



**AVIS DE Mme WURTZ,
PREMIÈRE AVOCATE GÉNÉRALE**

Arrêt n° 152 du 22 janvier 2025 (FS-B) – Chambre sociale

Pourvoi n° 24-17.726

Décision attaquée : 15 mars 2024 de la cour d'appel d'Aix-en-Provence

M. [L] [E]

C/

La société Sea Investments

QUESTION PRIORITAIRE DE CONSTITUTIONNALITE

« L'article L. 5544-1 du code des transports, en ce qu'il exclut, s'agissant des marins, le régime d'allègement de la preuve des heures de travail institué par l'article L. 3171-4 du code du travail, porte-t-il une atteinte excessive au principe d'égalité garanti par l'article 6 de la Déclaration des droits de l'homme et du citoyen du 26 août 1789 et l'article 1er de la Constitution du 4 octobre 1958 ? ».

Cette question prioritaire de constitutionnalité dont la chambre est saisie, présentée par un mémoire distinct et motivé, portant sur une disposition législative et alléguant une atteinte à un principe garanti par la Constitution, est en conséquence recevable.

Les dispositions contestées sont par ailleurs applicables au litige, l'arrêt critiqué ayant expressément écarté l'article L. 3171-4 du code du travail au regard des dispositions en cause de l'article L. 5544-1 du code des transports.

Enfin, ces dispositions n'ont pas déjà été déclarées conformes à la Constitution dans les motifs ou le dispositif d'une décision du Conseil constitutionnel.

Les premières conditions fixées à l'article 23-2 de l'ordonnance n° 58-1067 du 7 novembre 1958 sont donc remplies.

Avant d'examiner le caractère sérieux du grief d'inconstitutionnalité (2), il convient de rappeler dans quel environnement normatif le statut des gens de mer a évolué (1).

1- L'évolution du statut des gens de mer

Le secteur maritime emploie plus de 400 000 salariés dont plus de 36 000 marins navigants¹.

Le code des transports définit les « *gens de mer* » comme toutes les personnes salariées ou non exerçant une activité professionnelle à bord d'un navire.

Parmi les gens de mer, sont qualifiés de « *marins* » à bord de tous les navires :

- ceux qui exercent une activité directement liée la marche, la conduite, l'entretien et aux fonctionnalités du navire ;

Sont également réputés marins, notamment :

- les personnes chargées de la préparation ou service des repas pour les gens de mer ²,

D'abord régi par la loi du 13 décembre 1926, le statut des marins et gens de mer a évolué dans un cadre normatif international issu tant du droit de l'Union européenne que de l'Organisation internationale du travail.

Plusieurs directives européennes traitent en effet spécifiquement du statut et des règles applicables aux gens de mer : ainsi, les directives n° 99/63/CE du 21 juin 1999 et n° 1999/95/CE du 13 décembre 1999 sur l'organisation du temps de travail des gens de mer ³. Ces textes fixent, notamment, les règles relatives à la durée

¹ Source site du Ministère chargé de la mer et de la pêche, chiffres Insee 2017

² M. [E], auteur de la question prioritaire de constitutionnalité, a été précisément engagé par la société Sea Investments en qualité de marin/cuisinier

³ La directive n°2003-88/CE du 4 novembre 2003 concernant certains aspects de l'aménagement du temps de travail n'étant pas applicable aux gens de mer

maximale de travail au cours d'une période de vingt quatre heures ou sept jours, le nombre minimal d'heures de repos, la tenue des registres des heures accomplies et des temps de repos des marins et les mesures de contrôle de ces registres.

Puis la Convention OIT maritime de 2006 s'est substituée aux 37 conventions adoptées antérieurement ⁴ pour constituer une «*charte des droits fondamentaux* » et créer «*un véritable code du travail international pour les gens de mer [...]* Cette convention très complète encadre les règles d'aptitude aux métiers de mer, les conditions de travail à bord, la protection sociale des gens de mer, l'instauration attendue d'une pièce d'identité des gens de mer. Elle prévoit également des mécanismes de contrôle, fondés sur la certification des entreprises maritimes et des navires : désormais, les autorités portuaires pourront s'assurer, à travers ce certificat, du respect des règles sociales définies par la convention du travail maritime. Mieux, les marins du monde entier qui font escale dans nos ports pourront déposer plainte auprès des autorités françaises, qui auront une base juridique claire pour agir. La responsabilité sociale de l'armateur sera la règle universelle : l'imbrication inextricable des responsabilités sociales entre l'armateur et l'employeur n'empêchera plus d'agir. En outre, la création d'un délit d'abandon d'équipage apporte une réponse concrète au problème récurrent des navires abandonnés dans nos ports maritimes⁵.

