

## **Le droit du travail des gens de mer en chantier – Déconstruction/Reconstruction**

Convegno « Il lavoro marittimo in Europa »

Università di Genova,  
Facoltà di Giurisprudenza,  
Cattedra di Diritto del Lavoro,  
24 mai 2004

**Patrick CHAUMETTE**

Professeur à l'Université de Nantes

### Résumé :

Le cadre national du travail des gens de mer, construit depuis le XVII<sup>e</sup> siècle, est confronté à la construction communautaire et encore plus à l'internationalisation du travail maritime, liée à la libre immatriculation des navires. Il en résulte une déconstruction qui pourrait donner lieu à une reconstruction dans le cadre de l'Union européenne.

La déconstruction est notamment passée par l'adaptation de l'immatriculation des navires dans les Etats membres de l'Union européenne à la concurrence internationale, la création de registres internationaux, d'immatriculations d'outre-mer. L'harmonisation de ces nouveaux registres est envisageable pour des motifs de concurrence loyale, de sécurité maritime et de maintien des compétences maritimes. L'encadrement des aides d'Etat, l'interprétation de la Convention de Rome du 19 juin 1980 sur la loi applicable aux obligations contractuelles, la détermination du statut juridique du navire et de son équipage, même international, l'agrément communautaire des sociétés de manning devraient permettre de réglementer des situations actuellement insaisissables. Les discours relatifs au facteur humain dans les événements de mer ne peuvent être sans conséquences, dans la mesure où les Etats membres de l'Union européenne sont des Etats du pavillon.

Le contrôle de l'Etat du port concerne les navires faisant escale dans les ports de l'Union européenne, quel que soit leur pavillon. Il semble nécessaire de renforcer les contrôles sociaux, concernant les effectifs à bord, la compétence de l'équipage, la durée du travail et les repos. Le droit communautaire devrait donner consistance aux Résolutions de l'Organisation Maritime Internationale A 930 et A 931 du 29 novembre 2001 sur la garantie de paiement des créances salariales des marins, en cas d'abandon, et les responsabilités des propriétaires de navires à l'égard des créances contractuelles pour lésions corporelles. Il en est de même de l'accord salarial IBF (International Bargaining Forum), conclu le 13 novembre 2003 par ITF et les armateurs européens de l'IMEC et les armateurs japonais. Cet accord, dit « *green ticket* », doit faire partie du dialogue social européen et donner lieu à une double extension par voie de Directive, comme cela fut fait en 1999 pour l'accord relatif à la durée du travail dans la marine marchande. Il convient enfin de construire un ordre public international assurant le respect des droits fondamentaux et des conditions de travail décentes, de coordonner les actions des inspecteurs du MOU et des inspecteurs ITF, aux fins d'assurer la sécurité maritime, une concurrence loyale, une protection de l'environnement et une des règles internationales effectives dans une activité internationale. A défaut d'effectivité internationale, la primauté du droit communautaire constitue un effet de levier très utile.

## **Le droit du travail des gens de mer en chantier – Déconstruction/Reconstruction**

Convegno « Il lavoro marittimo in Europa »

Università di Genova,  
Facoltà di Giurisprudenza,  
Cattedra di Diritto del Lavoro,  
24 mai 2004

**Patrick CHAUMETTE**

Professeur à l'Université de Nantes

Le droit social maritime s'est constitué lentement dans le cadre national des Etats maritimes. Si nous retenons l'exemple français, il est nécessaire de remonter aux ordonnances royales du règne de Louis XIV, préparées par son ministre COLBERT<sup>1</sup>. Le droit social des gens de mer est plus ancien que le droit du travail terrestre. Dès la fin du XVII<sup>e</sup> siècle, l'Etat, protecteur de ses intérêts et des gens de mer, a assumé une fonction tutélaire ; il enregistre les marins, autrefois par l'inscription maritime, aujourd'hui par une immatriculation ; il vise les contrats d'engagement lors de l'établissement des rôles d'équipage ; il a mis en place une protection sociale spécifique, qui perdure en France dans le cadre de l'Etablissement National des Invalides de la Marine (ENIM)<sup>2</sup>. Le développement du droit du travail terrestre n'a pas bouleversé le droit social maritime, mais des rapprochements se sont constitués. A partir de 1898, leurs évolutions sont parallèles, même si les textes restent distincts, en raison des particularités maritimes. En 1936, l'instauration des congés payés a participé à la modification de la nature du contrat d'engagement maritime ; celui-ci couvre dorénavant des périodes sans travail, sans présence à bord, hors embarquement, où le marin reste lié à l'entreprise d'armement maritime. Le contrat au voyage, lié à l'expédition maritime, n'est plus la seule référence. Il résultera de l'accroissement des périodes de suspension du contrat, de l'accroissement de l'aspect collectif des relations de travail une imbrication des règles maritimes et terrestres, qui dépasse l'évolution parallèle. Le droit du travail maritime perd son autonomie, quand la relation de travail ne lie plus le marin au capitaine ou au navire, mais à l'entreprise d'armement maritime, au-delà d'une expédition maritime. Par ailleurs, les navires augmentent de volume, les équipages à bord se réduisent, le nombre de marins français fond. Quand le milieu maritime se rétrécit, le droit commun du travail ne peut plus qu'envelopper les spécificités maritimes, faute de capacité à produire un droit complexe spécifique.

Le contrat d'engagement est devenu un contrat de travail particulier liant le marin à l'entreprise d'armement maritime. Au-delà du voyage, le marin fut stabilisé dans l'entreprise. Ce mouvement semble né des lignes régulières et notamment des premiers paquebots transatlantiques, avant même la première guerre mondiale. Le législateur français n'a cependant pas choisi de distinguer clairement le lien d'entreprise du contrat d'embarquement, la relation de travail des conditions d'embarquement. Le Code du travail maritime de 1926 a ignoré une évolution en cours ; il en fut de même ensuite. Il en résulte une confusion des sources du droit du travail maritime, des difficultés d'interprétation des textes, aussi bien à la pêche qu'au commerce ou à la plaisance professionnelle. Au-delà de la relation individuelle de travail liant le marin à l'entreprise d'armement maritime, des relations collectives se nouent. Des conventions collectives nationales de travail ont été conclues dans les années 1950, assurant pour la marine marchande une adaptation du Code du Travail Maritime de 1926. La stabilisation des marins, la titularisation des officiers ont modifié les relations professionnelles et contractuelles, mais ces conventions n'ont pu ensuite être adaptées. Depuis les années 1980, ces relations collectives se nouent surtout dans les entreprises, dans la négociation des congés, des effectifs à bord, des plans sociaux. Le droit des entreprises d'armement maritime ne présente guère de spécificités : les dispositions du Code du Travail relatives aux groupements professionnels, aux institutions représentatives du personnel, aux conventions collectives de travail, sont applicables aux entreprises d'armement maritime, compte tenu de certaines adaptations prises par voie réglementaire, telle l'instauration des délégués de bord. Les pouvoirs publics se sont révélés incapables de moderniser ces délégués de bord, qui devraient être de vrais délégués du personnel. Si un armateur dispose de plusieurs navires embarquant chacun moins de dix marins, il n'est pas soumis à l'élection

---

<sup>1</sup> P. CHAUMETTE, *Le contrat d'engagement maritime – Droit social des gens de mer*, CNRS Ed., Paris, 1993 ; Ph. J. HESSE et alii, *Mer, navire et marins*, « Histoire et sources », in Droits maritimes, Lyon, Juris-services, 1995, T. I, p. 1-75.

