitre 2) et se réalisera selon le même procédé ce qui conduit à constater que les spécificités de l'ENIM – et l'ENIM lui-même - sont en danger (Chapitre 3).

### **CHAPITRE 1 : Identification des parties dans le contentieux de la faute inexcusable de l'employeur**

Outre l'ENIM, il est nécessaire que soit identifié le marin victime (Section 1) et l'employeur en cause (Section2) et que ceux-ci répondent aux conditions de la réparation.

#### **Section 1 : La victime**

Cette victime pour être recevable dans son recours, doit être un marin affilié à l'ENIM (A) et qui, par ailleurs, a été victime d'AT-MP maritime (B) résultant d'acte fautif de la part de l'employeur. Sans oublier que si la victime est décédée ce seront les ayants droit qui effectueront ce recours (C).

#### ***A) Un marin affilié à l'ENIM***

**71. Qualité de marin.** Le régime de retraite et de sécurité sociale des marins concerne les professionnels des secteurs maritimes de façon variée : cultures marines et pêches, commerce et plaisance. Tous sont néanmoins marins.

L'ENIM va verser ses prestations au marin victime d'un accident ou ses ayants droit. Pour ce qui est du marin, la qualité de victime ne pose pas de problème et signifie seulement que c'est la personne qui a subi l'accident ou a été atteint par la maladie professionnelle. La qualité de marin peut poser plus de difficultés et est source de beaucoup de contentieux. D'ailleurs, sa définition varie selon les textes.

Le décret 67-690 du 7 août 1967 nous disait, dans son article 1<sup>er</sup>, que « *exerce la profession de marin toute personne engagée par un armateur ou embarquée pour son propre compte en vue d'occuper à bord d'un navire français un emploi permanent relatif à la marche, à la conduite, à l'entretien et l'exploitation du navire* », ce décret rend donc la définition plus restrictive. Le code du travail maritime définit dans son article 3 le marin de façon plus large comme « *toute personne qui s'engage envers l'armateur ou son représentant pour servir à bord d'un navire* ». Enfin, le récent code des transports semble fusionner les deux définitions voyant dans le marin « *toute personne remplissant les conditions mentionnées à l'article L. 5521-1, qui contracte un engagement envers un armateur ou s'embarque pour son propre compte, en vue d'occuper à bord d'un navire un emploi relatif à la marche, à la conduite, à l'entretien et au fonctionnement du navire* ». Il convient, au travers ces définitions, de souligner l'importance croissante du lien contractuel avec l'armateur à l'image de la relation salarié/employeur dans le droit du travail commun.

Les articles L.5521-1 à L.5521-3 du code des transports posent les conditions d'accès à la profession de marin.

Effectivement, quatre conditions sont nécessaires pour exercer la profession de marin qui sont l'aptitude physique, la nationalité, la qualification professionnelle et enfin une condition de moralité<sup>162</sup>.

Il convient également de souligner que sont assimilés aux marins les gens de mer employés par l'armateur en vue d'occuper à bord d'un navire un emploi permanent relatif à son exploitation.

**72. critère d'identification du marin** .Jusqu'à l'inscription au rôle d'équipage permettait de caractériser le marin. L'arrêt du 3 septembre 2009 rendu par la deuxième chambre civile nous laisse penser que ce n'est plus le critère<sup>163</sup>. Le marin est sous contrat avec son employeur, il est quelquefois embarqué à bord d'un thonier mais lorsque l'accident a lieu, il était à bord d'un avion pour repérer les bancs de thon ; la Cour d'appel de Montpellier avait considéré que la victime n'était pas inscrite au rôle

---

<sup>162</sup> Site du ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, « La profession de marin réglementée » <http://www.developpement-durable.gouv.fr/La-profession-reglementee-de-marin.html>

<sup>163</sup> Cass. Civ. 2<sup>e</sup>, 3 septembre 2009, n°08-12.732

d'équipage de sorte qu'il ne pouvait, en application de l'article 1 du décret du 7 août 1967, être considéré comme un marin puisque la qualité de marin était reconnue jusqu'ici à celui étant inscrit sur le rôle d'équipage. Cette conception traditionnelle est censurée par la Cour de Cassation le 3 septembre 2009 reprochant à la Cour d'appel de ne pas avoir recherché s'il résultait des circonstances de l'espèce, l'existence d'un contrat de travail liant la victime à un armateur.<sup>164</sup>

La qualité de marin, pour le régime de protection sociale, ne dépend pas du rôle d'équipage mais de conditions de faits. La Cour dit que l'avion exerçait une mission pour le compte du navire.

Ici encore, cette nouvelle perspective selon laquelle la qualité de marin s'appuie sur le contrat d'engagement, résulte de l'adaptation au code du travail en l'absence de dispositions pour le marin. Ce nouveau support commun sera sûrement source d'uniformité<sup>165</sup>. De même, le travail du juge face à un marin ou un travailleur terrestre tend à devenir le même c'est-à-dire caractériser un contrat.

**73 .Un critère non exclusif.** L'engagement envers un armateur n'est pas un critère impératif de la qualité de marin puisqu'il convient d'évoquer le cas du marin embarqué pour son propre compte ainsi il y a certes un marin mais il n'y a pas d'employeur. C'est surtout le cas de certains artisans pêcheurs, il est évident que ces marins n'ont pas de recours en faute inexcusable de l'employeur.

**74. Personne assimilée – élèves marins.** L'élève d'un Etablissement National Supérieur de la Marine Marchande est toujours affilié à l'ENIM en vertu de l'article L.757 du code de l'Education même lorsqu'il est affecté en tant que stagiaire sur un navire de l'UE, l'EEE ou la confédération suisse, en revanche s'il est sur un navire immatriculé en outre-mer, il dépendra de son régime local s'il en existe un .

**75. Profession ambivalente.** Certaines professions posent problème et il convient de se référer aux textes régissant leurs situations afin de savoir dans quelles conditions on peut les considérer comme marins et par conséquent accepter leur affiliation à l'ENIM . Par exemple, pour les conchyliculteurs, leur affiliation au régime spécial de sécurité sociale des marins ou au régime social des agriculteurs a été définie par la loi d'orientation sur la pêche maritime et les cultures marines de 1997<sup>166</sup> .En raison du caractère agricole de leur activité, les conchyliculteurs ont vocation à relever de la

---

<sup>164</sup> Cass. Civ. 2<sup>e</sup>, 3 septembre 2009, n°28-12.732, El Harouat c/ENIM

<sup>165</sup> F. Mandin, Le contrat d'engagement maritime : critère de rattachement du marin au droit social des gens de mer, Revue de droit du travail 2010, p.99

<sup>166</sup> La loi d'orientation sur la pêche maritime et les cultures marines de 1997 (L. n° 97-1051, 18 nov. 1997)

Mutualité sociale agricole (MSA). Mais ils doivent être affiliés au régime de protection sociale de l'ENIM s'ils naviguent habituellement et de façon professionnelle sur un navire destiné aux cultures marines et remplissent les conditions pour exercer la profession de marin.

On peut retrouver ce même souci pour les pêcheurs à pied<sup>167</sup>, les goémoniers<sup>168</sup>, les scaphandriers<sup>169</sup>, les marins employés sur une plateforme de forage<sup>170</sup>, les pilotes maritimes<sup>171</sup>.

**76. Un marin affilié.** On parle d'affiliation ou d'immatriculation dans le jargon de la sécurité sociale. Il s'agit d'un acte d'adhésion par lequel des assurés se rattachent à un régime de sécurité sociale. De cette affiliation découlent des obligations, comme le fait de cotiser mais surtout des droits qui prennent la forme de prestations en nature ou en espèces. Ainsi à l'instar des salariés avec le régime général, les marins doivent s'affilier à l'ENIM.

**77. Le Cas du RIF<sup>172</sup>.** Le Registre International Français (RIF) est un registre d'immatriculation maritime français pour lequel sont prévus, en matière de sécurité sociale, des règlements européens et les conventions bilatérales de sécurité sociale signées par la France. Ce registre a été créé pour lutter contre le phénomène des pavillons de complaisance et des règles particulières, plus favorables aux armateurs, s'appliquent pour ce qui est de la composition des équipages puisque seulement 25 % de l'équipage doit être ressortissant d'un Etat membre de l'Union Européenne ou d'un Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen.

Il n'est pas automatique que les marins employés sur les navires immatriculés au RIF soient affiliés au régime spécial de l'ENIM. Ce qui va déterminer leur sort et leur lieu de résidence.

Pour les marins immatriculés au RIF et résidants en France, ils relèveront obligatoirement de l'ENIM peu importe leur nationalité<sup>173</sup>.

D'autre part, pour les marins ressortissants d'un Etat membre de l'Union Européenne ou d'un Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen ou de la

---

<sup>167</sup> Circ. ENIM n° 28 du 1er décembre 2003.

<sup>168</sup> Le décret n° 90-719 du 9 août 1990

<sup>169</sup> Circ. ENIM-GM1 n° 203, 18 juin 1942

<sup>170</sup> L. n° 68-1181, 30 déc. 1968, art. 9

<sup>171</sup> Décret-loi du 17 juin 1938

<sup>172</sup> Site internet du RIF : <http://www.rif.mer.developpement-durable.gouv.fr/>

<sup>173</sup> Cela s'explique en référence à l'article L.5612-2 du code des transports énonçant : « *Les navigants résidant en France sont soumis aux dispositions des titres [...] et V (protection sociale des marins) du Livre V (gens de mer)* »

Confédération suisse et qui plus est, est inscrit au RIF, L. 5631-2 du code des transports se charge de poser la règle : « *les navigants ressortissants d'un Etat membre de l'Union européenne ou d'un Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen (ou de la Confédération Suisse) [...] bénéficient d'une couverture sociale dans les conditions prévues par les règlements européens portant sur la coordination des systèmes de sécurité sociale[...] qui leur sont applicables.* ». Aujourd'hui il existe deux règlements.

Le premier est le règlement communautaire 1408/71 du 14 juin 1971, mis à jour par le Règlement 118/97 du 2 décembre 1996. Il a été abrogé mais reste en vigueur pour l'Islande, le Liechtenstein, la Norvège soit l'EEE et la Confédération suisse en revanche le nouveau règlement est d'ores et déjà applicable à toute l'Union Européenne depuis le 1<sup>er</sup> mai 2010.

L'article 11 a) de ce nouveau règlement énonce que la personne qui exerce une activité salariée ou non salariée dans un Etat membre est soumise à la législation de cet Etat membre. Or, la définition est mal adaptée au monde maritime puisque le navire est mobile. La situation est précisée dans l'article 11-4 « *aux fins du présent titre, l'activité salariée ou non salariée exercée normalement à bord d'un navire en mer battant pavillon d'un Etat membre est considérée comme une activité exercée dans cet Etat membre* » donc en principe, un marin est donc affilié au régime de sécurité sociale de l'Etat du pavillon du navire sur lequel il est embarqué.

Pour les navigants extra- communautaires embarqués sur un navire de pavillon RIF. Ils ont droit à une protection sociale correspondant, au minimum, au contenu des conventions de l'OIT comme par exemple à l'obligation de l'armateur concernant la fourniture de soins prévue par la convention n° 55 de l'OIT. Ainsi, la protection sociale ne peut être moins favorable que celle prévue des conventions de l'OIT qu'aura ratifiée la France.

**78. Les possibles dérogations.** Si l'on suit la règle de l'art 11-4 du nouveau règlement européen évoquée précédemment, les marins communautaires embarqués au RIF doivent en principe être affiliés à l'ENIM puisque c'est un registre français mais il y a des dérogations.

Tout d'abord le détachement : cela signifie qu'un marin est normalement embarqué sur un navire battant pavillon de tel pays membre peut être détaché par son employeur pour exercer exceptionnellement un travail sur un navire du RIF. Le concept de détachement lui permettra de rester dans son régime habituel dans une limite de deux ans, il est donc exempté de s'affilier à l'ENIM.

Une autre dérogation existe dans le cas où le marin et son employeur ont leur lieu de résidence dans le même état, à ce moment-là le marin pourra relever de la protection sociale de l'Etat de résidence à condition que la réglementation européenne soit respectée.

Enfin, il peut exister des conventions bilatérales et selon L. 5631-2, livre VI du code des transports, le marin bénéficiera alors « *d'une couverture sociale dans les conditions prévues par la convention bilatérale qui leur sont applicables.* ».

**79. Marins français embarqués sous pavillons étrangers.** Beaucoup de marins français servent aujourd'hui des pavillons étrangers. Outre le principe du détachement pour maintenir leur affiliation à l'ENIM prévu par un décret du 2 novembre 1979, un autre décret du 3 mai 1988 permet aux marins français embarqués sous pavillon étranger de s'assurer volontairement à l'ENIM. Cette possibilité est aujourd'hui offerte à l'article L.5631-1 du code des transports. Aussi, même si cela est rare, l'armateur étranger peut très bien choisir d'appliquer la loi française au marin français qu'il engage<sup>174</sup>.

#### **80. Le cas des registres d'outre-mer.**

Bien avant le RIF, pour répondre à la demande des armateurs et profitant de la réglementation particulière des territoires d'outre-mer, le décret 87-190 du 20 mars 1987 avait prévu la possibilité de se faire immatriculer dans le territoire des Terres Australes et Antarctiques Françaises (TAAF). Pour les marins immatriculés à ce registre, l'article L.5795-2 du Code des transports prévoit que seuls, les marins français embarqués sur ces navires sont affiliés à l'ENIM.

Mais globalement, pour le reste, les marins travaillant à bord des navires français immatriculés dans les collectivités d'outre-mer ne relèvent ni du code du travail maritime, ni du code du travail, ni de l'affiliation à l'ENIM.

Puis, à ce registre TAAF dit aussi « pavillon des Kerguelen », s'est ajouté Wallis et Futuna où les marins ne relèvent pas de l'ENIM mais sont affiliés à un régime local.

C'est une exception catégorique également pour la Nouvelle-Calédonie où les marins embarqués relèvent du régime néo-calédonien qui est géré par un organisme appelé CAFAT qui correspond à la Caisse de sécurité sociale de la Nouvelle-Calédonie.

Pour la Polynésie française, les choses sont plus nuancées puisqu'il est prévu que, seuls les marins embarqués à titre professionnel sur des navires de plus de 10 tonnes et non armés à la pêche, sont affiliés à l'ENIM sinon c'est une affiliation au régime local.

---

<sup>174</sup> P. Bonassies et C. Scapel, *Traité de droit maritime*, LGDJ, Lextenso Edition, 2<sup>e</sup> ed., 2010

**81. L'affiliation dans le temps** .Le régime spécial est qualifié de « régime de passage ». Cela signifie que peu de personnes sont affiliées à l'ENIM durant toute leur carrière. Mais il faut être vigilant car seule, une personne affiliée à l'ENIM, peut bénéficier de l'assurance maladie professionnelle. Si un ancien marin a changé de régime alors il être pris en charge par ce dernier régime.

### ***B) Un marin victime d'AT-MP maritime***

**82. Un marin victime d'un accident du travail.** Rappelons, comme nous l'avons cité dans l'introduction, que l'accident de travail au sens du droit maritime est un événement imprévisible et soudain, survenu au cours ou à l'occasion du travail afférent au métier de marin et entraînant, pour la victime, soit une incapacité de travail temporaire ou définitive, soit la nécessité de soins médicaux. Cela comprend tout accident survenu au lieu et au temps du travail conformément à l'article 3 du décret-loi du 17 juin 1938, mais aussi tout accident survenu à bord, même en dehors du service proprement dit, même les accidents survenus à terre à conditions que cette descente à terre soit liée au service du navire. Ensuite le marin ou ses ayants droit doivent démontrer que la lésion est la suite d'un accident survenu à l'occasion du travail.

**83. Marin victime d'un accident du trajet.** Le marin a pu également subir un accident du trajet entre son domicile et son lieu de travail ou entre deux embarquements. Cet accident du trajet est assimilable à un accident du travail maritime en vertu du décret de 1938. Certaines conditions doivent cependant être respectées : le parcours ne doit pas avoir été interrompu ou détourné pour un motif dicté par l'intérêt personnel ou indépendant de l'exercice de l'emploi selon l'article 9d du décret-loi du 17 juin 1938. Ainsi, si l'accident a eu lieu lors d'une interruption personnelle, il ne répond pas à l'accident de trajet.

**84. Marin victime d'une maladie professionnelle.** Pour la victime d'une maladie, celle-ci sera considérée comme professionnelle si elle a pour origine les conditions de travail conformément à ce qui est prévu à l'article 21-3 du décret du 17 juin 1938. La reconnaissance de la maladie professionnelle est prévue dans trois cas présentés à l'article 21-4 du décret du 17 juin 1938 modifié par le Décret n° 99-542 :

Est professionnelle, « *la maladie essentiellement et directement causée par l'exercice d'une activité entraînant affiliation au régime de sécurité sociale des marins et provoquant soit le décès de la victime, soit une incapacité physique permanente* ».

Par ailleurs, sera considérée avoir son origine dans les conditions de travail et donc être professionnelle « *l'invalidité ou le décès résultant d'une maladie qui n'a pas pu être traitée de façon appropriée à bord, en raison des conditions de navigation* ».

Il existe par ailleurs un guide médical international de bord mis en place par l'OIT, l'OMS et l'OMI .Ce guide a pour objectif de conseiller les officiers lors de l'établissement de diagnostics et de soins pour leurs membres d'équipage.

Le décret n° 99-542 du 28 juin 1999 modifiant le décret-loi du 17 juin fait entrer le tableau des maladies professionnelles du droit terrestre dans le droit du travail maritime. Cela devrait favoriser l'indemnisation des victimes car cela permet de poser des présomptions d'imputabilité.

En effet, les maladies du tableau de l'article L. 461-2 du code de la sécurité sociale sont présumées être professionnelles dès lors qu'existe un lien avec l'exercice d'une activité entraînant affiliation au régime de sécurité sociale des marins. On peut relever que cette dernière voie de reconnaissance des maladies professionnelles se fonde sur les tableaux traditionnels et comme le souligne P. Leroy, le secteur maritime se fonde dans le droit commun de la sécurité sociale<sup>175</sup>.

Il faudra pour calculer les prestations déterminer le début de la maladie ; si la maladie est intervenue en cours de navigation on prendra en compte la date de débarquement, si elle apparaît ultérieurement à la date du certificat médical faisant le lien entre l'activité professionnelle et la maladie si c'est hors navigation.

**85. Une victime d'acte fautif de la part de son employeur.** La réserve d'interprétation ouverte par le Conseil Constitutionnel et les deux QPC a une portée seulement pour les victimes d'actes fautifs. En effet, la réparation complémentaire de L.452-3 et des préjudices non couverts est ouverte aux victimes de faute inexcusable. Certains auteurs soulignent cela car la justification de la réparation intégrale doit davantage se rechercher dans la considération de la victime elle-même et de ses droits qu'en prenant en compte le caractère fautif du responsable, cela tend à faire « *payer à la victime le fait d'avoir eu la malchance de subir un dommage causé par un responsable tenu sans faute* »<sup>176</sup>.

---

<sup>175</sup> P. Leroy, « l'introduction du système mixte de reconnaissance des maladies professionnelles », *dr. ouvr.*, 1993, P.199

<sup>176</sup> C.Radé, « Question prioritaire de constitutionnalité, commentaire de la décision du conseil constitutionnel n°2010-2 QPC du 18 juin 2010, *constitutions* 2010, P.413

### **C) Les ayants droit de la victime**

**86. Les ayants droit bénéficiaires de L.452-3.** L'article L.452-3 du code de la sécurité sociale prévoit qu'indépendamment de la rente, la victime d'une faute inexcusable a le droit de demander à son employeur la réparation des préjudices subis. De même, en cas d'accident suivi de mort, les ayants droit de la victime peuvent demander à l'employeur réparation de leur préjudice morale devant le TASS. C'est un préjudice d'affection qui est généralement attribué à ces proches.

En vertu de la décision QPC 2011, cet article est applicable au recours des ayants droit. Un arrêt du 15 mars 2012 est relatif aux ayants droit et il indique que « *seuls peuvent demander la réparation, devant le tribunal des affaires de sécurité sociale de leur préjudice moral, sur le fondement de la faute inexcusable imputée à l'employeur, en cas d'accident du travail suivi de mort, le conjoint, les ascendants et les descendants de la victime* ». Ceci est conforme à l'art L. 452-3 du code de la sécurité sociale qui dispose « *qu'en cas d'accident suivi de mort, les ayants droit de la victime mentionnés aux articles L. 434-7 et suivants ainsi que les ascendants et descendants qui n'ont pas droit à une rente en vertu desdits articles, peuvent demander à l'employeur réparation du préjudice moral devant la juridiction précitée* ».

**87. Le recours des autres ayants droit non visés par L. 434-7 du CSS.** Se pose la question des frères et sœurs non mentionnés aux articles L.434-7 et suivants et un arrêt du 2 février 1990 dispose que l'immunité n'est pas opposable par l'employeur aux frères et sœurs ainsi leurs préjudices sont réparables sur le droit commun.<sup>177</sup>

Ceci n'est pas cohérent avec les ascendants et descendants qui n'ont pas droit à une rente, ils peuvent selon L. 452-3 ne demander réparation que de leur préjudice moral.

S'est également posée la question de la réparation des préjudices des ayants droit lorsque la victime a survécu et c'est un arrêt d'assemblée plénière de 1990<sup>178</sup> qui a répondu à cette question, en l'espèce il s'agissait d'une demande du conjoint : « *Le conjoint de la victime d'un accident du travail, lorsque cette victime a survécu, n'a pas la qualité d'ayant droit, au sens de l'article L. 541-1, et peut, dès lors, être indemnisé de son préjudice personnel, selon les règles du droit commun* ». Ainsi ce n'est véritablement qu'en cas de décès, que les ayants droit peuvent faire valoir leur préjudice.

---

<sup>177</sup> H. Groutel, « L'indemnisation consécutive à une faute inexcusable de l'employeur : mise en ordre après la décision du conseil constitutionnel du 18 juin 2010 », *Responsabilité civile et assurance* n°6, juin 2012

<sup>178</sup> Cass, ass., plen., 2 fév. 1990, n°89-10.682

## **Section 2 : L'employeur**

Après avoir défini l'employeur (A) permettant ainsi de l'identifier, il sera ensuite nécessaire qu'une faute inexcusable lui soit imputable (B) dans la survenance de l'AT-MP.

### ***A) La définition de l'employeur***

**88. Identification de l'employeur.** Si le conseil constitutionnel a admis le recours pour faute inexcusable de celui-ci, encore faut-il l'identifier et que celui-ci soit condamné par un tribunal. En droit commun, c'est le contrat de travail qui créait l'employeur et le salarié. Parfois, l'identification de l'employeur pose problème et on se réfère à des indices comme le pouvoir de direction ce qui permet de passer outre les difficultés. Ce pouvoir de direction consiste par exemple à imposer des horaires ou un lieu de travail. Le décret de 1938 actuellement et dans ses formes prospectives parle d'employeur sans le définir comme une retranscription basique du droit du travail commun.

**89. L'armateur comme employeur.** L'article L.5511-1 du code des transports indique que « *l'armateur, toute personne pour le compte de laquelle un navire est armé* », d'autre part que l'entreprise d'armement maritime est « *tout employeur de salariés exerçant la profession de marin* ». Il faut rappeler que l'on arme commercialement un navire mais armer signifie également que l'on recrute un équipage.

Le marin conclut le contrat d'engagement avec un armateur qui paraît donc naturellement être son employeur<sup>179</sup>.

**90. L'entreprise de travail maritime.** Les navigants embarqués sur des navires immatriculés au RIF sont engagés directement par l'armateur ou par une entreprise de travail maritime pour mise à disposition de l'armateur.

En effet, ont été légalisées les sociétés de manning dont le rôle est de mettre des marins à la disposition de l'armateur cela signifie qu'elles les embauchent mais les rémunèrent aussi. Ces sociétés doivent être agréées, pour le moment aucune ne l'est en France.

---

<sup>179</sup> C.f. Art.1<sup>er</sup> C. trav. mar. : « *Tout contrat d'engagement conclu entre un armateur ou son représentant, et un marin, et ayant pour objet un service à accomplir à bord d'un navire en vue d'une expédition maritime, est un contrat d'engagement maritime régi par les dispositions de la présente loi* ».

L'entreprise de travail maritime est considérée comme l'employeur. Néanmoins, la loi n°2013-619 du 16 juillet 2013 créait l'article L. 5533-1 du code des transports qui énonce qu'en cas de défaillance de cet employeur, c'est l'armateur lui-même qui assumera les conséquences financières d'une maladie, d'un accident ou du décès d'un marin survenant en relation avec son embarquement.

Nous sommes perplexes à l'idée de considérer l'entreprise de travail maritime comme un employeur car l'entreprise de travail maritime ne gère aucunement l'équipage ni ses conditions de vie donc elle n'a pas vraiment de pouvoir de direction. Ce n'est pas non plus sur elle que semble peser l'obligation de sécurité. C'est l'armateur qui sera responsable de la violation des conventions que la France a ratifiées et est responsable des conditions de vie et de travail des marins durant la mise à disposition<sup>180</sup>.

Si l'on a des difficultés avec cette définition d'employeur c'est aussi que, jusqu'à une évolution récente, le marin était davantage au service du navire que d'un employeur.

**91. L'employeur-armateur, notion complexe.** En réalité cette présentation de l'armateur est incomplète et cache une certaine complexité en raison de la notion même d'armateur : à l'origine l'armateur est celui qui dote l'équipage d'un navire et ensuite l'exploite commercialement mais toute la difficulté est que progressivement, il y a eu des contrats qui ont petit à petit conduit à éclater la qualité d'armateur. L'article 2 du Code du travail maritime définit l'armateur comme "*tout particulier, toute société, tout service public, pour le compte desquels un navire est armé*".

Cette définition est généraliste et ne concerne pas que la matière sociale. En effet, l'armateur ne veut pas dire propriétaire c'est d'ailleurs ce que souligne l'article 1<sup>er</sup> de la loi du 3 janvier 1969 qui nous dit que c'est « *qui celui exploite le navire en son nom, en soit ou non propriétaire* ». Il convient de rappeler qu'il y a de multiples façons d'exploiter un navire notamment grâce à la copropriété, ou plus connu les contrats d'affrètement (à temps, au voyage, coque nue).

Pour résoudre les problèmes relatifs à cela, il convient de se référer aux solutions dégagées par la jurisprudence. Pour la pêche, le problème se présente nettement moins car généralement l'armateur et le propriétaire sont très souvent la même personne.<sup>181</sup>

---

<sup>180</sup> Site des dossiers de l'AFCAN, P. Chaumette, De l'anatomie du RIF

<sup>181</sup> W. Shaheb, *Mémoire sur le contrat d'engagement*, CDMT Université Aix-Marseille, 2007

**92. cas particulier des élèves.** Si un accident survient à un élève lors d'un stage inscrit dans le cursus scolaire dans son trajet domicile-travail, c'est le directeur de l'établissement scolaire qui sera considéré comme l'employeur<sup>182</sup>.

### ***B) Un employeur ayant commis une faute inexcusable***

**93. L'employeur, auteur d'une faute inexcusable.** La simple survenance d'un accident ou d'une maladie ne suffit pas à caractériser la faute inexcusable. Comme on l'a vu ce sont les célèbres arrêts « amiante » qui ont défini la faute inexcusable. L'employeur est titulaire d'une obligation de sécurité de résultat en vertu du contrat de travail le liant à son salarié et « *le manquement à cette obligation a le caractère de faute inexcusable au sens de l'article L.452-1 du code de la sécurité sociale, lorsque l'employeur avait ou aurait dû avoir conscience du danger auquel était exposé le salarié et qu'il n'a pas pris les mesures nécessaires pour l'en préserver* ». Il est indifférent que cette faute ait été la cause déterminante de l'accident.

**94. Critère de la faute.** Cette définition sera reprise pour le régime spécial des marins comme le confirme le premier jugement du Tribunal des affaires de sécurité sociale de la Manche rendu le 10 juillet 2012 dont l'affaire a été le décor de la transmission de la QPC.

Ainsi, cet employeur avait ou aurait dû avoir conscience du danger et n'a pas pris les mesures nécessaires pour préserver son marin. Il convient d'illustrer ces propos par des exemples concrets qui sont les premières décisions rendues par les différents TASS à la suite de la QPC du 6 mai 2011.

**95. Exemple - Le non-respect des effectifs.** Dans l'affaire ayant donné lieu à la QPC<sup>183</sup>, le TASS relève qu'il est imputable à l'employeur deux manquements.

Tout d'abord l'effectif était de deux personnes alors que la déclaration d'effectif visée par l'administration des affaires maritimes en mentionné trois. Ainsi, il est évident que l'autre marin à bord ne pouvait à la fois récupérer son collègue tombé à l'eau et manœuvrer le navire dans le même temps. Le TASS souligne justement et conformément à la définition de la faute inexcusable que cette faute n'est pas la cause déterminante de l'accident mais elle est néanmoins une cause nécessaire.

---

<sup>182</sup> Instruction ENIM du 19 janvier 2012

<sup>183</sup> TASS de la MANCHE, 10 juillet 2012(Annexe)

En effet, le principe selon lequel tout navire doit avoir à son bord un effectif suffisant pour garantir la sécurité du navire et de son équipage est au premier rang des conventions internationales telles que SOLAS, STCW ou STCW-F.

Le TASS en conclut que l'armateur aurait dû avoir conscience du risque d'accident et qu'il n'a pas pris les mesures nécessaires pour l'en préserver en décidant qu'ils pouvaient prendre la mer à deux.

Ensuite l'enquête a démontré que le temps de travail n'avait pas été respecté puisque le temps maximal est de 12 heures or, en l'espèce, il était de 24 heures. L'armateur avait conscience que ce manque de repos entraînait une fatigue qui favorisait la probabilité d'un accident.

Le non-respect de la législation induit la conscience qu'il a du danger encouru par le marin.

Ainsi à partir de ces constatations, l'armateur a commis une faute inexcusable au sens de la L.452-1 du code de la sécurité sociale.

Le marin ne devra pas prouver la connaissance effective du danger mais le fait que l'employeur aurait dû en avoir connaissance.

**96. Exemple – Amiante.** Dans l'affaire ayant fait l'objet de l'arrêt du 22 septembre 2011, la Cour de Cassation a cassé et annulé la décision de la Cour d'appel d'Aix qui avait déclaré l'action en reconnaissance de la faute inexcusable de l'armateur irrecevable car le régime des marins ne le prévoyait pas, et a renvoyé devant la Cour d'appel de Lyon.

En l'espèce, une maladie professionnelle avait été reconnue et le FIVA avait indemnisé le marin.

Il convient de revenir sur les précautions qui ont été posées suite à la reconnaissance des dangers de l'amiante. Le danger inhérent aux poussières est évoqué par un décret du 10 mars 1894 qui impose que les poussières soient évacuées au fur et à mesure et que des systèmes de ventilation aspirante soient installés.

Le droit du travail et de la sécurité sociale ont pris en compte les dangers de l'amiante sur la santé des salariés ainsi la fibrose pulmonaire ou l'asbestose furent inscrites dans les tableaux des maladies professionnelles et un décret du 17 août 1977 a pris des mesures particulières en exigeant que les établissements concernés effectuent un contrôle de l'atmosphère ainsi que des protections individuelles. Mais ces mesures étaient destinées aux salariés travaillant en contact avec l'amiante or la cour de Lyon relève

que la victime travaillait sur le pont, sur des navires construits en 1997, soit avant que les composants d'amiante soient interdits dans la construction navale.

Donc, pour la Cour, même si la victime a navigué sur des navires construits avec des éléments d'amiante, il n'a été aucunement démontré que lors de son travail sur le pont, le marin victime ait pu être en contact direct avec de l'amiante et ainsi inhaler de la poussière d'amiante. De ces constatations la Cour d'appel de Lyon conclut que l'employeur ne pouvait pas avoir conscience du danger auquel était exposé le salarié et donc que la maladie n'est pas imputable à la faute inexcusable de l'employeur.

**97. Exemple - Réglementation en matière de sécurité.** Dans une affaire non encore classée, au cours d'une manœuvre, alors que le navire était à quai, un marin a été victime d'un accident mortel. En effet, la chaloupe dans laquelle il se trouvait avait au cours de la remontée chuté de vingt-quatre mètres. Son père, ayant droit, saisit le tribunal des affaires de sécurité sociale de Grenoble d'un recours aux fins de reconnaître la faute inexcusable de la société qui employait son fils. Il estime que l'exercice était très dangereux et nécessitait que la manœuvre soit faite avec une chaloupe vide. Un expert est missionné pour rechercher les causes et origines de l'accident et vérifier l'entretien et maintenance des équipements concernés au regard des règles en la matière mais aussi vérifier la réglementation applicable aux essais de largage des embarcations de sauvetage. Si tel est le cas, il est probable que de la violation de cette réglementation, soit induit une faute inexcusable de l'employeur.