Cette Convention de 2006 a été ratifiée par la France par une loi n° 2012-1320 du 29 novembre 2012.

Enfin la directive 2009/13/CE du 16 février 2009 portant mise en oeuvre de la convention du travail maritime de 2006 et reprenant les règles énoncées au sein de ses quatre premiers titres, a été transposée dans notre droit interne par la loi n° 2013-619 du 16 juillet 2013 «*dans le dessein de consolider et de compléter les règles sociales dans le secteur maritime, et dans le droit fil de la codification du droit des gens de mer réalisée en 2010, [avec] des mesures de cohérence, de simplification et d'adaptation du droit du travail maritime relatives aux conditions minimales requises pour le travail à bord des navires, à la responsabilité et aux obligations des armateurs, à la protection de la santé et au droit du travail applicable aux gens de mer, participant à l'harmonisation des conditions au niveau européen.* »⁶.

C'est donc dans un tel contexte mais aussi à l'occasion de la naissance du code des transports, mis en place par l'ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010, laquelle

⁴ Notamment les conventions n°93 et 109 sur les salaires, la durée du travail à bord et les effectifs révisées en 1949 et 1958

⁵ Extrait des travaux parlementaires relatifs à la loi du 16 juillet 2013 portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne dans le domaine du développement durable

⁶ Texte n°775 de Mme Delphine Batho, ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, déposé à l'Assemblée nationale le 6 mars 2013

a opéré le regroupement de quatre codes distincts ⁷, que l'article L. 5544-1 querellé a été créé.

Il relève du chapitre IV relatif à « *La durée du travail, repos, congés et salaires* » lui-même inséré dans le Titre IV intitulé « *Le droit du travail* », dont le champ d'application est précisé comme suit :

*« 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 dérogations ou des dispositions particulières ainsi que des mesures d'adaptation prises par voie réglementaire dans les conditions prévues par le présent titre. »*⁸.

2 - Caractère sérieux de la question prioritaire de constitutionnalité

2-1 Sur le contrôle de constitutionnalité d'une loi de transposition

Pour écarter le sérieux de la question, le mémoire en défense oppose la jurisprudence du juge constitutionnel selon laquelle « *en l'absence de mise en cause d'une règle ou d'un principe inhérent à l'identité constitutionnelle de la France, le Conseil constitutionnel n'est pas compétent pour contrôler la conformité aux droits et libertés que la Constitution garantit de dispositions législatives qui se bornent à tirer les conséquences nécessaires de dispositions inconditionnelles et précises d'une directive de l'Union européenne ; qu'en ce cas, il n'appartient qu'au juge de l'Union européenne, saisi le cas échéant à titre préjudiciel, de contrôler le respect par cette directive des droits fondamentaux garantis par l'article 6 du Traité sur l'Union européenne* » ⁹.

Dès lors, s'agissant du contrôle de validité, même indirect, du droit communautaire dérivé, il ne peut y avoir qu'un seul juge qui est le juge communautaire.

Faisant application de la jurisprudence précitée, la Cour de cassation a statué comme suit : « *Mais attendu, d'abord, que les articles L. 122-45, dans sa rédaction issue de la loi du 16 novembre 2001, et L. 1134-1 du code du travail, transposent la directive 2000/43/CE du Conseil du 29 juin 2000 relative à la mise en oeuvre du principe d'égalité de traitement entre les personnes sans distinction de race ou d'origine ethnique et la directive 2000/78/CE du Conseil du 27 novembre 2000 portant création d'un cadre général en faveur de l'égalité de traitement en matière d'emploi et de travail ; que les textes ayant pour objet de transposer les directives de*

⁷ Le code du travail maritime, adopté par une loi du 13 décembre 1926, le code des pensions de retraite des marins français, le code des ports maritimes et le code de l'aviation civile

⁸ Article L.5541-1 du code des transports

⁹ DC n° 2004-496 du 10 juin 2004

l'Union européenne n'entrent pas dans le champ d'application des questions prioritaires de constitutionnalité ; (...) D'où il suit que les questions ne présentant pas un caractère sérieux, il n'y a pas lieu de les renvoyer au Conseil constitutionnel »¹⁰.