<sup>2</sup> R. JAMBU-MERLIN, *Les gens de mer*, Traité de droit maritime, Dalloz, Paris, 1978.

de délégués de bord, même si ces navires sont dotés de plusieurs équipages<sup>3</sup>. La jurisprudence est conduite à reconstruire la cohérence des dispositions légales et réglementaires, ce qui rend le droit social maritime français mouvant : *Dans le silence du législateur, la loi nouvelle s'applique aux entreprises d'armement maritime et aux marins*<sup>4</sup>. Est-il encore possible de s'intéresser au droit national des gens de mer, quand il ne reste plus que 10 000 navigants dans la marine marchande française et 20 000 à la pêche ?

Ce cadre national ancien est bousculé par la construction communautaire, notamment le principe d'égalité de traitement des ressortissants communautaires. Dès 1974, ce principe de non-discrimination a mis en cause le privilège de nationalité des marins<sup>5</sup> ; de nos jours, c'est le privilège de nationalité du capitaine de navire, et de l'officier suppléant, qui semble agoniser. Le privilège de nationalité du capitaine et de l'officier suppléant était défendu par la Commission, en raison des prérogatives de puissance publique, même s'il s'agit d'emplois privés<sup>6</sup>. Ce privilège de nationalité a été déclaré contraire au droit communautaire, dans la mesure où ces prérogatives de puissance publique semblent plus virtuelles que réelles<sup>7</sup>. La Communauté Européenne, mettant en avant la concurrence entre les opérateurs économiques, n'a pas reconstruit le rôle tutélaire de l'Etat. Tout au plus, l'ouverture communautaire du cabotage national a permis de réserver certains trafics aux armateurs communautaires, et peut-être aux marins communautaires. Le Règlement 3577/92 du Conseil du 7 décembre 1992, concernant l'application du principe de la libre circulation des services au transport maritime à l'intérieur des Etats membres (cabotage maritime), complète le Règlement 4055/86 du 22 décembre 1986<sup>8</sup>. Il institue à partir du 1er janvier 1993 la libre prestation des services de cabotage pour les armateurs communautaires exploitant des navires immatriculés dans un Etat membre et battant pavillon de cet Etat membre ; le 1<sup>er</sup> janvier 2004, la desserte des îles grecques à partir du continent grec a été ouverte aux armateurs communautaires. Cette ouverture, ou libéralisation, communautaire concerne tous les droits nationaux et semble de peu de conséquences sur les droits largement ouverts à l'international, tel le droit chypriote<sup>9</sup>. Si le droit communautaire concerne le navire et la sécurité maritime, notamment depuis 1993, puis les naufrages des pétroliers Erika et Prestige<sup>10</sup>, il reste à la recherche d'une véritable politique commune<sup>11</sup>. La communication de la Commission de 1996, intitulée "Vers une nouvelle stratégie maritime", définit des options destinées à renforcer la sécurité, la concurrence loyale, l'ouverture des marchés et une politique de compétitivité dotée de mesures incitatives. Il convient, en effet de concilier politique commune des transports et principe de

<sup>3</sup> CA Paris, 11<sup>e</sup> ch., 19 septembre 1997, DMF 1998 pp. 906-912.

<sup>4</sup> Cass. Ass. Plén. 7 mars 1997, Dr. Soc. 1997-424 ; Cass. Soc. 28 octobre 1997, 2 arrêts, Rouxel et le Douarin, *La retraite des marins : l'application du droit commun*, Dr. Soc. 1998 pp. 181-184 ; Cass. Soc. 27 février 2002, *La fin de la prescription annale en matière de contrat d'engagement maritime ?*, DMF 2002 pp. 608-612.

<sup>5</sup> CJCE 4 avril 1974, Commission c/ France, Rec. p. 359 ; CJCE 7 mars 1996, aff. 334/94, Rec. I-1307, DMF 1996 p. 752.

<sup>6</sup> CJCE 1<sup>er</sup> décembre 1993, aff. 37/93, Commission c/ Belgique, Rec. I-6295 ; dans le même sens, CJCE 2 juillet 1996, aff. 290/94, Commission c/ Grèce, Rec. p. 3285 ; Cass. Crim. 28 novembre 2000, Moreau, navire L'Etel, DMF 2001 pp. 195-203 ; Cass. Crim. 4 juin 2003, Castaing, DMF 2003-1054 obs. P. BONASSIES, v. Ph. LHERNOULD, *Interdictions d'emploi des étrangers : la préférence nationale confirmée*, Dr. Soc. 2003-1094.

<sup>7</sup> CJCE 30 septembre 2003, aff. C-405/01, Colegio de Oficiales de la Marina Mercante Española c./ Administración del estado, aff. C-47/02, Albert Anker c./ Bundesrepublik Deutschland, DMF 2003, pp. 1035-1040 ; P. BONASSIES, *La nationalité des capitaines de navires et la CJCE*, DMF 2003 pp. 1027-1034.

<sup>8</sup> JOCE n° L 364, 12-12-1992.

<sup>9</sup> I. CHRISTODOULOU-VAROTSI, *L'adaptation du droit maritime hellénique et du droit maritime chypriote au droit communautaire*, préface C. STEPHANOU, ANT. N. Sakkoulas/Bruylant, Athènes/Bruxelles, 1999.

<sup>10</sup> A. BELLAYER-ROILLE, *Les réactions juridiques de la CE, suite au naufrage du Prestige : étude d'une politique ambitieuse de sécurité maritime*, Annuaire de Droit Maritime et Océanique, T. XXI, 2003, Université de Nantes, pp. 133-184.