**98. L'importance d'un employeur prévoyant.** Dès lors, la législation relative à la prévention prend tout son sens puisque la démonstration de l'absence de mesure prise pour préserver le salarié du danger sera déduite du respect de la réglementation. L'employeur doit avoir tout fait pour empêcher la réalisation du danger, en droit général on considère cette obligation remplie lorsque le matériel est conforme aux normes de sécurité ou que le salarié est muni de tout le matériel de protection. Comme le dit justement Francis Meyer « *ne pas appliquer un texte destiné à protéger la santé du salarié laisse présumer qu'on accepte que ce risque se réalise à son détriment* »<sup>184</sup>.

Ainsi l'amateur-employeur est désormais dans la même position que l'employeur de droit commun puisqu'il est redevable d'une obligation contractuelle de sécurité et s'il ne respecte pas les textes en la matière et qu'un marin est victime d'AT-MP, sa faute inexcusable sera facilement reconnue. La synergie souhaitée par Mr Chaumette entre indemnisation et prévention est réalisée.

---

<sup>184</sup> F. Meyer, « Accidents du travail et maladies professionnels », *dr. ouvr.*, avril 2002, p.166

## **CHAPITRE 2 : L'indemnisation des victimes semblable au régime général**

Sont pris en charge par l'armateur les soins et frais du marin malade ou blessé pendant quatre mois ; durée réduite à un mois par le décret du 28 janvier 1987. Cette garantie offerte au marin est ancienne et apparaissait déjà dans l'ordonnance de la marine à l'article 11. L'article 5 du code du travail maritime offre tout de même la possibilité à l'armateur d'échapper à cette obligation en versant une somme forfaitaire.

Et, ce n'est qu'après qu'a cessé cette obligation de l'armateur que le marin victime est assisté par la caisse selon l'article 10 du décret de 1938.

L'indemnisation à la suite de cette QPC du 6 mai 2011 prendra alors trois formes de la même manière que le droit commun à l'issue de la QPC du 18 juin 2010 : une majoration de rente, l'indemnisation des préjudices subis par la victime énumérés dans le code de la sécurité sociale ce qui constitue la réparation complémentaire (Section 1) et enfin l'indemnisation des autres préjudices non couverts par le livre IV du code de la sécurité sociale (Section 2).

### **Section 1 : L'indemnisation complémentaire**

**99. Indemnisation forfaitaire initiale.** L'ENIM, jusque-là, ne payait que la réparation forfaitaire soit les frais médicaux, la rééducation et la prise en compte de la perte de salaire conformément à l'article 11 du décret de 1938. Le Conseil constitutionnel a validé ce régime d'indemnisation forfaitaire. Il est notamment justifié par le fait que cela constitue un risque professionnel qui doit être assumé autant par le marin que par son employeur. En effet, cette réparation forfaitaire repose sur un deal de la fin du 19e siècle où l'on a posé une responsabilité de plein droit de l'employeur en contrepartie du renoncement à la réparation intégrale de la responsabilité civile<sup>185</sup>.

Le marin victime d'un accident professionnel bénéficie de la prise en charge à 100% des dépenses médicales, pharmaceutiques, hospitalières et cela sans ticket modérateur et sans en avoir à faire l'avance puisqu'il y a le mécanisme du tiers payant.

Concernant sa perte de gain, il touchera une indemnité journalière égale aux deux-tiers de son dernier salaire forfaitaire selon sa catégorie.

Soit il guérit, soit sa blessure se consolide, et alors il perçoit une pension d'invalidité qui est calculée de la même façon que pour le régime général c'est-à-dire en multi-

---

<sup>185</sup> C.Radé, Question prioritaire de constitutionnalité, commentaire de la décision du conseil constitutionnel n°2010-2 QPC du 18 juin 2010, *constitutions* 2010, P.413

pliant le salaire annuel par le taux d'incapacité, réduit de moitié pour la partie du taux qui ne dépasse pas les 20% et augmenté de moitié pour la partie excédant 50%<sup>186</sup>.

C'est en effet à l'issue de cette consolidation qu'on peut véritablement poser un taux d'incapacité, et c'est la commission spéciale de visite (CSV) et le Conseil supérieur de santé (CSS) qui se charge d'évaluer ce taux.

Dans le régime spécial des marins, le taux d'incapacité doit être au moins de 10 %, pour que le marin reçoive une pension d'invalidité-accident (PIA) ou une pension d'invalidité pour maladie professionnelle (PIMP).

Dans le cas d'un décès du marin, les conjoints survivants et les enfants<sup>187</sup> peuvent obtenir une rente sous certaines conditions énumérées à L.434-7 à L. 434-10 et L.434-13 du code de la sécurité sociale. Depuis 2002, les concubins et le partenaire d'un pacs peut également y prétendre.

D'autre part pour la maladie professionnelle, le décret 99-542 du 28 juin 1999 codifie la réglementation et prévoit que les marins atteints de maladies professionnelles prétendent à une indemnisation identique.

**100. Salaire forfaitaire.** Comme nous l'avons vu dans l'introduction, la spécificité du système maritime est que les cotisations ne sont pas prélevées sur les salaires réels mais sur des salaires forfaitaires. Ces salaires forfaitaires correspondent à vingt catégories de marins fixées par l'administration. Or, ces salaires forfaitaires sont moins élevés que les réels donc certes, cela réduit leurs contributions mais également leurs droits à pensions et prestations<sup>188</sup>.

**101. La majoration de rente.** Désormais, grâce à la décision du 6 mai 2011, les marins gagnent le bénéfice de l'article L.452-3 du code de la sécurité sociale. Cette majoration étant nouvelle pour le régime spécial, il convient de se référer aux dispositions du régime général pour mieux comprendre en quoi elle consiste. L.452-2 du code de la sécurité sociale énonce que la victime ou ses ayants droit reçoivent une majoration des indemnités qui leur sont dues en vertu du présent livre. Cet article est applicable dans ses alinéas, 1, 3, 4, 5 et 8. En effet, l'alinéa 2 prévoit que dans le droit commun, une indemnité en capital peut être attribuée mais ce type d'indemnité n'existe pas l'ENIM. En effet l'ENIM ne verse rien aux victimes d'accidents du travail dont le taux d'incapacité permanente partielle est inférieur à 10% or cette indemnité en capital dans le régime général est attribuée à la victime d'un accident du travail atteinte d'une

---

<sup>186</sup> Art.17 du décret du 17 juin 1938 relatif à la réorganisation et à l'unification du régime d'assurance des marins

<sup>187</sup> La limite d'âge pour les enfants poursuivant leurs études est de 21 ans.

<sup>188</sup> J.P Beurrier, *Droits Maritimes 2008-2009*, Dalloz, Coll. Action, 2<sup>e</sup> édition, 2008

incapacité permanente inférieure à un pourcentage déterminé et qui est souvent faible

189

Ainsi, seule, une rente est attribuée et celle-ci, de la même manière que pour le régime général, est fixée de telle sorte que la rente majorée allouée à la victime ne peut excéder soit la fraction du salaire annuel correspondant à la réduction de capacité, soit le montant de ce salaire dans le cas d'incapacité totale, étant entendu que, pour l'ENIM c'est le salaire forfaitaire mentionné à l'article 7 du décret du 17 juin 1938<sup>190</sup>.

En cas de mort, l'ensemble des rentes et majorations versées aux ayants droit ne sauraient dépasser le montant du salaire visé à l'article 7.

Ces dispositions prévues à l'art L.452-2 pour le régime général seront reprises dans un nouvel article 20-2 dans le décret de 1938 selon les modifications réglementaires proposées par l'ENIM.

Le critère d'exceptionnelle gravité de la faute ayant été abandonné à l'occasion des arrêts « amiante », la Cour de Cassation considère désormais que cette majoration peut être réduite uniquement lorsque la victime a elle-même commis une faute inexcusable. A défaut, sa rente ou celle de ses ayants droit doit être fixée à son maximum.

**102. Les préjudices couverts par L.452-3 du code de la sécurité sociale.** L'article L.452-3 du code de la sécurité sociale prévoit, dans l'hypothèse d'une faute inexcusable, un droit à une indemnisation complémentaire mais limitée « *indépendamment de la majoration de rente qu'elle reçoit en vertu de l'article précédent, la victime a le droit de demander à l'employeur devant la juridiction de sécurité sociale la réparation du préjudice causé par les souffrances physiques et morales par elles endurées, de ses préjudices esthétiques et d'agrément ainsi que celle du préjudice résultant de la perte ou de la diminution de ses possibilités de promotion professionnelle* ». Les victimes soumises au régime général bénéficiaient donc déjà de cette indemnisation complémentaire ; en revanche pour les marins le bénéfice de la réparation de ces préjudices est une nouveauté initiée par la QPC du 6 mai 2011 et les projets actuels de modifications réglementaires prévoient une transposition de cet article du code de la sécurité sociale dans un nouvel article 20-3 du décret du 17 juin 1938.

---

<sup>189</sup> Article L.434-1 du code de la sécurité sociale

<sup>190</sup> Art.7 décret du 17 juin 1938 : « *Pour le calcul des pensions, rentes et allocations servies par la caisse générale de prévoyance, le salaire annuel s'entend du salaire défini conformément à l'article L. 42 du Code des pensions de retraite des marins, et correspond à la dernière activité professionnelle antérieure soit à l'accident, soit au débarquement pour maladie, soit au début de l'incapacité de travail, soit au décès et ayant servi de base aux cotisations et contributions dues à l'établissement national des invalides de la marine.*

*En cas de rechute d'une affection de longue durée, le salaire forfaitaire servant de base de calcul des pensions et prestations servies par la caisse générale de prévoyance est le salaire correspondant à la catégorie dans laquelle le marin était classé lorsqu'a été constatée pour la première fois l'affection de longue durée, sauf si la fonction exercée lors de la rechute correspond à une catégorie plus favorable. Ce salaire ne peut, en aucun cas, être inférieur au salaire annuel minimum applicable en vertu de l'article L. 434-16 du code de la sécurité sociale. Le salaire journalier s'entend du quotient obtenu en divisant le salaire annuel par 360 ».*

Ce livre 4 couvre déjà de nombreux préjudices. Alors que l'indemnisation des nouveaux préjudices non couverts se révéla décevante pour les victimes du régime général<sup>191</sup>, les marins victimes d'accidents du travail maritime, eux, pourront désormais bénéficier de toutes les dispositions du livre IV du Code de sécurité sociale applicables en cas de faute inexcusable de l'employeur. L'ouverture immédiate à tous les préjudices pour les marins évitera de passer par le cheminement qu'a connu le droit commun pour déterminer correctement le contour des préjudices offerts par l'article L.452-3 notamment sur le préjudice d'agrément<sup>192</sup>.

Afin de donner une idée de l'évaluation de ces préjudices, prenons pour exemple une affaire postérieure à la QPC du 6 mai 2011. Un jugement a été rendu par le TASS de Haute Corse le 18 mars 2013, pour un travailleur ayant été exposé à l'amiante, les souffrances physiques liées à l'insuffisance respiratoire ont été évaluées à 13 000 euros, le préjudice causé par ses souffrances morales à 25 000€ et enfin le préjudice causé par l'impossibilité d'exercer son loisir favori qui est le jardinage à 13 000€.

Précisons également le sort des ayants droits avec le bénéfice de l'application de l'article 452-3 qui prévoit aussi qu' « *en cas d'accident suivi de mort, les ayants droit de la victime mentionnés aux articles L. 434-7 et suivants ainsi que les ascendants et descendants qui n'ont pas droit à une rente en vertu desdits articles, peuvent demander à l'employeur réparation du préjudice moral devant la juridiction précitée.* »

Ici également, c'est une heureuse avancée puisque jusque-là, les ayants droit du marin décédé d'un accident du travail ou d'une maladie professionnelle imputable à l'employeur, étaient déboutés de leur demande d'indemnisation du préjudice moral. Dans l'affaire ayant fait l'objet de la QPC, le TASS de la Manche dans un jugement du 10 juillet 2012 a fixé la réparation du préjudice moral des ayants droit, il a attribué 33 000€ à la veuve et 25 000€ à chacun des quatre enfants du pêcheur décédé dans un accident du travail.

**103. Une réparation complémentaire trop limitative.** Par sa décision du 18 juin 2010 le Conseil Constitutionnel a condamné le caractère limitatif de la liste de préjudices de L.452-3 du code de la sécurité sociale ouvrant l'indemnisation des autres préjudices non couverts par le livre IV du code de la sécurité sociale. Il y a eu alignement du régime spécial sur le régime général concernant cet article L. 452-3 et extension de la réserve d'interprétation posée le 18 juin 2010.

---

<sup>191</sup> S.Porchy-Simon, « L'indemnisation des préjudices des victimes de faute inexcusable à la suite des décisions du 18 juin 2010, réelle avancée ou espoir déçu ? », *Rec. Dalloz* 2011, n°7, p.964

<sup>192</sup> Cass. civ. 2<sup>e</sup>, 8 avril 2010, n°09-11.634

En effet, la réserve d'interprétation est étendue aux marins et permettra à ceux, victimes d'un accident de travail maritime ou d'une maladie professionnelle, d'engager une action contre l'armateur-employeur pour obtenir réparation des préjudices non couverts par ce même livre IV du code de la sécurité sociale. Même si le principe d'égalité n'est pas écorché et que le régime spécial des marins a la possibilité de suivre une voie différente dans l'aménagement de l'indemnisation, il semble logique et évident qu'il « copie » le régime général<sup>193</sup>.

Le Conseil Constitutionnel, que ce soit dans la décision du 18 juin 2010 ou dans la décision du 6 mai 2011, ne limite pas les chefs de préjudices indemnisables et ce sera probablement source de nombreux contentieux<sup>194</sup>. La question est savoir ce qu'il faut entendre par « *préjudice non couvert par les dispositions de ce livre* »<sup>195</sup>. Ainsi, c'est à l'appréciation souveraine des juridictions d'ordre judiciaire que sera laissée la détermination des préjudices complémentaires que peut demander la victime. La victime aura alors droit à l'indemnisation additionnelle de ceux qui n'étaient jusqu'alors non pris en charge au titre de la législation des accidents du travail.

La situation est heureuse puisqu'il était soutenu que cette liste des préjudices de L.452-3 du code de la sécurité sociale était mal adaptée notamment au regard de la nomenclature Dintilhac<sup>196</sup>. De plus, elle n'était, pour certains auteurs, pas cohérente car l'accord de 1898 instaurant une réparation systématique des AT-MP mais en contrepartie de cet automatisme un caractère forfaitaire de cette réparation était fondée sur l'idée que lorsqu'un accident a lieu, le risque est partagé entre le salarié et son employeur or, s'il y a faute inexcusable, le compromis n'a plus lieu de tenir et la réparation doit être totale.

---

<sup>193</sup> « Dossier documentaire » élaboré par les Services du Conseil Constitutionnel pour la décision 2011-127 QPC

<sup>194</sup> S. Porchy-Simon, *ibid.*

<sup>195</sup> D. Asquinazi-Bailleux, « Accident du travail et maladie professionnelle : faute inexcusable et recevabilité d'une demande en réparation des préjudices complémentaires des gens de mer », *JCP S*, janvier 2012, n°1, p.42

<sup>196</sup> La nomenclature « Dintilhac » a été établie en juillet 2005 et propose une liste exhaustive de préjudices dont la victime peut demander réparation. Elle est très utilisée par les magistrats et les avocats mais n'a pas de valeur légale. Cette nomenclature porte le nom de M. Dintilhac, président commission qui l'a proposée.

## **Section 2 : Le bénéfice des nouveaux préjudices non couverts par le livre IV**

La délimitation de ces nouveaux préjudices n'est pas chose aisée ainsi il sera judicieux de faire l'énumération des préjudices à priori recevables (A) puis de constater que la réparation totale offerte au marin comme au salarié terrestre n'est pas intégrale (B).

### ***A) Énumération des préjudices à priori recevables.***

**104. Effort de la doctrine et de la jurisprudence.** Madame Porchy-Simon a établi une liste de ces préjudices non couverts, on y trouve l'assistance à une tierce personne, le déficit fonctionnel temporaire ou encore les frais d'aménagement d'un appartement<sup>197</sup>. C'est à l'issue d'un travail de comparaison entre les préjudices recevables au titre de l'article L. 452-3 et de la nomenclature Dintilhac qu'il est possible de rendre compte des préjudices non couverts par le livre IV qui pourront être invoqués.

La Cour de Cassation a fortement contribué à l'édification des contours de ces nouveaux préjudices dans ses arrêts du 4 avril 2012<sup>198</sup>.

**105. Avant la consolidation - Le déficit fonctionnel temporaire.** Après quelques hésitations de la Cour de Cassation, le préjudice fonctionnel temporaire ne fait pas partie des préjudices couverts dans le cadre de la législation sur les accidents du travail dans le livre IV et pourra donc être ouvert à la réparation grâce aux deux QPC de 2010 et 2011. La Cour de Cassation a confirmé cela dans un arrêt du 4 avril 2012<sup>199</sup>. Celui-ci inclut « *pour la période antérieure à la date de consolidation, l'incapacité totale ou partielle ainsi que le temps d'hospitalisation et les pertes de qualité de vie et des joies usuelles de la vie courante durant la maladie traumatique* ».

**106. Pendant la période de consolidation – Frais divers.** Durant la période de consolidation, le marin, comme le salarié, peut avoir recours à des frais divers : parmi ceux-ci l'assistance d'une tierce personne temporaire comme les honoraires d'un médecin conseil ne sont pas indemnisés au titre de la législation des accidents du travail et pourront donc l'être au titre des préjudices non couverts par le livre IV.

---

<sup>197</sup> Porchy-Simon S., *ibid.*

<sup>198</sup> Cass. Civ. 2e, 4 avril 2012, n°1114311, n°1114594, n°111304, n°1112299, n°1115393, n°

<sup>199</sup> Cass.civ. 2e, 4 avril 2012, n°11-14.311 et 11-14.594

Il ne fait aucun doute que les frais de logement et de véhicule adapté feront partie des nouveaux préjudices que l'on pourra réparer puisque leur demande est à l'origine de la réserve d'interprétation posée par le Conseil Constitutionnel le 18 juin 2010.<sup>200</sup>

D'autres préjudices pourront éventuellement être envisagés comme le préjudice scolaire ou universitaire, le préjudice esthétique temporaire ou les préjudices permanents exceptionnels non indemnisés au titre du régime spécifique sur les accidents du travail.

**107. Préjudices extrapatrimoniaux - Le préjudice sexuel.** Le préjudice sexuel considéré comme celui « *qui comprend tous les préjudices touchant à la sphère sexuelle* » fera également l'objet d'une réparation au titre des préjudices non couverts par le livre IV puisque la Cour de Cassation effectuait un revirement de jurisprudence en considérant qu'il s'appréciait distinctement du préjudice d'agrément qui lui, est cependant compris dans l'article L.452-3<sup>201</sup>.

Ce dernier est défini comme « *l'impossibilité pour la victime de pratiquer régulièrement une activité spécifique sportive ou de loisir* ». <sup>202</sup> Donc son interprétation est aujourd'hui plus restrictive qu'elle n'a pu l'être auparavant puisqu'on le définissait comme celui qui résulte des troubles ressentis dans les conditions d'existence et englobait donc le préjudice sexuel.

La Cour de Cassation, dans un arrêt du 17 juin 2010, a précisé ce que contenait ce préjudice sexuel redéfini : « *tous les préjudices touchant à la sphère sexuelle à savoir : le préjudice morphologique lié à l'atteinte aux organes sexuels primaires et secondaires résultant du dommage subi, le préjudice lié à l'acte sexuel lui-même qui repose sur la perte du plaisir lié à l'accomplissement de l'acte sexuel, qu'il s'agisse de la perte de l'envie ou de la libido, de la perte de la capacité physique de réaliser l'acte, ou de la perte de la capacité d'accéder au plaisir, le préjudice lié à l'impossibilité ou une difficulté à procréer* » <sup>203</sup>. Cette distinction entre le préjudice d'agrément et le préjudice sexuel est désormais établie et confirmée par la jurisprudence récente<sup>204</sup>. En conclusion, en définissant de façon très stricte chaque chef de préjudice, conformément à la nomenclature Dintilhac, la Cour de Cassation améliore la situation des victimes qui peuvent invoquer davantage de préjudices<sup>205</sup>.

**108. Préjudice d'établissement.** La victime pourra sûrement également demander indemnisation d'un préjudice d'établissement constitué par la perte « *d'espoir, de*

---

<sup>200</sup> J.Colonna et V. Renaux-Personnic, « Régime spécial des marins : reconnaissance de la faute inexcusable de l'armateur », *JCP E*, novembre 2011, n°47, p1815

<sup>201</sup> Cass. Civ. 2e, 4 avril 2012, 11-14,311 et 11-14,594

<sup>202</sup> Cass. Civ. 2e, 28 juin 2012, n°11-16.120 ; Cass. 2e civ. 28 févr. 2013, n° 11-21.015

<sup>203</sup> Cass. 2e civ., 17 juin 2010, n° 09-15.842

<sup>204</sup> Cass. 2e civ., 4 avr. 2012, n° 11-14.311 et n° 11-14.594

<sup>205</sup> G. Vachet, « Faute inexcusable et préjudice d'agrément », *JCP S* n°21, 21 mai 2013, p. 1221

*chance ou de toute possibilité de réaliser un projet de vie familiale normale en raison de la gravité de son handicap ».*<sup>206</sup>

**109. Problème de l'assistance permanente d'une personne.** L'assistance d'une tierce personne ne devrait pouvoir être invoquée au titre des préjudices non couverts par le livre IV car elle est prévue par le livre IV. C'est cette articulation qui conduira à nous faire constater un peu plus loin, dans l'analyse, que l'indemnisation proposée aujourd'hui aux victimes d'AT-MP n'est pas intégrale. En effet, lorsque la victime est atteinte d'un taux d'incapacité d'au moins 80 %, celle-ci est en droit d'obtenir des prestations supplémentaires servies par la Caisse pour payer le recours à une tierce partie mais, en pratique, une personne atteinte d'incapacité de moins de 80% peut également avoir besoin d'une tierce personne pour l'aider, mais comme il est dit dans le livre IV ce préjudice ne pourra pas être indemnisé de façon complémentaire.<sup>207</sup>

Si nous l'évoquons ici c'est que, pour la majorité des auteurs, ce préjudice énuméré à l'article L.434-2 et ne faisant l'objet que d'une majoration de rente en cas de faute inexcusable, devrait faire partie de la liste des préjudices devant être réparés intégralement, ce qui constituerait un progrès<sup>208</sup>.

**110. Cas particulier du préjudice résultant de la perte d'emploi du salarié licencié en raison de son inaptitude consécutive à un accident du travail.** Ce préjudice a toujours eu un statut à part. Pour contourner le caractère forfaitaire de la réparation des risques professionnels, la Cour de Cassation a décidé que « *le préjudice lié à la perte de l'emploi est distinct de celui qui donne lieu à la réparation spécifique accordée aux victimes d'accident du travail* »<sup>209</sup>.

Ce type de réparation dont faisait l'objet le préjudice résultant de la perte d'emploi avait emporté la faveur de la doctrine en ce qu'il respectait le principe de responsabilité civile de réparation intégrale du préjudice. La Cour de Cassation avait été en avance sur son temps en prenant le chemin de ce qui allait devenir la règle avec la décision du Conseil Constitutionnel du 18 juin 2010. Effectivement, la réserve d'interprétation posée par le Conseil Constitutionnel permet désormais une réparation de tous les préjudices dit spéciaux.

---

<sup>206</sup> M. Ledoux, « La situation des victimes s'améliore sans pour autant atteindre la réparation intégrale », *Sem. soc. Lamy*, 10 septembre 2012, n°1550, p. 201-206

<sup>207</sup> M. Ledoux, *ibid.*

<sup>208</sup> G. Viney, « L'évolution du droit de l'indemnisation des victimes d'accident du travail et de maladies professionnelles », *dr. soc.*, sept-oct 2011, p.964

<sup>209</sup> Cass, soc., 26 janvier 2011, n°09-41342 « *la réparation spécifique afférente à l'accident du travail ayant pour origine la faute inexcusable de l'employeur ne fait pas obstacle à l'indemnisation du préjudice résultant de la perte de l'emploi* ».

Néanmoins, la situation a récemment basculé depuis un arrêt du 29 mai 2013<sup>210</sup> ou la Chambre sociale, certes, ne remet pas en cause de principe de réparation intégrale, mais refuse tout de même réparation du préjudice de perte d'emploi, estimant que l'indemnité servie au titre de l'article L. 1226-15 a déjà pour objet de le réparer. Ce revirement est critiqué par les auteurs qui estiment que la perte d'emploi peut être un préjudice qui dépasse le préjudice "normal" réparé par l'article L. 1226-15 du Code du travail seulement destiné à compenser l'absence de cause réelle et sérieuse du licenciement. En effet de la perte d'emploi découle un changement de vie, une souffrance morale ou la remise en cause de ses projets<sup>211</sup>. Ainsi il sera préférable au marin ainsi qu'au salarié terrestre d'agir sur la voie de la reconnaissance de la faute inexcusable plutôt que sur L. 1226-10 car, comme nous l'avons vu, si dans le principe, les marins ne sont pas soumis au code du travail, certaines de ses dispositions leur ont été étendues et, c'est le cas de l'article L.1226-10, ceci par un décret du 1er juin 1999.

### ***B) Une réparation non intégrale***

**111. Préjudices exclus.** La victime ne peut prétendre à la réparation de chef de préjudice dont la réparation est déjà assurée par les prestations servies au titre du livre IV et non pas seulement de l'article L. 452-3.

Certains, bien qu'exclus du cadre de L.452-3, sont néanmoins prévus par L.431-1 CSS tels que « *les frais médicaux, chirurgicaux, pharmaceutiques, et accessoires, les frais de transport et d'une façon générale, les frais nécessités par le traitement, la réadaptation fonctionnelle, la rééducation professionnelle et le reclassement de la victime* ». Ces préjudices entrent néanmoins dans le champ du livre IV et correspondent donc à des préjudices déjà couverts. La situation du marin et du salarié est ici la même car ce n'est pas seulement L.452-3 qui a été étendue au marin mais bel et bien tout le livre IV. Il en sera de même pour les frais funéraires au profit des ayant droits et prévu par l'article 435-1 CSS<sup>212</sup>. Ainsi, dès lors que le préjudice est réparé par le livre IV il est impossible d'obtenir plus que le montant des prestations.

Même constat pour le déficit fonctionnel permanent, également assuré par le livre IV<sup>213</sup> tout comme les frais exposés pour des déplacements nécessités par des soins ou encore la perte de gains<sup>214</sup>. Il convient enfin de rappeler que le caractère forfaitaire de

<sup>210</sup> Cass. soc. n° 11-28.799 du 29 mai 2013

<sup>211</sup> S. Tournaux, « Le préjudice résultant de la perte d'emploi du salarié licencié pour inaptitude d'origine professionnelle », *Lexbase Hebdo éd. Sociale*, n°531, 13 juin 2013

<sup>212</sup> Cass. Civ. 2e 28 avril 2011, n°10-14,771

<sup>213</sup> Cass. Civ. 2e, 28 févr. 2013 : Néanmoins un arrêt récent du 23 février 2013 considère que les souffrances physiques et morales non indemnisées au titre du déficit fonctionnel permanent peuvent donner lieu à des indemnités venant s'ajouter à la rente perçue correspondant alors à des préjudices permanents exceptionnels.

<sup>214</sup> C. Willmann, "Livre IV or not Livre IV, that is the question", *Lexbase Hebdo*, 12 avril 2012, n°481

la réparation n'a pas été remise en question par le Conseil Constitutionnel qui n'a pas jugé que le principe de responsabilité était violé, ainsi le raisonnement selon lequel les préjudices réparés partiellement par le livre IV ne peuvent ensuite faire l'objet d'une réparation intégrale est justifié juridiquement même si cela n'est pas favorable aux victimes. Ainsi, on ne peut échapper au constat selon lequel l'indemnisation versée aux victimes d'AT-MP en raison de la faute inexcusable de l'employeur n'est pas intégrale.

**112. Une réparation non intégrale.** Une lecture quelque peu précipitée pousserait à voir une réparation intégrale comme en bénéficie la victime d'une faute intentionnelle grâce à une indemnisation dans le cadre du droit commun. Une telle idée serait juste si le marin pouvait, dans le cas d'une faute inexcusable, demander indemnisation complémentaire de certains chefs de préjudice non réparés intégralement dans le cadre des accidents du travail et pourrait plus généralement solliciter la réparation intégrale de leur préjudice comme on le fait en droit commun sur le fondement de la nomenclature Dinthilhac. Mais cette doctrine s'est vite révélée trop audacieuse car faisant une lecture erronée de la décision du Conseil Constitutionnel qui a, rappelons-le, validé le système d'indemnisation forfaitaire des AT-MP.<sup>215</sup>

En effet, à la suite de la décision du Conseil Constitutionnel du 18 juin 2010 concernant le droit commun, la Cour de Cassation a précisé que l'indemnisation complémentaire ne peut être sollicitée pour les chefs de préjudice déjà couverts par le livre IV, et cela, dans plusieurs arrêts du 4 avril 2012 déjà évoqués. Dès lors, on ne peut pas parler de réparation intégrale puisqu' on ne peut pas demander un complément d'indemnisation pour des préjudices étant déjà pris en charge forfaitairement par la Caisse et, on sait par ailleurs, que le principe de réparation intégrale n'a jamais eu de valeur constitutionnelle. Par là même, le Conseil Constitutionnel rappelle la distinction qui existe entre le régime d'indemnisation des victimes d'une faute intentionnelle de l'employeur qui correspond au droit commun et le régime d'indemnisation des victimes d'une faute inexcusable. Si le Conseil Constitutionnel avait voulu consacrer une réparation intégrale pour les victimes d'une faute inexcusable imputable à l'employeur, il aurait seulement eu à dire qu'elles étaient indemnisées sur le fondement du droit commun.<sup>216</sup>

---

<sup>215</sup> S. Moutelin et T. Humbert, « Extension de la réparation des préjudices des salariés en cas de faute inexcusable de l'employeur », *Jurisprudence Sociale Lamy*, 2012 n°322

<sup>216</sup> J.M Coste-Floret et V. le Bras, « Accident du travail et maladies professionnelles : l'indemnisation des salariés en cas de faute inexcusable des employeurs », *JCP S*, 24 janvier 2012, n°4, p.15-19

Cette avancée est donc à tempérer<sup>217</sup>. La réparation de certains préjudices revêt un caractère limité et le Conseil Constitutionnel admettant une limitation plafonnée, empêche la consécration d'une réparation intégrale dans le cadre du régime d'indemnisation des AT-MP.<sup>218</sup> Les magistrats ont respecté ces limites en refusant des compléments d'indemnisation pour des préjudices déjà couverts au titre du livre IV et il ne faut pas parler de résurgence du droit commun de la responsabilité trop rapidement. La victime d'une faute inexcusable de l'employeur reste donc dans une situation différente que celle ayant subi un accident du travail ou une maladie professionnelle où la faute intentionnelle de l'employeur a contribué. Egalement, comme le souligne Madame Asquinazi-Bailleux, « *la réparation intégrale allouée aux victimes de l'amiante par le biais du FIVA rompt toujours l'égalité entre victimes de maladies professionnelles* »<sup>219</sup>.

Outre la déception de la doctrine après l'analyse de la décision, la détermination des préjudices va surement faire naître énormément de contentieux, et beaucoup d'auteurs reprochent au Conseil Constitutionnel d'avoir posé une réserve d'interprétation au lieu de déclarer les dispositions du code de sécurité sociale, inconstitutionnelles.

Ainsi, certains ont proposé d'étendre de façon explicite la réparation due à la victime à l'intégralité de son préjudice et cela, en lui garantissant dans le même temps l'intervention de la Caisse concernée pour le versement de ces sommes<sup>220</sup>; cela a d'ailleurs fait l'objet d'une proposition de loi déposée à l'Assemblée parlementaire le 22 juin 2011 en vue de modifier le contenu de l'article 452-3 du code de la sécurité sociale<sup>221</sup>.

**113. Préjudice des ayants droits.** Comme nous l'avons vu, les ayants droit énumérés à l'article L.434-7 bénéficient d'une rente et, désormais, grâce à L. 452-3, de la réparation de leur préjudice moral. Cependant, l'avancée s'arrête là car l'art. L. 434-10 limite leur droit. Ainsi les ayants droit de salariés terrestres ou de marins décédés sont sur un pied d'égalité néanmoins, cette situation demeure injuste au regard des ayants droit non concernés par cette liste qui peuvent agir sur le droit commun<sup>222</sup>.