En l'espèce, il est constant que l'article L. 5544-1 a été modifié par l'article 25 de la loi n° 2013-619 du 16 juillet 2013 portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne dans le droit du développement durable.

Aux termes de l'exposé des motifs du projet de loi, il est précisé ce qu'il suit :

«Fondamentale pour la construction européenne, qui repose sur une confiance mutuelle entre les Etats-membres, l'exécution des textes communautaires par la France est devenue une préoccupation majeure, qui témoigne de la place éminente du droit de l'Union dans l'ordonnement juridique national. Le présent projet de loi a ainsi pour objet, d'une part, la transposition en droit français de six directives, [dont] la directive 2009/13/CE du Conseil du 16 février 2009 portant mise en œuvre de l'accord conclu par les associations des armateurs de la Communauté européenne (ECSA) et la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) concernant la convention du travail maritime, 2006, et modifiant la directive 1999/63/CE ; »

Le chapitre III de la loi, dans lequel est inscrit l'article L. 5544-1, « a pour objet de transposer la directive 2009/13 du 16 février 2009 qui communautarise les quatre premiers titres de la Convention du travail maritime, 2006, de l'Organisation internationale du travail (OIT).

La directive susvisée reprend les règles et normes énoncées au sein des quatre premiers titres de la convention du travail maritime établissant des normes sociales relatives aux conditions d'emploi, de travail, de protection sociale et de santé des gens de mer ainsi que de vie à bord. Elle incorpore également la partie du titre V relatif aux procédures de plainte à bord.

Ce chapitre modifie la partie législative du code des transports aux fins d'intégrer dans la législation française la directive 2009/13/CE notamment concernant les procédures de plainte à bord.

Dans le dessein de consolider et de compléter les règles sociales dans le secteur maritime, et dans le droit fil de la codification du droit des gens de mer réalisée en 2010, il propose des mesures de cohérence, de simplification et d'adaptation du droit du travail maritime relatives aux conditions minimales requises pour le travail à bord des navires, à la responsabilité et aux obligations des armateurs, à la protection de la santé et au droit du travail applicable aux gens de mer, participant à l'harmonisation des conditions au niveau européen.

¹⁰ Soc., 15 février 2011, n° 10-40.063 ; Crim., 12 décembre 2023, n° 23-83.080 ; 13 juin 2023, n° 23-90.004 ; 20 septembre 2022, n° 22-90.012 ; Com., 27 septembre 2018, n° 18-12.084 ; 6 septembre 2016, n° 14-29.518 ; 9 juillet 2015, n° 1429.518 cités par le mémoire en défense

Ces mesures d'adaptation demeurent indispensables à la mise en œuvre effective des prescriptions édictées par les réglementations internationales et communautaires. »

Mais aux termes mêmes du préambule de la directive susvisée, cette dernière et l'accord de 2006 :

« (...) fixent des normes minimales. Les Etats membres et/ou les partenaires sociaux devraient pouvoir maintenir ou introduire des dispositions plus favorables. »

« Le présent acte respecte les droits fondamentaux et les principes reconnus par la Charte des droits fondamentaux de l'Union européenne et, en particulier, son article 31, qui prévoit que tout travailleur a droit à des conditions de travail qui respectent sa santé, sa sécurité et sa dignité, à une limitation de la durée maximale du travail et à des périodes de repos journalier et hebdomadaire, ainsi qu'à une période annuelle de congés payés. »

Et s'agissant de la durée du travail ou du repos, la Convention maritime de 2006 précise en effet que : *« Tout Membre exige que des registres des heures quotidiennes de travail ou de repos des gens de mer soient tenus pour qu'il soit possible de veiller au respect des paragraphes 5 à 11 de la présente norme. Ces registres suivent un modèle normalisé établi par l'autorité compétente compte tenu des directives disponibles de l'Organisation internationale du Travail ou tout modèle normalisé établi par l'Organisation. Ils sont dans les langues indiquées au paragraphe 11 de la présente norme. Le marin reçoit un exemplaire des inscriptions aux registres le concernant, qui doit être émargé par le capitaine, ou par une personne autorisée par ce dernier, ainsi que par le marin. »*

Si l'ensemble de ces mesures touchent notamment le temps de travail des marins et sa traçabilité formelle, nulle disposition précise et inconditionnelle contenue dans la directive transposée ne régit spécifiquement, en cas de litige sur les heures accomplies, leur régime probatoire, en particulier quelle personne précisément en supporte la charge et quel est l'office du juge.