<sup>11</sup> *Le développement de la politique commune des transports*, 2 décembre 1992, COM (92) 494 final ; *Pour une politique commune de la sécurité maritime*, 24 février 1993, COM (93) 66 final ; *Forger l'avenir de l'Europe maritime. Une contribution à la compétitivité des industries maritimes*, 13 mars 1996, COM (96) 84 final ; *Vers une nouvelle stratégie maritime*, 13 mars 1996, COM (96) 81 final.

subsidiarité<sup>12</sup>. Le Conseil Économique et Social déplore, en 1999, l'absence d'avancées en matière de réduction des charges fiscales et sociales, la faiblesse de l'adaptation à la concurrence internationale<sup>13</sup>. Le droit communautaire maritime concerne peu les marins, à l'exception de la coordination des régimes nationaux de sécurité sociale, qui ne concerne pas les marins non communautaires<sup>14</sup>. L'adaptation aisée d'un tel droit chypriote au droit communautaire montre le faible impact substantiel quant au régime de travail à bord, les conditions d'emploi, de vie et de rémunération, ainsi que la protection sociale<sup>15</sup>. Le droit communautaire des gens de mer reste à construire.

Le cadre national ancien est bien plus bouleversé par l'internationalisation du travail maritime, la libre immatriculation des navires. Cette internationalisation a conduit à un dédoublement des immatriculations dans les Etats membres de l'Union européenne, à travers les registres internationaux ou d'outre-mer, les registres bis ou économiques<sup>16</sup>. Pour s'adapter à la concurrence internationale, il est nécessaire de développer la complaisance sociale<sup>17</sup>. La loi du pavillon doit être réduite à une expression simple vis-à-vis des marins non-communautaires, de manière à laisser place à la diversité des contrats d'engagement. Ce mouvement, né en 1986, a mené à l'abandon du projet de registre EUROS, trop laxiste pour les organisations syndicales de marins, trop rigides pour les armateurs, insuffisamment adapté à la concurrence internationale et au dépavillonnement des navires. La libre immatriculation a vu l'extension des flottes « contrôlées », sous pavillon étranger, la délocalisation des navires. L'expatriation des marins et officiers communautaires, sous pavillon étranger, pour des raisons d'économies sociales et fiscales, concerne tant la marine marchande que la plaisance professionnelle, notamment la grande plaisance méditerranéenne. La complaisance ultime a vu se développer les pratiques d'abandons de navires et de marins, à la suite de la privatisation ou de la faillite des compagnies maritimes d'Etat de l'empire soviétique, puis des excès de *single ship companies* et d'exploitants commerciaux sans scrupules<sup>18</sup>. La loi du pavillon étant en déliquescence, en raison des pratiques complaisantes de nombreux Etats du pavillon, non respectueux de leurs obligations internationales, le « *port state control* », le contrôle des navires par l'Etat du port ne peut que prendre de l'ampleur pour des motifs de protection de la sécurité maritime, de protection de l'environnement, de concurrence loyale et de respect des droits sociaux fondamentaux. Les gens de mer ont droit, même dans une activité internationale, à des conditions de travail décentes et à la protection des droits fondamentaux<sup>19</sup>. Ce mouvement balbutiant peut être amplifié, notamment par un enrichissement du droit communautaire.

---

<sup>12</sup> Avis du CES, JOCE n° C 56 du 24 février 1997 p. 9.

<sup>13</sup> A. BELLAYER-ROILLE, *Le transport maritime et les politiques de sécurité de l'Union européenne*, Ed. Apogée, 2000, Rennes.

<sup>14</sup> P. MAVRIDIS, *La protección social de los marinos en el derecho comunitario*, in *La protección social de los trabajadores del mar*, Ministerio del Trabajo y de los Asuntos Sociales, col. Seguridad Social, n° 23, Madrid, 2002, pp. 97-146.

<sup>15</sup> I. CHRISTODOULOU-VAROTSI, *L'évolution du droit maritime chypriote en vue de l'adhésion à l'Union européenne*, DMF 2004 pp. 378-386.

<sup>16</sup> ADEMUNI-ODEKE, *Evolution and development of ship registration*, II *Diritto Maritimo*, 1997/3, pp. 631-668.

<sup>17</sup> P. CHAUMETTE, *Les transformations au sein de la marine marchande – Une relation de travail sans attaches ?*, Annuaire de Droit Maritime et Océanique, T.XIX, 2001, Université de Nantes, pp. 53-93.

<sup>18</sup> *There's no place like home : Repatriating the industry's seafarers*, Center for Seafarers' Rights, New York, 1998; *Abandoned Seafarers - An abdication of responsibility* A Report by the International Transport Workers' Federation, London, April 1999; P. CHAUMETTE, *De l'abandon de marins - Vers une garantie internationale de paiement des créances salariales ?* Dr. Soc. 1999, pp. 872-877, *Des Résolutions A930 (22) et A 931 (22) de 2001 de l'Assemblée de l'OMI aux réformes du droit français quant aux garanties de paiement des créances salariales*, Annuaire de Droit Maritime et océanique, T. XXII, 2004, Université de Nantes, à paraître.

<sup>19</sup> R. SALVARINI, *The EC Directive on port state control : a policy statement*, The International Journal of Marine and Coastal Law, 1996, Vol. 11, n° 2, p. 225 ; P. CHAUMETTE, *Le contrôle des navires par l'État du port - ou la déliquescence du pavillon ?* in *La norme, la ville et la mer*, Écrits en l'honneur du Doyen Yves PRATS, Éditions de la MSH Paris, 2000, pp. 265-282 ; I. CHRISTODOULOU-VAROTSI, *Port state control of labour and social conditions : measures which can be taken by port states in keeping with international law*, Annuaire de Droit Maritime et Océanique, T. XXI, 2003, Université de Nantes, pp. 251-285.

Il est nécessaire de rappeler que les Etats membres de l'Union européenne sont d'abord des Etats du pavillon et définissent le régime de travail et de protection sociale applicable aux équipages embarqués à bord des navires battant leur pavillon. Dès lors, la déconstruction du cadre social national doit recevoir des limites, afin de maintenir des compétences maritimes au sein de l'Union européenne ; il est également urgent d'imposer le respect de normes sociales aux navires faisant escale dans les ports européens, quel que soit leur pavillon, c'est-à-dire de renforcer les contrôles sociaux sur les conditions de travail, de vie et de bien-être des marins.

## I La déconstruction du cadre social national.

La concurrence sans fin de la libre immatriculation s'impose à tous les armateurs ; à défaut de dépavillonnement, il semble nécessaire de diversifier les registres nationaux classiques, d'adapter le cadre social national à la complaisance sociale, par des registres internationaux, d'outre-mer. Le droit maritime national se dédouble au minimum. L'Union européenne doit songer à l'harmonisation des registres bis, économiques, internationaux des Etats membres.