---

<sup>217</sup> A. Bugada, « Réparation due au titre de la faute inexcusable : interprétation à la lumière de la jurisprudence constitutionnelle », *JCP E*, 11 octobre 2012, n°41, p. 43-44

<sup>218</sup> A. Gardin, « Les contours de la réparation en cas de faute inexcusable de l'employeur », *RJS*, 1 juillet 2012, n°10, p.651-65

<sup>219</sup> D. Asquinazi-Bailleux, « Faute inexcusable de l'employeur et recevabilité d'une demande en réparation des préjudices complémentaires des gens de mer », *JCP S* n°1, 10 janvier 2012, p.1010

<sup>220</sup> G. Vachet, Faute inexcusable de l'employeur : la victime a droit à la réparation intégrale du préjudice, *JCPS*, n°44, 2 novembre 2011, p. 1495

<sup>221</sup> Propo. Loi AN n°3568, 22 juin 2011

<sup>222</sup> D. Asquinazi-Bailleux et G. Vachet, Identification des débiteurs et des préjudices réparables en cas de faute inexcusable de l'employeur, *JCP S.*, n°25, 19 juin 2012, p.1297

## **CHAPITRE 3 : Les spécificités de l'ENIM en danger**

L'ENIM perd en effet son autonomie à travers cette décision puisque la procédure de reconnaissance de la faute inexcusable est tout simplement calquée sur le régime général. (Section 1) alors que l'absence d'une telle reconnaissance était jusque-là une vraie spécificité, cette uniformisation pose la question de l'avenir de l'ENIM (Section 2) dans le temps.

### ***Section 1 : Une procédure de reconnaissance de la faute inexcusable calquée sur le régime général.***

Il faut savoir qu'au 20 juin 2013, 69 dossiers « Faute inexcusable » ont été reçus par le Département du Contentieux de la Sécurité Sociale de l'ENIM : 59 dossiers de marins inscrits au commerce, 10 dossiers de marins inscrits à la pêche ; 14 sont relatifs à un accident du travail maritime et 55 à la maladie professionnelle.

Pour arriver à ces décisions, une procédure spécifique a été respectée (A) et celle-ci n'est que le sosie du régime général et s'inspire même des supports de travail du régime général. Cette nouvelle procédure n'est pas sans conséquence sur l'employeur armateur (B) qui doit désormais agir comme un employeur terrestre c'est à dire principalement s'assurer et prévenir les dangers.

#### ***A) La procédure à respecter***

**114. Une phase amiable.** Après reconnaissance du caractère professionnel de la maladie ou de l'accident, le marin peut engager une action en reconnaissance de la faute inexcusable de son employeur. Avant de prendre la voie contentieuse, une phase amiable aura lieu de la même manière qu'en droit commun. Ainsi dans la rédaction des projets de l'ENIM, un renvoi est fait à la circulaire CNAMTS 21/2001 qui pose les principes de la gestion des dossiers de faute inexcusable.

Conformément aux articles L.452-1 et L.452-3 du code de la sécurité sociale, la conciliation porte sur trois aspects qui sont : le fait de reconnaître la faute inexcusable, le fait de fixer la majoration de rente et enfin la fixation également de l'indemnité des préjudices personnels. La différence est que l'ENIM ne possède pas de branche AT-MP or, c'est ce service qui dans une CPAM gère la conciliation. Néanmoins, l'ENIM envisage des alternatives qui pourraient prendre la forme d'une phase amiable assimilable. Dès la réception du dossier, il est nécessaire de se poser la question de l'existence d'une

faute inexcusable de l'employeur et d'informer la victime de la possibilité de l'invoquer ainsi que les procédures qui existent (amiable et judiciaire) et aussi le délai de prescription.

Ensuite, après réception de la demande de recours en faute inexcusable de la victime, l'ENIM effectuera le même travail que la CPAM de droit commun, mais contrairement à elle, il ne sera pas capable de chiffrer le montant de l'indemnisation de la majoration de rente et des préjudices couverts<sup>223</sup> ainsi la solution envisagée pour le moment est de travailler avec la CARSAT Bretagne pour l'estimation des montants puisque la majorité des dossiers sont traités à Lorient et à Saint Malo. Ensuite, après étude du nombre d'affaires portées et de la charge de travail, des solutions seront recherchées.

C'est le médecin conseil qui, dans tous les cas, se prononce sur la quantification des préjudices au moment de la consolidation ou guérison. Une annexe à la fiche n°12<sup>224</sup> aide à évaluer les préjudices de cet article L.452-3 : pour la quantification des souffrances endurées (comprenant les souffrances physiques, psychiques et morales) est utilisé une échelle de 1 à 7 allant de très léger à très important, même chose pour le préjudice esthétique où la fixation d'un niveau sur la même échelle sera déterminée selon le nombre, l'aspect et la taille des cicatrices, leur emplacement (selon que la zone est découverte ou cachée) ainsi que l'âge et la profession de la personne. Pour les autres préjudices (carrière, préjudice moral de l'ayant droit, d'agrément) ils seront fonction du cas d'espèce.

Ensuite les parties sont convoquées pour trouver un accord amiable. Le rôle d'une CPAM<sup>225</sup> et de l'ENIM pour le futur sera donc d'inciter les parties à se concilier en exposant les positions de la jurisprudence sur des affaires similaires, présenter les estimations de réparation. À l'issue, un procès-verbal est rédigé qu'il y ait eu conciliation, non-conciliation ou encore conciliation partielle. S'il y a accord le versement sera fait par l'ENIM.

Il sera nécessaire de rendre compte au bureau contentieux de chaque étape car celui-ci prendra la suite s'il y a recours devant la juridiction. En effet, si les parties ne parviennent pas à se mettre d'accord, l'affaire sera portée devant le TASS qui se prononcera sur l'indemnisation.

---

<sup>223</sup> Nous verrons plus tard le choix qui a été fait que les préjudices non couverts soient versés directement par l'employeur.

<sup>224</sup> Fiche n°12 de la charte des accidents du travail et maladies professionnelles sur la gestion des dossiers de la faute inexcusable réalisée par la CPAM

<sup>225</sup> J.P. Chauchard, *droit de la sécurité sociale*, LGDJ, Paris 5<sup>e</sup>éd., 2010

**115. Recours devant les tribunaux.** S'était posée la question de la juridiction compétente pour ce contentieux : l'hésitation concernait le Tribunal des affaires de sécurité sociale ou le successeur du Tribunal de commerce maritime.<sup>226</sup>

La Cour de Cassation a donné une réponse claire, la réparation des préjudices non énumérés dans l'article L.452-3 CSS doit être demandée devant la juridiction de sécurité sociale.

L'article L.452-4 du code de la sécurité sociale prévoit que « à défaut d'accord amiable entre la caisse et la victime ou ses ayants droit d'une part, et l'employeur d'autre part, sur l'existence de la faute inexcusable reprochée à ce dernier, ainsi que sur le montant de la majoration et des indemnités , il appartient à la juridiction de la sécurité sociale compétente, saisie par la victime ou ses ayants droit ou par la caisse primaire d'assurance maladie, d'en décider». Il s'agit du TASS du domicile du marin ou du siège de l'entreprise. En revanche, il faut noter que le refus de l'armement de prendre en charge le premier mois de soins et salaires comme l'exigent l'article 79 du code du travail maritime et le nouvel article L.5542-21 du code des transports relève du Tribunal d'instance.

**116. Récupération des sommes avancées par l'ENIM.** Comme le dit justement le professeur Alexis Bugada, « le Conseil Constitutionnel a rempli les vide juridiques sans se préoccuper des conséquences notamment pratiques mais aussi de la forte concurrence internationale ». <sup>227</sup>

Comme le souligne Dominique Asquinazi-Bailleux, cette décision est susceptible de mettre en péril les gens de mer dans la mesure où l'ENIM sera tenu de verser la majoration de rente ainsi que les préjudices complémentaires alors que, pour l'instant, aucun texte de l'autorise à se retourner contre l'armateur, auteur de la faute inexcusable<sup>228</sup>. Ainsi, encore une fois, l'ENIM va adopter les mécanismes du droit commun. En effet, la logique veut que l'organisme gestionnaire qu'est l'ENIM, verse l'indemnisation majorée et la part d'indemnisation complémentaire pour ensuite se retourner contre l'auteur de la faute inexcusable. L'ENIM devra alors évaluer ce risque procédural puisqu'il y a le risque de supporter l'insolvabilité de l'employeur non assuré<sup>229</sup>. Il faut

---

<sup>226</sup> J.B. Charles, « Question prioritaire de constitutionnalité et protection sociale des marins : le conseil constitutionnel précise le régime en présence d'une faute inexcusable de l'armateur », *RD Transp.*, septembre 2011, n°9,p,3 ( alerte)

<sup>227</sup> A. Bugada, « Faute inexcusable : QPC et régime spécial des marin », *JCP E*, 6 octobre 2011, n°40, p.45-46

<sup>228</sup> D. Asquinazi-Bailleux, « Accident du travail et maladie professionnelle : faute inexcusable et recevabilité d'une demande en réparation des préjudices complémentaires des gens de mer », *JCP S*, janvier 2012, n°1, p.42

<sup>229</sup> P. Chaumette , « L'indemnisation du marin victime de l'amiante », *DMF*, janvier 2012, n°732, p.35-41

tout de même mentionner que l'ENIM n'est pas profane en la matière puisqu'il dispose déjà d'un recours subrogatoire dans l'hypothèse d'un accident survenu par la faute d'un tiers.<sup>230</sup>

Ainsi, on peut aisément constater que la reconnaissance de la faute inexcusable de l'armateur va très probablement faire évoluer les pratiques de l'ENIM et cela dans le sens des mécanismes que connaît la CPAM de droit commun.

Cette solution paraît naturelle puisque l'article L.452-3 du Code de sécurité sociale a été ouvert aux marins or, ce dernier prévoit dans son dernier alinéa que la réparation des préjudices allouée à la victime d'un accident du travail ou d'une maladie professionnelle dus à la faute inexcusable de l'employeur, indépendamment de la majoration de la rente, est versée directement au bénéficiaire par la Caisse qui récupère le montant auprès de l'employeur. Certes, le doute pouvait subsister dans le sens où cet article ne vise que les préjudices qu'il énumère limitativement mais les arrêts du 4 avril 2012<sup>231</sup> ont rejeté les pourvois énonçant que « *comme cet article prévoit que la réparation des préjudices est versée directement au bénéficiaire par la caisse qui en récupère le montant sur l'employeur, c'est à bon droit que la Cour d'appel a jugé que le bénéfice de ce versement direct s'applique également aux indemnités réparant les préjudices non énumérés par ce texte* ».

**117. Mode de récupération des sommes.** Jusqu'au 1er janvier 2013, l'article L.452-2 énonçait pour le régime général que « *la majoration est payée par la Caisse, qui en récupère le montant par l'imposition d'une cotisation supplémentaire dont le taux et la durée sont fixés par la CRAM sur la proposition de la caisse primaire, en accord avec l'employeur, sauf recours devant la juridiction de la sécurité sociale compétente* ». Le projet de l'ENIM ne comptait pas suivre cela et il est prévu que la somme sera donc récupérée par l'émission d'un titre de perception. Mais finalement, le droit commun va rejoindre les projets de l'ENIM pour son propre régime général puisque la loi n° 2012-1404 du 17 décembre 2012 de financement de la sécurité sociale pour 2013 prévoit que les sommes seront recouvrées par les caisses vis-à-vis des employeurs sous forme de capital et non plus de cotisations complémentaires.

Pour les préjudices du livre IV, l'ENIM fonctionnera directement comme la CPAM puisqu'il est prévu, à l'article L.452-3 du code de la sécurité sociale dans le dernier alinéa, que la réparation de ces préjudices est versée directement aux bénéficiaires par la

---

<sup>230</sup> J. Colonna J. et V. Renaux-Personnic, « Régime spécial des marins : reconnaissance de la faute inexcusable de l'armateur », *JCP E*, novembre 2011, n°47, p1815

<sup>231</sup> Cass. Civ. 2<sup>e</sup>, 4 avril 2012, n°11-14.311 et n°11-12.229

Caisse qui en récupère le montant auprès de l'employeur et en pratique cela se fait par l'émission d'un titre de perception.

**118. Cas du FIVA.** La première application de la jurisprudence de la QPC de 2011 fut faite par la deuxième chambre civile de la Cour de Cassation dans un arrêt du 22 septembre 2011, Mme B et Mme R., les ayant droit d'Ange L. décédé en 2001 d'une détresse respiratoire due à l'amiante, avaient saisi la juridiction de sécurité sociale en reconnaissance de la faute inexcusable de l'employeur et parallèlement elles ont saisi le FIVA (Fonds indemnisation des victimes de l'amiante) et ont accepté son offre. Le FIVA est alors intervenu dans la procédure et a demandé à ce que la somme lui soit reversée par l'ENIM en sa qualité de subrogé dans les droits des ayants droit<sup>232</sup>.

En effet, même si le dernier alinéa de l'article 53 IV de la loi n°2000-1257 du 23 décembre 2000 énonce que « *l'acceptation de l'offre ou la décision juridictionnelle définitive rendue dans l'action en justice prévue au V vaut désistement des actions juridictionnelles en indemnisation en cours et rend irrecevable toute autre action juridictionnelle future en réparation du même préjudice. Il en va de même des décisions juridictionnelles devenues définitives allouant une indemnisation intégrale pour les conséquences de l'exposition à l'amiante.* ». Cela n'empêche pas le salarié atteint d'une maladie professionnelle ou ses ayant droit en cas de décès ayant accepté l'offre du FIVA de tout de même se maintenir dans une action ayant pour objectif de faire reconnaître l'existence d'une faute inexcusable de l'employeur et dans laquelle le FIVA reprend la main à leur place<sup>233</sup>.

**119. Cotisations patronales.** Comme on vient de le voir, la majoration devra être versée par l'ENIM mais il sera compliqué d'en récupérer le montant par l'imposition d'une cotisation patronale complémentaire dans les conditions du droit commun puisque les dispositions relatives à l'ENIM ne prévoient pas de contributions AT-MP à taux variable<sup>234</sup>. Ainsi une telle création figure parmi les propositions réglementaires faites par l'ENIM ; l'ENIM parle de cette option comme une stricte mise en conformité avec le code de la sécurité sociale, ce qui est révélateur de la perte de spécificité que l'ENIM subit à travers ces perspectives de modifications. Si ce choix est fait, il entraînera la modification de nombreux articles du décret de 1938, néanmoins c'est un changement de taille et l'ENIM semble conscient qu'il ne peut intervenir qu'à l'issue d'une concertation des acteurs concernés.

---

<sup>232</sup> H. Groutel, « Accident du travail et maladie professionnelle : régime d'assurance des marins », *Responsabilités civiles et assurances*, n°12, 12 déc 2011

<sup>233</sup> Cass. 2<sup>e</sup> civ., 22 septembre 2011, n°09-15.756

<sup>234</sup> J.Colonna J. et V. Renaux-Personnic, *ibid.*

Dans son Rapport d'évaluation préalable à la première convention d'objectifs et de gestion entre l'Etat et l'ENIM, l'ENIM proposait déjà dans son article 5.1.3. d'étudier la possibilité de responsabiliser les armateurs en matière d'AT-MP. La cotisation patronale outre de permettre les actions récursoires lorsqu'il existe un manquement aux règles de sécurité a pour effet de responsabiliser l'armateur.

**120. Recouvrement des préjudices non couverts.** Cette question du recouvrement de l'indemnisation versée au titre des préjudices non couverts par le livre IV concerne autant le régime général que le régime spécifique des gens de mer. Il était en effet nécessaire de déterminer qui, de l'ENIM ou de l'employeur, sera le débiteur de l'indemnisation des préjudices non couverts, or, concernant le droit commun la Cour de Cassation a étendu le bénéfice du versement direct par la Caisse du bénéficiaire à la victime et il en sera de même pour le régime spécial des marins.

Cette solution est vue sous différents angles par la doctrine. L'admission de cette avance d'indemnités autre que L.452-3 du code de la sécurité sociale est aussi favorable aux victimes de faute inexcusable, puisqu' à l'inverse de la faute intentionnelle elles n'auront pas à agir contre l'employeur devant la juridiction de droit commun.<sup>235</sup> . Une solution inverse aurait été contestable car la réparation aurait varié selon que le marin travaille au sein d'entreprise solvable ou d'entreprise en difficulté<sup>236</sup>.

Néanmoins cela peut être source d'abus comme certains auteurs le craignent, puisque les victimes auront tendance à multiplier les chefs de préjudice étant donné qu'elles n'ont plus à se soucier de la solvabilité de l'employeur et, là aussi, cela aura des conséquences.

Par ailleurs cette solution risque d'avoir un impact sur la stabilité financière de la Caisse qui pourra avoir du mal à récupérer les sommes<sup>237</sup>. Une partie de la doctrine la trouvait effectivement trop favorable aux employeurs et aux armateurs car ils pourront faire valoir l'inopposabilité de la décision de la Caisse à leur égard pour refuser de payer, ce qui rendra vain le recours de l'ENIM<sup>238</sup>. Mais ceci n'arrivera pas, la loi de Financement de la sécurité sociale pour 2013<sup>239</sup> prévoit que les erreurs liées à l'informa-

---

<sup>235</sup> G. Vachet, « Faute inexcusable de l'employeur : la victime a droit à la réparation intégrale du préjudice », *JCP S*, n°44, 2 novembre 2011, p. 1495

<sup>236</sup> S. Moulinet et T. Humbert, « Extension de la réparation des préjudices des salariés en cas de faute inexcusable de l'employeur », *semaine sociale Lamy* 2012

<sup>237</sup> A. Bugada, « Réparation due au titre de la faute inexcusable : interprétation à la lumière de la jurisprudence constitutionnelle », *JCP E*, 11 octobre 2012, n°41, p. 43-44

<sup>238</sup> H. Raffin-Peyloz et C. Jonath, « L'action en reconnaissance de la faute inexcusable de l'employeur en nette augmentation », *Option droit & affaire*, 3 septembre 2012, n°139, p.10-11

<sup>239</sup> Loi n° 2012-1404 du 17 décembre 2012 de financement de la sécurité sociale pour 2013, JORF n°0294 du 18 décembre 2012 page 19821

tion de l'employeur par la Caisse ne seront plus opposables à cette dernière dans la récupération des sommes avancées à la victime. Ceci est heureux car l'essentiel des difficultés de recouvrement provient de l'inopposabilité à l'employeur fautif de la décision de reconnaissance du caractère professionnel de l'accident ou de la maladie souvent dû à l'inobservation du principe du contradictoire par la Caisse.

**121. Phase transitoire.** L'ENIM n'est pas en mesure immédiatement de prendre les choses en main, ainsi, avant que les nouveaux mécanismes ne soient instaurés, la reconnaissance de la faute inexcusable de l'armateur et la fixation des montants qu'ils s'agissent de la majoration de rente ou des préjudices ne pourra se faire que par le biais d'une décision de justice. L'ENIM interviendra systématiquement à la procédure pour avancer les sommes et les récupérer ensuite. D'ailleurs dans cette perspective, l'ENIM dans chacune de ses conclusions, prend le soin de rappeler la décision du Conseil Constitutionnel et de mentionner les articles du code de la sécurité sociale afin que le juge écarte le décret de 1938.

### *B) Les conséquences pour l'armateur-employeur*

**122. Assurance de la faute inexcusable.** Les dangers de ce versement sont importants pour l'ENIM d'autant plus que l'employeur n'est pas obligé de s'assurer concernant les conséquences de sa faute inexcusable<sup>240</sup> et comme celle-ci n'était jusque-là pas reconnue, il ne le faisait clairement jamais.

Le fait que la Cour de Cassation reprenne la même définition établie en 2002 pour le régime général était très prévisible mais pas non plus certain. En effet, comme pour le système de recours, le fait que le principe d'égalité est considéré par le Conseil comme respecté aurait pu conduire à une autre solution. Néanmoins, il semblerait que c'est la solution retenue et ceci n'est pas étonnant au regard de l'effort de la Cour pour forger une interprétation uniforme de la faute inexcusable<sup>241</sup>.

Si l'on suit la logique, la faute inexcusable deviendra assurable aussi pour l'employeur maritime, c'est-à-dire que l'article L. 452-4 du code de la sécurité sociale sera étendu à la situation qui nous intéresse par le biais d'une modification du décret du 17 juin 1938 et l'insertion de cette possibilité dans le 3ème alinéa d'un futur article 20-4. En effet, longtemps inassurable, la faute inexcusable peut depuis 1987 faire l'objet d'une assurance garantissant les conséquences financières pour l'employeur<sup>242</sup>.

---

<sup>240</sup> D. Bailleux, G. Vachet, « Identification des débiteurs et des préjudices réparables en cas de faute inexcusable de l'employeur », *JCP S*, 19 juin 2012, n°25, p.16-25

<sup>241</sup> A. Charbonneau, « Faute inexcusable de l'armateur en cas d'accident du travail maritime. Retour sur le fondement des normes sociales maritimes », *revue Neptunus*, Vol.17, 2011/3

<sup>242</sup> Loi 87-39 du 27 janvier 1987 portant diverses mesure d'ordre social, JORF du 28 janvier 1987

L'auteur de la faute inexcusable est en effet responsable de l'indemnisation des victimes sur son propre patrimoine selon L.452-4 alinéa 2 du Code de la sécurité sociale. L'employeur et donc l'armateur ont le droit de s'assurer pour les éventuelles conséquences dommageables de leur faute inexcusable<sup>243</sup> mais aussi celles des fautes inexcusables de leurs préposés.

**123. Intérêt de l'assurance.** L'armateur aura tout intérêt à souscrire une assurance au regard de deux facteurs : tout d'abord les risques de la mer mais également la définition très libérale que revêt aujourd'hui la faute inexcusable. Outre cela, il y a de grande chance que les marins victimes d'amiante qui sont nombreux usent de ce possible recours<sup>244</sup>. Ainsi l'assurance professionnelle, jusqu'alors inutile, deviendra particulièrement nécessaire pour les employeurs<sup>245</sup>. Le fait qu'il ait été mis un terme à la possibilité de s'exonérer de son obligation du paiement quand la Caisse ne respecte pas la procédure avec la nouvelle loi de financement de la sécurité sociale pour 2013, écarte toute prévisibilité du risque puisque l'employeur ne sera pas au courant, faute d'information de la part de la Caisse. Concernant les autres dispositions de la loi de financement de la sécurité sociale, la substitution d'une récupération en capital au lieu des habituelles cotisations impose d'avoir une trésorerie suffisante contrairement à l'échelonnement que permettaient les cotisations.

Si la possibilité offerte aux employeurs de s'assurer fait perdre le poids de la sanction en l'absence de prévention que venait tout juste de redonner la QPC, elle peut éviter la faillite lorsque de grosses sommes sont en jeu.

Enfin, il convient de relever une problématique qui pourrait éventuellement se poser, étant donné l'arrivée de ces nouveaux préjudices indemnifiables et de leur chiffrage complexe ; il serait envisageable que les assureurs refusent d'assurer le risque de faute inexcusable. Si une telle situation arrivait, les seules alternatives seraient d'imposer une assurance obligatoire comme pour les accidents de la circulation ou de créer un fonds d'indemnisation des accidents professionnels<sup>246</sup>.

**124. La nécessité d'une prévention plus accrue.** La situation la plus courante devrait rester néanmoins le possible recouvrement contre l'employeur et, c'est alors l'employeur lui-même, qui se trouve dans une mauvaise posture. Pour limiter les frais,

---

<sup>243</sup> Loi n°87-39 du 27 janvier 1987

<sup>244</sup> J. Colonna et V. Renaux Personnic, « Régime spécial des marins : reconnaissance de la faute inexcusable de l'armateur », *JCP E*, n°47, Novembre 2011, p.1845

<sup>245</sup> P. Chaumette, « L'indemnisation du marin victime de l'amiante », *DMF*, janvier 2012, n°732, p.35-41

<sup>246</sup> S. Brimo, « Nouvel assaut contre la limitation de la réparation des risques professionnels », *rev. dr. san. et soc.*, 2011, p.76

ou tout au moins, pour agir de façon censée, les armateurs devront tout miser sur la prévention. Il y a donc fort à parier que la prévention des risques professionnels devienne un enjeu majeur pour l'entreprise.

L'employeur aura tout intérêt à renforcer la prévention et à appliquer à la lettre les textes la concernant. La politique de prévention en maritime a des thématiques communes avec le droit du travail général comme la directive de 1989 ou l'uniformité de certaines règles d'hygiène et de sécurité.

En effet, l'armateur, comme tout employeur, est tenu d'évaluer les risques en matière de sécurité et santé au travail et de prendre les dispositions visant à améliorer le niveau de protection des marins. Cette obligation générale de sécurité affirmée dans la directive-cadre santé et sécurité au travail de 1989, reprise dans la directive 93/103 de 1993 applicable aux navires de pêche lui impose de planifier une prévention et d'informer les marins sur les mesures prises.

Le document unique doit se trouver dans les entreprises d'armement maritime, pêche et commerce, quel que soit le nombre de marins employés et, les services des affaires maritimes ont reçu pour instruction de vérifier que ce document soit bien présent à bord du navire.

Néanmoins, c'est au niveau de la prévention que va réapparaître la spécificité du droit maritime car les caractéristiques au secteur maritime forcent à forger une prévention spéciale en raison notamment de ce lieu de travail qui est aussi un lieu de vie mais aussi en raison de l'appréhension tout à fait unique de la sécurité sur un navire<sup>247</sup>.

Le milieu de la pêche semble difficilement conciliable avec le respect de règle de sécurité en partie car les marins-pêcheurs sont rémunérés en fonction de leur rentabilité laissant souvent de côté les mesures de prévention. En revanche, le milieu de la marine marchande semble plus propice au développement de mesures de sécurité au travail car davantage assimilable à une entreprise<sup>248</sup>.

Certains postes relatifs à l'hygiène et la sécurité se confondent avec le droit général comme la prévention des risques d'exposition aux vibrations mécaniques ou au bruit<sup>249</sup> mais d'autres sont beaucoup plus spécifiques comme l'habitabilité et la nourriture à bord qui est un des grands thèmes de MLC et bien sûr pour tout ce qui est réglementation relative à la sécurité.

---

<sup>247</sup> C. Colle, « Santé du marin et sécurité du navire : les enjeux de la prévention du risque professionnel maritime », *JCP S* n°42, 16 octobre 2012, p.1427

<sup>248</sup> C. Colle, *ibid.*

<sup>249</sup> Les directives « vibration » et « bruit » : Vibration transmise à l'Homme 2002/44/CE et le bruit au travail 2003/10/CE

## **Section 2 : L'avenir de l'ENIM en question**

**125. Risque pour l'ENIM, institution déjà fragile.** Comme on l'a vu, l'armateur peut s'assurer mais ce n'est pas obligatoire. Ainsi le coût de cette reconnaissance de la faute inexcusable pour l'ENIM peut conduire à un risque financier s'il ne parvient pas à récupérer les sommes versées. La question se pose donc de savoir si l'ENIM sera à la hauteur de ce grand changement.

Il est dur aujourd'hui d'estimer le coût de la faute inexcusable et cela pour principalement deux raisons : d'abord la réparation accordée par les juges varie énormément et d'autre part il est très compliqué de savoir ce qu'auraient été les pensions s'il n'y avait pas eu de reconnaissance de la faute inexcusable de l'employeur néanmoins au vu des estimations faites par le régime général cela correspondrait approximativement à 20% des dépenses de la sécurité sociale<sup>250</sup>. Donc étant donné que les rentes AT-MP de l'ENIM correspondent à environ 3 millions d'euros, cela laisse présager des dépenses supplémentaires environnant les 660 000 euros. Cependant il convient de nuancer ces propos puisqu'une partie sera bien évidemment récupérée auprès des armateurs.

**126. Les faiblesses de l'ENIM.** La situation financière de l'ENIM n'est pas nouvelle. Mais outre cela, l'ENIM est dans une situation délicate sur le plan démographique puisqu'il recense un peu moins de 30 000 cotisants, pour environ 117 000 bénéficiaires. Comme le souligne M. Delattre dans son rapport sur le régime de retraite et de sécurité sociale des marins, le ratio entre cotisants et retraités est très bas puisqu'il correspond à 0,25 cotisant pour un retraité alors qu'il est de 1,39 pour le régime général. On pourrait spontanément penser que c'est en raison de sa qualité de régime spécial que ce ratio est faible, mais ce n'est pas le cas car la SNCF et la RATP s'en sortent mieux avec respectivement 0,68 et 0,95.

Le nombre de marins en moyenne c'est-à-dire tout secteur confondu a diminué de plus de 70 % depuis 1950<sup>251</sup>. Ces chiffres résultent de différents constats qu'explique M. Delattre et qui sont principalement la situation actuelle du pavillon français et la crise que connaît le secteur de la pêche. Néanmoins le problème n'est pas nouveau car déjà dans les années 1970 René Rodière parlait de cette diminution d'effectif comme d'une « hémorragie permanente »<sup>252</sup>. Il faut également rappeler que l'ENIM a des charges

---

<sup>250</sup> Annexes de ce mémoire

<sup>251</sup> F. Delattre, Rapport d'information n° 707 fait au nom de la commission des finances « Le régime de retraite et de sécurité sociale des marins : maintenir le cap de la modernisation », 2 juillet 2013

<sup>252</sup> R. Rodière, *Traité de droit Maritime Les gens de mer*, Dalloz, 1978

particulières eu égard à l'âge de départ à la retraite des marins ce qui ne facilite pas la gestion de ses caisses.

L'état vient donc en aide au régime spécial des marins et pour l'année 2013, il a versé une subvention de 834 millions d'euros à l'ENIM mais qui est surtout destinée aux pensions de retraite des marins. Cette aide de l'Etat correspond à la moitié des ressources de l'ENIM. Les cotisations des salariés et armateurs, quant à elles, constituent seulement 10% du financement de l'ENIM et ne peuvent être que difficilement augmentées sans causer un préjudice trop important aux armateurs et à leur compétitivité<sup>253</sup>. Évidemment, la reconnaissance de la faute inexcusable de l'employeur et la possibilité de non recouvrement n'arrangent en rien la situation de l'ENIM.

**127. Le mouvement de perte de spécificités des institutions maritimes.** La QPC, outre aligner l'indemnisation des marins sur celle des salariés terrestres, modifie les pratiques de l'ENIM pour les calquer celles de la CPAM.

Cette adoption des mécanismes du régime général contribue à la diminution du particularisme maritime. On se souvient de la fusion des services de l'inspection du travail par deux décrets en date du 31 décembre 2008<sup>254</sup>. Il y a une vraie domination de l'inspection du travail généraliste qui laisse de côté les spécificités du droit social maritime. Mais en faisant appel à des institutions appartenant aux terriens et en les adaptant au monde maritime, il est évident que le droit social maritime ne peut se proclamer véritablement indépendant<sup>255</sup>.

Les textes ont également étendu aux marins les institutions représentatives du personnel. La loi du 2 février 1948 a par exemple institué des comités d'entreprise dans les entreprises d'armement et un décret du 17 mars 1978 s'est occupé de la mise en place de délégués de bord. Enfin en 1985, par un décret également, les CHSCT voient le jour dans les entreprises d'armement de plus de cinquante salariés.

La situation de l'ENIM est tout de même particulière car il a devancé le régime général pour désormais se faire rattraper par lui car rappelons que son ancêtre, l'établissement des invalides de la marine fut créé par Colbert en 1673. Puis fut instaurée une caisse nationale de prévoyance des marins contre les risques de leur profession qui assurait les accidents du travail maritime sur une base mutualiste alors que le droit terrestre se contentait des règles d'indemnisation par l'employeur. Après plusieurs modifications, c'est la création de la sécurité sociale en 1945 qui allait tout bouleverser, d'ailleurs le

---

<sup>253</sup> F. Delattre, Rapport d'information n° 707 fait au nom de la commission des finances « Le régime de retraite et de sécurité sociale des marins : maintenir le cap de la modernisation », 2 juillet 2013

<sup>254</sup> Décret n° 2008-1503 et 2008-1510 en date du 31 décembre 2008

<sup>255</sup> Montas A. « Le rapport du droit maritime au droit commun, entre simple particularisme et autonomie », *DMF*, avril 2008, p 307.

régime spécial des marins aurait dû être condamné avec cette création car l'ordonnance du 4 octobre 1945 ne le maintenait que provisoirement ce qui n'a finalement pas été le cas. Pour autant comme l'exprimaient René Rodière et Georges Ripert, il semble qu'une hiérarchie se dessine entre régime général de sécurité social et les régimes spéciaux qui apparaissent « *en un certain sens accessoires, secondaires, et par la même dominés sur le plan juridique* »<sup>256</sup>. Néanmoins si pour le grand René Rodière cette hiérarchie n'était qu'une impression car les régimes spéciaux n'avaient pas la moindre intention de se laisser absorber par les organismes du régime général de sécurité sociale, l'idée semble moins forte aujourd'hui.

De même s'il voyait dans le principe d'équivalence de l'article R711-17 selon lequel chaque organisme de régime spécial assure des prestations équivalentes au régime général, une équivalence globale, il semblerait bien aujourd'hui que l'exigence soit plus importante et moins générale.