Faute de remplir les conditions posées par le Conseil constitutionnel, vous pourrez écarter la jurisprudence selon laquelle une loi de transposition échappe au contrôle de constitutionnalité.

2-2 Sur l'atteinte au principe d'égalité

Il est reproché au législateur une atteinte excessive au principe d'égalité devant la loi, les gens de mer étant exclus du dispositif fixé à l'article L. 3171-4 du code du travail, de preuve partagée entre l'employeur et le salarié en cas de litige sur le nombre d'heures de travail accomplies.

En effet et pour mémoire, l'article L. 3171-4 du code du travail, évincé par le code des transports, dispose que :

« En cas de litige relatif à l'existence ou au nombre d'heures de travail accomplies, l'employeur fournit au juge les éléments de nature à justifier les horaires

effectivement réalisés par le salarié. Au vu de ces éléments et de ceux fournis par le salarié à l'appui de sa demande, le juge forme sa conviction après avoir ordonné, en cas de besoin, toutes les mesures d'instruction qu'il estime utiles. [Si le décompte des heures de travail accomplies par chaque salarié est assuré par un système d'enregistrement automatique, celui-ci doit être fiable et infalsifiable] ».

Ce dispositif a été introduit par la loi n° 92-1446 du 31 décembre 1992 relative à l'emploi, au développement du temps partiel et à l'assurance chômage et a ainsi mis fin, en la matière, au régime de droit commun tel que fixé par l'article 1315 devenu 1353 du code civil, lequel fait porter la charge de la preuve sur la seule personne du demandeur.

Les travaux parlementaires relatifs à ces nouvelles dispositions se bornent toutefois à préciser que le nouvel article L. 212-1-1 « *tend à obliger l'employeur à fournir au juge les éléments de nature à justifier les horaires effectivement réalisés par le salarié en cas de litige relatif à l'existence ou au nombre d'heures de travail effectuées. L'article L. 620-2 du code du travail imposant d'ores et déjà à l'employeur de tenir à disposition les documents nécessaires au décompte de la durée du travail des salariés, la présente disposition permet d'assurer au juge une information satisfaisante pour apprécier les prétentions en présence.* ».

Or, l'article L. 5544-1 en cause est libellé comme suit : « *Sauf mention contraire, les articles L. 3111-2, L. 3121-1 à L. 3121-39, L. 3121-43, L. 3121-48 à L. 3121-52, L. 3121-63, L. 3121-67 à L. 3121-69, L. 3122-1 à L. 3122-24 et L. 3131-1 à L. 3131-3, L. 3162-1 à L. 3162-3, L. 3163-1 à L. 3163-3, L. 3164-1, L. 3171-1, L. 3171-3, L. 3171-4 et L. 4612-16 du code du travail ne sont pas applicables aux marins.* ».

L'exclusion des dispositions de l'article L. 3171-4 porte-t-elle atteinte au principe d'égalité devant la loi qui découle de l'article 6 de la Déclaration des droits de l'homme et du citoyen de 1789, selon lequel « *la loi doit être la même pour tous, soit qu'elle protège, soit qu'elle punisse* ».

Il faut rappeler que le Conseil constitutionnel juge de manière constante que ce principe d'égalité devant la loi 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 soit en rapport direct avec l'objet de la loi qui l'établit* » ¹¹.

2-2-1 Une situation différente

En l'espèce, les marins comme les gens de mer relèvent d'une définition précise ¹² et exercent des professions encadrées et réglementées.

En effet, le statut de gens de mer marins nécessite une aptitude médicale à faire vérifier par un service de santé spécifique, la demande d'un numéro national

¹¹ Cons. const., 20 janvier 2011, n° 2010-624 DC

¹² Article L.5511-1 du code des transports

d'identification et une affiliation à un régime de sécurité sociale dédiée. Les marins sont par ailleurs soumis à des conditions d'âge, de formation, de délivrance de brevets. Leur contrat d'engagement maritime est contrôlé dans son contenu, avec des mentions obligatoires ¹³.