### 1 - Les registres internationaux et d'outre-mer des Etats membres.

Depuis 1986, la France a recours à l'immatriculation Kerguelen, c'est-à-dire aux Terres Australes et Antarctiques Françaises (TAAF), territoire d'outre-mer, doté d'une autonomie juridique, sans assemblée territoriale, en l'absence d'habitant permanent sur le territoire. Près de cent navires sont dotés d'un port d'attache dénommé poétiquement Port aux français, quand ils n'y vont jamais et ne pourraient y accoster. Seule « la Marion Dufresne II », navire qui ravitaille les missions scientifiques des TAAF, mérite son immatriculation Kerguelen. Les autres bénéficient d'une dérogation ministérielle à l'obligation de touchée trimestrielle. Kerguelen est ainsi directement à Paris. Le Code du travail d'outre-mer de 1952, applicable aux TAAF, n'a pas fait l'objet de mises à jour, ni de plus de deux décrets d'application, en l'absence d'habitants permanents, d'employeurs, d'entreprises ou de travailleurs.

L'arrêté du 16 juin 1986 a fait l'objet d'un recours en annulation pour excès de pouvoir ; il en fut de même du décret du 20 mars 1987<sup>20</sup>. Toutefois, il fallut attendre neuf années l'arrêt du Conseil d'État. L'Assemblée du Conseil d'État a annulé le 27 octobre 1995, puis le 16 janvier 1996, l'ensemble des dispositions réglementaires organisant l'immatriculation des navires aux TAAF, au motif que ce décret a entendu modifier les champs d'application respectifs du Code du Travail Maritime et du Code du Travail d'Outre-Mer, ce qui ne relève que de la compétence législative<sup>21</sup>. Si l'article 26 de la loi du 26 février 1996 a semblé légaliser l'immatriculation des navires aux TAAF, elle ne l'a fait qu'en trompant l'œil, dans la mesure où elle n'a nullement précisé le régime social des marins à bord de ces navires, ce qui relève de la compétence législative exclusive, selon le Conseil d'État<sup>22</sup>. Si la loi autorise l'immatriculation de navires aux TAAF, précise la nationalité française du capitaine et de l'officier le suppléant, permet-elle d'inscrire les relations de travail maritime concernées sous le régime du Code du Travail d'Outre-Mer de 1952 ? Il fut nécessaire d'attendre des contentieux sur des licenciements économiques pour que la chambre sociale de la Cour de cassation rattache les relations de travail maritime au Code du travail d'outre-mer, en se référant à l'arrêt du Conseil d'Etat avant de le contredire<sup>23</sup>. Le Bureau International du travail note régulièrement que la situation des marins étrangers est obscure, peu contrôlée, imprécise en matière de protection sociale.

Depuis 1999, la France a développé l'immatriculation des navires à passagers à Wallis et Futuna. Les règles internationales ratifiées par la France pour les navires à passagers ne sont pas applicables aux TAAF. Mais, la loi n° 66-508 du 12 juillet 1966 qui étend l'application du Code du travail maritime à Wallis et Futuna, n'a pas fait l'objet du décret d'application nécessaire<sup>24</sup>. Dès lors, il est devenu urgent que ce décret n'intervienne pas, afin de maintenir au personnel hôtelier des contrats internationaux, de

---

<sup>20</sup> P. CHAUMETTE *Le statut des marins naviguant sur un navire immatriculé aux Kerguelen - ou la République des manchots*, Dr. Soc. 1987-115.

<sup>21</sup> CE Ass. 27 octobre 1995 Dr. Soc. 1995-1006, DMF 1995-893 concl. M. DENIS-LINTON.

<sup>22</sup> P. CHAUMETTE *La francisation à l'épreuve du droit communautaire*, DMF 1996 pp. 1091-1106.

<sup>23</sup> Cass. Soc. 18 juillet 2000, Sellin et autres c/ Sté Fish, Dr. Soc. 2000-1043, DMF 2000-891 ; ces licenciements économiques sont illégitimes, Cass. Soc. 18 décembre 2001, Dr. Soc. 2002-363, DMF 2002-235 obs. P. CHAUMETTE, 11 décembre 2002, arrêt n° 3638 F-D, pourvoi n° R 01-12599 et autres, 19 mars 2003, arrêt n° 953 FS-P, pourvois n° E 01-10.680 et F 01-10.681.

<sup>24</sup> CE réf., 9 février 2001, M. Fauvet, navire Paul Gauguin, DMF 2001-399.

laisser librement les armateurs appliquer les conventions collectives nationales aux officiers français, dans le cadre d'une bonne politique sociale. Ces immatriculations françaises d'outre-mer sont souples, mais ne sont pas sans défaut. Aucune entreprise ne se plaint dans l'insécurité juridique et le droit trop flou. Ces immatriculations, inscrites dans des territoires d'outre-mer, échappent au territoire communautaire, ce qui n'a pas grand intérêt et ne permet pas d'accéder à l'ouverture du cabotage national.

Il en est résulté le projet de registre international français des navires, RIF, né du rapport du sénateur de Richemont, adopté en décembre 2003 par le Sénat, en attente de discussion devant l'Assemblée Nationale. De nombreux Etats européens étant dotés d'un registre international, Italie, Allemagne, Danemark, Norvège, la France doit avoir le sien<sup>25</sup>. Même la Turquie s'est dotée d'un registre international de navires, le 12 décembre 1999<sup>26</sup>. Si la protection sociale peut être rattachée à l'Etat de résidence du marin et de sa famille, ce que permettent les conventions de l'Organisation Internationale du Travail, il n'en va pas de même du régime du travail à bord. Les marins, même les officiers communautaires et français, semblent exclus de l'entreprise d'armement maritime, de la représentation du personnel, de la stabilité de la relation de travail, au bénéfice d'un contrat précaire d'embarquement. Comment justifier de la différence de traitement à bord, en matière de rémunération, de congés ? Le Conseil constitutionnel français, susceptible d'être saisi par les parlementaires, est-il susceptible d'une analyse aussi pragmatique que la Cour constitutionnelle allemande<sup>27</sup>.

Celle-ci a admis les finalités du législateur : s'adapter à la concurrence internationale, préserver des emplois qualifiés pour les ressortissants allemands ; elle a considéré que le principe d'égalité n'avait pas ici à s'appliquer les situations étant différentes du fait des lieux de résidence des marins, des différences de coûts de la vie et donc de pouvoir d'achat. La Cour Constitutionnelle rappelle la compétence du juge allemand, notamment vis-à-vis des marins étrangers, pour leur appliquer la loi de leur contrat, donc une loi étrangère, mais dans le respect des principes fondamentaux du droit allemand du travail ; vis-à-vis de la liberté de coalition, le syndicat allemand doit pouvoir négocier pour l'ensemble de ses adhérents, même pour ceux qui ne résident pas en Allemagne<sup>28</sup>. Sur ce point, la loi est contraire à la Constitution et devait être modifiée. La Cour Constitutionnelle semble reconnaître le droit des marins étrangers, travaillant sous pavillon allemand, d'adhérer au syndicat allemand, même s'ils résident à l'étranger et le droit pour le syndicat de négocier les conditions d'emploi et de rémunération de ces marins.