**128. Perspectives.** Le rapport d'information de M. Delattre, fait au nom de la commission des finances du 2 juillet 2013<sup>257</sup> a pour objectif de dresser le bilan de la réforme de l'ENIM et d'autre part, d'évaluer l'adéquation des règles du régime au contexte économique et social. Ce rapport propose des pistes d'évolution quant au devenir de l'ENIM notamment eu égard à l'équilibre financier du régime qui va continuer à se dégrader. Parmi les scénarios envisageables : il y a le plus radical qui consiste à fermer purement et simplement l'affiliation au régime pour rattacher les marins au régime général à l'image de l'histoire du régime minier. Une solution moins catégorique mais qui conduirait tout de même à la disparition de l'ENIM aurait pour objet de transférer la gestion du régime de retraite et de sécurité sociale des marins au régime général. Autrement dit le régime spécial des marins demeure mais plus dans son corps d'origine qu'est l'ENIM. Enfin et il semblerait que ce soit la voie choisie, le dernier scénario prévoit l'alignement partiel du régime spécial des marins sur le régime général. Le régime spécial des marins ne serait pas le seul à prendre ce chemin car c'est aussi celui que suivent la SNCF, la RATP ainsi que la Comédie Française. C'est la voie qui est plébiscitée notamment par l'auteur du rapport.

Ainsi même si l'ENIM emprunte aujourd'hui des mécanismes du régime général, la disparition de l'ENIM n'est pas souhaitable car comme le souligne un rapport sur une mission d'audit et de modernisation de l'ENIM rendu en 2005<sup>258</sup> le service des affaires maritimes comme l'ENIM sont considérés comme faisant partie d'un « *patrimoine*

---

<sup>256</sup> R. Rodière, *Traité de droit Maritime Les gens de mer*, Dalloz, 1978

<sup>257</sup> F. Delattre, *ibid.*

<sup>258</sup> Y. Trempat et D. Postel-Vinay Rapport sur l'ENIM : mission d'audit et de modernisation, Ministère des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer, Avril 2006

*identitaire auquel la profession tient, d'autant plus qu'elle se sent menacée dans certaines composantes par l'évolution économique* ». Ainsi nous dirons que même si les compétences de l'institution peuvent évoluer, l'institution en elle-même doit demeurer.

## **CONCLUSION**

**129. Que retirer de la QPC du 6 mai 2011 ?** A l'issue de cette étude on peut aisément constater que la QPC a été un instrument fabuleux pour détacher les marins enchaînés à des textes obsolètes et les aligner sur le régime favorable des travailleurs terrestres. L'incohérence et l'injustice du régime spécial sur cette question était flagrante et la QPC a permis de libérer une jurisprudence jusque-là trop attachée à la lettre du texte et de rétablir une égalité entre les différentes parties impliquées dans l'AT-MP maritime. Mais cette décision QPC n'est pas un électron libre, ou une espèce quelconque dénuée de tout contexte. Elle s'inscrit dans un mouvement d'effacement du particularisme du droit social maritime qui n'est pas nécessairement préjudiciable au marin comme le prouve cette QPC du 6 mai 2011 qui offre au marin victime d'AT-MP le recours contre l'employeur en raison de sa faute inexcusable lui permettant ainsi de bénéficier d'une majoration de rente, des préjudices de l'article L.452-3 et enfin, dans le prolongement de la décision QPC du 18 juin 2010, des préjudices non couverts par le livre IV du code de la sécurité sociale.

Aussi contrairement à Georges Ripert et René Rodière qui distinguaient à l'époque droit du travail maritime et droit de la sécurité sociale maritime, aujourd'hui tout deux vont dans le mouvement de l'alignement tant dans leur contenu que dans les caractéristiques de leurs institutions.

**130. Les bienfaits limités de l'alignement du maritime du le droit du travail.** La « leçon » que l'on peut retirer de cette analyse est qu'il ne faut pas voir l'alignement comme une régression des prestations offertes aux marins. Ceci est d'autant plus vrai dans le cas du régime spécial des marins, puisque certaines règles de celui-ci sont moins protectrices que celles offertes par le régime général comme les règles étudiées tout au long de ce mémoire.

De même pour les institutions, la perte de spécificités n'est pas un mal si les emprunts aux institutions de droit commun sont intelligents, d'ailleurs le Doyen Rodière disait que « *Le droit maritime vit d'emprunt permanents aux concepts et aux distinctions du droit privé général*<sup>259</sup> ».

Le particularisme ne signifie pas s'attacher à des dispositions obsolètes mais au contraire se tourner vers l'avenir et à chaque législation se poser la question de l'adapta-

---

<sup>259</sup> R. Rodière, *Traité général de Droit Maritime*, Dalloz, 1978

tion aux marins sans justement les négliger ou les mettre à l'écart, les laissant ainsi se perdre dans des textes dépassés. Notre étude montre que l'alignement a été un bienfait car le marin avait été négligé dans l'évolution de la législation. Ainsi contrairement à certains auteurs, nous ne dirons pas que le « *marins mérite mieux qu'une législation adaptée*<sup>260</sup> », car les changements sociaux touchent aussi bien les terriens que les marins. Il est nécessaire que ces deux types de travailleurs suivent en même temps les évolutions du droit social tout en veillant à ce que le droit social maritime ne devienne pas « *une embarcation dans le sillage de ce gros navire*<sup>261</sup> » qu'est le droit social des terriens et que les marins se voient imposer des textes inadaptés à leur mode de vie . Nous insisterons bien sur le fait que l'alignement est une constatation certaine, qu'en l'espèce il était largement justifié de répondre à « l'appel de la terre »<sup>262</sup> mais qu'il ne faut pas en faire une règle.

**131. Ouverture sur le devenir de la réparation forfaitaire en générale.** Outre le mouvement d'alignement général du droit du travail maritime sur le droit du travail général, il convient également de constater une autre dynamique qui est celle du recours au droit commun de la responsabilité civile pour compléter l'indemnisation des prestations sociale. On ne peut se permettre de comparer la réparation pour faute inexcusable de l'employeur à celle pour faute intentionnelle ou faute du tiers où la réparation est réellement intégrale, néanmoins l'idée qui sous-tend les QPC du 18 juin 2010 et du 6 mai 2011 est de s'en approcher au maximum.

Le tiers en effet répond déjà sur les fondements de la responsabilité civile ainsi que l'employeur quand lui ou ses préposés ont commis une faute intentionnelle. Cette constatation vaut autant pour le régime général que le régime spécial des marins. En dehors de ça le droit commun de la responsabilité civile a pu être utilisé lorsque la maladie ou l'accident ne revêt pas le caractère professionnel mais qu'il correspond à un manquement à une obligation de sécurité<sup>263</sup> . Ainsi se pose de plus en plus la question, au niveau de la doctrine, d'instaurer une réparation intégrale fondée sur la responsabilité civile à la place de la réparation forfaitaire aujourd'hui obsolète<sup>264</sup> . Milite aussi en la faveur d'une telle solution, l'inégalité qui subsiste entre victimes dans une même situation d'incapacité mais dont l'une est la conséquence de la faute inexcusable ou intentionnelle de l'employeur et dont l'autre est seulement conséquence d'une faute

---

<sup>260</sup> M. Le Bihan-Guérolé, *Droit du travail maritime, Spécificité structurelle et relationnelle*, L'Harmattan, coll. Logistique Juridique

<sup>261</sup> M. Le Bihan-Guérolé, *ibid.*

<sup>262</sup> C. Eoche-Duval, « La crise du droit maritime ou l'appel de la terre », *dr. soc.*, novembre 1995, n°11, p.896-903

<sup>263</sup> Cass, ass. Plen., 2 février 1990

<sup>264</sup> G. Viney, « L'évolution du droit de l'indemnisation des victimes d'accidents du travail et de maladies professionnelles », *dr. soc.*, sept-oct 2011, p.964

simple lui offrant seulement les prestations dites normales. La réparation forfaitaire répond à une « *vision archaïque de la responsabilité* » qui s'occupe du responsable et non de la victime <sup>265</sup>. Ce sont les conséquences concrètes auxquelles la victime est confrontée qui doivent être prise en compte car les circonstances de l'accident ne modifient pas les frais de la victime qui sont les mêmes selon que l'acte qui en est la cause soit fautif ou pas. C'est donc peut être tout le système d'indemnisation des accidents du travail et des maladies professionnelles qu'il faut réformer.

---

<sup>265</sup>M. Badel, « Accidents du travail, Maladies professionnelles : l'indemnisation soumise à la 'question' », *dr. ouvr.*, dec 2010, n°749, p.639

# **BIBLIOGRAPHIE :**

## **Traités et Manuels :**

- J.P Beurrier, *Droits Maritimes* , Dalloz, Coll. Action, 2° édition, 2008-2009
- M. Le Bihan Guénolé, *Droit du travail maritime : la spécificité de la relation individuelle et collective de travail*, L'harmattan, Coll. Logiques juridiques, 2001
- M. Le Bihan-Guénolé, *DROIT DU TRAVAIL MARITIME Spécificité structurelle et relationnelle*, L'Harmattan, Coll. Logistique Juridique, 2001
- P. Bonnassies et C. Scapel, *Traité de droit maritime*, L.G.D.J, Lextenso ed., 2<sup>e</sup> ed., 2010
- A. Bugada, *Politique de santé dans l'entreprise - Le chef d'entreprise face à l'obligation de sécurité*, Presse Universitaire d'Aix en Provence, 2006
- J.P Chauchard, *Droit de la sécurité sociale*, LGDJ, lextenso edition, 5<sup>e</sup> ed. 2010, 2010
- R. Rodière, *Traité de droit Maritime Les gens de mer*, Dalloz, 1978

## **Thèses et Mémoires :**

- J.-P. Declercq, *La réparation du préjudice subi par le marin victime d'un événement de mer ou par ses ayants droit*, Thèse Droit, Nantes, 1993
- I. Vingiano, *L'incidence de la jurisprudence sur la garantie et l'indemnisation de la faute inexcusable de l'employeur*, Presse universitaire d'Aix-Marseille, Collection de l'institut du droit des assurances, 2012
- C. Duffraisse-Charmillon, *Les spécificités du contentieux du travail maritime devant le Tribunal d'Instance*, Centre de droit social d'Aix-Marseille, 2012-2013

## **Articles et commentaires de jurisprudence :**

- *DMF* , HS n°16, juin 2012
- R. Achard, Note CA Caen 21 avril 1981 « Free Lancer », *DMF*, 1981
- R. Achard, Note Cass. soc. 16 mai 1979, *DMF*, 1979
- R. Achard, « De la faute lourde ou inexcusable de l'armateur français en matière d'accident du travail maritime », *DMF*, 1977
- D. Asquinazi-Bailleux, « droit de la protection sociale », *JCPE*, n°41, 11 octobre 2012
- D. Asquinazi-Bailleux et G. Vachet, « Identification des débiteurs et des préjudices réparables en cas de faute inexcusable de l'employeur », *JCP S*, n°25, 19 juin 2012
- D. Asquinazi-Bailleux, « Faute inexcusable de l'employeur et recevabilité d'une demande en réparation des préjudices complémentaires des gens de mer », *JCP S*, n°1,

janvier 2012

- M. Badel, « Accidents du travail, Maladies professionnelles : l'indemnisation soumise à la 'question' », *dr. ouvr.*, dec 2010, n°749
- M. Badel, « Faute inexcusable de l'employeur et indemnisation des accidents du travail dans le régime spécial des marins », *Revue fr. de droit constitutionnelle*, n°8, octobre 2011
- L. Baghestani, « Chronique de jurisprudence constitutionnelle (2e partie) », *petites affiches*, Juillet 2012, n°153
- C. Bloch, JCPG 2010, « Responsabilité civile - Chronique par Philippe Stoffel-Munck et Cyril Bloch », *JCP G*, n°41, 11 octobre 2010
- P. Bonassies et Ph. Delebecque, « Le droit positif français en 2004 : jurisprudence », *DMF*, Juin 2005, HS 0
- S. Brimo, « Nouvel assaut contre la limitation de la réparation des risques professionnels », *Revue de droit sanitaire et social*, 2011
- A. Bugada, « Droit de la protection sociale », *JCP E*, n°41, 11 octobre 2012
- A. Bugada, « Le conseil constitutionnel et la faute inexcusable », *JCP E*, décembre 2010, n°49
- A. Bugada, « Faute inexcusable : QPC et régime spécial des marins », *JCP E*, n°4, octobre 2011
- Ph. et J. Calais-Auloy, « La responsabilité personnelle de l'armateur en cas d'accident du travail du marin », *DMF*, 1956
- S. Carré, *Note Conseil Const. 6 mai 2011, Dr. ouvrier*, octobre 2011, n°759
- A. Charbonneau, « Faute inexcusable de l'armateur en cas d'accident du travail maritime. Retour sur le fondement des normes sociales maritimes », *Neptunus revue électrique (CDMO)*, Vol 17, 2011
- A. Charbonneau et M. Martin, « Une convention innovante pour le travail maritime, Les apports de la convention du travail (CTM) 2006 », *Neptunus Revue électronique (CDMO)*, Vol.14, 2008
- J.B. Charles, « Question prioritaire de constitutionnalité et protection sociale des marins : le conseil constitutionnel précise le régime en présence d'une faute inexcusable de l'armateur », *RDT*, n°9, septembre 2011
- P. Chaumette, « L'indemnisation des victimes de l'amiante », *DMF*, janvier 2012
- P. Chaumette, « La responsabilité pénale de l'armateur vis à vis de la protection des marins », *ADMO*, n°21, janvier 2003
- P. Chaumette, « Accident du travail : quelle responsabilité, quelle prévention ? », *DMF*, 2004
- P. Chaumette, « La reconnaissance d'une maladie professionnelle maritime », *DMF*, n°710, 2010
- P. Chaumette, « Accident du travail maritime, marins : comment les définir ? », *Neptunus Revue électronique*, Vol. 15, 2009

- P. Chaumette, « L'amiante et les marins-Appendice », *ADMO*, n°2, janvier 2002
- P. Chaumette, « Autonomie du droit du travail maritime et principes généraux », *ADMO*, n°13, janvier 1995
- P. Chaumette, « L'affirmation de l'immunité civile de l'armateur vis-à-vis des marins », *Neptunus Revue électronique*, n°11-1, Janvier 2005
- P. Chaumette, « Des principes fondamentaux du régime de prévoyance des marins », *DMF*, n°725, mai 2011
- P. Chaumette, « De l'évolution du droit social des gens de mer, Les marins sont-ils des salariés comme les autres ? », *ADMO*, T.XXVII, 2009
- P. Chaumette, « Du recours en faute inexcusable de l'armateur en cas d'accident du travail maritime », *DMF*, n°727, 1 juillet 2011
- P. Chaumette, « Affiliation sociale d'un marin en droit européen », *DMF*, n°739, septembre 2012
- P. Chaumette, « Les marins sont-ils encore à bord ? », *ADMO*, n°23, janvier 2005
- G. Chevalier, « La localisation de la compétence juridictionnelle en droit du travail maritime », *DMF*, 2007, n°678
- J. Colonna et V. Renaux-Personic, « Régime spécial des marins : reconnaissance de la faute inexcusable de l'armateur », *JCP E*, n°47, 24 novembre 2011
- C. Colle, « Santé du marin et sécurité du navire : les enjeux de la prévention du risque professionnel maritime », *JCP S*, n°42, 16 octobre 2012
- J.M. Coste-Floret et V. Le bras, « Accidents et travail et maladies professionnelles : l'indemnisation des salariés en cas de faute inexcusable de l'employeur », *JCP S*, n°4, 24 janvier 2012
- I. Christodoulou-Varotsi, "Critical Review of the consolidated Maritime Labour Convention (2006) of the international Labour organization : limitations and perspectives", *Journal of Maritime Law & commerce*, Vol 43, n°4, octobre 2012
- N. Dedessus-Le-Moustier, « Action du marin en reconnaissance de la faute inexcusable de l'armateur », *JCP G*, n°41, 10 Octobre 2011
- C. Eoche-Duval, « La crise du droit maritime ou l'appel de la terre », *dr. soc.*, 1995, n°11
- H. Groutel, « Accident du travail ou maladie professionnelle : régime d'assurance des marins », *Responsabilité civile et assurance*, n°12, Décembre 2011
- H. Groutel, « Accident du travail : préjudice réparable (victime directe) en cas de faute inexcusable de l'employeur », *Responsabilité civile et assurance*, n°5, Mai 2013
- S. Josso, « Retour sur la décision QPC du 18 juin 2010 - Pour une révolution des méthodes », *Politeia*, printemps 2011, n° 19
- P. Jourdain, « Accident du travail : les préjudices réparables en cas de faute inexcusable de l'employeur et l'autonomisation du préjudice sexuel », *RTD civ.*, 2012
- M. Le Bihan Guénolé, « Celui qui travaille en mer est-il toujours marin ? », *DMF*, n°710, janvier 2010

- M. Le Bihan guérolé, « Sur l'application du droit commun du travail au marin », *DMF* 2010
- M. Jambu-Merlin, note sous arrêt 6 novembre 1959, *DMF*, n°134, 1960
- E. Lapasset, « Question prioritaire de constitutionnalité », *Gazette du palais*, n°130, 2011
- M. Ledoux et R. Bouvet, « La situation des victimes s'améliore sans pour autant atteindre la réparation intégrale », *semaine sociale Lamy*, supplément 2012
- G. Le Nestour Drelon, « Quid de l'indemnisation des marins en cas de faute inexcusable de l'employeur ? », *Revue Lamy droit civil*, n° 88, décembre 2011
- E. Letombe, « Application des règles de droit commun au marin devenu inapte à la suite d'une maladie non professionnelle », *JCP S*, n°28, Juillet 2009
- A. Lyon-Caen, « Une révolution dans le droit des accidents du travail », *Droit social*, n°4, avril 2002
- F. Mandin, « Le contrat d'engagement maritime : critère de rattachement du marin au droit social des gens de mer », *RDT*, 2010, n° 2
- F. Meyer, « Accidents du travail et maladies professionnels », *dr. ouvr.*, avril 2002
- A. Montas, « Le rapport du droit maritime au droit commun, entre simple particularisme et véritable autonomie », *DMF*, 2008
- S. Moulinet et T. Humbert, « Extension de la réparation des préjudices des salariés en cas de faute inexcusable de l'employeur », *Jurisprudence sociale Lamy*, n°322, 24 mai 2012
- Z. Pajot et A. Moulinas, « Quelle compétence juridictionnelle pour les conflits du travail maritimes ? », *DMF*, 2012, n°737
- Y. Saint-Jours, « L'enjeu de la rénovation de la législation des accidents du travail et des maladies professionnelles », *Dr. ouvrier*, mai 1998
- S. Porchy-Simon, « Accidents du travail : portée des limitations à l'indemnisation des salariés », *Recueil Dalloz*, 2012
- X. Prétot, « Protection sociale », *revue Travail et protection sociale*, n°6, juin 2004, p 24-34
- S. Porchy-simon, « L'indemnisation des préjudices des victimes de faute inexcusable à la suite de la décision du conseil constitutionnel du 18 juin 2010 : réelle avancée ou espoir déçu ? », *Recueil dalloz*, 2011
- C. Quezel, « Faute inexcusable de l'employeur et droit des victimes d'actes fautifs : mise en œuvre de la réserve d'interprétation », *Revue des droits et libertés fondamentales*, mai 2012
- C.Radé, « Question prioritaire de constitutionnalité », commentaire de la décision du conseil constitutionnel n°2010-2 QPC du 18 juin 2010, *constitutions 2010*
- H. Raffin-Peyloz et C. Jonath, « L'action en reconnaissance de la faute inexcusable de l'employeur en nette augmentation », *option droit & affaires*, n°139, septembre 2012
- F. Samarito, « Aux origines de la réparation des accidents du travail, la naissance de la

- loi du 9 avril 1898 », Dr. Ouvrier, mai 1998
- F. Thomas, « La fusion des services de l'inspection du travail, Quelle place pour l'inspection du travail en milieu maritime ? Un enjeu national et international », *Neptunus revue électronique (CDMO)*, Vol.17,2011
  - S. Tournaux, « Le préjudice résultant de la perte d'emploi du salarié licencié pour inaptitude d'origine professionnelle », *Lexbase Hebdo éd. Sociale*, n°531
  - J.E. Tourreil, « Licenciement pour inaptitude : les marins ont droit à l'indemnisation spéciale prévue par l'article L 1226-14 du code du travail », *jurisprudence sociale Lamy*, n°280, juin 2010
  - G. Vachet, « Chronique sur un assassinat programmé : la jurisprudence sur la faute inexcusable », *Semaine sociale Lamy*, n°1289, 2007
  - G. Vachet, « Faute inexcusable et préjudice d'agrément », *JCP S*, n°21, 21 mai 2013
  - G. Vachet, « Faute inexcusable de l'employeur : la victime a droit à la réparation intégrale du préjudice », *JCP S*, n°44, novembre 2011
  - G. Viney, « L'évolution du droit de l'indemnisation des victimes d'accidents du travail et de maladies professionnelles », *dr. soc.*, sept-oct 2011
  - C. Wilmann, « Livre IV or not Livre IV, that is the question », *Lexbase Hebdo édition sociale*, n°481, 12 avril 2012

#### **Journaux :**

- A. Thomas, « Accident mortel à la pêche, pas de recours contre l'armateur », *Le marin*, 18 juin 2004, n°291
- H. Scheffer, « L'ENIM indemniser les victimes », *Le Marin*, 17 juin 2011, n°3336

#### **Jurisprudence :**

- Cass. Soc., 16 mars 1979, M. Autret et autres ( dit « Navire Mont Laurier »)
- Cass. Soc., 13 juin 1979, Navire « Free Lancer »
- CA Caen (ch.réunies après cassation), 21 avril 1981 Navire « Free Lancer »
- Cass. 2e civ., 23 mars 2004, n° 0214142 ENIM c/ M.A. Beusnard et a
- Cons. Const., 18 juin 2010, n°2010-8-QPC
- Cass. 2e civ., 10 mars 2011, n°10-40075
- Conseil const., 6 mai 2011, n°2011-127QPC
- Cass. 2<sup>e</sup> civ., 22 septembre 2011, n°09-15.756
- Cass 2<sup>e</sup> civ., 4 avril 2012, n°11-14.311

#### **Colloques :**

- Capitaines, Marins : Nouveaux enjeux, Nouveaux défis sous la direction de Martine Le Bihan-Guénolé, Faculté des Affaires internationales de l'université du Havre, L'Harmattan, 2008
- 16es journées de la Médecine des Gens de mer - MARSEILLE, 27 & 28 septembre

2012, A. Charbonneau, « Santé et sécurité au travail : qu'attendre d'une convention internationale du travail ? L'exemple de la Maritime Labour Convention 2006 »

**Entretiens :**

- Correspondance avec M. Stéphane CRAPET, Responsable du contentieux Faute Inexcusable à l'ENIM
- Entretien du 5 juillet 2012 avec M. BUGADA, Professeur à l'université Aix-Marseille.

**Codes :**

Code des Transports

Code du Travail maritime

Code du Travail

Code de la sécurité sociale

**Rapports, dossiers et études :**

- Fiche pratique armateur de l'ENIM : recrutement d'un marin provenant d'un pays étranger en mobilité professionnelle sur un navire battant pavillon français, 2013
- Cour des comptes, Rapport public sur la gestion du risque accident du travail et des maladies professionnelles, 2002
- Rapport Accident du travail maritime, Ministère de l'écologie, développement durable, des transports et du logement, 2009-2010
- Rapport d'activité de l'ENIM, 2011
- A. Vidalies, Rapport fait au nom de la commission des affaires sociales sur la proposition de loi relative à l'amélioration de l'indemnisation des victimes d'accidents du travail et de maladies professionnelles, 9 novembre 2011
- Etude sociologique sur les accidents du travail et les maladies professionnelles dans les secteurs de la pêche et des cultures marines en Bretagne, réalisée pour la Direction Régionale des Entreprises, de la Concurrence, de la Consommation, du Travail et de l'Emploi de Bretagne, n° 2011 / 111-1-5
- Dossier documentaire du conseil constitutionnel, Faute inexcusable de l'employeur : régime spécial des accidents du travail des marins, Décision n° 2011-127QPC
- Rapport Accident du travail maritime, Ministère de l'écologie, du développement durable, du transport, du Logement, 2012
- Rapport d'évaluation préalable à la première convention d'objectifs et de gestion entre l'Etat et l'Etablissement national des invalides de la marine (ENIM), n°007687-01, Juin 2012
- F. Delattre, Rapport d'information n° 707 fait au nom de la commission des finances, Le régime de retraite et de sécurité sociale des marins : maintenir le cap de la modernisation, 2 juillet 2013

**Instructions et circulaires :**

- Instruction ENIM n° 08 du 19 juin 2012 relative a la qualification du risque
- Circulaire CNAMTS 21/2001

**Ressources internet :**

Dalloz : [www.dalloz.fr](http://www.dalloz.fr)

Doctrinal : [www.doctrinal.fr](http://www.doctrinal.fr)

ENIM ( site internet) : [www.enim.eu](http://www.enim.eu)

Lamyline : [www.lamylinereflex.fr](http://www.lamylinereflex.fr)

Légifrance : [www.legifrance.gouv.fr](http://www.legifrance.gouv.fr)

LexisNexis : [www.lexisnexus.com/fr/droit](http://www.lexisnexus.com/fr/droit)

Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie (site internet) :

<http://www.developpement-durable.gouv.fr/>

Registre international français : <http://www.rif.mer.equipement.gouv.fr>

## **TABLE DES ANNEXES :**

<b>Annexe 1</b> : les documents internes à l'ENIM sur l'introduction de la notion de faute inexcusable de l'employeur.....	111
<b>Annexe 2</b> : Décisions relatives à la faute inexcusable de l'employeur postérieures à la décision QPC du 6 mai 2011.....	133
CA Lyon, 18 septembre 2012.....	134
TASS Grenoble, 21 décembre 2012 .....	142
TASS Haute-Corse, 18 mars 2013 .....	147
TASS Manche, 10 juillet 2012 .....	156

## **Annexe 1 : documents internes à l'ENIM**

## Introduction de la notion de faute inexcusable de l'employeur à l'ENIM

### FICHE ANNEXE

#### 1) Indemnisation des victimes

L'indemnisation de la victime prend trois formes :

*La majoration de la rente* accident du travail ou maladie professionnelle doit être servie, en fonction du taux d'incapacité permanente partielle (IPP) et du salaire – forfaitaire en ce qui concerne les marins - servant de base de calcul à cette rente. Son versement pourrait aisément être mis en œuvre par le centre des pensions de l'ENIM,

*L'indemnisation des préjudices* subis par la victime, énumérés par le code de la sécurité sociale (article L.452-3) relève de plusieurs rubriques :

- Préjudice causé par les souffrances physiques et morales,
- Préjudice esthétique,
- Préjudice d'agrément,
- Préjudice résultant de la perte ou de la diminution de ses possibilités de promotion professionnelle

Le paiement de cette indemnisation par l'ENIM pourrait être mis en œuvre suivant des procédures qui restent à préciser.

*L'indemnisation des autres préjudices* subis par la victime est faite directement par l'employeur à la victime, sans l'intervention de la caisse (décision du Conseil constitutionnel n° 2010-8QPC du 18 juin 2010).

#### 2) Mise en place des nouvelles procédures à l'ENIM

Trois questions doivent recevoir chacune une réponse dans un dossier où la faute inexcusable de l'employeur est en jeu :

- La reconnaissance de la faute inexcusable de l'employeur
- La majoration de la rente et son montant
- L'indemnisation des préjudices et leur montant

Pour chacun de ces trois points, la procédure passe d'abord par une phase amiable avant de prendre éventuellement la voie contentieuse devant la juridiction de sécurité sociale.

*Les processus et leurs étapes* sont détaillés dans le dossier « La gestion des dossiers de la faute inexcusable de l'employeur » mis en place par la circulaire CNAMTS 21/2001 du 18 juillet 2001.

L'ENIM ne possède pas de service dédié à la branche AT/MP. C'est ce service qui, dans une CPAM, a en charge l'organisation de la conciliation entre les parties et qui est en relation avec le service prévention de la CARSAT, qui en a la compétence, pour l'évaluation des montants de la majoration de rente et des préjudices.

L'ENIM pourrait cependant mettre en œuvre les procédures suivantes :

##### 2.1 - la phase amiable

- Dès la réception d'un dossier d'accident du travail ou de maladie professionnelle (phase de qualification du risque accident au CLP ou reconnaissance de maladie professionnelle après avis du service du contrôle médical), le CLP doit se poser la question de la faute inexcusable de l'employeur.

- Il doit informer la victime ou ses ayants-droit de la possibilité qu'ils ont d'invoquer la faute inexcusable de l'employeur,

- Il procède à ce travail préalable comme cela est décrit dans la circulaire CNAMTS 21/2001. En particulier il contacte le service prévention de la CARSAT pour l'estimation du montant de la majoration de rente et des préjudices.

L'ENIM ne pouvant pas évaluer ces montants par lui-même, la CARSAT Bretagne pourrait être sollicitée pour l'estimation des préjudices maritimes. En effet, la majorité des dossiers sont traités par les centres ENIM de Lorient et St Malo qui seront ainsi ses interlocuteurs. Le ratio nombre d'affaires / ETP pour armer l'équipe ENIM comme il le faut sera déterminé ultérieurement en liaison avec nos correspondants de la CPAM de la Haute Garonne avec qui l'ENIM travaille régulièrement.

- Si la victime invoque officiellement la faute inexcusable de l'employeur, le CLP organise la conciliation entre la victime et l'employeur, en vue de répondre aux trois questions posées. Il aide les parties à comprendre les enjeux, à connaître les jurisprudences qui pourraient s'appliquer à leur cas, à se mettre d'accord sur les montants des réparations,

- Selon le résultat, il rédige le procès verbal de conciliation ou de non conciliation (totale ou partielle), chacun des trois points pouvant être traité séparément,

En cas d'accord, il fait procéder au versement des réparations à la victime et mettre en place la récupération auprès de l'employeur par les services compétents de l'ENIM,

Il informe à chaque étape le bureau du contentieux (qui prendra la suite en cas de recours devant les juridictions de la sécurité sociale).

- En cas de désaccord, la victime ou la caisse porte l'affaire devant le TASS qui se prononcera sur chacun des points de désaccord et fixera les indemnisations. C'est le bureau du contentieux de l'ENIM qui prend alors la main dans le dossier, jusqu'à son terme.

## *2.2 - La récupération des sommes avancées par la caisse de sécurité sociale*

La caisse faisant l'avance de la majoration de rente et de l'indemnisation des préjudices, elle doit en récupérer les montants auprès de l'employeur.

### *La majoration de rente*

Elle est récupérable par la mise en place d'une cotisation complémentaire AT/MP (articles L.452-2 et R.452-1 du code de la sécurité sociale).

Pour l'ENIM, elle devra suivre une voie différente de celle prévue par les articles L.452-2 et R.452-1 du code de la sécurité sociale. Elle sera récupérée par l'émission d'un titre de perception. Le montant de ce titre correspondra au « capital représentatif » tel qu'il peut être calculé par le centre des pensions de l'ENIM dans les contentieux avec tiers responsable.

### *L'indemnisation des préjudices énumérés par le code de la sécurité sociale*

Elle est directement et intégralement récupérée par la caisse par émission d'un titre de perception d'un montant équivalent à l'encontre de l'employeur. C'est ce que prévoit le dernier alinéa de l'article L.452-3 du code de la sécurité sociale : « *La réparation de ces préjudices est versée directement aux bénéficiaires par la caisse qui en récupère le montant auprès de l'employeur* ».

## **3) Les affaires actuellement en cours devant les tribunaux**

Le nombre actuel de dossiers contentieux impactés par une demande de reconnaissance de la faute inexcusable de l'employeur est assez faible. Cinq ont été recensés pour l'année 2010, dont celui qui a entraîné la décision du Conseil Constitutionnel (TASS de la Manche – affaire veuve Corbinais), mais

nous ne pouvons pas connaître le nombre de victime qui s'est abstenu d'invoquer cette faute inexcusable, sachant que l'article 20 du décret du 17 juin 1938 leur serait opposé et serait retenu par les tribunaux. Ce sont notamment les marins victimes de l'amiante.

Dans l'état actuel de l'organisation de l'ENIM, la reconnaissance de la faute inexcusable de l'employeur et la fixation des montants de la majoration de rente et des préjudices ne peuvent être réalisés que par une décision de justice (TASS).

L'ENIM devra se joindre à la procédure afin de voir son intervention définie, en particulier pour faire l'avance des indemnisations à la victime et pouvoir en récupérer les montants auprès de l'employeur.

A cette fin, la décision du Conseil Constitutionnel et les articles adéquats du code de la sécurité sociale seront cités dans toutes les conclusions de l'ENIM afin que le juge puisse écarter les dispositions de l'article 20 du décret du 17 juin 1938 modifié et laisser à l'ENIM les voies de récupération des sommes avancées selon les modalités exposées au point 2.2.

#### 4) Les risques financiers

L'indemnisation de la faute inexcusable de l'employeur est imputable au régime de sécurité sociale de la victime, à charge pour ce dernier de se retourner contre l'employeur.

Ce coût consiste en une majoration de la rente accident du travail/maladie professionnelle, portée au maximum (= au taux IPP du revenu réel) et celui de préjudices extrapatrimoniaux accordés par le juge ou acceptés lors de la conciliation entre les parties.