Les marins embarqués à bord des navires enregistrés sur le registre international français bénéficient d'un rythme de travail encadré, selon qu'ils résident en France ou hors de France¹⁴, d'une durée maximale de travail¹⁵, d'un temps de repos garanti par 24 h ¹⁶, des heures de travail nécessaires à la sécurité à bord ¹⁷. Toutefois, s'agissant du seuil de déclenchement des heures supplémentaires, des majorations de salaire et de l'octroi d'un repos compensateur, le code des transports renvoie au code du travail.

Dans les faits, les gens de mer sont en outre soumis à des conditions de travail et de vie à bord très spécifiques.

Tous ces éléments permettent donc de considérer qu'ils sont dans une situation différente de celle des salariés de droit commun, nécessitant des adaptations aux règles habituellement applicables, voire un traitement différent.

« Il s'agit de reconnaître la spécificité du travail embarqué : le navire est une place isolée, dans lequel l'individu est soumis à des contraintes que ne rencontre pas le travailleur à terre, et qui est à la fois lieu de travail, lieu de repos et lieu de vie. »¹⁸.

Comme le rappelle le mémoire en défense, le Conseil constitutionnel a d'ailleurs été amené à juger comme ne violant pas le principe d'égalité devant la loi, la soumission des gens de mer à des règles spécifiques en matière de sécurité sociale, au regard des conditions particulières dans lesquelles ils exercent leurs fonctions et des risques auxquels ils sont exposés ¹⁹.

Pour autant, une différence de traitement justifiée par une situation distincte, doit au surplus, être en rapport direct avec l'objet de la loi qui l'établit.

¹³Droit du travail maritime; Registre international français: <https://www.rif.mer.gouv.fr/droit-du-travail-maritime-r174.html>

¹⁴ Article L.5544-8 et L.5623-1 du code des transports

¹⁵ Article L.5544-4 et L.5623-1 du code des transports

¹⁶ Article L.5544-15 et L.5623-5 du code des transports

¹⁷ Article L.5544-13 du code des transports

¹⁸ Extrait du rapport du député Ph.Plisson au nom de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire sur le projet de loi du 6 mars 2013 portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne

¹⁹ Décision QPC n° 2011-127 du 6 mai 2011

2-2-2 Une différence de traitement en rapport avec l'objet de la loi

Dans notre cas de figure, la différence de traitement est relative au régime juridique de la charge de la preuve des heures travaillées en cas de litige et à l'office du juge.

En effet, les marins se trouvant exclus du champ d'application de l'article L. 3171-4 du code du travail, ils échappent par conséquent au régime de la preuve partagée entre l'employeur et le salarié de droit commun, tel qu'organisé par cet article.

Votre chambre a néanmoins été amenée à rendre, s'agissant d'un marin, une décision non publiée au visa de l'article L. 3171-4 du code du travail et concernant la société Sea Investments, partie au litige qui vous est soumis. Cependant, dans cette instance, nulle demande n'était faite d'écarter les dispositions susvisées ²⁰.

Comme spécifié plus haut, les dispositions de l'article L. 5544-1 du code des transports s'inscrivent dans la codification globale d'un régime statutaire complet et spécifique aux gens de mer, relevant sur certains aspects du code du travail mais comportant, sur d'autres, un certain nombre d'aménagements et de dérogations au dit code.

En effet, l'article querellé ne se borne pas à exclure les seules dispositions de l'article L. 3171-4 mais vise également les articles L. 3111-2, L. 3121-1 à L. 3121-39, L. 3121-43, L. 3121-48 à L. 3121-52, L. 3121-63, L. 3121-67 à L. 3121-69, L. 3122-1 à L. 3122-24 et L. 3131-1 à L. 3131-3, L. 3162-1 à L. 3162-3, L. 3163-1 à L. 3163-3, L. 3164-1, L. 3171-1, L. 3171-3, et L. 4612-16 du code du travail.

Or, ces articles portent sur les notions de cadre dirigeant, de travail effectif, d'astreinte, de temps rémunérés en dehors du travail effectif, ou régissent les aménagements du temps de travail, le recours au travail de nuit, les durées maximales de travail et minimales de repos, les mesures de contrôle de la durée du travail et les documents à fournir à l'inspection du travail.