Dans les Etats membres de l'Union européenne, la loi du pavillon peut-elle se rétrécir aux seuls engagements internationaux et communautaires de l'Etat, laissant ainsi une loi du pavillon à marée basse, proche des pratiques du marché international ? S'il peut être satisfaisant de laisser aux armateurs une marge d'appréciation de leur politique sociale, l'Etat-providence relaisant place à l'Entreprise providence, cette marge tire bons armateurs et mauvais vers le bas et abandonne les emplois maritimes et leur savoir-faire à la division internationale du travail. L'abandon de la mer nuira à la terre.

## **2 - L'harmonisation communautaire des registres internationaux.**

L'échec du projet de registre EUROS est du à la fuite individuelle des Etats membres vers les registres internationaux et d'outre-mer. Cet échec rend plus difficile et plus essentielle l'harmonisation sociale du travail des gens de mer, ne serait-ce que pour des motifs de concurrence loyale. La question a été abordée en terme d'aides d'Etat, pour être renvoyée vers les mécanismes de droit international privé.

### **Aide d'Etat.**

Le principe de différenciation de traitement selon le domicile du marin n'a pas été soumis, en tant que tel, au contrôle de la Cour de Justice des Communautés Européennes. La Cour de Justice, saisie d'un recours préjudiciel en interprétation par le Tribunal du travail de Bremen, a répondu que le registre international allemand ne constituait pas une aide d'Etat, au sens de l'article 92 ancien du

---

<sup>25</sup> E. BERLINGIERI, *The new italian ship register* LMCLQ (1998) n° 4, pp. 534-542 ; S. CARBONE, *Il diritto marittimo*, G. Giappichelli Ed., Torino, 2è éd., 2002, p. 27 et 126.

<sup>26</sup> N. ORAL, *The turkish international ship register*, Baltic Maritime Law Quaterly, Tallinn, 2004/1, pp. 1-19.

<sup>27</sup> P. CHAUMETTE, *French international ship register and social rights*, Baltic Maritime Law Quaterly, Tallinn, 2004/1, pp. 39-56.

<sup>28</sup> Bundesverfassungsgericht, Ersrer Senat, 10janvier 1995 n° 3/95 ; présentation de cet arrêt, G. AUCHTER, *Chronique de droit maritime allemand* DMF 1998-53 ;

Traité de Rome, mais un mécanisme de droit international privé, désignant la loi applicable à la relation de travail maritime<sup>29</sup>.

Les orientations communautaires en matière d'aides d'Etat admettent l'exonération des charges sociales patronales des entreprises soumises à la concurrence internationale, vis-à-vis des personnels naviguant sur des navires de commerce<sup>30</sup>. Ce dispositif devrait être préféré au système complexe de remboursement mis en place à partir d'avril 1998 en France. La loi de finances pour 2003 a substitué au remboursement de la part maritime de la taxe professionnelle, le principe d'un dégrèvement. Ces mesures ont été autorisées par la Commission<sup>31</sup>. La défiscalisation des revenus des marins effectuant plus de 183 jours de mer par an est proposée, dans le cadre d'une modification de l'article 81-a, du Code général des impôts. En l'absence, en France, de retenue à la source par l'employeur des impôts sur le revenu dû par les salariés, cette défiscalisation constitue plus une mesure incitative à destination des marins, que des entreprises.

La composition de l'effectif du bord et le coût de l'équipage devraient être harmonisés au sein de l'Union européenne. Il devrait en être de même du régime de travail, de rémunération, des conditions minimales de protection sociale des marins non communautaires. Il en va de l'harmonisation des obligations des Etats du pavillon, dans un marché extrêmement concurrentiel, où le risque de pratiques complaisantes est réel. Pouvoirs publics et armateurs souhaitent économiser un matelot ou un lieutenant, si possible les deux, pour maintenir le niveau d'immatriculation des navires, ou mieux être attractif. Il est nécessaire d'alléger les contrôles, de simplifier les formalités, de rechercher des immatriculations *discount*, attractives, car allégées. Le rapport de RICHEMONT propose l'abandon de tout quota de marins français ou communautaires au sein de l'équipage, afin d'aboutir à un plus grand nombre d'embarquements de marins français qu'actuellement au registre Kerguelen (35 %), ce qui est pour le moins un paradoxe. Il met plusieurs fois l'accent sur les effectifs supérieurs à bord des navires français, sur la souplesse des négociations syndicales en Italie ou au Danemark et sur la diversité des décisions prises par les directions départementales des affaires maritimes. Il existe là des avantages concurrentiels importants. La conclusion reste dans le flou : faut-il supprimer le visa administratif relatif aux décisions d'effectifs prises par les armateurs<sup>32</sup>, favoriser la négociation collective, soit nationale, soit au sein de chacun des armements concernés, ou laisser la décision d'effectif au seul armateur, soumis au simple contrôle a posteriori de l'inspecteur du travail maritime<sup>33</sup> ?

L'évolution de l'armement des navires aux TAAF ne paraît pas susceptible d'éclaircir la discussion. D'une part, les TAAF sont un Territoire d'outre-mer échappant au droit communautaire. D'autre part, les textes réglementaires relatifs à la composition des effectifs manquent. L'Ordonnance n° 2002-357 du 14 mars 2002, relative à l'armement des navires dans les TAAF, a modifié la loi n° 96-151 du 26 février 1996 relative aux transports, en son article 26<sup>34</sup> : *L'équipage des navires immatriculés dans le territoire des Terres australes et antarctiques françaises doit être composé d'une proportion minimale de marins embarqués de nationalité française. Cette proportion est fixée par décret en Conseil d'Etat, en fonction notamment des caractéristiques techniques des navires ou de leur mode d'exploitation. Le capitaine ainsi que l'officier chargé de sa suppléance doivent figurer parmi les marins embarqués de nationalité française.*

*Toutefois, un accord entre le chef d'entreprise et les organisations syndicales représentatives dans l'entreprise ou, à défaut, les délégués du personnel peut fixer une proportion différente de celle mentionnée ci-dessus, dans des conditions et dans des limites fixées par décret en Conseil d'Etat.*

---

<sup>29</sup> CJCE 17 mars 1993, Aff. C 72/91 et 73/91, Firma Sloman Neptun Schiffahrts AG et Seebetriebsrat, JCP 1993-E-458, DMF 1993-421, nos observations *Articulation du droit communautaire du travail et du droit de la concurrence : le registre international allemand d'immatriculation des navires.*

<sup>30</sup> *Orientations communautaires sur les aides d'Etat au transport maritime*, 5 juillet 1997, JOCE n° C 205, p. 5 ; Communication du 17 janvier 2004, JOUE n° C 13, 17 janvier 2004, p. 3.