Les actions de la caisse en récupération des montants auprès de l'employeur sont l'augmentation des cotisations accident du travail et l'émission d'un titre de perception contre l'employeur.

Le tableau qui suit présente pour les cinq dernières années les montants des concessions AT-MP. En effet, seules les nouvelles pensions sont considérées comme susceptibles d'être impactées par la reconnaissance de la faute inexcusable de l'employeur.

ENIM: Caisse générale de prévoyance pensions AT concédées.  
montants annuels

Bruts annuels		Types de bénéficiaires		
Types de pensions	Années	Marins	A/D	Total
ATM	2006	225 581,64	341 490,72	567 072,36
	2007	160 397,64	284 582,88	444 980,52
	2008	295 334,64	210 272,52	505 607,16
	2009	206 545,20	209 260,44	415 805,64
	2010	150 480,48	239 960,76	390 441,24
	MAXIMUM		295 334,64	341 490,72
PIMP	2006	416 492,88	467 115,60	883 608,48
	2007	575 518,20	519 633,96	1 095 152,16
	2008	453 086,40	331 067,28	784 153,68
	2009	372 937,80	427 806,72	800 744,52
	2010	232 291,32	577 722,60	810 013,92
	MAXIMUM		575 518,20	577 722,60
CAAA	2006	1 161 601,44	0,00	1 161 601,44
	2007	1 077 945,72	0,00	1 077 945,72
	2008	1 190 937,24	0,00	1 190 937,24
	2009	660 032,16	0,00	660 032,16
	2010	572 650,20	0,00	572 650,20
	MAXIMUM		1 190 937,24	0,00
<b>TOTAL</b>		<b>2 061 790,08</b>	<b>919 213,32</b>	<b>2 981 003,40</b>

L'estimation du coût de la faute inexcusable est néanmoins difficile, de nombreux exemple montrant la grande variabilité des montants attribués par les tribunaux (de moins de 2 000 € à plus de 200 000 €).

Dans le cadre de la CNAMTS le système d'information est en cours d'amélioration mais il ne permet pas encore une mesure exhaustive de la situation, notamment de connaître le rapport entre les pensions réellement payées et ce qu'elles auraient été sans faute inexcusable de l'employeur.

Néanmoins un rapport du gouvernement au parlement concernant l'impact financier de l'indemnisation des victimes AT/MP, évaluée à 22 % de la dépense de la sécurité sociale les montants d'indemnisation de la faute inexcusable de l'employeur.

Ce ratio, appliqué aux montants des rentes accident/maladie professionnelle concédées par l'Etablissement définies précédemment, permet une estimation du surcoût ajouté chaque année par la reconnaissance de la faute inexcusable de l'employeur.

Le résultat apparaît ci-après :

ENIM	MAXIMUM	% rentes
Rentes ATM-PIMP	2 981 003,40	
Faute inexcusable	661 722,01	22%

Pour conclure, l'augmentation de charges pour l'Etablissement peut dans cette hypothèse représenter une augmentation importante du montant des concessions nouvelles en ATM et dépend, in fine, de la capacité de récupération du régime auprès des armateurs du montant de ces indemnisations pour faute inexcusable, la législation du risque accident du travail de l'ENIM ne permettant pas actuellement une imputation du coût sur les taux de cotisations CGP.

## 5) Propositions de modifications réglementaires

### 5.1 – Création d'une cotisation patronale spécifique AT/MP à l'ENIM

Si l'option de se conformer strictement aux dispositions du code de la sécurité sociale est retenue, les articles 4, 5, 6 et 6-1 du décret du 17 juin 1938 doivent être modifiés.

L'adoption éventuelle de cette proposition de modifications réglementaires ayant d'importantes conséquences tant pour l'Etablissement que pour les armements, nécessite une large concertation à l'issue de laquelle elle ne pourrait intervenir sans l'accord formel des tutelles.

### 5.2 – Introduction de la faute inexcusable dans le décret du 17 juin 1938

Pour introduire la notion de faute inexcusable de l'employeur dans le décret du 17 juin 1938, il apparaît souhaitable de suivre l'articulation des articles correspondant du code de la sécurité sociale (L.452-1 et suivants) en créant des articles parallèles dans le décret.

Il s'agit principalement de modifier l'article 20 actuel en créant des articles 20-1 à 20-5, et de modifier également l'article 51 (recours contre tiers).

Cette dernière proposition qui ne vise qu'à tirer les conséquences des décisions du Conseil Constitutionnel en ce qui concerne l'indemnisation des victimes, indépendamment de la question de son financement, devrait pouvoir plus aisément aboutir ...

Modifications réglementaires proposées

Code de la sécurité sociale	DECRET DU 17 juin 1938 modifié	TEXTE PROPOSE DANS LE DECRET DU 17 JUIN 1938	COMMENTAIRES
<p><b>Article L.451-1</b> Modifié par <u>Loi n°94-43 du 18 janvier 1994 - art. 69 JORF 19 janvier 1994</u> Sous réserve des dispositions prévues aux articles L. 452-1 à L. 452-5, L. 454-1, L. 455-1, L. 455-1-1 et L. 455-2 aucune action en réparation des accidents et maladies mentionnés par le présent livre ne peut être exercée conformément au droit commun, par la victime ou ses ayants droit.</p>		<p><b>Article 20</b> <i>NOUVEAU</i> Sous réserve des dispositions prévues aux articles 20-1 à 20-5, aucune action en réparation des accidents du travail et des maladies mentionnés par le présent titre ne peut être exercée conformément au droit commun, par la victime ou ses ayants-droit.</p>	<p>L'article L.454-1 css concerne la faute d'un tiers, voir les articles 51 et 51a du décret du 17/06/1938 modifiés plus bas.  Les articles L.455-1, L.455-1-1 et L.455-2 css concernent les accidents de trajet, ils sont pris en charge par l'ENIM en application de l'article 9 du décret du 17/06/1938, aux conditions du titre 2 du décret donc des articles 20 à 20-5 nouveaux en cas de faute inexcusable de l'employeur.</p>
<p><b>Article L.452-1</b> Créé par <u>Décret 85-1353 1985-12-17 art. 1 JORF 21 décembre 1985</u> Lorsque l'accident est dû à la faute inexcusable de l'employeur ou de ceux qu'il s'est substitués dans la direction, la victime ou ses ayants droit ont droit à une indemnisation complémentaire dans les conditions définies aux articles suivants.</p>	<p><b>Article 20 du décret du 17 juin 1938 modifié</b> Créé par Décret n° 56-162 du 28 janvier 1956  <del>Si l'accident est causé par une personne autre que l'employeur ou ses préposés, la victime ou ses ayants droit conservent contre l'auteur de l'accident le droit de demander la réparation du préjudice causé conformément aux règles de droit commun dans la mesure où ce préjudice n'est pas réparé par application du présent décret. [articles 20 et 20-1 nouveaux]</del>  <del>La Caisse Générale de Prévoyance des marins soit à la victime ou à ses ayants droit les prestations ou indemnités prévues par le présent décret sauf recours de sa part contre l'auteur responsable de l'accident dans les conditions ci-après. [article 20-5 nouveau]</del>  <del>Si la responsabilité du tiers auteur de l'accident</del></p>	<p><b>Article 20-1</b> <i>NOUVEAU</i> Lorsque l'accident est dû à la faute inexcusable de l'employeur ou de ceux qu'il s'est substitués dans la direction, la victime ou ses ayants-droit ont droit à une indemnisation complémentaire dans les conditions définies aux articles suivants.</p>	<p>Les articles 20-1 à 20-5 nouveaux suivent l'organisation du code de la sécurité sociale.  Les deuxième et troisième alinéas de l'article 20 ancien du décret du 17/06/1938 sont déplacés respectivement aux articles 20-5 nouveau et 51 modifié du décret.</p>

<p>est-entière-ou-si-elle-est-partagée-avec-la-victime- la-Caisse-est-admise-à-poursuivre-le remboursement-des-indemnités-mises-à- charge-à-due-concomitance-de-l'indemnité-mise-à- la-charge-du-tiers- [article 51 modifié]</p>	<p><b>Article L.452-2</b> Modifié par Ordonnance n°2010-177 du 23 février 2010 - art. 24</p> <p>Dans le cas mentionné à l'article précédent, la victime ou ses ayants droit reçoivent une majoration des indemnités qui leur sont dues en vertu du présent livre.</p> <p>Lorsqu'une indemnité en capital a été attribuée à la victime, le montant de la majoration ne peut dépasser le montant de ladite indemnité.</p> <p>Lorsqu'une rente a été attribuée à la victime, le montant de la majoration est fixé de telle sorte que la rente allouée à la victime ne puisse excéder, soit la fraction du salaire annuel correspondant à la réduction de capacité, soit le montant de ce salaire dans le cas d'incapacité totale.</p> <p>En cas d'accident suivi de mort, le montant de la majoration est fixé sans que le total des rentes et des majorations servies à l'ensemble des ayants droit puisse dépasser le montant du salaire annuel ; lorsque la rente d'un ayant droit cesse d'être due, le montant de la majoration correspondant à la ou aux dernières rentes servies est ajusté de façon à maintenir le montant global des rentes majorées tel qu'il avait été fixé initialement ; dans le cas où le conjoint survivant recouvre son droit à la rente en application du troisième alinéa de l'article L. 434-9, la</p>	<p><b>Article 20-2</b> <b>NOUVEAU</b></p> <p>Dans le cas mentionné à l'article précédent, la victime ou ses ayants-droit reçoivent une majoration des indemnités qui leurs sont dues en vertu du présent titre.</p> <p>Lorsqu'une rente a été attribuée à la victime, le montant de la majoration est fixé de telle sorte que la rente allouée à la victime ne puisse excéder, soit la fraction du salaire visé à l'article 7 correspondant à la réduction de capacité, soit le montant de ce salaire dans le cas d'incapacité totale.</p> <p>En cas d'accident suivi de mort, le montant de la majoration est fixé sans que le total des rentes et des majorations servies à l'ensemble des ayants-droit puisse dépasser le montant du salaire visé à l'article 7. Lorsque la rente d'un ayant droit cesse d'être due, le montant de la majoration correspondant à la ou aux dernières rentes servies est ajusté de façon à maintenir le montant global des rentes majorées tel qu'il avait été fixé initialement ; dans le cas où le conjoint survivant recouvre son droit à la rente en application de l'article L.434-9 du code de la sécurité sociale, la</p>	<p>Majoration non prévue par le décret du 17 juin 1938, article 20 ancien.</p> <p>L'indemnité en capital n'existe pas à l'ENIM, les articles L.434-1 et R.434-4 ne sont pas applicables par l'ENIM qui ne verse rien aux victimes d'accident du travail dont le taux d'IPP est &lt; 10%.</p> <p>Il apparaît nécessaire de reprendre la rédaction de ces deux alinéas du L.452-2 du code de la sécurité sociale par souci de clarté vis-à-vis du régime des marins.</p> <p>Taux et durée de la cotisation complémentaire sont fixés par la CARSAT sur proposition CPAM, avec</p>
--	---	--	---

<p>majoration dont il bénéficiait est rétablie à son profit.</p> <p>Le salaire annuel et la majoration visée au troisième et au quatrième alinéa du présent article sont soumis à la revalorisation prévue pour les rentes par l'article L. 434-17.</p> <p>La majoration est payée par la caisse, qui en récupère le montant par l'imposition d'une cotisation complémentaire dont le taux et la durée sont fixés par la caisse d'assurance retraite et de la santé au travail sur la proposition de la caisse primaire, en accord avec l'employeur, sauf recours devant la juridiction de la sécurité sociale compétente.</p> <p>La cotisation complémentaire ainsi prévue ne peut être perçue au-delà d'une certaine durée et son taux excéder ni une fraction de la cotisation normale de l'employeur, ni une fraction des salaires servant de base à cette cotisation. [Voir R.452-1 CSS]</p> <p>Dans le cas de cession ou de cessation de l'entreprise, le capital correspondant aux arrérages à échoir est immédiatement exigible.</p> <p><b>Article R.452-1</b> Créé par Décret 85-1353 1985-12-17 art. 1 JORF 21 décembre 1985</p> <p>La cotisation supplémentaire prévue au sixième alinéa de l'article L. 452-2 ne peut être perçue pendant plus de vingt ans [*durée maximum*] et son taux excéder ni 50 % de la cotisation de l'employeur ni 3 % des salaires servant de base à cette cotisation.</p> <p><b>Article R.452-2</b> Créé par Décret n°2002-542 du 18 avril 2002</p>		<p>majoration dont il bénéficiait est rétablie à son profit</p> <p>La majoration est payée par la caisse qui en récupère le montant auprès de l'employeur. (Ce montant correspond au « capital représentatif » tel qu'il est calculé dans les procédures de contentieux avec tiers responsable)</p>	<p>accord employeur (sauf si recours). Un accord est donc à rechercher en premier lieu entre victime et employeur. Une procédure détaillée est fournie par circulaire CNAMTS DRP n° 21/2001 du 18 juillet 2001 (la gestion des dossiers de la FIE).</p> <p>Il n'y a pas de cotisation AT/MP différenciée pour l'ENIM. Ces trois derniers alinéas du L.452-2 sont inapplicables par l'ENIM, sauf à créer une cotisation patronale spécifique AT/MP.</p>
			<p>Sans objet s'il n'y a pas création d'une cotisation spécifique AT/MP à l'ENIM</p>

<p>- art. 3 JORF 21 avril 2002 et rectificatif          JORF 8 juin 2002          Lorsqu'une indemnité en capital attribuée en application de l'article L. 434-1 a été remplacée par une rente, dans les conditions de l'article R. 434-4, le montant de la majoration due en cas de faute inexcusable de l'employeur est calculé conformément au deuxième alinéa de l'article L. 452-2.</p>			<p>Sans objet pour l'ENIM</p>
<p><b>Article L.452-3</b>          Créé par Décret 85-1353 1985-12-17 art. 1          JORF 21 décembre 1985.          Indépendamment de la majoration de rente qu'elle reçoit en vertu de l'article précédent, la victime a le droit de demander à l'employeur devant la juridiction de sécurité sociale la réparation du préjudice causé par les souffrances physiques et morales par elle endurées, de ses préjudices esthétiques et d'agrément ainsi que celle du préjudice résultant de la perte ou de la diminution de ses possibilités de promotion professionnelle.          Si la victime est atteinte d'un taux d'incapacité permanente de 100 %, il lui est alloué, en outre, une indemnité forfaitaire égale au montant du salaire minimum légal en vigueur à la date de consolidation.</p>		<p><b>Article 20-3 NOUVEAU</b>          Indépendamment de la majoration de rente qu'elle reçoit en vertu de l'article précédent, la victime a le droit de demander à l'employeur devant la juridiction de sécurité sociale la réparation du préjudice causé par les souffrances physiques et morales par elle endurées, de ses préjudices esthétiques et d'agrément ainsi que celle du préjudice résultant de la perte ou de la diminution de ses possibilités de promotion professionnelle.          Si la victime est atteinte d'un taux d'incapacité permanente de 100 %, il lui est alloué, en outre, une indemnité forfaitaire égale au montant du salaire visé à l'article 7 en vigueur à la date de consolidation.</p> <p>De même, en cas d'accident suivi de mort, les ayants droit de la victime mentionnés à l'article 19 peuvent demander à l'employeur la réparation du préjudice moral devant la juridiction de la sécurité sociale compétente.</p> <p>La réparation de ces préjudices est versée directement aux bénéficiaires par la caisse qui en récupère le montant auprès de l'employeur.</p>	<p>Non prévu par le décret du 17 juin 1938</p> <p>Non prévu par le décret du 17 juin 1938</p> <p>L'article 19 du décret du 17 juin 1938 renvoie aux articles L.434-7 à 10 css.</p>

<p><b>Article L.452-4</b> Modifié par Ordonnance n°2010-177 du 23 février 2010 - art. 24</p>	<p>A défaut d'accord amiable entre la caisse et la victime ou ses ayants droit d'une part, et l'employeur d'autre part, sur l'existence de la faute inexcusable reprochée à ce dernier, ainsi que sur le montant de la majoration et des indemnités mentionnées à l'article L. 452-3, il appartient à la juridiction de la sécurité sociale compétente, saisie par la victime ou ses ayants droit ou par la caisse primaire d'assurance maladie, d'en décider. La victime ou ses ayants droit doivent appeler en déclaration de jugement commun ou réciproquement.</p>			<p><b>Article 20-4</b> <b>NOUVEAU</b></p>	<p>A défaut d'accord amiable entre la caisse et la victime ou ses ayants droit d'une part, et l'employeur d'autre part, sur l'existence de la faute inexcusable reprochée à ce dernier, ainsi que sur le montant de la majoration et des indemnités mentionnées à l'article 20-3, il appartient à la juridiction de la sécurité sociale compétente, saisie par la victime ou ses ayants droit ou par l'ENIM, d'en décider. La victime ou ses ayants droit doivent appeler l'ENIM en déclaration de jugement commun ou réciproquement.</p> <p>L'auteur de la faute inexcusable est responsable sur son patrimoine personnel des conséquences de celle-ci.</p> <p>L'employeur peut s'assurer contre les conséquences financières de sa propre faute inexcusable ou de la faute de ceux qu'il s'est substitués dans la direction de l'entreprise ou de l'établissement.</p>
	<p>Des actions de prévention appropriées sont organisées dans des conditions fixées par décret, après consultation des organisations représentatives des employeurs et des salariés.</p> <p>Lorsque l'accident est dû à la faute inexcusable d'un employeur garanti par une assurance à ce titre, la caisse d'assurance retraite et de la santé au travail peut imposer à l'employeur la cotisation supplémentaire</p>				<p>L'ENIM a ses propres actions de prévention en liaison avec la DAM.</p>

<p>mentionnée à l'article L. 242-7. Le produit en est affecté au fonds national de prévention des accidents du travail et des maladies professionnelles.</p> <p>Le paiement des cotisations complémentaires prévues à l'article L. 452-2 et, au cas de cessation ou de cessation de l'entreprise, le paiement du capital mentionné au même article sont garantis par privilège dans les conditions et au rang fixés par les articles L. 243-4 et L. 243-5.</p> <p>NOTA: Loi 87-39 du 28 janvier 1987 art. 33 V : les dispositions du présent article de la loi sont applicables dans les départements du Haut-Rhin, du Bas-Rhin et de la Moselle.</p>		<p>Le paiement du remboursement du complément de rente prévu à l'article 20-2 est garanti par privilège dans les conditions et au rang fixés par les articles L. 243-4 et L. 243-5 du code de la sécurité sociale.</p>	
<p><b>Article L.452-5</b> Modifié par Ordonnance n°2010-177 du 23 février 2010 - art. 24</p> <p>Si l'accident est dû à la faute intentionnelle de l'employeur ou de l'un de ses préposés, la victime ou ses ayants droit conserve contre l'auteur de l'accident le droit de demander la réparation du préjudice causé, conformément aux règles du droit commun, dans la mesure où ce préjudice n'est pas réparé par application du présent livre.</p> <p>Les caisses primaires d'assurance maladie sont tenues de servir à la victime ou à ses ayants droit les prestations et indemnités mentionnées par le présent livre. Elles sont admises de plein droit à intenter contre l'auteur de l'accident une action en remboursement des sommes payées par elles.</p> <p>Si des réparations supplémentaires mises à la</p>		<p><b>Article 20-5</b> <b>NOUVEAU</b></p> <p>Si l'accident est dû à la faute intentionnelle de l'employeur ou de l'un de ses préposés, la victime ou ses ayants droit conserve contre l'auteur de l'accident le droit de demander la réparation du préjudice causé, conformément aux règles du droit commun, dans la mesure où ce préjudice n'est pas réparé par application du présent titre.</p> <p>L'ENIM est tenu de servir à la victime ou à ses ayants-droit les prestations et indemnités mentionnées par le présent titre. Il est admis de plein droit à intenter contre l'auteur de l'accident une action en remboursement des sommes payées par lui.</p>	<p>C'est cet alinéa qui permet à la victime de réclamer l'indemnisation de TOUS ses préjudices comme le prévoit la décision 2010-8 QPC du Conseil Constitutionnel du 18 juin 2010.</p>

<p>charge de l'auteur responsable de l'accident, en application du présent article, sont accordées sous forme de rentes, celles-ci doivent être constituées par le débiteur dans les deux mois de la décision définitive ou de l'accord des parties à la caisse nationale de prévoyance suivant le tarif résultant du présent code.</p> <p>Dans le cas prévu au présent article, la caisse d'assurance retraite et de la santé au travail peut imposer à l'employeur la cotisation supplémentaire mentionnée à l'article L. 242-7.</p> <p><b>Article L454-1</b> Modifié par <u>Loi n°2005-1579 du 19 décembre 2005 - art. 15 (V) JORE 20 décembre 2005</u></p>	<p><b>Article 51</b></p> <p>Les dispositions du présent décret ne font pas obstacle à ce que les marins, leurs ayants cause ou la caisse générale de prévoyance subrogée à leurs droits poursuivent les personnes responsables, par leur faute, de l'accident ou de la maladie.</p> <p>Les indemnités dues par les tiers viennent en déduction des sommes à payer par la caisse.</p> <p><del>L'article 11 de la loi n° 29 décembre 1995 est abrogé.</del></p>	<p><b>Article 51</b> <b>MODIFICATION</b></p> <p>Sous réserve des dispositions des articles 20-1 à 20-5, les dispositions du présent décret ne font pas obstacle à ce que les marins, leurs ayants cause ou la caisse générale de prévoyance subrogée à leurs droits poursuivent les personnes responsables, par leur faute, de l'accident ou de la maladie.</p> <p>Les indemnités dues par les tiers viennent en déduction des sommes à payer par la caisse.</p>	<p>Ces deux alinéas ne sont pas applicables par l'ENIM</p>
<p>Si la lésion dont est atteint l'assuré social est imputable à une personne autre que l'employeur ou ses préposés, la victime ou ses ayants droit conserve contre l'auteur de l'accident le droit de demander la réparation du préjudice causé, conformément aux règles de droit commun, dans la mesure où ce préjudice n'est pas réparé par application du présent livre.</p>	<p>Lorsque l'accident ou la blessure, dont le marin ou l'un des membres de sa famille est victime, est imputable à un tiers, la caisse est subrogée de plein droit à l'intéressé ou à ses ayants droit dans leur action contre le tiers responsable pour le remboursement des dépenses que lui occasionne l'accident ou la blessure.</p> <p>L'intéressé ou ses ayants droit doivent indiquer</p>	<p>Lorsque l'accident ou la blessure, dont le marin ou l'un des membres de sa famille est victime, est imputable à un tiers, la caisse est subrogée de plein droit à l'intéressé ou à ses ayants droit dans leur action contre le tiers responsable pour le remboursement des dépenses que lui occasionne l'accident ou la blessure.</p> <p>L'intéressé ou ses ayants droit doivent</p>	<p>Les notions de faute inexcusable de l'employeur et de tiers responsable sont donc bien séparées par les rédactions nouvelles des articles 20 à 20-5 et 51.</p> <p>Alinéa obsolète</p>

<p>Les caisses primaires d'assurance maladie sont tenues de servir à la victime ou à ses ayants droit les prestations et indemnités prévues par le présent livre, sauf recours de leur part contre l'auteur responsable de l'accident, dans les conditions ci-après ; ce recours est également ouvert à l'Etat et aux institutions privées, lorsque la victime est pupille de l'éducation surveillée, dans les conditions définies par décret.</p>	<p>en tout état de la procédure la qualité d'assuré de la victime de l'accident et la caisse à laquelle il est affilié.</p> <p>A défaut de cette indication, la nullité du jugement sur le fond pourra être demandée pendant deux ans à compter de la date à partir de laquelle ledit jugement est devenu définitif, soit à la requête du ministère public, soit à la demande de la caisse ou du tiers responsable lorsque ces derniers y auront intérêt.</p>	<p>indiquer en tout état de la procédure la qualité d'assuré de la victime de l'accident et la caisse à laquelle il est affilié.</p> <p>A défaut de cette indication, la nullité du jugement sur le fond pourra être demandée pendant deux ans à compter de la date à partir de laquelle ledit jugement est devenu définitif, soit à la requête du ministère public, soit à la demande de la caisse ou du tiers responsable lorsque ces derniers y auront intérêt.</p>	
<p>Si la responsabilité du tiers auteur de l'accident est entière ou si elle est partagée avec la victime, la caisse est admise à poursuivre le remboursement des prestations mises à sa charge à due concurrence de la part d'indemnité mise à la charge du tiers qui répare l'atteinte à l'intégrité physique de la victime, à l'exclusion de la part d'indemnité, de caractère personnel, correspondant aux souffrances physiques ou morales par elle endurées et au préjudice esthétique et d'agrément. De même, en cas d'accident suivi de mort, la part d'indemnité correspondant au préjudice moral des ayants droit leur demeure acquise.</p> <p>Hors le cas où la caisse est appelée en</p>	<p>Article 20, alinéa 3</p> <p>Si la responsabilité du tiers auteur de l'accident est entière ou si elle est partagée avec la victime, la Caisse est admise à poursuivre le remboursement des indemnités mises à sa charge à due concurrence de l'indemnité mise à la charge du tiers.</p>	<p>Lorsque la responsabilité entière ou partagée du tiers est établie, l'ENIM est admis de plein droit à poursuivre le remboursement des sommes payées par lui à due concurrence de l'indemnité mise à la charge du tiers.</p>	

<p>déclaration de jugement commun conformément aux dispositions ci-après, la demande de la caisse vis-à-vis du tiers responsable s'exerce en priorité à titre amiable. Une convention signée par la Caisse nationale de l'assurance maladie des travailleurs salariés, la Caisse nationale d'assurance maladie et maternité des travailleurs non salariés et la Caisse centrale de la mutualité sociale agricole avec les organisations représentatives des assureurs peut définir les modalités de mise en oeuvre de cette procédure.</p> <p>La personne victime, les établissements de santé, le tiers responsable et son assureur sont tenus d'informer la caisse de la survenue des lésions causées par un tiers dans des conditions fixées par décret. La méconnaissance de l'obligation d'information des caisses par l'assureur du tiers responsable donne lieu à la majoration de 50 % de l'indemnité forfaitaire mentionnée ci-après dans les conditions déterminées par le même décret.</p> <p>Si la responsabilité du tiers est partagée avec l'employeur, la caisse ne peut poursuivre un remboursement que dans la mesure où les indemnités dues par elle en vertu du présent livre dépassent celles qui auraient été mises à la charge de l'employeur en vertu du droit commun.</p> <p>Dans le cas où les rentes prévues au 4° de l'article L. 431-1 sont inférieures à la réparation de même nature due à la victime ou à ses ayants droit par application des dispositions du présent article, les rentes supplémentaires peuvent être allouées sous forme de capital. Celles qui ne seraient pas allouées en capital doivent, dans les deux mois de la décision définitive ou de l'accord</p>		
--	--	--

des parties, être constituées par le débiteur à la caisse nationale de prévoyance suivant le tarif résultant du présent code.

En contrepartie des frais qu'elle engage pour obtenir le remboursement mentionné au troisième alinéa ci-dessus, la caisse d'assurance maladie à laquelle est affilié l'assuré social victime de l'accident recouvre une indemnité forfaitaire à la charge du tiers responsable et au profit du fonds national des accidents du travail de l'organisme national d'assurance maladie. Le montant de cette indemnité est égal au tiers des sommes dont le remboursement a été obtenu, dans les limites d'un montant maximum de 910 euros et d'un montant minimum de 91 euros. A compter du 1er janvier 2007, les montants mentionnés au présent alinéa sont révisés chaque année, par arrêté des ministres chargés de la sécurité sociale et du budget, en fonction du taux de progression de l'indice des prix à la consommation hors tabac prévu dans le rapport économique, social et financier annexé au projet de loi de finances pour l'année considérée.

Cette indemnité est établie et recouvrée par la caisse selon les règles et sous les garanties et sanctions prévues au chapitre 3 du titre III et aux chapitres 2, 3 et 4 du titre IV du livre Ier ainsi qu'aux chapitres 3 et 4 du titre IV du livre II applicables au recouvrement des cotisations de sécurité sociale.

Lorsque l'assuré victime de l'accident est affilié au régime agricole, l'indemnité est recouvrée selon les règles et sous les garanties et sanctions prévues aux chapitres 2, 3 et 4 du titre IV du livre Ier ainsi qu'à l'article 1143-2 (1) du code rural.

NOTA:  
 l'article 1143-2 a été abrogé par l'ordonnance

<p>n° 2000-550 du 15 juin 2000 et codifié sous les articles L.725-3 à L.725-6 du code rural.</p>			
<p><b>Article L.455-1</b>  Créé par Décret 85-1353 1985-(2-17 art. 1 JORF 21 décembre 1985  Si l'accident dont le travailleur est victime dans les conditions prévues à l'article L. 411-2 est causé par l'employeur ou ses préposés ou, plus généralement, par une personne appartenant à la même entreprise que la victime, il est fait application, à l'encontre de l'auteur responsable de l'accident, des dispositions des articles L. 454-1 et L. 455-2.</p>			<p><b>Accident de trajet</b>  Le L.411-2 concerne les accidents de trajet. Il s'applique donc de façon implicite à l'ENIM (article 9 du décret du 17 juin 1938)  Le recours contre l'employeur était interdit par l'article 20 du décret du 17 juin 1938. Sa modification l'autorise à présent en cas d'accident de trajet.</p>
<p><b>Article L.455-1-1</b>  Modifié par Loi 94-43 1994-01-18 art. 69 II, III JORF 19 janvier 1994  Modifié par Loi n°94-43 du 18 janvier 1994 - art. 69 JORF 19 janvier 1994  La victime, ou ses ayants droit et la caisse peuvent se prévaloir des dispositions des articles L. 454-1 et L. 455-2 lorsque l'accident défini à l'article L. 411-1 survient sur une voie ouverte à la circulation publique et implique un véhicule terrestre à moteur conduit par l'employeur, un préposé ou une personne appartenant à la même entreprise que la victime.  La réparation complémentaire prévue au premier alinéa est régie par les dispositions de la loi n° 85-677 du 5 juillet 1985 tendant à l'amélioration de la situation des victimes d'accidents de la circulation et à l'accélération des procédures d'indemnisation.</p>			<p>Applicable implicitement à l'ENIM (article 9 du décret du 17 juin 1938 et nouveaux articles 20-I et suivants)</p>
<p><b>Article L.455-2</b></p>			

<p>Modifié par <u>Ordonnance n°2010-177 du 23 février 2010 - art. 24</u></p> <p>Si des poursuites pénales sont exercées dans les cas prévus aux articles L. 452-1 à L. 452-5, L. 453-1 et L. 454-1, les pièces de procédure sont communiquées à la victime ou à ses ayants-droit. Le même droit appartient à l'employeur et à la caisse.</p> <p>Dans le cas prévu aux articles L. 452-1 à L. 452-4, la caisse d'assurance retraite et de la santé au travail doit communiquer à la victime ou à ses ayants droit, sur leur demande, les résultats complets de l'enquête ainsi que tous les renseignements dont elle dispose.</p> <p>Dans les cas prévus aux articles L. 452-1 à L. 452-5, L. 453-1 et L. 454-1, la victimes ou ses ayants droit doivent appeler la caisse en déclaration de jugement commun ou réciproquement. A défaut, la nullité du jugement sur le fond peut être demandée pendant deux ans à compter de la date à laquelle le jugement est devenu définitif soit à la requête du ministère public, soit à la demande des caisses de sécurité sociale intéressées ou du tiers responsable, lorsque ces derniers y ont intérêt.</p> <p>La victime est admise à faire valoir les droits résultant pour elle de l'action en indemnité formée conformément aux articles L. 452-5 et L. 454-1 par priorité sur les caisses en ce qui concerne son action en remboursement.</p>		<p>Ces dispositions ne sont pas écrites dans le décret du 17 juin 1938. Si cela est rendu nécessaire, il faudra créer un nouvel article 51 b par exemple.</p>
<p><b>Article L.455-3</b>  Modifié par <u>Ordonnance n°2010-177 du 23 février 2010 - art. 24</u>  La victime d'un accident du travail, qui le</p>		<p>Ces dispositions ne sont pas écrites</p>

<p>demande, a droit d'obtenir communication du rapport d'enquête que peut établir la caisse d'assurance retraite et de la santé au travail sur ledit accident, sans que des motifs tirés du secret de la vie privée ou du secret en matière industrielle et commerciale, portant exclusivement sur des faits qui lui sont personnels, puissent lui être opposés.</p>		<p>dans le décret du 17 juin 1938. Si cela est rendu nécessaire, il faudra créer un nouvel article 51 c par exemple.</p>
--	--	--

### Les délais de prescription

Code de la sécurité sociale	ENIM	Commentaires
<p>Article L.431-2 Modifié par Ordonnance 2004-529 2004-04-15 art. 6 1° JORF 17 avril 2004 Les droits de la victime ou de ses ayants droit aux prestations et indemnités prévues par le présent livre se prescrivent par deux ans à dater :</p>	<p>Article 61-2 du décret du 17 juin 1938 modifié Texte(s) source(s) : Décret n° 79-584 du 10 juillet 1979 Les droits du marin ou de ses ayants droit aux prestations et pensions prévues aux titres II et IV se prescrivent par deux ans à dater :</p>	
<p>1°) du jour de l'accident ou de la cessation du paiement de l'indemnité journalière ; 2°) dans les cas prévus respectivement au premier alinéa de l'article L. 443-1 et à l'article L. 443-2, de la date de la première constatation par le médecin traitant de la modification survenue dans l'état de la victime, sous réserve, en cas de contestation, de l'avis émis par l'expert ou de la date de cessation du paiement de l'indemnité journalière allouée en raison de la rechute ;</p>	<p>- soit du jour de l'accident, soit de la cessation de la prise en charge du marin par l'armateur ou de la cessation du paiement de l'indemnité journalière ;</p>	
<p>3°) du jour du décès de la victime en ce qui concerne la demande en révision prévue au troisième alinéa de l'article L. 443-1 ;</p>	<p>- soit du jour du décès ou de la disparition.</p>	
<p>4°) de la date de la guérison ou de la consolidation de la blessure pour un détenu exécutant un travail pénal ou un pupille de l'éducation surveillée dans le cas où la victime n'a pas droit aux indemnités journalières.</p>		

<p>L'action des praticiens, pharmaciens, auxiliaires médicaux, fournisseurs et établissements pour les prestations mentionnées à l'article L. 431-1 se prescrit par deux ans à compter soit de l'exécution de l'acte, soit de la délivrance de la fourniture, soit de la date à laquelle la victime a quitté l'établissement.</p> <p>Cette prescription est également applicable, à compter du paiement des prestations entre les mains du bénéficiaire, à l'action intentée par un organisme payeur en recouvrement des prestations indûment payées, sauf en cas de fraude ou de fausse déclaration.</p> <p>Les prescriptions prévues aux trois alinéas précédents sont soumises aux règles de droit commun.</p> <p>Toutefois, en cas d'accident susceptible d'entraîner la reconnaissance de la faute inexcusable de l'employeur, ou de ceux qu'il s'est substitués dans la direction, la prescription de deux ans opposable aux demandeurs d'indemnisation complémentaire visée aux articles L. 452-1 et suivants est interrompue par l'exercice de l'action pénale engagée pour les mêmes faits ou de l'action en reconnaissance du caractère professionnel de l'accident.</p>	<p>L'action intentée par la Caisse en recouvrement des prestations et pensions indûment payées se prescrit également par deux ans, sauf en cas de fraude ou de fausse déclaration.</p> <p>Les prescriptions prévues aux deux alinéas précédents sont soumises aux règles du droit commun.</p>	
		<p>Au régime général, le délai de prescription est égal à 2 ans, interrompu si une action pénale est engagée pour les mêmes faits ou si une action en reconnaissance du caractère professionnel de l'accident est engagée.</p>

## EXTRAITS DES TEXTES

### Code de la sécurité sociale

#### Article L434-1

Modifié par Loi n°2001-1246 du 21 décembre 2001 - art. 49 JORF 26 décembre 2001

**Une indemnité en capital est attribuée à la victime d'un accident du travail atteinte d'une incapacité permanente inférieure à un pourcentage déterminé.**

Son montant est fonction du taux d'incapacité de la victime et déterminé par un barème forfaitaire fixé par décret dont les montants sont revalorisés dans les conditions fixées à l'article L. 351-11. Il est révisé lorsque le taux d'incapacité de la victime augmente tout en restant inférieur à un pourcentage déterminé.