C'est donc un corpus complet de dispositions relatives au temps de travail au sens large qui est volontairement dérogatoire au droit commun applicable au salarié non marin, précisément eu égard à la spécificité des métiers et des conditions de travail des gens de mer.

Le législateur ne s'est d'ailleurs pas contenté de poser ces dérogations au code du travail, mais a pris des dispositions précises pour régir de façon adaptée l'ensemble des questions traitées par les articles évincés.

²⁰ Soc.22 novembre 2023, n°21-20.982

Ainsi, les articles L. 5623-1 à L. 5623-4 qui s'appliquent à tous les gens de mer, fixent la durée et l'organisation du travail à bord ²¹ et exigent la tenue d'un registre mentionnant les heures quotidiennes de travail et de repos des gens de mer.

L'article 18 du décret n° 2005-305 du 31 mars 2005 mentionne :

« Un registre des heures quotidiennes de travail ou de repos des marins doit être tenu par le capitaine du navire. Ce registre est visé initialement par l'inspecteur du travail maritime et au moins une fois par an, ainsi que chaque fois qu'il le juge utile. Il doit lui être présenté ou communiqué sur sa demande, notamment, si celui-ci l'estime nécessaire et sauf impossibilité, par voie de courrier électronique.

Le marin doit recevoir et émarger une copie du registre le concernant, émargé par le capitaine ou son représentant.

Ce registre qui est tenu à la disposition des représentants du personnel est rédigé en français et, si nécessaire, en langue anglaise. Il doit être conforme au modèle défini par l'arrêté relatif à la sécurité des navires pris pour l'application de la directive du Parlement européen et du Conseil du 13 décembre 1999 susvisée. »

L'article D. 5565-1 issu du décret n° 2014-881 du 1^{er} août 2014, précise également :

« Sont tenus à la disposition des gens de mer et des salariés autres que gens de mer, et affichés dans les locaux qui leur sont réservés, les documents et informations suivants dans la langue de travail à bord :

1° Le tableau de service indiquant pour chaque fonction le programme de service à la mer et au port, le nombre maximal d'heures de travail ou le nombre minimal d'heures de repos prescrit par les dispositions légales et conventionnelles ;

2° L'adresse, le numéro de téléphone et les coordonnées de messagerie électronique des services d'inspection du travail compétents pour les ports français touchés par le navire ;

3° Les conventions et accords collectifs applicables aux marins et aux gens de mer autres que marins employés à bord. »

Et l'article D. 5565-3 : *«Sont conservés à la disposition des agents de contrôle, pendant une durée d'une année, les registres des heures quotidiennes de travail ou de repos. »*

²¹ Le travail des gens de mer est organisé sur la base de 8 heures par jour, 48 heures par semaine et 208 heures par mois. Pour des raisons d'exploitation, il peut être organisé, dans la limite de 12 heures, sur une autre base journalière, dans des conditions fixées par conventions ou accords collectifs. Chaque heure de travail effectuée au-delà de 48 heures hebdomadaires est considérée comme une heure supplémentaire. Les parties au contrat d'engagement conviennent que chaque heure supplémentaire fait l'objet soit d'un repos équivalent, soit d'une rémunération majorée d'au moins 25 %. Un tableau affiché à un endroit accessible précise l'organisation du travail et indique, pour chaque fonction, le programme du service à la mer et au port.

Ce dispositif d'encadrement strict des heures accomplies, avec une traçabilité formelle mise à la charge du capitaine du navire, mais exigeant un émargement du marin, constitue une autre forme de partage de la preuve des heures de travail.

En considération de l'ensemble de ces éléments, la différence de traitement instaurée par l'article L. 5544-1 du code des transports est en rapport direct avec la loi qui l'établit qui est d'élaborer une codification globale du temps de travail effectué par les gens de mer, de leur traçabilité et de leur contrôle, cette catégorie de salariés exerçant leur activité professionnelle dans des conditions particulières.

A défaut de caractère sérieux, vous pourrez donc dire n'y avoir lieu de transmettre la question prioritaire de constitutionnalité au Conseil constitutionnel.

AVIS DE NON-TRANSMISSION