<sup>31</sup> Remboursement des contributions patronales obligatoires d'assurance vieillesse, maladie et accident du travail, aide d'Etat n° 518/98 autorisée le 22 décembre 1998, des cotisations patronales d'allocations familiales et d'assurance-chômage, aide d'Etat n° 88/2001 autorisée le 30 avril 2001 ; v. instructions du 31 mars 1999 et du 24 juillet 2001.

<sup>32</sup> Chr. EOCHÉ-DUVAL, *Effectifs autorisés, effectifs embarqués*, DMF 2002, 691.

<sup>33</sup> M. GUILLOU, *De l'Inspection du travail maritime en France : une compétence limitée, mais internationale*, Dr. Soc. 2003 pp. 169-176.

<sup>34</sup> JORF n° 64, 16 mars 2002 p. 4788.

Si un accord national a pu être signé, il n'a pas eu une grande portée<sup>35</sup>. La diversité des registres internationaux nationaux soulève des questions de concurrence loyale, même si elle est actuellement renvoyée vers les dispositions de droit international privé.

### **Droit international privé.**

Traditionnellement, l'équipage, la communauté du bord est soumise à la loi du pavillon. Mais le pavillon complaisant ne laisse guère de place qu'aux contrats individuels d'engagement, parfois complétés par un accord d'entreprise ou un accord ITF. Il est sans doute nécessaire de se moderniser du fait de l'affaiblissement du droit du pavillon et du statut unitaire de l'équipage. Chaque marin peut-il être renvoyé vers la loi de son contrat, son statut personnel, défini par son lieu de résidence. L'unité de l'équipage ne relève-t-elle alors que des normes de l'entreprise, de la discipline du bord ?

La loi allemande semble se situer dans un mouvement d'éclatement de la loi du pavillon. En 1989, le Tribunal fédéral du travail avait exclu l'application de la loi du pavillon vis-à-vis d'une caissière de ferry. Ce ferry battait pavillon allemand, mais le contrat disposait de liens étroits avec le Royaume-Uni, ce qui avait engendré l'application du droit britannique par la prise en compte de la nationalité de la salariée, de son lieu de résidence. Le contrat ne contenait aucun choix exprès ou explicite de loi du contrat ; le tribunal exclut donc l'application de la loi du pavillon, ainsi que le rattachement au lieu d'établissement d'embauche, qui pourtant renvoyait vers la loi britannique, mais ce lieu pouvait sembler aléatoire<sup>36</sup>. Dès lors, le navire n'était plus reconnu comme un lieu de travail doté d'une nationalité. La relation de travail internationale devait être rattachée, faute de loi d'autonomie explicite, à la loi nationale avec laquelle le contrat a les liens les plus étroits. Ce jugement, pouvait sembler anticiper sur l'application de la Convention de Rome du 19 juin 1980, entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> avril 1991, relative aux conflits de lois en matière d'obligations contractuelles. Le juge ne cherche pas à inventer une loi d'autonomie implicite, découlant de la volonté commune non exprimée des contractants, mais s'efforce d'objectiver la relation contractuelle, ce qui n'explique pas la disparition du navire et de son pavillon.

Le Tribunal fédéral du travail a prolongé cette tendance à l'éclatement de la loi de la communauté du bord, soumis à la loi du pavillon. Sur un navire battant pavillon allemand, travaillaient des marins indiens, sans aucun doute sur un navire immatriculé au registre international allemand ; la loi du pavillon, en tant que loi du lieu d'exécution du travail est écartée, car le navire n'est pas un État, une portion de territoire détachée ; il en est de même de la loi du lieu d'établissement de l'employeur, c'est-à-dire de l'armateur exploitant commercialement le navire, qui renvoyait à la loi allemande. Dès lors, les contrats de travail ont les liens les plus étroits avec l'Inde, qu'il soit fait référence expressément ou non à la nationalité des marins ou à leur lieu familial de résidence<sup>37</sup>.

La Convention de Rome du 19 juin 1980 ne concerne pas que les seuls rapports communautaires, l'internationalisation à l'intérieur du territoire de la Communauté. Selon son article 2, la loi désignée par la présente Convention s'applique même s'il s'agit d'une loi d'un État non-contractant. La Convention a une vocation universelle ; elle s'impose dès qu'un juge d'un État membre de l'Union européenne est compétent. Elle relève autant du droit international que du droit communautaire. Elle conduit à l'uniformité des solutions de conflits pour les États de la Communauté, en matière de contrats internationaux.

L'interprétation de la Convention de Rome est confiée aux juges nationaux, mais non encore à la Cour de Justice des Communautés Européennes. Si les juges de l'Union européenne compétents sont dans l'obligation, de rechercher les lois applicables en fonction des critères imposés par la Convention de Rome, de rechercher la teneur de la loi étrangère désignée par la règle de conflits de lois, l'interprétation uniforme assurée par la Cour de Justice des Communautés Européennes ne semble pas proche. Les deux protocoles nécessaires à cette extension de compétence n'ont été signés que le 19 décembre 1988, mais ils n'ont pas atteint le nombre de ratifications nécessaires à leur entrée en

---

<sup>35</sup> V. BYROTTEAU et E. CEDILLE, *Les accords collectifs sur les effectifs à bord des navires immatriculés au registre TAAF et la représentation du personnel*, Annuaire de Droit Maritime et Océanique, Université de Nantes, T. XX, 2002, pp. 179-207.

<sup>36</sup> Tribunal fédéral du travail, 2<sup>e</sup> ch., 24 août 1989, AP n° 30 zu Art. 30, abs. 2 nr. 1 et 2 E GBGB, obs. A. JUNKER, *Internationales Arbeitsrecht im Konzern*, compte rendu P. LAGARDE, RCDIP 1994, 240

<sup>37</sup> Tribunal fédéral du travail, 5<sup>e</sup> ch., 3 mai 1995, AP n° 32 zu Art. 30 abs. 2 E GBGB, cité par B. CALLIGARO Le contrat international de travail, compétence législative in *Droit social et situations transfrontalières - Arbeits- und sozialrecht bei grenzüberschreitenden Sachverhalten*, O. KAUFMANN, F. KESSLER et B. BARON VON MAYDELL (dir.), Nomos Verlagsgesellschaft, Baden Baden, 1998, p. 141 et s. sp. pp. 156-157.

vigueur<sup>38</sup>. Les juridictions de première instance ne pourront pas saisir la CJCE, à la différence du recours préjudiciel en interprétation de l'article 177. Seules les juridictions dont les décisions ne sont pas susceptibles de recours pourront saisir la CJCE, la Cour de cassation donc. Un projet de Règlement est en préparation afin de mieux communautariser ces mécanismes et unifier leur interprétation.