Cette indemnité est versée lorsque la décision est devenue définitive. Elle est incessible et insaisissable.

#### Article L434-2

Modifié par LOI n°2007-1786 du 19 décembre 2007 - art. 86

Le taux de l'incapacité permanente est déterminé d'après la nature de l'infirmité, l'état général, l'âge, les facultés physiques et mentales de la victime ainsi que d'après ses aptitudes et sa qualification professionnelle, compte tenu d'un barème indicatif d'invalidité.

**Lorsque l'incapacité permanente est égale ou supérieure à un taux minimum, la victime a droit à une rente** égale au salaire annuel multiplié par le taux d'incapacité qui peut être réduit ou augmenté en fonction de la gravité de celle-ci.

Dans le cas où l'incapacité permanente est égale ou supérieure à un taux minimum et oblige la victime, pour effectuer les actes ordinaires de la vie, à avoir recours à l'assistance d'une tierce personne, le montant de la rente est majoré. En aucun cas, cette majoration ne peut être inférieure à un montant minimum affecté des coefficients de revalorisation fixés dans les conditions prévues à l'article L. 341-6.

En cas d'accidents successifs, le taux ou la somme des taux d'incapacité permanente antérieurement reconnue constitue le point de départ de la réduction ou de l'augmentation prévue au deuxième alinéa pour le calcul de la rente afférente au dernier accident. Lorsque, par suite d'un ou plusieurs accidents du travail, la somme des taux d'incapacité permanente est égale ou supérieure à un taux minimum, l'indemnisation se fait, sur demande de la victime, soit par l'attribution d'une rente qui tient compte de la ou des indemnités en capital précédemment versées, soit par l'attribution d'une indemnité en capital dans les conditions prévues à l'article L. 434-1. Le montant de la rente afférente au dernier accident ne peut dépasser le montant du salaire servant de base au calcul de la rente.

Lorsque l'état d'invalidité apprécié conformément aux dispositions du présent article est susceptible d'ouvrir droit, si cet état relève de l'assurance invalidité, à une pension dans les conditions prévues par les articles L. 341-1 et suivants, la rente accordée à la victime en vertu du présent titre dans le cas où elle est inférieure à ladite pension d'invalidité, est portée au montant de celle-ci. Toutefois, cette disposition n'est pas applicable si la victime est déjà titulaire d'une pension d'invalidité des assurances sociales.

#### Article L452-3

Créé par Décret 85-1353 1985-12-17 art. 1 JORF 21 décembre 1985

Indépendamment de la majoration de rente qu'elle reçoit en vertu de l'article précédent, la victime a le droit de demander à l'employeur devant la juridiction de sécurité sociale la réparation du préjudice causé par les souffrances physiques et morales par elle endurées, de ses préjudices esthétiques et d'agrément ainsi que celle du préjudice résultant de la perte ou de la diminution de ses possibilités de promotion professionnelle. Si la victime est atteinte d'un taux d'incapacité permanente de 100 %, il lui est alloué, en outre, une indemnité forfaitaire égale au montant du salaire minimum légal en vigueur à la date de consolidation.

De même, en cas d'accident suivi de mort, les ayants droit de la victime mentionnés aux articles L. 434-7 et suivants ainsi que les ascendants et descendants qui n'ont pas droit à une rente en vertu desdits articles, peuvent demander à l'employeur réparation du préjudice moral devant la juridiction précitée.

La réparation de ces préjudices est versée directement aux bénéficiaires par la caisse qui en récupère le montant auprès de l'employeur.

#### **Article L452-4**

Modifié par Ordonnance n°2010-177 du 23 février 2010 - art. 24

A défaut d'accord amiable entre la caisse et la victime ou ses ayants droit d'une part, et l'employeur d'autre part, sur l'existence de la faute inexcusable reprochée à ce dernier, ainsi que sur le montant de la majoration et des indemnités mentionnées à l'article L. 452-3, il appartient à la juridiction de la sécurité sociale compétente, saisie par la victime ou ses ayants droit ou par la caisse primaire d'assurance maladie, d'en décider. La victime ou ses ayants droit doivent appeler la caisse en déclaration de jugement commun ou réciproquement.

L'auteur de la faute inexcusable est responsable sur son patrimoine personnel des conséquences de celle-ci.

L'employeur peut s'assurer contre les conséquences financières de sa propre faute inexcusable ou de la faute de ceux qu'il s'est substitués dans la direction de l'entreprise ou de l'établissement.

Des actions de prévention appropriées sont organisées dans des conditions fixées par décret, après consultation des organisations représentatives des employeurs et des salariés.

Lorsque l'accident est dû à la faute inexcusable d'un employeur garanti par une assurance à ce titre, la caisse d'assurance retraite et de la santé au travail peut imposer à l'employeur la cotisation supplémentaire mentionnée à l'article L. 242-7. Le produit en est affecté au fonds national de prévention des accidents du travail et des maladies professionnelles.

Le paiement des cotisations complémentaires prévues à l'article L. 452-2 et, au cas de cession ou de cessation de l'entreprise, le paiement du capital mentionné au même article sont garantis par privilège dans les conditions et au rang fixés par les articles L. 243-4 et L. 243-5.

#### **Article L452-5**

Modifié par Ordonnance n°2010-177 du 23 février 2010 - art. 24

Si l'accident est dû à la faute intentionnelle de l'employeur ou de l'un de ses préposés, la victime ou ses ayants droit conserve contre l'auteur de l'accident le droit de demander la réparation du préjudice causé, conformément aux règles du droit commun, dans la mesure où ce préjudice n'est pas réparé par application du présent livre.

Les caisses primaires d'assurance maladie sont tenues de servir à la victime ou à ses ayants droit les prestations et indemnités mentionnées par le présent livre. Elles sont admises de plein droit à intenter contre l'auteur de l'accident une action en remboursement des sommes payées par elles.

Si des réparations supplémentaires mises à la charge de l'auteur responsable de l'accident, en application du présent article, sont accordées sous forme de rentes, celles-ci doivent être constituées par le débiteur dans les deux mois de la décision définitive ou de l'accord des parties à la caisse nationale de prévoyance suivant le tarif résultant du présent code.

Dans le cas prévu au présent article, la caisse d'assurance retraite et de la santé au travail peut imposer à l'employeur la cotisation supplémentaire mentionnée à l'article L. 242-7.

## Décret du 17 juin 1938

### Article 10

Modifié par Décret n°99-542 du 28 juin 1999 - art. 1 JORF 29 juin 1999 en vigueur le 1er juillet 1999

**Le marin victime d'un accident professionnel est assisté**, dans les conditions indiquées ci-après, par la caisse générale de prévoyance, à compter du jour où ont cessé, en application de l'article 3, les obligations de l'armateur à son égard.

### Article 16

Modifié par Décret n°99-542 du 28 juin 1999 - art. 1 JORF 29 juin 1999 en vigueur le 1er juillet 1999

Après consolidation de la blessure ou stabilisation de l'état morbide résultant de l'accident, **le marin reçoit une pension s'il est atteint d'une invalidité permanente d'au moins 10 %** évaluée d'après le barème en vigueur pour les accidents du travail.

Son état est constaté par la commission spéciale de visite et par le conseil supérieur de santé de l'établissement national des invalides de la marine.

### Article 17

Modifié par Décret n°99-542 du 28 juin 1999 - art. 1 JORF 29 juin 1999 en vigueur le 1er juillet 1999

La pension prévue à l'article 16 est égale au salaire annuel multiplié par le taux d'incapacité préalablement réduit de moitié pour la partie de ce taux qui ne dépasse pas 50 % et augmenté de moitié pour la partie excédant 50 %.

Le taux d'incapacité est, dans tous les cas, la réduction de capacité professionnelle occasionnée par l'accident, exprimée par rapport à la capacité que possédait la victime au moment où ledit accident s'est produit.

Dans le cas où l'incapacité permanente est totale et oblige la victime pour effectuer les actes ordinaires de la vie, à avoir recours à l'assistance d'une tierce personne, le montant de la rente, calculé comme il est dit ci-dessus, est majoré de 40 %, sans que toutefois cette majoration puisse être inférieure au minimum fixé par arrêté pris par le ministre chargé de la marine marchande et le ministre de l'économie et des finances.

### Article 20

Modifié par Décret n°99-542 du 28 juin 1999 - art. 1 JORF 29 juin 1999 en vigueur le 1er juillet 1999

Si l'accident est causé par une personne **autre que l'employeur ou ses préposés**, la victime ou ses ayants droit conservent contre l'auteur de l'accident le droit de demander la réparation du préjudice causé [\*recours\*] conformément aux règles du droit commun, dans la mesure où ce préjudice n'est pas réparé par application du présent décret.

La caisse générale de prévoyance des marins [\*organisme, autorité compétente\*] sert à la victime ou à ses ayants droit les prestations ou indemnités prévues par le présent décret, sauf recours de sa part contre l'auteur responsable de l'accident dans les conditions ci-après.

Si la responsabilité du tiers auteur de l'accident est entière ou si elle est partagée avec la victime, la caisse est admise à poursuivre le remboursement des indemnités mises à sa charge à due concurrence de l'indemnité mise à la charge du tiers.

**Annexe 2 : Décisions relatives à la faute  
inexcusable de l'employeur postérieures à la  
décision QPC du 6 mai 2011.**

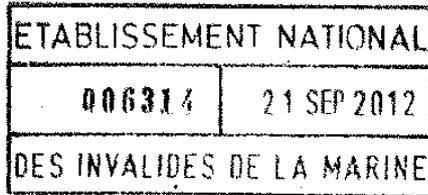
COUR D'APPEL de LYON  
Sécurité sociale

Lyon, le 19 Septembre 2012

Le Greffier

A

Etablissement NATIONAL DES  
INVALIDES DE LA MARINE  
3 place Fontenoy  
75700 PARIS



N° RG :

AFFAIRE :

**NOTIFICATION D'UN ARRET**

J'ai l'honneur de vous notifier l'arrêt rendu par la Chambre sociale de la cour d'appel de Lyon le 18 Septembre 2012 dans l'affaire citée en référence.

Cette décision est susceptible de **POURVOI EN CASSATION**, dans un délai de **deux mois**, à compter de la date de réception de la lettre recommandée (signature de l'accusé réception), par déclaration au secrétariat Greffe de la Cour de Cassation.

La représentation étant obligatoire devant la Cour de Cassation, les parties sont tenues de **constituer avocat** près la Cour de Cassation, lequel se chargera des formalités du pourvoi, dans le respect des dispositions de l'article 975 du code de procédure civile.

**ARTICLE 643 DU CODE DE PROCÉDURE CIVILE**

Le délai ci-dessus indiqué est augmenté :

- d'un mois pour les personnes qui demeurent dans un département d'outre-mer ou un territoire d'outre-mer.
- de deux mois pour celles qui demeurent à l'étranger.

**ARTICLE 680 DU CODE DE PROCÉDURE CIVILE**

L'auteur d'un recours abusif ou dilatoire peut être condamné à une amende civile et au paiement d'une indemnité à l'autre partie (cf. article 581 du code de procédure civile).

**ARTICLE 628 DU CODE DE PROCÉDURE CIVILE**

Le demandeur en cassation qui succombe dans son pourvoi ou dont le pourvoi n'est pas admis peut, en cas de recours jugé abusif, être condamné à une amende civile dont le montant ne peut excéder 3000 € et, dans les mêmes limites, au paiement d'une indemnité envers le défendeur.

LE GREFFIER

**COUR DE CASSATION**  
5 quai de l'Horloge  
75001 PARIS

Extrait des minutes du Greffe  
Expédition - Copie certifiée  
conforme à l'original

P/Le Greffier en Chef

COUR D'APPEL DE LYON

Sécurité sociale

ARRÊT DU 18 SEPTEMBRE 2012

AFFAIRE SÉCURITÉ  
SOCIALE

DOUBLE RAPPORTEURS

APPELANTES :

R.G :

GIORGI  
LOTA  
LOTA

représentée par la SCP TERTIAN - BAGNOLI (Me Eric BAGNOLI),  
avocats au barreau de MARSEILLE

C/  
SNCM FERRYTERRANEE  
FIVA  
Etablissement NATIONAL  
DES INVALIDES DE LA  
MARINE

représentée par la SCP TERTIAN - BAGNOLI (Me Eric BAGNOLI),  
avocats au barreau de MARSEILLE

SAISINE SUR RENVOI  
APRES CASSATION  
D'UNE DÉCISION DU :

TASS des Bouches du  
Rhône du 04 décembre  
2006

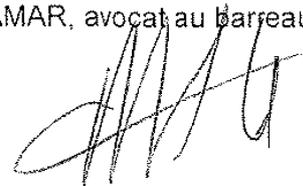
de la Cour d'Appel D'AIX  
EN PROVENCE  
du 06 mai 2009  
RG 06/21576

représentée par la SCP TERTIAN - BAGNOLI (Me Eric BAGNOLI),  
avocats au barreau de MARSEILLE

INTIMEES :

Cour de Cassation de  
PARIS  
du 22 Septembre 2011  
RG : 0915756

représentée par Me Florence MONTERET-AMAR, avocat au barreau  
de PARIS



**FONDS D'INDEMNISATION DES VICTIMES DE L'AMIANTE**

Tour Galliéni II  
36 Avenue du Général de Gaulle  
93175 BAGNOLET CEDEX

représentée par Mme Aïcha KRISAAANE, en vertu d'un pouvoir spécial

**ETABLISSEMENT NATIONAL DES INVALIDES DE LA MARINE**

3 place Fontenoy  
75700 PARIS

représentée par Me Antoine WEIL, avocat au barreau de PARIS

DÉBATS EN AUDIENCE PUBLIQUE DU : 19 Juin 2012

Composée de Nicole BURKEL, Président de Chambre et Marie-Claude REVOL, Conseiller, toutes deux magistrats rapporteurs, (sans opposition des parties dûment avisées) qui en ont rendu compte à la Cour dans son délibéré, assistée pendant les débats de Christine SENTIS, Greffier

**COMPOSITION DE LA COUR LORS DU DELIBERE :**

Nicole BURKEL, Président de chambre  
Hélène HOMES, Conseiller  
Marie-Claude REVOL, Conseiller

**ARRÊT : CONTRADICTOIRE**

Prononcé publiquement le 18 Septembre 2012 par mise à disposition de l'arrêt au greffe de la Cour, les parties en ayant été préalablement avisées dans les conditions prévues à l'article 450 alinéa 2 du code de procédure civile ;

Signé par Nicole BURKEL, Président de chambre, et par Christine SENTIS, Greffier auquel la minute de la décision a été remise par le magistrat signataire.

**EXPOSE DU LITIGE**

a été salarié de la société du 22 août 1957 au 7 août 1985 en qualité de matelot puis de maître d'équipage ; le 17 septembre 2003, l'Etablissement National des Invalides de la Marine a reconnu qu' avait présenté une maladie professionnelle causée par l'amiante qui avait été diagnostiquée le 4 mai 1995 et dont il était décédé le 4 septembre 2001.

11/07389



, filles d' . . . , ont recherché devant le tribunal des affaires de sécurité sociale des BOUCHES DU RHONE la faute inexcusable de l'employeur ; parallèlement à cette action, elles ont accepté l'offre d'indemnisation du Fonds d'Indemnisation des Victimes de l'Amiante à hauteur des sommes de 201.068,22 euros au titre de l'action successorale, 30.000 euros au titre du préjudice moral de ' 8.000 euros au titre du préjudice moral de , 8.000 euros au titre du préjudice moral de et 3.000 euros au titre du préjudice moral de le Fonds d'Indemnisation des Victimes de l'Amiante est donc intervenu à l'instance devant le tribunal des affaires de sécurité sociale.

Par jugement du 4 décembre 2006, le tribunal des affaires de sécurité sociale a déclaré l'action irrecevable au motif que le régime d'assurance des marins ne prévoit aucun recours contre l'armateur en raison de la faute inexcusable et a débouté la . de sa demande fondée sur les frais irrépétibles.

Les consorts ont interjeté appel.

Par arrêt du 6 mai 2009, la Cour d'Appel d'AIX EN PROVENCE a confirmé le jugement.

Les consorts ont formé un pourvoi en cassation.

Une question prioritaire de constitutionnalité relative à l'absence de notion de faute inexcusable dans le régime d'assurance des marins a été posée au Conseil Constitutionnel dans le cadre d'une autre instance ; par décision n° 2011-127 QPC du 6 mai 2011, le Conseil Constitutionnel a interprété le régime d'assurance des marins en ce qu'il ne pouvait empêcher le marin victime d'un accident du travail ou d'une maladie professionnelle au cours de l'exécution du contrat d'engagement maritime, ou ses ayants droit, en cas de faute inexcusable de l'employeur, de demander devant la juridiction de sécurité sociale le bénéfice du livre IV du code de la sécurité sociale ainsi que l'indemnisation des préjudices complémentaires non expressément couverts par les dispositions de ce livre.

Par arrêt du 22 septembre 2011, la Cour de Cassation a cassé et annulé en toutes ses dispositions l'arrêt de la Cour d'Appel d'AIX EN PROVENCE et a renvoyé la cause et les parties devant la Cour d'Appel de LYON.

. . . , ont saisi la présente Cour de renvoi par lettre recommandée avec accusé de réception adressée au greffe le 26 octobre 2011.

Par conclusions visées au greffe le 19 juin 2012 maintenues et soutenues oralement à l'audience, les consorts :

- exposent qu' a navigué sur des bateaux construits avec des matériaux composés d'amiante, que son travail le conduisait à manipuler de l'amiante pour l'entretien des bateaux, qu'il travaillait dans des locaux fermés et non aérés, que son employeur ne l'a pas informé des risques générés par l'amiante et ne lui a jamais fourni d'équipement de protection individuelle et que son employeur avait conscience du risque,
- arguent de la faute inexcusable de l'employeur,
- demandent que , veuve d' bénéficie de la majoration au taux maximum légal de la rente versée, et, ce, avec effet rétroactif au 1<sup>er</sup> octobre 2011,
- réclament l'allocation forfaitaire de l'article L. 452-3 du code de la sécurité sociale,
- demandent que ces sommes soient avancées par l'Etablissement National des Invalides de la Marine,

11/07389



- sollicitent la condamnation de la société à leur verser la somme de 5.000 euros, en application de l'article 700 du code de procédure civile.

Par conclusions visées au greffe le 19 juin 2012 maintenues et soutenues oralement à l'audience, le Fonds d'Indemnisation des Victimes de l'Amiante :

- allègue la recevabilité de son intervention en sa qualité de subrogé dans les droits des consorts qu'il a indemnisés,
- invoque la faute inexcusable de l'employeur,
- demande que la rente versée à la veuve soit majorée au taux maximum et que l'Etablissement National des Invalides de la Marine lui verse l'indemnité forfaitaire de l'article L. 452-3 du code de la sécurité sociale et la somme de 152.000 euros en remboursement des sommes réglées aux consorts. A l'audience, le Fonds d'Indemnisation des Victimes de l'Amiante précise qu'il demande, à titre subsidiaire, la condamnation de l'employeur, la société à lui rembourser les sommes précitées.

Par conclusions visées au greffe le 19 juin 2012 maintenues et soutenues oralement à l'audience, la

- expose qu'elle a travaillé durant onze ans au sein de la compagnie TRANSAT puis au sein des Messageries Maritimes avant d'entrer à son service, qu'elle n'a pas été amené dans le cadre des fonctions exercées pour elle à réaliser des opérations de maintenance mais se trouvait sur les ponts des navires et qu'il n'était donc pas exposé aux poussières d'amiante,
- affirme qu'elle ne pouvait pas avoir conscience du danger,
- conteste qu'elle a commis une faute inexcusable,
- au principal, demande le rejet des prétentions des consorts et du Fonds d'Indemnisation des Victimes de l'Amiante,
- fait valoir que le régime des marins en ses dispositions non invalidées par le Conseil Constitutionnel n'ouvre aucun recours à l'Etablissement National des Invalides de la Marine contre l'employeur,
- ajoute que l'Etablissement National des Invalides de la Marine ne l'a jamais informé de la procédure en reconnaissance de la maladie professionnelle d'elle et soulève l'inopposabilité à son égard de la prise en charge de la pathologie au titre de la législation sur les risques professionnels,
- au subsidiaire, demande que l'Etablissement National des Invalides de la Marine conserve à sa charge les conséquences financières de la faute inexcusable,
- au reconventionnel, sollicite la somme de 3.000 euros en application de l'article 700 du code de procédure civile.

Par conclusions visées au greffe le 19 juin 2012 maintenues et soutenues oralement à l'audience, l'Etablissement National des Invalides de la Marine :

- soutient que le régime d'assurance des marins tel qu'interprété par le Conseil Constitutionnel n'instaure pas à son encontre l'obligation de faire l'avance des sommes revenant aux victimes lesquelles peuvent diriger leur action en paiement uniquement contre l'employeur,
- objecte que la preuve de la faute inexcusable n'est pas rapportée,
- souligne que l'action des consorts qui ont été indemnisés par le Fonds d'Indemnisation des Victimes de l'Amiante est nécessairement limitée à la seule reconnaissance de faute inexcusable,
- dans l'hypothèse où il serait condamné à paiement, entend être relevé et garanti par l'employeur et à cet effet, excipe, d'une part, des dispositions de l'article 1382 du code civil, et, d'autre part, de l'absence d'obligation d'informer l'employeur de la procédure de reconnaissance de la maladie professionnelle,
- sollicite la somme de 3.000 euros en application de l'article 700 du code de procédure civile.

11/07389



## MOTIFS DE LA DECISION

### Sur la recevabilité de l'action :

Par décision n° 2011-127 QPC du 6 mai 2011, le Conseil Constitutionnel a interprété le régime d'assurance des marins en ce qu'il ne pouvait empêcher le marin victime d'un accident du travail ou d'une maladie professionnelle au cours de l'exécution du contrat d'engagement maritime, ou ses ayants droit, en cas de faute inexcusable de l'employeur, de demander devant la juridiction de sécurité sociale le bénéfice du livre IV du code de la sécurité sociale ainsi que l'indemnisation des préjudices complémentaires non expressément couverts par les dispositions de ce livre.

Il s'ensuit la recevabilité de l'action exercée par les consorts [redacted] en reconnaissance de la faute inexcusable de la [redacted] leur auteur ; il s'ensuit également la recevabilité de l'action du Fonds d'Indemnisation des Victimes de l'Amiante, subrogé dans les droits des consorts [redacted] par suite de leur acceptation de l'offre d'indemnisation ; cette recevabilité n'est d'ailleurs plus discutée.

En conséquence, les actions de [redacted] et [redacted] et du Fonds d'Indemnisation des Victimes de l'Amiante doivent être déclarées recevables et le jugement entrepris doit être infirmé.

### Sur la faute inexcusable :

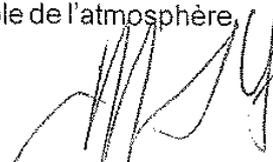
En vertu du contrat de travail le liant à son salarié, l'employeur est tenu envers ce dernier d'une obligation de sécurité de résultat, notamment en ce qui concerne les accidents du travail ; le manquement à cette obligation a le caractère d'une faute inexcusable au sens de l'article L. 452-1 du code de la sécurité sociale lorsque l'employeur avait ou aurait dû avoir conscience du danger auquel était exposé le salarié et n'a pas pris les mesures nécessaires pour l'en préserver ; il est indifférent que la faute inexcusable commise par l'employeur ait été la cause déterminante de l'accident survenu au salarié et il suffit qu'elle en soit une cause nécessaire pour que la responsabilité de l'employeur soit engagée alors même que d'autres fautes ont concouru au dommage.

[redacted] est décédé d'un cancer que le régime d'assurance maladie des marins a pris en charge à titre de maladie professionnelle causée par l'amiante ; le Fonds d'Indemnisation des Victimes de l'Amiante a indemnisé les consorts [redacted] à raison de la pathologie liée à l'amiante.

Le danger inhérent aux poussières a été stigmatisé par un décret du 10 mars 1894 qui imposait que les poussières soient évacuées au fur et à mesure de leur production et que soient installés dans les ateliers des systèmes de ventilations aspirantes ; plusieurs décrets ultérieurs ont édicté des réglementations de plus en plus strictes pour préserver les salariés des poussières.

Le danger sur la santé des salariés causé par l'amiante a été admis par le droit du travail et le droit de la sécurité sociale ; ainsi, la fibrose pulmonaire consécutive à l'inhalation de poussières renfermant de l'amiante a été inscrite au tableau des maladies professionnelles le 2 août 1945 ; l'asbestose qui trouve sa cause dans l'inhalation de poussières d'amiante a été inscrite au tableau des maladies professionnelles le 31 août 1950 ; le décret du 17 août 1977 a pris des mesures particulières d'hygiène pour les établissements où les salariés étaient exposés aux poussières d'amiante et a notamment exigé un contrôle de l'atmosphère,

11/07389



la mise en place d'installations de protection collective et la mise à disposition des salariés d'équipements de protection individuelle.

Toutes ces mesures concernaient les salariés dont les fonctions les conduisaient à travailler directement l'amiante ou des matériaux contenant de l'amiante.

... a travaillé en qualité de matelot puis de maître d'équipage au service pont à bord de navires construits avant le 1<sup>er</sup> janvier 1997, date à laquelle ont été interdits les composants d'amiante dans la construction navale.

Les consorts ... versent plusieurs attestations :

... attestent qu'ils ont navigué avec ... et qu'ils ont été mis en contact avec l'amiante qui se trouvait dans toutes les parties du navire.

... atteste : "Nous étions chargé de réaliser l'entretien de ces matériaux isolants en amiante que nous manipulions sans protection particulière, et le plus souvent dans des pièces non aérées dans lesquelles on pouvait voir des particules d'amiante flotter dans l'air. On en respirait la plupart du temps à bord...J'ai travaillé avec monsieur ... dans ces conditions durant notre période d'employés de la ... ; le livret maritime de ... mentionne qu'il a été électricien et maître électricien et exerçait donc des fonctions différentes de celles d' ... affecté au pont ; par ailleurs, la confrontation des données figurant sur le livret maritime de ... et le relevé de carrière d' ... ne permet pas de retrouver un embarquement commun à la victime et au témoin.

... atteste qu'ils devaient enlever les morceaux d'amiante en mauvais état et les remplacer, qu'ils embarquaient des plaques et des tresses d'amiante, qu'ils les coupaient pour effectuer les travaux d'entretien, que les déchets d'amiante étaient entassés dans des poubelles, qu'ils pouvaient voir des particules d'amiante flotter en suspension dans l'air, qu'ils utilisaient tous les jours de l'amiante dans des locaux confinés sans aération, qu'il a travaillé avec ... dans ces conditions ; la confrontation des données figurant sur le livret maritime de ... et le relevé de carrière d' ... démontre que, durant leurs carrières respectives, ils ont embarqué une seul fois ensemble ; c'était le 19 novembre 1975 sur le "

... établit une attestation exactement dans le même sens que celle de ... ; la confrontation des données figurant sur le livret maritime de ... et le relevé de carrière d' ... démontre que, durant leurs carrières respectives, ils n'ont jamais embarqué ensemble.

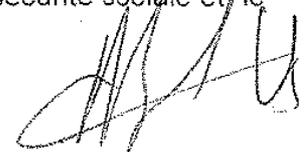
Ainsi, il est établi qu' ... a navigué sur des bateaux comprenant des éléments composés d'amiante ; en revanche, il n'est nullement démontré qu' ... qui était de service pont ait pu exercer des fonctions le mettant en contact direct et immédiat avec l'amiante et impliquant l'inhalation de poussières d'amiante ; or, la réglementation protectrice visait les salariés qui manipulaient l'amiante ou des composés d'amiante ou se trouvaient en contact direct et immédiat.

Dans ces conditions, l'employeur ne pouvait pas avoir conscience du danger auquel était exposé ...

En conséquence, la maladie professionnelle d' ... n'est pas imputable à la faute inexcusable de la ...

... doivent être déboutés de leur action en reconnaissance de la faute inexcusable de la ... et de leurs demandes subséquentes en majoration de la rente et en paiement de l'indemnité forfaitaire de l'article L. 452-3 du code de la sécurité sociale et le

11/07389



Fonds d'Indemnisation des Victimes de l'Amiante doit être débouté de sa demande en paiement des sommes versées aux conjoints et de l'indemnité forfaitaire de l'article L. 452-3 du code de la sécurité sociale.

Sur les frais irrépétibles :

L'équité commande de confirmer le jugement entrepris en ses dispositions relatives aux frais irrépétibles et de débouter les parties de leurs demandes présentées en cause d'appel au titre de l'article 700 du code de procédure civile.

**PAR CES MOTIFS**

La Cour, statuant publiquement et par arrêt contradictoire,

**Infirme le jugement entrepris sauf en ses dispositions relatives aux frais irrépétibles,**

**Statuant à nouveau,**

**Déclare recevables les actions de [redacted] et du Fonds d'Indemnisation des Victimes de l'Amiante,**

**Juge que la maladie professionnelle de [redacted] n'est pas imputable à la faute inexcusable de la [redacted]**

**Déboute [redacted] de leur action en reconnaissance de la faute inexcusable de la [redacted] et de leurs demandes subséquentes en majoration de la rente et en paiement de l'indemnité forfaitaire de l'article L. 452-3 du code de la sécurité sociale,**

**Déboute le Fonds d'Indemnisation des Victimes de l'Amiante de sa demande en paiement des sommes versées aux conjoints [redacted] et de l'indemnité forfaitaire de l'article L. 452-3 du code de la sécurité sociale,**

**Ajoutant,**

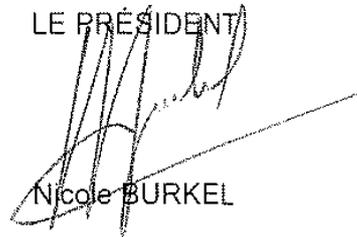
**Déboute les parties de leurs demandes présentées en cause d'appel au titre de l'article 700 du code de procédure civile.**

LE GREFFIER



Christine SENTIS ✓

LE PRÉSIDENT



Nicole BURKEL

REPUBLIQUE FRANCAISE  
AU NOM DU PEUPLE FRANÇAIS

TRIBUNAL DES AFFAIRES DE SECURITE SOCIALE de GRENOBLE

Dispensé des formalités de timbre et d'enregistrement  
(Article L 124-1 du Code de la Sécurité Sociale)

**AUDIENCE PUBLIQUE DU 21 DÉCEMBRE 2012**

**Dossier N°**

**N° Audience :**

**Réf. Organisme N°**

**COMPOSITION DU TRIBUNAL :** lors des débats et du délibéré

**Président :** Madame Marie-Françoise ROBIN, Magistrat Honoraire au Tribunal de Grande Instance de GRENOBLE,

**Assesseur non-salarié :** Madame Valérie DELAS

**Assesseur saarié :** Monsieur Robert ANGELIER

Assistés pendant les débats de Madame Nathalie PAVESI, secrétaire assermentée.

**DEMANDEUR :**

**DÉFENDEUR :**

**MISE EN CAUSE :**

**ENIM Etablissement National des Invalides de la Marine**

1 bis rue Pierre Loti

BP 240

22505 PAIMPOL CEDEX

Représenté par Maître Charles WEIL (PARIS).

**PROCÉDURE :**

Date de saisine : 15 septembre 2011

Convocation(s) : 28 novembre 2011

Débats en audience publique du : 12 octobre 2012

Prononcé de jugement : 21 décembre 2012

**JUGEMENT NOTIFIÉ LE : 25 JAN. 2013**

L'affaire a été appelée à l'audience du 24 février 2012 puis renvoyée à l'audience du 12 octobre 2012, date à laquelle sont intervenus les débats. Le Tribunal a ensuite mis l'affaire en délibéré et a renvoyé le prononcé de son jugement à l'audience du 7 décembre 2012, prorogé 21 décembre 2012 où il statue en ces termes :

.../...

**EXPOSÉ DU LITIGE :**

Par lettre recommandée du 15 septembre 2011, Monsieur a saisi le Tribunal des Affaires de Sécurité Sociale de Grenoble d'un recours aux fins de voir reconnaître la faute inexcusable de la société à l'origine du décès de son fils

A l'appui de son recours il fait valoir :

- Que son fils était employé depuis le 21 novembre 2008 en qualité de lieutenant polyvalent par la société
- Qu'il servait à bord du navire en qualité de lieutenant sécurité depuis le 14 février 2011 ;
- Qu'au cours d'une manœuvre, alors que le navire était à quai au port de Yantian (CHINE), il était victime d'un accident mortel ;
- Que la chaloupe dans laquelle il se trouvait, avait au cours de la remontée, chuté de 24 mètres ;
- Qu'il estime que pour cet exercice particulièrement, dangereux, l'employeur devait exercer la manœuvre avec la chaloupe à vide.

Suivant conclusions auxquelles il est expressément renvoyé pour plus ample exposé des moyens et prétentions, Monsieur demande au Tribunal de reconnaître la faute inexcusable de l'employeur de son fils et de lui allouer une somme de 1.500.000 euros à titre de dommages intérêts.

Suivant conclusions auxquelles il est expressément renvoyé pour plus ample exposé des moyens et prétentions, la demande au Tribunal :

- à titre principal de prononcer le sursis à statuer dans l'attente du dépôt du rapport d'expertise ;
- à titre subsidiaire de débouter Monsieur de l'ensemble de ses demandes.

Elle sollicite en outre une somme de 3.000 euros au titre de l'article 700 du Code de Procédure Civile.

L'établissement National des Invalides de la Marine (ENIM), suivant conclusions auxquelles il est expressément renvoyé pour plus ample exposé des moyens et prétentions, demande au Tribunal :

- A titre principal de prononcer sa mise hors de cause ;
- A titre subsidiaire il s'associe à la demande de la de sursis à statuer ;
- A titre infiniment subsidiaire de condamner la à lui rembourser les sommes dont elle avait fait l'avance.

Elle sollicite en outre une somme de 1.000 euros au titre de l'article 700 du Code de Procédure Civile.

.../...

**MOTIFS DE LA DÉCISION :**

⇐ Sur la demande de sursis à statuer :

La demande qu'il soit sursis à statuer jusqu'au dépôt de l'expertise ordonnée par le Tribunal de Commerce du Havre aux fins de connaître les causes de l'accident.

Monsieur s'oppose à la demande aux motifs qu'il n'invoque pas la défaillance du matériel à l'origine de la faute inexcusable mais la dangerosité même de la manœuvre avec des salariés à bord de la chaloupe.

En droit la faute inexcusable se définit de la manière suivante : « en vertu du contrat de travail le liant à son salarié, l'employeur est tenu envers celui-ci d'une obligation de sécurité de résultat. Le manquement à cette obligation a le caractère de faute inexcusable au sens de l'article L452-1 lorsque l'employeur avait ou aurait dû avoir conscience du danger auquel était exposé le salarié et qu'il n'a pas pris les mesures nécessaires pour l'en préserver. »

S'il apparaît que la chute de la chaloupe a été causée par la désolidarisation de la connexion de l'avant entre l'émerillon de la partie volante et la manille de liaison, Monsieur motive sa demande non sur un défaut de maintenance mais sur la présence de personnel dans l'embarcation tant à la descente qu'à la remontée.

Or, il ressort des pièces produites notamment de la mission donnée à l'expert par le Tribunal de Commerce du Havre dans son ordonnance du 5 mai 2011 que cet expert a pour mission de :

- Rechercher les causes et origines de l'accident survenu le 15 avril 2011 en particulier vérifier que les conditions d'entretien et de maintenance des équipements concernés ont bien été respectées depuis la mise en service du navire et que les conditions de sécurité ont bien été respectées lors des manœuvres ayant donné lieu à l'accident survenu le 15 avril 2011 ;

- Plus généralement, fournir aux juridictions susceptibles d'être saisies ultérieurement sur le fond, tous éléments de nature à leur permettre de statuer sur les responsabilités encourues dans l'accident du 15 avril 2011 ;

- Déterminer et vérifier le respect des règles d'entretien et de maintenance des équipements concernés par l'accident du 15 avril 2011, par la société leurs préposés, l'équipage ou toute société ou personne éventuellement en charge de l'entretien ou de la maintenance de ces équipements depuis la mise en service du navire.

Il est donc incontestable que l'expert devra, pour accomplir sa mission, rechercher si une faute inexcusable a été commise en effectuant la manœuvre avec du personnel à bord de la chaloupe en fonction de la réglementation applicable aux essais de largage des embarcations de sauvetage.

Dès lors, il convient d'ordonner le sursis à statuer en application des articles 378 et suivants du Code de Procédure Civile.

...

⇐ Sur la mise en cause de l'Etablissement National des Invalides de la Marine (ENIM) :

L'ENIM estime que le régime de la faute inexcusable tel qu'il est organisé par le Code de la Sécurité Sociale, n'est pas applicable au régime des Marins.

Le régime des Marins est un régime spécial relevant des dispositions des articles L711.1 et R711.1 du Code de la Sécurité Sociale.

La réglementation propre au régime des marins français est fixée par le décret loi du 17 juin 1938 modifié « titre 2 pour les accidents du travail et les maladies professionnelles ».

Aux termes de l'article L412-8.8<sup>ième</sup> du Code de la Sécurité Sociale, outre les personnes mentionnées à l'article L412.2, bénéficient également des dispositions du livre IV, sous réserve des prescriptions spéciales du décret en Conseil d'Etat, les personnes mentionnées à l'article 2 du décret loi du 17 juin 1938 relatif à la réorganisation du régime d'assurance des marins pour les accidents du travail et les maladies professionnelles survenus en dehors de l'exécution du contrat d'engagement maritime.

Dans un arrêt du 23 mars 2004, la Cour de Cassation jugeait que « 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.

C'est dans ces conditions qu'est intervenu l'avis du Conseil Constitutionnel du 6 mai 2011 qui s'il a validé l'existence d'un régime spécifique de Sécurité Sociale pour les marins, a reconnu aux marins ou à leurs ayants droit le droit de demander devant la juridiction de sécurité sociale l'indemnisation complémentaire dans les conditions prévues au chapitre 2 du titre 5 du Livre IV du Code de la Sécurité Sociale.

Il résulte de cet avis que le marin victime d'un accident du travail ou d'une maladie professionnelle au cours de l'exécution du contrat d'engagement maritime ou ses ayants droit peuvent, en cas de faute inexcusable de l'employeur demander devant la juridiction de Sécurité Sociale le bénéfice du Livre IV du Code de la Sécurité Sociale ainsi que l'indemnisation des préjudices complémentaires non expressément couverts par les dispositions du livre IV sans que les sommes soient avancées par l'ENIM.

Le recours des marins ou de leurs ayants droit doit donc être fait exclusivement à l'encontre de l'employeur sans intervention de l'ENIM.

Il convient, en conséquence, de mettre l'ENIM hors de cause.

⇐ Sur l'article 700 du Code de Procédure :

Il convient de surseoir à statuer sur les demandes formées par Monsieur  
de la sur l'application de l'article  
700 du Code de Procédure Civile.

Il n'est pas inéquitable de laisser à la charge de l'Etablissement National des Invalides de la Marine les frais irrépétibles qu'il a été amené à exposer pour les besoins de la présente instance.

**PAR CES MOTIFS :**

Le Tribunal des Affaires de Sécurité Sociale de GRENOBLE statuant en audience publique, contradictoirement, et en premier ressort :

- Met hors de cause l'Etablissement National des Invalides de la Marine ;
- Au fond sursoit à statuer jusqu'au dépôt du rapport d'expertise de Monsieur TROYAT désigné par ordonnance du Tribunal de Commerce du Havre du 5 mai 2011 ;
- Sursoit à statuer sur les demandes de Monsieur [redacted] de la [redacted] fondées sur l'application de l'article 700 du Code de Procédure Civile ;
- Déboute l'Etablissement National des Invalides de la Marine de sa demande fondée sur l'application de l'article 700 du Code de Procédure Civile ;
- Dit que l'instance sera reprise à l'initiative de la partie la plus diligente.

Prononcé à ladite audience par le Président, en application de l'article 452 du Code de Procédure Civile.

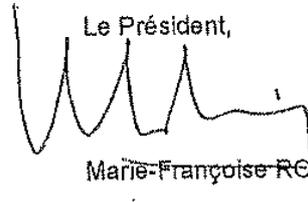
Ainsi fait, prononcé les jour, mois et an que dessus et signé par Madame Marie-Françoise ROBIN, Président et Madame Nathalie PAVESI, Secrétaire adjointe.

La Secrétaire adjointe,



Nathalie PAVESI

Le Président,



Marie-Françoise ROBIN

Rappelle que le délai pour interjeter appel est, à peine de forclusion de un mois, à compter de la notification de la présente décision (Article R.142.28 du Code de la Sécurité Sociale). L'appel est à adresser à la Cour d'Appel de GRENOBLE Place Firmin Gauthier - BP 100 - 38019 GRENOBLE CEDEX.



Expedition certifiée conforme  
La Secrétaire,



REPUBLIQUE FRANCAISE  
TRIBUNAL DES AFFAIRES DE SECURITE SOCIALE  
DE HAUTE-CORSE

24, Rue César Campinchi - B.P. 273

20296 - BASTIA CEDEX

Téléphone: 04.95.32.57.77 - Fax: 04.95.32.86.60

<i>Numéro Recours</i> : 21100251 <i>Date du Recours</i> : 26/05/2011 <i>Objet du Recours</i> : DEMANDE RECONNAISSANCE DE LA FAUTE INEXCUSABLE DE L'EMPLOYEUR MLE: <i>Code recours</i> : CPAMAMIA	<b>APPELE EN LA CAUSE</b> Monsieur le Directeur ETABLISSEMENT NATIONAL DES INVALIDES DE LA MARINE BUREAU DU CONTENTIEUX - SSM4 4 AVENUE ERIC TABARLY - CS 30007 17183 PERIGNY CEDEX
<b>NOTIFICATION DE DECISION</b>	

Le Secrétaire du Tribunal des Affaires de Sécurité Sociale vous adresse, pour information, la décision qui a été prononcée le 18 mars 2013 (Audience numéro 130006)

Vous trouverez ci-jointe une copie conforme de cette décision.

Une décision en premier ressort est susceptible d'appel (Art. R. 142-28 du Code de la Sécurité Sociale). L'appel peut être interjeté dans le délai d'un mois à compter de la présente notification par pli recommandé ou déclaration au Greffe de la Cour d'Appel de Bastia.

Une décision en dernier ressort est susceptible de pourvoi en Cassation (Art. L. 144-1 du Code de la Sécurité Sociale). Votre pourvoi peut être formé dans un délai de deux mois à partir de la présente notification, par le ministère d'un avocat au Conseil d'Etat et à la Cour de Cassation.

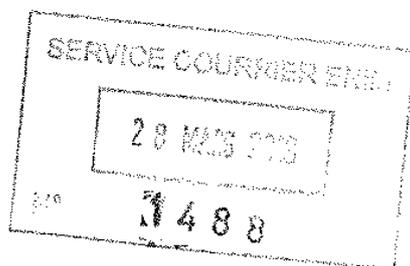
A BASTIA, le 26 MARS 2013

Le Secrétaire



Arrivé  
DPAJ / DCSS  
Reçu le

29 MARS 2013



**REPUBLIQUE FRANCAISE  
TRIBUNAL DES AFFAIRES DE SECURITE SOCIALE  
DE HAUTE CORSE**

JUGEMENT DU LUNDI 18 MARS 2013

**Numéro**

Le Tribunal des Affaires de Sécurité Sociale de HAUTE CORSE réuni en audience publique au Palais de Justice de BASTIA le LUNDI 26 NOVEMBRE 2012

Madame SBRAGIA DANIELLE, juge, Président du Tribunal des Affaires de Sécurité Sociale;

MADAME MORETTI CHRISTIANE, Secrétaire;

MADAME ARDISSON MIREILLE, Membre Assesseur représentant les travailleurs salariés du Régime Général, présent;

Monsieur LEONARDI JOEL, Membre Assesseur représentant les travailleurs non salariés du Régime Général, présent;

EN LA CAUSE

MONSIEUR

comparaissant pas, représenté(e) par Maître SEFFAR JEAN PIERRE (bénéficiaire de l'aide juridictionnelle totale), présent

CONTRE

M LE DIRECTEUR SOCIETE MINIERE D'AMIANTE 20217 CANARI, ne comparaissant pas, représenté par MONSIEUR GOUTH ALAIN, administrateur judiciaire, présent

APPELE EN LA CAUSE

Monsieur le Directeur ETABLISSEMENT NATIONAL DES INVALIDES DE LA MARINE BUREAU DU CONTENTIEUX - SSM4 4 AVENUE ERIC TABARLY - CS 30007 17183 PERIGNY CEDEX, comparaissant, représenté(e) par Maître CLOIX PIERRE-MANUEL, présent

Madame le Directeur CAISSE PRIMAIRE D'ASSURANCE MALADIE DE HAUTE CORSE SERVICE CONTENTIEUX 5 AVENUE JEAN ZUCCARELLI 20406 BASTIA CEDEX 9, comparaissant, représenté(e) par MADAME MASSONI ANTOINETTE, présent

Le Tribunal, après en avoir délibéré conformément à la loi, a mis l'affaire en délibéré au LUNDI 17 DÉCEMBRE 2012, puis l'a prorogée au LUNDI 18 MARS 2013

## EXPOSE DU LITIGE :

Monsieur \_\_\_\_\_, né en 1937, a travaillé au sein de la SOCIETE MINIERE D'AMIANTE ( S.M.A.) à Canari du 4 octobre 1955 au 7 mars 1957, en qualité d'ouvrier.

Une « asbestose » a été diagnostiquée, le 8 janvier 2008.

L'ENIM a reconnu la maladie en 2009 comme maladie professionnelle ( tableau n° 30 A-D ) avec attribution d'une rente sur la base d'un taux d'IPP de 10 %.

En l'absence d'organisation de la tentative de conciliation, par lui sollicitée auprès de l'Etablissement National des Invalides de la Marine ( ci-après ENIM ) suivant courrier du 24 février 2011 puis lettre recommandée du 2 mai 2011,

a saisi le Tribunal des affaires de sécurité sociale, le 26 mai 2011, pour voir dire que la maladie professionnelle dont il se trouve atteint est due à la faute inexcusable de son employeur, la SOCIETE MINIERE D'AMIANTE ; également pour voir fixer au maximum la majoration de la rente prévue par l'article L 452-2 du code de la sécurité sociale et pour obtenir l'indemnisation de ses préjudices, savoir le paiement des sommes de 40.000 € au titre des souffrances physiques, de 55.000 € au titre des souffrances morales et 40.000 € au titre du préjudice d'agrément et, ce, sous le bénéfice de l'exécution provisoire.

Par courrier en date du 9 septembre 2011, le Fonds d'Indemnisation des Victimes de l'Amiante (F.I.V.A.) a indiqué n'avoir été saisi d'aucune demande d'indemnisation par monsieur \_\_\_\_\_ et qu'en conséquence il n'entendait pas intervenir à l'instance.

Par conclusions déposées le 22 novembre 2012, monsieur \_\_\_\_\_ a maintenu les termes de ses demandes sauf, les modifiant, à ne plus faire référence à l'article 40 de la loi du 23 décembre 1998, les ampliant, à voir porter les indemnités à 50.000 € au titre des souffrances physiques, 65.000 € au titre des souffrances morales et 50.000 € au titre du préjudice d'agrément et, les complétant, à voir dire que les prestations et indemnités allouées seront mises à la charge de l'ENIM ou, subsidiairement, à la charge de la branche accident du travail et maladie professionnelle du régime général de sécurité sociale et à voir condamner l'ENIM et la Caisse Primaire d'Assurance maladie de la Haute-Corse à lui payer la somme de 1.000 € au titre de ses frais irrépétibles.

Vu les conclusions de l'ENIM pour l'audience du 13 février 2012 et tendant, au visa des articles L 711-1 et R 711-1 du code la sécurité sociale et du Décret du 17 juin 1938 relatif à la réorganisation et à l'unification du régime d'assurance des marins, à voir prononcer sa mise hors de cause ; subsidiairement à voir dire que les condamnations éventuelles seront supportées par l'employeur et, en toute hypothèse, à voir condamner monsieur \_\_\_\_\_ à lui payer la somme de 1.000 € au titre des dispositions de l'article 700 du CPC.

Vu l'assignation en intervention forcée délivrée sur la requête de monsieur par exploit du 21 mai 2012, à la Caisse Primaire d'Assurance maladie de la Haute-Corse ( ci-après CPAM de la Haute-Corse ) et tendant à voir dire qu'à défaut de prise en charge par l'ENIM des éventuelles condamnations consécutives à la faute inexcusable de l'employeur, celles-ci seront prises en charge par la CPAM de la Haute-Corse.

Vu les conclusions de la CPAM de la Haute-Corse pour l'audience du 10 octobre 2012 tendant à sa mise hors de cause et à voir dire et juger que le litige sur la tarification ne relève pas du Tribunal des Affaires de Sécurité Sociale.

L'affaire a été appelée à l'audience du 26 novembre 2012 ;

Monsieur , reprenant oralement les termes de ses dernières écritures, a indiqué maintenir ses demandes, faisant valoir la recevabilité et le bien fondé de son action.

Le représentant de la CPAM de la Haute-Corse, réitérant les termes de ses conclusions, a soutenu sa mise hors de cause en invoquant le rôle exclusif de l'ENIM dans la reconnaissance de la maladie professionnelle et dans l'attribution et le service de la rente ainsi que les textes, ainsi que la compétence du Tribunal de l'Incapacité s'agissant de la question de la tarification.

L'ENIM a fait plaider, reprenant oralement les termes de ses écritures, qu'il ne devait pas prendre en charge les conséquences de la maladie en l'absence principalement de survenance au cours de l'exécution d'un engagement maritime et dès lors également que la faute inexcusable, au demeurant non établie selon lui, peut être reprochée à la mine de CANARI, employeur, et que les évaluations de préjudice ne se fondent sur aucun élément probant.

Monsieur Alain GOUTH, désigné par Ordonnance de Madame le Président du Tribunal de Grande Instance de BASTIA en date du 21 février 2011 en qualité d'Administrateur judiciaire de la Société Minière d'Amiante ( S.M.A ) de Canari, a indiqué ne pas contester la faute inexcusable reprochée.

#### **MOTIFS DE LA DECISION :**

##### **I Sur la demande de reconnaissance de la faute inexcusable de l'employeur :**

ATTENDU QUE l'employeur est tenu d'une obligation de sécurité de résultat, notamment en ce qui concerne les maladies professionnelles contractées par le salarié du fait des produits fabriqués ou utilisés par l'entreprise ;

QUE 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 dû avoir conscience du danger auquel était exposé le salarié et qu'il n'a pas pris les mesures nécessaires pour l'en préserver ;

QUE la preuve de la faute inexcusable pèse sur la victime ou ses ayants droit ;

QU'en l'espèce, la SOCIETE MINIERE DE L'AMIANTE a débuté son activité en 1941, employant jusqu'à 350 salariés dans les années 1960 ;

QUE cette activité consistait dans l'extraction, le conditionnement et l'acheminement de l'amiante ;

QUE les conséquences néfastes de la manipulation et du contact de l'amiante ont fait l'objet de plusieurs études dès le début du 20<sup>ème</sup> siècle ;

QU'elles ont été connues des scientifiques d'abord, spécialement du corps médical, puis du législateur ensuite puisqu'en 1945 l'asbestose, due aux « roches amiantifères » a été classée maladie professionnelle, et qu'en 1949, le port du masque était rendu obligatoire en cas d' « exposition aux poussières dangereuses » ;

QUE la SOCIETE MINIERE D'AMIANTE ne pouvait pas ignorer les risques engendrés par le travail de l'amiante, ceux-ci étant déjà visuellement détectables : les termes d' « enfer blanc », la description par les témoins du nuage de poussière permanent, démontrant l'évidence et la permanence du danger ;

QUE la volatilité de la poussière d'amiante, sa propension à s'introduire dans les voies respiratoires relevaient de la simple observation quotidienne que devait en faire l'employeur, avant même et en sus de toute étude médicale ou scientifique ;

QUE l'employeur ayant connaissance ou qui aurait dû avoir connaissance d'une situation de danger pour le salarié se devait d'assurer par tout moyen sa sécurité ;

QUE cependant l'inadaptation et le caractère dérisoire des mesures prises par la SOCIETE MINIERE D'AMIANTE, décrites notamment dans les documents d'époque, puis par les témoins, à savoir : tuyau « d'aspiration » des poussières trop petit, masque pour certains ouvriers (qui se bouchait constamment), caractérisent à l'évidence un manquement d'une gravité exceptionnelle à la plus élémentaire prudence ;

QUE monsieur \_\_\_\_\_ a travaillé au sein de la SOCIETE MINIERE D'AMIANTE ( S.M.A.) à Canari du 4 octobre 1955 au 7 mars 1957, en qualité d'ouvrier- manoeuvre dans ce contexte ;

Qu'il n'est pas contredit en effet en ce qu'il affirme que son travail consistait notamment à nettoyer les galeries pour les désengorger ainsi qu'à procéder à l'ensachage des sacs d'amiante et à son broyage ;

QUE ce salarié n'est pas contredit non plus en ce qu'il soutient qu'il s'est trouvé exposé à l'inhalation de poussières d'amiante sans aucune protection, ce qui au demeurant correspond aux descriptions du travail des ouvriers de la mine de Canari à cette époque qui ont été transcrites par divers auteurs, tels monsieur Guy MERIA, dans des ouvrages publiés et connus;

QUE la faute de la SOCIETE MINIERE DE L'AMIANTE revêt à l'évidence le caractère d'une faute inexcusable.

ATTENDU QUE le rapport de causalité entre la faute inexcusable de l'employeur SMA et la maladie professionnelle dont se trouve atteint monsieur est amplement démontré compte tenu notamment de l'emploi exercé le mettant au contact répété de l'amiante durant plusieurs années dans les conditions de travail décrites.

## **II Sur l'indemnisation :**

ATTENDU QUE la première conséquence légale, tirée de l'article L. 452-2 du Code de la Sécurité Sociale, est la majoration de la rente attribuée à la victime ;

Que cette majoration, dès lors qu'aucune faute n'est reprochée au salarié, sera portée au maximum, avec effet à compter de la date de la reconnaissance de la maladie professionnelle, et qu'il convient de prévoir qu'elle suivra l'évolution éventuelle du taux d'IPP ;

Que L 452-2 du code de la sécurité sociale autorise la victime à demander à l'employeur devant la juridiction de sécurité sociale la réparation du préjudice causé par les souffrances physiques et morales par elle endurées, de ses préjudices esthétiques et d'agrément ainsi que celle du préjudice résultant de la perte ou de la diminution de ses possibilités de promotion professionnelle ;

QUE les préjudices personnels ne sont pas discutés dans leurs éléments constitutifs et qu'ils seront évalués ici en l'état des éléments du dossier et compte tenu notamment de la nature de l'affection, savoir une asbestose, et de l'âge de la victime, née le 2 février 1937;

Qu'ainsi, le préjudice causé à monsieur de ses souffrances physiques liées à la dégradation de son état de santé résultant de son insuffisance respiratoire, peut être évalué ici à une somme de 13.000 euros ;

Que le préjudice causé par les souffrances morales peut être évalué ici à 25.000 euros ;

Que son préjudice d'agrément causé par la difficulté et même l'impossibilité de se livrer à son activité de loisir, le jardinage, peut être évalué à 13.000 euros.

Qu'eu égard au caractère indemnitaire de la créance, les intérêts courront au taux légal à compter du jour de la décision.

## **III Sur la prise en charge de l'indemnisation :**

ATTENDU QUE les parties s'opposent sur la prise en charge de l'indemnisation de monsieur celui-ci, comme la CPAM de la Haute-Corse demandant d'imputer cette prise en charge à l'ENIM tandis que l'ENIM s'y oppose en sa qualité d'organisme gestionnaire du régime spécial de sécurité sociale des marins et en se retranchant derrière l'inapplicabilité des dispositions du Livre IV du code de la sécurité sociale et l'absence de dispositions légales ou réglementaires prévoyant de mettre à sa charge les condamnations;

QU'il est constant que la maladie de monsieur [redacted] a été contractée durant la période travaillée au sein de la mine d'amiante de Canari et antérieurement à l'entrée de monsieur [redacted] dans la marine marchande mais qu'elle a été révélée durant la période où monsieur [redacted] n'était plus affilié à la CPAM mais à l'organisme gestionnaire du régime de sécurité sociale des marins ;

QUE l'ENIM qui invoque sa qualité de gestionnaire du régime spécial de sécurité sociale visé aux articles L 711-1 et R 711-1 et les dispositions du décret du 17 juin 1938 modifié relatif à la réorganisation et à l'unification du régime d'assurance des marins instituant un régime spécial en matière d'accident du travail et de maladie professionnelle ne démontre pas, par cette seule invocation générale, ni par l'invocation des dispositions de l'article 20 du décret précité ( qui vise seulement le recours ouvert à la victime contre le tiers-auteur de l'accident de travail ) l'inapplicabilité à monsieur [redacted] victime d'une maladie professionnelle causée par la faute inexcusable de son précédent employeur, des dispositions du Livre IV du code de la sécurité sociale relatif aux accidents et maladies professionnelles et dont l'article L 412-2 du code de sécurité sociale précise qu'elles bénéficient aux personnes mentionnées à l'article 2 du décret-loi du 17 juin 1938 relatif à la réorganisation et à l'unification du régime d'assurance des marins « pour les accidents du travail et maladies professionnelles survenus en dehors de l'exécution du contrat d'engagement maritime » ;

QUE l'article D 461-24 du code de la sécurité sociale dispose également que « conformément aux dispositions du deuxième alinéa de l'article L. 431-1 et des articles L. 432-1 et L. 461-1, la charge des prestations, indemnités et rentes incombe à la caisse d'assurance maladie ou à l'organisation spéciale de sécurité sociale à laquelle la victime est affiliée à la date de la première constatation médicale définie à l'article D. 461-7. Dans le cas où, à cette date, la victime n'est plus affiliée à une caisse primaire ou à une organisation spéciale couvrant les risques mentionnés au présent livre, les prestations et indemnités sont à la charge de la caisse ou de l'organisation spéciale à laquelle la victime a été affiliée en dernier lieu, quel que soit l'emploi alors occupé par elle. » ;

QUE ce texte, invoqué par le demandeur et la CPAM, doit s'analyser à la lumière de la décision du Conseil Constitutionnel en date du 6 mai 2011 qui tout en reconnaissant au législateur la possibilité d'édicter une législation spécifique en matière d'accident de travail survenu à un marin, prohibe l'interprétation des textes de cette législation qui aurait pour conséquence de priver le marin victime, au cours de l'exécution de son contrat d'engagement maritime, d'un accident de travail imputable à une faute inexcusable de son employeur, de la possibilité de demander devant les juridictions de sécurité sociale une indemnisation complémentaire dans les conditions de droit commun prévues en la matière par le chapitre 2 du titre V du livre IV du code de la sécurité sociale ;

QU'ainsi, il y a lieu de mettre hors de cause la CPAM de la Haute-Corse et de dire que la charge des prestations, indemnités et rentes dues au titre de la maladie professionnelle de monsieur [redacted] pèsera sur l'ENIM, organisme qui, sur l'avis rendu le 24 juin 2009 par son Conseil Supérieur de santé, a reconnu la maladie professionnelle de la victime ( tableau 30 A-D), avec un taux d'IPP de 10 % et lui a attribué, par décision du 17 septembre 2009, une pension d'invalidité pour maladie professionnelle à effet au 22 octobre 2007, date indiquée de la première constatation et à laquelle cette victime se

trouvait affiliée à l'ENIM ( en qualité de marin ) et, ce, sans préjudice de l'action récursoire éventuelle de l'organisme contre l'employeur SMA de Canari;

#### IV Sur les autres demandes :

ATTENDU QUE l'exécution provisoire est possible et compatible avec la nature de l'affaire ; QU'elle sera ordonnée à concurrence de la totalité des sommes allouées au titre de la rente et de la moitié des sommes allouées au titre des préjudices complémentaires.

QU'il serait par ailleurs inéquitable de laisser à la charge du demandeur ceux des frais irrépétibles par lui exposés et que ce Tribunal chiffre ici à 1.000 €.

#### **PAR CES MOTIFS**

Le Tribunal des Affaires de Sécurité Sociale de la Haute Corse, statuant publiquement, par jugement contradictoire et en **PREMIER RESSORT**.

DIT que la maladie professionnelle dont se trouve atteint Monsieur est due à la faute inexcusable de son employeur, la SOCIETE MINIERE D'AMIANTE.

FIXE au maximum la majoration de la rente, prévue à l'article L. 452-2 du Code de la Sécurité Sociale avec effet à compter de la reconnaissance de la maladie professionnelle.

DIT que cette majoration suivra l'évolution éventuelle du taux d'IPP.

ALLOUE à Monsieur les sommes de :

- 13.000 euros au titre du préjudice causé par les souffrances physiques,
- 25.000 euros au titre du préjudice causé par les souffrances morales,
- 13.000 euros au titre du préjudice d'agrément.

DIT que ces sommes porteront intérêt au taux légal à compter de la présente décision.

DIT que le versement des sommes allouées incombera à l'ENIM et, ce, sans préjudice de tout recours récursoire éventuel en demande de remboursement de cet organisme ;

ORDONNE l'exécution provisoire de la présente décision pour la totalité des sommes allouées au titre de la rente et pour la moitié des sommes allouées au titre des préjudices complémentaires.

PRONONCE LA MISE HORS DE CAUSE de la CAISSE PRIMAIRE D'ASSURANCE MALADIE DE LA HAUTE-CORSE ;

DEBOUTE les parties pour le surplus et autres demandes.

CONDAMNE l'ENIM à payer à monsieur la somme de 1.000 € par application de l'article 700 du CPC.

DIT que les honoraires d'assignation de la CAISSE PRIMAIRE D'ASSURANCE MALADIE DE LA HAUTE CORSE seront pris en charge par l'aide juridictionnelle dont bénéficie monsieur

**DIT QU'APPEL** pourra être formé dans le délai d'**UN MOIS** suivant la notification du présent jugement, auprès du Greffe de la COUR D'APPEL – Chambre Sociale – Rond Point de Moro Giafferi – 20407 BASTIA CEDEX.