L'article 6 est spécialement consacré au contrat de travail. Il peut se poser un problème de qualification du contrat de travail. Dans tous les États-membres, la définition du contrat de travail tourne autour de la rémunération et de la subordination, mais la sphère du salariat n'est pas identique. Le contrat individuel de travail est régi par la loi choisie par les parties. Telle est la règle générale de la Convention en matière contractuelle. Mais le choix de cette loi ne saurait priver le salarié de la protection minimale que lui assure la loi du lieu d'exécution du travail. La loi d'autonomie n'a qu'une vocation conditionnelle à l'application. Le choix de la loi d'autonomie doit être exprès ou résulter avec certitude des dispositions du contrat ou des circonstances. Le juge ne pourrait plus inventer l'intention commune des contractants, la deviner ; il peut seulement la trouver, l'exprimer. Si le choix de la loi d'autonomie n'est pas exprimé, le juge peut se tourner vers la loi du pays avec lequel le contrat présente le plus de liens étroits<sup>39</sup>.

La loi d'autonomie ne peut écarter la loi du lieu de travail, qui intervient comme une loi de police, au-delà de la sphère de l'administration du travail. Le dépeçage du contrat est ainsi accentué ; il découle de la combinaison globale voulue par la Convention, de la comparaison objet par objet. Les parties ne peuvent choisir que la loi du contrat, non les dispositions conventionnelles. Quelle que soit la loi d'autonomie, le salarié ne peut être privé de la protection assurée par la loi du lieu habituel de travail ; apparaît clairement l'idée de l'ordre public social. Les nationalités du salarié ou de l'employeur sont indifférentes. La Convention de Rome impose que la loi du lieu de travail s'applique à tout salarié travaillant dans la Communauté. La loi du lieu de travail intervient comme loi normalement applicable (à défaut d'autre choix), comme loi de police (malgré le choix d'une autre loi). Ce qui différencie la Convention des solutions jurisprudentielles françaises antérieures est l'inversion de l'ordre des facteurs. Le libre choix des contractants est premier, mais la loi du lieu de travail constitue un minimum. L'incertitude porte sur le pouvoir du juge à éliminer une loi d'autonomie implicite, sans rapports étroits avec le contrat, et à lui substituer une autre loi plus en rapport avec le contrat de travail, complétant la loi du lieu de travail<sup>40</sup>.

La Convention a prévu des rattachements complémentaires, concernant les salariés qui effectuent leurs activités dans plusieurs pays. Le rattachement fixe sera l'établissement où s'est effectuée l'embauche du salarié (éventuellement distinct du siège social de l'entreprise). La règle vaut pour les VRP et les travailleurs des transports internationaux. Les travailleurs des plates-formes de forage en haute mer seraient rattachés au siège social de l'entreprise (*Rapport LAGARDE-GIULIANO*). La détermination de la loi du lieu habituel de travail a donné lieu à des discussions concernant les travailleurs mobiles, les salariés détachés, les navigants aériens, pour les travaux effectués sur une plate-forme pétrolière en haute-mer. Quand le salarié n'accomplit pas habituellement son travail dans un seul pays, la Convention renvoie à la loi du lieu de l'établissement d'embauche. Il semble en aller ainsi des pilotes de ligne ou des travailleurs sur des plates-formes en haute-mer. Pour les marins, la loi du lieu habituel de travail est traditionnellement la loi du pavillon du navire, dont l'ampleur est plus ou moins importante et laisse une place variable au contrat d'engagement, conclu avec l'armateur ou une société de manning, et qui peut être soumis à une autre loi que la loi du pavillon.

Pour le détachement temporaire, la loi du pays d'origine continue à régir le contrat de travail. Mais s'il existe un transfert durable du lieu de travail à l'étranger, le changement de loi du contrat n'est envisageable qu'en se référant par commun accord à la loi d'origine, ou si le contrat présente des liens plus étroits avec un pays autre que celui où s'effectue le travail (art. 6-2-b). Là se trouvent une souplesse nouvelle et un certain renforcement des pouvoirs du juge. L'idée est celle du recours à la loi de proximité. Mais qu'est-ce que la proximité ? La loi applicable au contrat régit son interprétation, l'exécution des obligations qu'il contient, les conséquences de l'inexécution des obligations, l'extinction des obligations, les prescriptions, les effets de la nullité, les conditions et effets de la rupture du contrat.

---

<sup>38</sup> P. RODIERE, *Droit social de l'Union européenne*, LGDJ, Paris, 2<sup>e</sup> éd., 2002, n° 536 et s.

<sup>39</sup> P. LAGARDE, *Le nouveau droit international privé des contrats après l'entrée en vigueur de la Convention de Rome du 19 juin 1980*, RCDIP 1991-293, sp. pp. 319-320 ; A. KASSIS, *Le nouveau droit européen des contrats internationaux*, LGDJ, Paris, 1993, n° 316-318.

<sup>40</sup> v. Rapport LAGARDE et GIULIANO, JOCE n° C 282 du 31-10-1980.

En matière de forme du contrat de travail, l'article 9 de la Convention renvoie à une alternative : soit la loi régissant le contenu du contrat, soit la loi du pays où fut conclu le contrat. Découlent de cette loi de forme les causes de nullité du contrat. La Directive communautaire 91/533 du 14 octobre 1991 exige un écrit et s'applique à tous les contrats soumis à la loi d'un État membre.

Le système combinatoire nécessite l'identification de la loi d'autonomie et de la loi du lieu habituel de travail. Si l'une des branches manque, il convient d'appliquer le seul rattachement disponible, soit la loi d'autonomie, soit la loi du lieu de travail<sup>41</sup>. Quand pour un travail de plongeur scaphandrier effectué à l'étranger, la loi d'autonomie est explicite se référant à Jersey ou au canton suisse de Fribourg, c'est la loi du lieu habituel de travail qui est incertaine, notamment en raison de la diversité des lieux d'intervention des plongeurs scaphandriers. L'argumentation des requérants n'était pas de compléter la loi d'autonomie par une loi du lieu de travail, mais de rattacher la relation de travail au droit français, en raison du siège social de la maison-mère à Marseille. La Cour de cassation ne fut saisie d'aucun moyen portant sur la portée de la loi du lieu de travail ; elle ne pouvait dès lors rechercher ce lieu principal. Le travail ne s'effectue pas en France, même si la maison-mère a son siège à Marseille, même si les filiales étrangères mettent les plongeurs scaphandriers à sa disposition. L'embauche s'effectue à l'étranger pour un travail réalisé à l'étranger : la relation n'a pas les liens les plus étroits avec la loi française. Faute sans doute, d'une loi territoriale suffisante là où s'effectuent les interventions, la relation de travail est essentiellement régie par la loi d'autonomie choisie par les contractants<sup>42</sup>.