LA SECRETAIRE  
Signé, MORETTI

LE PRESIDENT  
Signé, SBRAGIA

POUR EXPEDITION CONFORME  
LA SECRETAIRE



REPUBLIQUE FRANCAISE

-----  
TRIBUNAL DES AFFAIRES DE SECURITE SOCIALE  
DE LA MANCHE

JUGEMENT DU 10 JUILLET 2012

**Demandeurs :**

Agissant tant en son nom personnel qu'en sa qualité de représentante  
légale de ses quatre enfants mineurs :

AFFAIRE

Représentés par Maître LEBAR, plaidant par Maître ACHARD ;

**Défendeur :**

- assisté de Maître LE COZ ;

CONTRE

**Mise en cause :** Etablissement National des Invalides de la Marine  
(ENIM) - 3 place de Fontenoy - 75700 PARIS - représenté par Maître  
LABRUSSE, plaidant par Maître BOUTHORS ;

E.N.I.M. -

**COMPOSITION DU TRIBUNAL**

**Lors des débats et du délibéré :**

DOSSIER N°

**Présidente :**

Mme. Aude VERNET ;

Juge au Tribunal de Grande  
Instance de Coutances ;

Reconnaissance faute  
inexcusable de  
l'employeur

**Assesseurs :**

M. Christian BOUILLON ;

Assesseur employeur assermenté ;

M. Alain CANCE ;

Assesseur salarié assermenté ;

**Secrétaire :**

Marie Christine HUBERT ;

**DEBATS**

A l'audience publique du 31 Mai 2012

**JUGEMENT**

Prononcé par mis à disposition au secrétariat le 10 Juillet 2012

Vu les convocations reconnues régulières adressées par la Secrétaire ;  
Le Tribunal après avoir éclairé les parties sur leurs droits n'a pu les concilier ;

## FAITS ET PROCÉDURE

M. [REDACTED], engagé comme marin pêcheur depuis le 1<sup>er</sup> février 2003 par M. [REDACTED] patron armateur du navire [REDACTED], a été victime d'un accident du travail le 30 janvier 2004, ayant entraîné son décès.

Le Tribunal Correctionnel de Cherbourg a, par jugement [REDACTED] condamné M. [REDACTED] pour homicide involontaire à six mois d'emprisonnement avec sursis.

Mme [REDACTED] agissant tant en son nom personnel qu'en sa qualité de représentante légale de ses quatre enfants mineurs a été reçue dans sa constitution de partie civile. [REDACTED] a été déclaré responsable du préjudice subi par les parties civiles et a été condamné à réparer ce préjudice par l'allocation de diverses sommes à titre de dommages et intérêts.

Par requête reçue au secrétariat le 7 septembre 2007, [REDACTED] a saisi le Tribunal des Affaires de Sécurité Sociale de la Manche, tant en son nom personnel qu'en sa qualité de représentante légale de ses quatre enfants mineurs, d'un recours contre M. [REDACTED] aux fins d'établir la faute inexcusable de l'employeur à l'origine de l'accident de travail mortel survenu à son époux le 30 janvier 2004, dans le cadre de son activité professionnelle de marin pêcheur.

Par arrêt du [REDACTED], la Cour d'Appel de Caen a confirmé le jugement du Tribunal Correctionnel de Cherbourg sur la déclaration de culpabilité de M. [REDACTED] et sur la peine. Elle a toutefois réformé le jugement sur l'action civile et débouté les consorts [REDACTED] leurs demandes d'intérêts civils au motif qu'en l'état actuel des textes la demande en indemnisation d'un accident du travail maritime selon le droit commun ne pouvait être accueillie, le droit spécial - régi par le décret loi du 17 juin 1938 – qui s'applique aux accidents de travail maritimes ne prévoyant de recours de la part de la victime ou de ses ayants-droits que dans le seul cas de l'accident causé par un tiers.

Le Tribunal des Affaires de Sécurité Sociale de la Manche a, par jugement en date du 20 janvier 2009, ordonné le retrait du rôle de la présente affaire, suspendant l'instance.

La Commission d'Indemnisation des Victimes d'Infraction du Tribunal de Grande Instance de Cherbourg a, par décision du [REDACTED], débouté Mme [REDACTED] de sa demande de versement de la somme de 15.000 euros en réparation de son préjudice moral et de celui subit par ses enfants. Mme [REDACTED] a interjeté appel de cette décision.

Le Tribunal d'Instance de Cherbourg a, par jugement du [REDACTED], condamné M. [REDACTED] à payer aux consorts [REDACTED] la somme de 30.000 Euros pour l'inexécution de bonne foi du contrat d'engagement conclu avec M. [REDACTED]. Mme [REDACTED] a interjeté appel de cette décision.

Mme [REDACTED] agissant tant en son nom personnel qu'en sa qualité de représentante légale de ses quatre enfants mineurs a demandé, par conclusions adressées au Tribunal des Affaires de Sécurité Sociale de la Manche le 27 septembre 2010, la réinscription de l'affaire au rôle et a joint des conclusions séparées de transmission d'une question prioritaire de constitutionnalité ainsi qu'un mémoire de question prioritaire de constitutionnalité.

Par jugement du 21 décembre 2010, le Tribunal des Affaires de Sécurité Sociale de la MANCHE a déclaré la demande de reconnaissance de faute inexcusable des consorts recevable, et a ordonné un sursis à statuer sur l'ensemble des prétentions des parties à l'instance du fait de la transmission à la Cour de Cassation d'une QPC portant sur l'article 20 du décret loi du 17 juin 1938 relatif à la réorganisation et à l'unification du régime d'assurance des marins dans sa rédaction actuelle et des articles L.412-8 et L.413-12 du Code de la Sécurité sociale, précisant que l'affaire serait rappelée à la première audience utile suivant la décision de la Cour de Cassation et/ou du Conseil Constitutionnel.

Le conseil constitutionnel a été saisi le 11 mars 2011 par la Cour de Cassation d'une question prioritaire de constitutionnalité relative à la conformité aux droits et libertés que la Constitution garantit du 8° de l'article L.412-8 et du 2° de l'article L.413-12 du Code de la Sécurité sociale. Par décision n°2011-127 QPC du 6 mai 2011, il a déclaré ces dispositions conformes à la constitution sous une réserve.

Rappelée à l'audience du 20 septembre 2011, l'affaire a fait l'objet de plusieurs renvois à la demande des parties pour être finalement retenue le 31 mai 2012.

A l'audience du 31 mai 2012 :

Par conclusions écrites oralement soutenues par Maître ACHARD, substituant Maître Emmanuel LEBAR, avocat inscrit au barreau de COUTANCES, **les consorts** (Madame agissant tant en son nom propre qu'en qualité d'administratrice légale de ses enfants mineurs

ont demandé au Tribunal, personnellement et en qualité d'ayants droit de M. de :

- Dire et juger que l'accident du travail de M. est dû à la faute inexcusable de M.
- Dire y avoir lieu à accorder la majoration maximale de la rente des ayants droit de M. en proportion des fractions fixées par le Code de la Sécurité sociale, avec effet rétroactif au 30 janvier 2004
- Condamner M. à verser à Mme la somme de 100.000 Euros à titre de dommages et intérêts pour préjudice moral
- Condamner M. à verser à M. la somme de 80.000 Euros à titre de dommages et intérêts pour préjudice moral
- Condamner M. à verser à M. la somme de 80.000 Euros à titre de dommages et intérêts pour préjudice moral
- Condamner M. à verser à Mlle la somme de 80.000 Euros à titre de dommages et intérêts pour préjudice moral
- Condamner M. à verser à Mlle la somme de 80.000 Euros à titre de dommages et intérêts pour préjudice d'affection, préjudice moral et sur les conditions de vie
- Condamner le défendeur à verser 2.500 Euros au titre des articles 37 et 75 de la loi du 11 juillet 1991 et aux entiers dépens de la procédure
- Ordonner l'exécution provisoire de la décision
- Dire et juger que l'ensemble des condamnations sera avancé par l'ENIM conformément aux articles L.452-2 et L.452-3 du Code de la Sécurité sociale.

Monsieur \_\_\_\_\_, assisté de Maître François-Xavier LE COZ, avocat inscrit au Barreau du HAVRE, a demandé à la juridiction saisie de :

- Faire droit à sa demande de mise en cause de l'ENIM
- Réduire à de plus justes proportions la demande de réparation du préjudice moral de Mme \_\_\_\_\_ et de ses enfants
- Dire et Juger que M. \_\_\_\_\_ fait sien le calcul du préjudice financier de Mme \_\_\_\_\_ et de ses enfants tel qu'il est établi par l'ENIM
- Condamner tout succombant à payer à M. \_\_\_\_\_ somme de 1.000 Euros au titre de l'article 700 du Code de procédure civile ainsi qu'aux entiers dépens.

**L'Etablissement National des Invalides de la Marine (ENIM)** représenté par Maître Arnaud LABRUSSE, avocat inscrit au barreau de CAEN, substitué à l'audience par Maître BOUTHORS, a pour sa part demandé au Tribunal de :

- Rejeter la requête présentée par les consorts \_\_\_\_\_ en ce qu'elle serait dirigée contre l'ENIM
- Subsidiairement, dire et juger que l'ENIM serait fondé à exercer une action récursoire à l'encontre de l'employeur fautif conformément aux dispositions des articles L. 452-2 et L. 452-3 du Code de la Sécurité sociale pour toute condamnation qui serait prononcée à son encontre, en principal, intérêts, frais et accessoires
- En tout état de cause, condamner tout succombant à payer à L'ENIM une indemnité de 1.500 Euros par application de l'article 700 du Code de procédure civile.

Initialement annoncé le 3 juillet 2012, le délibéré a été prorogé au 10 juillet 2012.

### MOTIFS DE LA DÉCISION

Il convient de se référer à la décision n° 2011 QPC le 6 mai 2011 par le Conseil constitutionnel.

**En premier lieu**, dans cette décision, et plus précisément dans le considérant n° 8, le Conseil constitutionnel a estimé qu'eu égard aux conditions particulières dans lesquelles les marins exercent leurs fonctions et aux risques auxquels ils sont exposés, il était loisible au législateur de prévoir que l'indemnisation des marins victimes d'accidents du travail ou de maladies professionnelles serait soumise à des dispositions particulières dérogeant aux dispositions de droit commun prévues, en cette matière, par le Code de la Sécurité sociale et que par suite, en elle-même, une telle dérogation ne méconnaît pas le principe d'égalité devant la loi.

**En second lieu**, dans le considérant n° 9, le Conseil constitutionnel a indiqué que toutefois le 8° de l'article L.412-8 et le 2° de l'article L.413-12 du Code de la Sécurité sociale ne sauraient, sans porter une atteinte disproportionnée au droit des victimes d'actes fautifs, être interprétées comme faisant, par elles-mêmes, obstacle à ce qu'un marin victime, au cours de l'exécution de son contrat d'engagement maritime, d'un accident du travail imputable à une faute inexcusable de son employeur puisse demander, devant les juridictions de sécurité sociale, une indemnisation complémentaire dans les conditions prévues par le chapitre 2 du titre V du livre IV du Code de la Sécurité sociale, précisant que sous cette réserve, ces dispositions ne méconnaissent pas le principe de responsabilité.

**Enfin**, il a estimé que les dispositions visées n'étaient contraires à aucun autre droit ou liberté que la Constitution garantit.

AN

Dans le commentaire officiel de la décision, il est indiqué qu'au final, la décision n°2011-127 QPC étend au régime spécial des marins la réserve d'interprétation posée par la décision n°2010-8 QPC pour les salariés relevant du régime général de la sécurité sociale, au nom du principe de responsabilité, vu la gravité de la faute commise par l'employeur. Il est également précisé que le 8° de l'article L.412-8 et le 2° de l'article L.413-12 sont déclarés conformes à la Constitution, sous réserve que le marin victime d'un accident du travail puisse obtenir, en cas de faute inexcusable commise par son employeur, non seulement le bénéfice des dispositions du livre IV du Code de la Sécurité sociale applicables en cas de faute inexcusable de l'employeur (majoration de rente et droit à réparation de certains chefs de préjudices) mais encore par la voie d'une action dirigée contre l'employeur lui-même sur le fondement de la réserve formulée dans la décision du 18 juin 2010 l'indemnisation des préjudices non expressément couverts par le livre IV du Code de la Sécurité sociale.

**I/ Sur la demande principale de reconnaissance de la faute inexcusable commise par l'employeur :**

L'action des consorts \_\_\_\_\_ a été déclarée recevable et non prescrite par jugement du 21 décembre 2010 désormais définitif.

En vertu du contrat de travail le liant à son salarié, l'employeur est tenu envers celui-ci d'une obligation de sécurité de résultat, le manquement à cette obligation ayant 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 dû avoir conscience du danger auquel était exposé le salarié et qu'il n'a pas pris les mesures nécessaires pour l'en préserver.

Il est indifférent que la faute inexcusable commise par l'employeur ait été la cause déterminante de l'accident survenu au salarié ; il suffit qu'elle soit une cause nécessaire pour que la responsabilité de l'employeur soit engagée, alors même que d'autres fautes auraient concouru au dommage.

**A) Sur les circonstances de l'accident du travail**

Il résulte de l'arrêt définitif de la Cour d'Appel de CAEN en date du 8 octobre 2007 que le 30 janvier 2004 à 7 heures 40, M. \_\_\_\_\_ a été victime d'un accident du travail alors qu'il se trouvait à bord d'un bateau, pêchant à la drague la coquille Saint Jacques, lorsqu'il est tombé à la mer, et n'a pu être \_\_\_\_\_ remonté, ce qui a entraîné son décès.

Si la simple survenance d'un accident du travail suffit à démontrer la non-réalisation de l'obligation de sécurité, ce seul manquement de l'employeur à son obligation de résultat ne suffit pas à caractériser la faute inexcusable.

**B) Sur la faute inexcusable de l'employeur, cause nécessaire de l'accident**

A titre préliminaire, il sera rappelé que la preuve de la faute inexcusable incombe à la victime.

## **- Sur la conscience du danger et l'insuffisance des mesures de protection mises en oeuvre**

Il ressort des éléments figurant au dossier, et notamment de l'enquête pénale diligentée, ayant conduit à la condamnation de le par le Tribunal correctionnel de CHERBOURG, confirmée par la Cour d'Appel de CAEN le que le décès de M. est imputable à deux manquements caractérisés de son employeur, M.

. Ainsi, il est établi (et non contesté par l'employeur) que le navire pratiquait la pêche avec un effectif de deux personnes ( ) au lieu des trois stipulés dans la déclaration d'effectifs visée par l'Administration des Affaires Maritimes le 21 juillet 2003.

Le fait pour l'employeur de prendre la mer avec un seul employé et l'absence d'une troisième personne à bord, si ils ne sont pas la cause de la chute de M. dans l'eau, sont toutefois la cause principale de sa disparition, puisque M. ne pouvait à la fois manoeuvrer son bateau pour tenter une récupération et dans le même temps porter secours à son matelot.

Il ressort en outre de l'examen du dossier que M armateur avait ou tout au moins aurait dû avoir conscience du risque d'accident auquel son salarié était exposé alors qu'il se trouvait seul à bord sans autre marin, et qu'il n'a pas pris toutes les mesures nécessaires pour l'en préserver efficacement, décidant malgré tout de prendre la mer à deux uniquement.

En outre, l'enquête pénale a mis en évidence que le temps maximal de travail (à savoir 12 heures) n'avait pas été respecté puisqu'au moment des faits, il était de 24 heures. Une fois encore, le fait de faire travailler un employé sans lui permettre de se reposer ou lui accorder un temps de repos suffisant augmente de façon importante la probabilité de survenance d'un accident, les réflexes et capacités de réaction étant dans de telles conditions notablement limités voire inexistantes.

M. ne pouvait l'ignorer, et le non-respect de la législation applicable induit la conscience qu'il avait du danger encouru par M. En effet, une condamnation pénale de l'employeur fondée sur la faute d'imprudence ou de négligence ou sur la méconnaissance des règlements de sécurité caractérise à la fois la conscience non équivoque du danger auquel l'auteur de la faute exposait son salarié et le défaut d'accomplissement des diligences propres à l'en préserver.

Dès lors et au vu de ces éléments, il est manifeste que M. , employeur de M. n'a pas mis en oeuvre l'ensemble des mesures de protection nécessaires à l'effet de préserver la santé de son salarié, alors qu'il avait nécessairement conscience des risques encourus par celui-ci du fait de son activité professionnelle et des conditions d'exercice de celle-ci. Il a donc commis une faute inexcusable au sens de l'article L 452-1 du Code de la sécurité sociale, cause nécessaire de l'accident du travail survenu le 30 janvier 2004.

## **II/ Sur les demandes indemnitaires des consorts**

### **- Sur la demande de majoration maximale de rente des ayants-droit de la victime :**

Conformément aux dispositions de l'article L452-1 du Code de la Sécurité Sociale, lorsque l'accident est dû à la faute inexcusable de l'employeur, la victime ou ses ayant-droit ont droit à une indemnisation complémentaire dans les conditions définies aux articles suivants, notamment une majoration des indemnités qui leur sont dues.

Il y a lieu de rappeler qu'aucune faute n'est imputée à M.

M. \_\_\_\_\_ outient, dans ses écritures, que la victime partant en mer à deux, en toute connaissance de cause, alors qu'elle savait que le navire était armé pour trois hommes d'équipage, a contribué à son propre dommage.

Toutefois, un tel argument ne pourra être retenu, M. \_\_\_\_\_ étant "sous l'autorité hiérarchique" de son employeur et n'avait d'autre choix que de monter à bord, notamment pour conserver son emploi et assurer un revenu financier à sa famille.

En toute hypothèse, seule l'existence d'une faute inexcusable de la victime, qui n'est absolument pas établie en l'espèce, serait de nature à justifier une atténuation de la majoration de la rente d'accident du travail. En effet, la majoration de la rente est totalement indépendante de la gravité de la faute commise par l'employeur.

Par conséquent il convient d'ordonner la majoration de la rente servie aux ayants-droit de M. \_\_\_\_\_ et ce dans les proportions maximales et selon la répartition prévues par le Code de la sécurité sociale (article L.434-14), avec effet rétroactif à la date de l'accident (soit le 30 janvier 2004).

#### **- Sur la demande de réparation des préjudices des ayants-droits de la victime :**

L'article L. 452-3 du Code de la Sécurité sociale prévoit qu'indépendamment de la rente qu'elle reçoit, la victime d'une faute inexcusable a le droit de demander à son employeur réparation des préjudices subis (...). De même, en cas d'accident suivi de mort, les ayants droit de la victime (...) peuvent demander à l'employeur réparation de leur préjudice moral devant le Tribunal des Affaires de Sécurité Sociale.

Cet article est, à la lecture de la décision du Conseil Constitutionnel du 6 mai 2011, applicable au recours des ayants-droit d'un marin, reconnu victime de la faute inexcusable de son employeur (aux termes du considérant n°9 portant réserve d'interprétation).

En l'espèce, la faute inexcusable de l'employeur a été reconnue. Les ayants-droit de M. \_\_\_\_\_ ont dès lors droit à l'indemnisation de leur préjudice moral, conformément aux dispositions du chapitre 2 du titre V du livre IV du Code de la Sécurité sociale.

Les proches de la victime ont subi un préjudice moral évident et indéniable lié à la perte subite et imprévue d'un être cher et aux circonstances particulières de son décès.

En effet, M. \_\_\_\_\_ est décédé à l'âge de 29 ans. Son épouse était femme au foyer, cela résultant d'un choix de vie commun, pour qu'elle puisse élever leurs 4 enfants, âgés au jour du décès, de 5 ans à 4 mois. Ces mineurs ont été privés de la présence de leur père dont ils ne conservent que peu de souvenirs eu égard à leur jeune âge. Mme \_\_\_\_\_ a en outre été contrainte de trouver un emploi suite au décès, du fait du bouleversement survenu dans ses conditions d'existence et celles de ses enfants.

Au vu des éléments du dossier, la juridiction estime devoir indemniser les proches de la manière suivante :

- |   |                                     |              |
|---|-------------------------------------|--------------|
| ■ | pour Mme _____                      | 33.000 Euros |
| ■ | pour chacun des enfants de M. _____ | 25.000 Euros |

Les consorts évoquent dans leurs écritures l'existence d'un préjudice patrimonial du fait du décès de la victime. Cependant, l'article L. 452-3 du Code de la Sécurité sociale prévoit la réparation du seul préjudice moral des ayants-droit d'une victime de la faute inexcusable de son employeur, excluant de fait l'indemnisation de tout autre type de préjudice.

De plus, le préjudice financier allégué est (au moins en partie) réparé par le versement de la rente dont les consorts bénéficient actuellement. L'existence de cette rente exclut toute indemnisation complémentaire d'un préjudice financier, en application de la décision du Conseil Constitutionnel du 18 juin 2010 (ne prévoyant que la réparation complémentaires des préjudices non couverts à l'exclusion de ceux étant partiellement couverts par le livre IV du Code de la Sécurité sociale).

Enfin, il sera relevé qu'aucune demande précise n'est faite à ce titre ni à l'encontre de l'ENIM ou de l'employeur M. et qu'en toute hypothèse, ce chef de préjudice n'est absolument pas chiffré par les Consorts. Il n'y aura dès lors pas lieu de statuer sur cette demande.

### **III/ Sur la mise en cause de L'ENIM et l'action en garantie contre l'employeur**

Le Conseil Constitutionnel a, dans sa décision du 6 mai 2011, estimé qu'en présence d'une faute inexcusable de l'employeur, le 8° de l'article L.412-8 et le 2° de l'article L. 413-12 du Code de la Sécurité sociale ne sauraient, sans porter une atteinte disproportionnée au droit des victimes d'actes fautifs, être interprétées comme faisant obstacle à ce que ces dernières puissent demander, devant les juridictions de sécurité sociale, une indemnisation complémentaire dans les conditions prévues par le chapitre 2 du titre V du livre IV du Code de la Sécurité sociale.

Il en résulte que les victimes d'une faute inexcusable (et leurs ayants-droits) doivent pouvoir se voir appliquer les règles du régime général, en matière d'indemnisation des préjudices subis, c'est à dire les règles du chapitre 2 du titre V du livre IV, et notamment l'article L. 452-3 du Code de la Sécurité sociale. Cet article déjà cité ci-dessus dispose en son 3<sup>ème</sup> alinéa que la réparation des préjudices visés dans les alinéas précédents est versée directement aux bénéficiaires par la caisse qui en récupère le montant auprès de l'employeur.

Par suite, le régime applicable en matière d'indemnisation des préjudices subis par une victime en droit général de la sécurité sociale doit également s'appliquer à la victime d'une faute inexcusable relevant d'un régime spécial (en l'espèce, le régime spécial des marins). De ce fait, l'ENIM, caisse dont dépendait M. du fait de son activité professionnelle, devra faire l'avance des sommes allouées aux ayants-droit de la victime (majoration de rente et indemnisation des préjudices) et ne pourra dès lors pas être mis hors de cause.

Une fois les ayants-droit indemnisés au titre de leur préjudice, l'ENIM sera subrogée dans leurs droits à l'égard de l'employeur et pourra donc récupérer le montant des sommes versées auprès de celui-ci.

M. en sa qualité d'employeur sera condamné à rembourser à l'ENIM les sommes qui seront allouées aux consorts au titre de la majoration de la rente, mais également des indemnisations de leurs préjudices conformément aux dispositions de l'article L452-3 du Code de la Sécurité Sociale, puisqu'il ne conteste aucunement l'opposabilité à son encontre de la décision de prise en charge de l'accident du travail ayant entraîné le décès de M.

#### IV/ Sur les demandes accessoires

L'exécution provisoire est nécessaire (eu égard à l'ancienneté de l'accident du travail) et compatible avec la nature de l'affaire, elle sera donc ordonnée.

L'article 700 du Code de procédure civile prévoit que, comme il est dit au I de l'article 75 de la loi n° 91-647 du 10 juillet 1991, dans toutes les instances, le juge condamne la partie tenue aux dépens ou, à défaut, la partie perdante, à payer à l'autre partie la somme qu'il détermine, au titre des frais exposés et non compris dans les dépens. Le juge tient compte de l'équité ou de la situation économique de la partie condamnée. Il peut, même d'office, pour des raisons tirées des mêmes considérations, dire qu'il n'y a pas lieu à cette condamnation.

Eu égard à la longueur de la procédure, à la complexité des actes accomplis par le conseil des conjoints et compte-tenu de la situation personnelle et financière de M. ce dernier sera condamné à verser aux conjoints la somme de 1.500 Euros au titre des frais par eux exposés pour assurer la défense de leurs intérêts en application des articles 37 et 75 de la loi du 11 juillet 1991.

Succombant, l' ENIM et seront déboutés de leurs prétentions sur le fondement de l'article 700 du Code de procédure civile.

Il convient enfin de rappeler que la procédure devant le Tribunal des Affaires de Sécurité Sociale est gratuite et sans frais et donc dépourvue de dépens.

#### PAR CES MOTIFS :

**Le Tribunal, statuant par jugement mis à disposition au greffe, contradictoire et en premier ressort :**

**Déclare** les conjoints recevables en leur action

**DIT** que l'accident du travail dont a été victime et dont est décédé M. est dû à la faute inexcusable de son employeur, M

**DIT** que la rente versée aux ayants-droit de M. devra être majorée au maximum légal, avec effet à la date de l'accident, soit le 30 janvier 2004 en proportion des fractions fixées par le Code de la Sécurité sociale pour chacun des ayants-droit

**FIXE** l'indemnisation des préjudices moraux des conjoints de la manière suivante:

- pour Mme : 33.000 Euros
- pour chacun des quatre enfants mineurs de M. : 25.000 Euros
  - M
  - M
  - Mlle
  - Mlle

**DIT N'Y AVOIR LIEU** à statuer sur l'existence d'un préjudice financier en l'absence de demande expresse des requérants sur ce point

*AV*

**DIT N'Y AVOIR LIEU** à la mise hors de cause de l'ENIM

**RENVOIE** les consorts devant l'ENIM tenu de faire l'avance des sommes, pour la liquidation de leurs droits

**DIT** que la majoration de la rente sera versée par l'ENIM aux ayants-droit de M.  
et **DIT** que la caisse pourra exercer son recours subrogatoire contre l'employeur, M.

Conformément aux prévisions de l'article L.452-3 du Code de la sécurité sociale, **CONDAMNE**  
à rembourser à l'ENIM le montant des indemnités présentement allouées au titre  
de la réparation des préjudices subis par les consorts et de la majoration de la rente

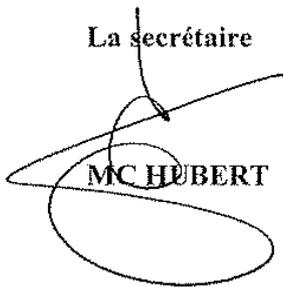
**ORDONNE** l'exécution provisoire de la présente décision

**CONDAMNE** M. à verser aux consorts une somme globale  
équitablement fixée à hauteur de 1.500 Euros sur le fondement des dispositions de l'article 700  
du Code de procédure civile et en application des articles 37 et 75 de la loi du 11 juillet 1991

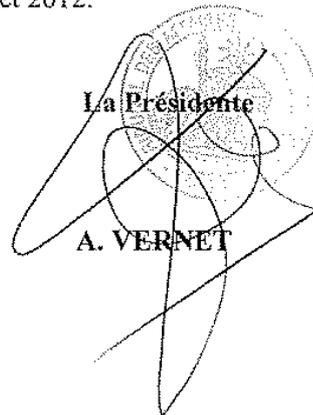
**REJETTE** la demande de l'ENIM et de sur le fondement de l'article 700 du Code  
de procédure civile

Ainsi jugé et prononcé par mise à disposition au secrétariat, le 10 juillet 2012.

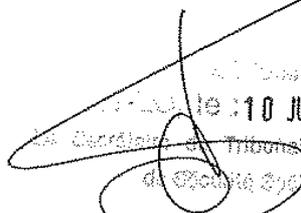
La secrétaire

  
M. HUBERT

La Présidente

  
A. VERNET

Notification faite aux parties le : 10 JUL. 2012

  
Le Greffier  
le 10 JUL. 2012  
Le Greffier du Tribunal des Affaires  
de Sécurité Sociale

# **TABLE DES MATIERES**

## INTRODUCTION

PARTIE I : UN ENJEU THEORIQUE : LA RECONNAISSANCE DE LA FAUTE INEXCUSABLE DE L'ARMATEUR SUR LE MODELE DU DROIT COMMUN .....	23
<b>Chapitre 1</b> : Etat des lieu de l'injustice du régime spécial des marins .....	23
Section1 : Une situation incompréhensible au regard du travailleur terrestre .....	23
A)La proximité existante entre contrat de travail et contrat d'engagement.....	24
B) Le renforcement de l'injustice au travers de la reconnaissance aisée de la faute inexcusable dans le régime général.....	29
C)L'exigence de prestations équivalentes entre travailleurs terrestres et marins.....	31
Section 2 : L'immunité légale de l'employeur injustifiée au regard des autres acteurs .....	33
A)La prise en compte des fautes des autres acteurs.....	33
B)Le recours pour faute intentionnelle de l'employeur difficile à mettre en œuvre.....	34
C)Une prise en charge pesant sur d'autre acteurs comme conséquence .....	35
<b>Chapitre 2</b> : La QPC du 6 mai 2011 comme illustration de l'alignement du régime des gens de mer sur le régime général .....	37
Section 1 : La QPC comme réaction à l'absence de recours en faute inexcusable contre l'armateur.....	37
A)La position jurisprudentielle et doctrinale antérieur à la QPC.....	37
B)Le principe de la QPC appliqué au droit social maritime .....	39
Section 2 : Le contenu de la décision du 6 mai 2011 rendu par le Conseil Constitutionnel .....	42
A)Le régime spécial des marins confronté au principe d'égalité.....	42
B)Le régime spécial des marins confronté au principe de responsabilité.....	43
C)Des conséquences sur la réglementation en vigueur.....	49
<b>Chapitre 3</b> : La remise en question du particularisme du droit social maritime.....	51
Section 1 : Le particularisme du droit social maritime implicitement écorché.....	51
Section 2 : Le mouvement actuel de perte du particularisme du droit social maritime .....	53
Section 3 : La raison de l'effacement des spécificités maritimes .....	58

PARTIE 2 : UN ENJEU PRATIQUE, LA PERTE DE SPECIFICITE DE L'ENIM .....	62
<b>Chapitre 1</b> : Identification des parties des le contentieux de la faute inexcusable de l'employeur .....	62
Section 1 : La victime .....	62
A)Un marin affilié à l'ENIM .....	62
B) Un marin victime d'AT-MP maritime .....	68
C)Les ayants-droits de la victime.....	70
Section2 : L'employeur .....	71
A)La définition de l'employeur .....	71
B)Un employeur ayant commis une faute inexcusable.....	73
<b>Chapitre 2</b> : L'indemnisation des victimes semblables au régime général .....	76
Section 1 : L'indemnisation complémentaire.....	76
Section 2 :Le bénéfice des nouveaux préjudices non couverts par le live 4 .....	81
A)Enumération des préjudices a priori recevables.....	81
B)Une réparation non intégrale .....	84
<b>Chapitre 3</b> : Les spécificités de l'ENIM en danger .....	87
Section 1 : Une procédure de reconnaissance de la faute inexcusable calquée sur le droit commun .....	87
A)La procédure à respecter .....	87
B)Les conséquences pour l'armateur-employeur.....	93
Section 2 : L'avenir de l'ENIM en question .....	96
 CONCLUSION .....	 100
BIBLIOGRAPHIE .....	103
ANNEXES .....	110

SUMMARY - Between independence and alignment with general law, the priority preliminary ruling on constitutionality of May 6, 2011 revives the debate once more. Through an interpretation reserve, the French Constitutional Council admits lawsuits based on the "inexcusable fault" of employer in the maritime work accident and industrial disease, and consequently the additional damages. This recognition of this plea reconsiders the specificity of the special social security system for seamen and so on the institution of the National Establishment for Seamen's Invalidity. Indeed, this institution adopts practices of general law. However, we cannot contest that the end of the employer immunity is justified, and consequently questions on the future of French maritime law and its social institutions.

RESUME - Entre particularisme et alignement sur le droit commun, la décision du 6 mai 2011 du conseil constitutionnel relative à une question prioritaire de constitutionnalité fait à nouveau renaître le débat. Par le biais d'une réserve d'interprétation le conseil constitutionnel a permis le recours pour faute inexcusable imputable à l'employeur dans les AT-MP maritimes à l'image du régime général et donc la réparation complémentaire afférente. Cette reconnaissance entaille la spécificité du régime spécial des marins mais aussi de l'institution qui y est attaché puisque l'ENIM se voit adopter des pratiques qui était à l'origine propres au droit commun. Néanmoins on ne peut contester que la fin de cette immunité de l'employeur soit justifiée, même si cela ouvre la question du devenir du droit social maritime et de ses institutions.

---

MOTS CLES - droit social maritime ; régime spécial ; marins ; faute inexcusable de l'employeur ; accident du travail et maladies professionnelles ; ENIM.

KEYWORDS - Social Maritime Law; Social Security for seamen; Seamen; inexcusable fault of employer; maritime work accident and industrial disease, National Establishment for Seamen's Invalidity.