La situation ne saurait être identique vis-à-vis de marins recrutés pour servir à bord d'un navire nécessairement doté d'un pavillon. Cependant, le rétrécissement de la loi du pavillon tend à laisser l'essentiel de la place à la loi d'autonomie choisie par l'armateur ou la société de manning, sauf en matière disciplinaire. Le marché international tend à déterritorialiser autant que faire se peut le navire, afin que le marin travaille à l'étranger et non sur le territoire d'un Etat membre ; il tend aussi à distendre les liens entre le marin et l'entreprise d'armement maritime, même avec l'armateur, au bénéfice de la société de manning, intermédiaire également déterritorialisé. Le contrat d'engagement maritime internationalisé peut-il être sans attaches territoriales ?

#### **Vers un agrément communautaire des sociétés de manning ?**

Ces marins non communautaires des navires des registres internationaux des Etats membres sont sous l'autorité de l'armateur, mais sont recrutés par des sociétés de manning, parfois à travers des offices publics ou privés de placement installés dans leurs Etats d'origine. Le contenu de leur contrat d'engagement est essentiellement déterminé par ces sociétés de manning, selon leurs compétences, et leurs origines géographiques. Il en résulte un marché international hétérogène, composé de marchés régionaux du travail maritime. Les Etats dont les marins sont les ressortissants s'efforcent parfois de protéger leurs ressortissants, mais cherchent beaucoup plus à conserver leurs parts de marché. Une protection sociale excessive, une protection diplomatique, des rapatriements en cas d'abandon, un soutien à la liberté syndicale, au droit de la négociation collective conduiraient à un renchérissement de la main d'œuvre et à la diminution de la part de marché. Tout au plus, le renforcement de la qualité de la formation maritime s'impose en raison des exigences de la Convention STCW de l'OMI, révisée en 1995, et du développement des évaluations tant de l'Organisation Maritime Internationale que de l'Union européenne<sup>43</sup>.

La proposition de loi sur le registre international français (RIF) tend à légaliser la pratique actuelle qui s'effectue sans cadre juridique, ni contrôle. La société de manning met des navigants à la disposition de l'armateur, les embauche et les rémunère, pour le compte de l'armateur. Cette proposition fait également de la société de manning l'employeur des marins, dans le cadre d'une entreprise de travail maritime, forme particulière d'entreprise de travail temporaire, l'armateur restant responsable du respect des dispositions de la loi du pavillon par sa société de manning, c'est-à-dire du respect des engagements internationaux et communautaires de la France. La société de manning doit être agréée par les autorités de l'Etat où elle est établie, conformément à la convention n° 179 de 1996 de l'OIT,

<sup>41</sup> CA Paris 7 juin 1996, 18<sup>e</sup> ch., Boïkov c/ Sté Sea Black and Baltik General Insurance Company Ltd, RTDE 1996-785 n. H. GAUDEMET-TALLON, RCDIP 1997-55 n. M.A MOREAU ; Cass. Soc. 10 décembre 1996, JCP 1997, éd. E, par 131.

<sup>42</sup> Cass. Soc. 29 avril 2003, M. X et autres c/ Sté Stolt Comex Seaway et Sté Sogexpat Ltd, DMF 2004-429.

<sup>43</sup> Directive 2003/103/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 novembre 2003, modifiant la directive 2001/25/CE concernant le niveau minimal de formation des gens de mer, JOC n° L 326, 13 décembre 2003, p. 28.

ratifiée par la France<sup>44</sup>. L'employeur du marin est l'entreprise de travail maritime, qui n'est qu'un intermédiaire, un mandataire de l'armateur. L'entreprise de travail maritime met à disposition des marins, mais ne gère pas l'équipage, les conditions de vie et de navigation ; elle fournit des travailleurs, mais non du travail. L'armateur est donc responsable d'une éventuelle violation des dispositions de la convention n° 179 : paiement exigé du marin aux fins d'embarquement, double contrat, lettres ou chèques signés en blanc. En cas de défaillance de l'entreprise de travail maritime, l'armateur devra rémunérer et rapatrier les marins et financer les contrats d'assurance. L'armateur sera aussi responsable du non-respect des conventions internationales ratifiées par la France ou des directives communautaires. Pendant la mise à disposition du navigant, l'armateur est responsable des conditions de travail et de vie à bord. Cette responsabilité peut être tant civile que pénale. L'armateur est l'utilisateur de main-d'œuvre, quand le marin n'a de relation contractuelle directe qu'avec l'entreprise de travail maritime, ce qui semble exclure le droit français du licenciement.

Le contrat de mise à disposition de personnel doit comporter des mentions obligatoires sur les rémunérations, la durée du contrat, la protection sociale. Il en est de même du contrat d'engagement conclu entre le marin et la société de manning, qui doit préciser la qualification professionnelle. Ces contrats doivent se trouver à bord et peuvent être contrôlés par l'inspecteur du travail maritime. L'absence de contrat écrit de mise à disposition constitue une infraction pénale. Les entreprises de travail maritime établies en France ne peuvent exercer leur activité qu'après agrément de l'administration maritime. Elles sont tenues de justifier d'une garantie financière contre tout risque d'insolvabilité, assurant ainsi une garantie de rémunération, de rapatriement et de financement des contrats d'assurance. Le texte s'inspire manifestement du travail temporaire, y compris la responsabilité pénale. Il est conforme à la Résolution A 930 (22) de l'Organisation Maritime Internationale du 17 décembre 2001 quant à la fourniture d'une garantie financière en cas d'abandon des gens de mer. Mais ces exigences ne concernent que les entreprises de travail maritime installées en France. La proposition de loi impose à l'armateur français de s'assurer du risque d'insolvabilité de la société de manning, vis-à-vis du paiement des salaires, des contrats d'assurance ou du rapatriement. L'armateur a donc tout intérêt à travailler avec une bonne société de manning, quel que soit son lieu d'implantation, puisqu'il en est responsable.

Les mêmes exigences d'agrément, de garantie financière, de respect de la Convention 169, de respect de la liberté syndicale, de refus des listes d'interdictions ou black list, devraient être imposées à toute société de manning, quel que soit son siège social. Cela dépasse de toute évidence les compétences d'un Etat membre, mais pourrait relever des compétences communautaires, par l'intermédiaire de l'Agence européenne de sécurité maritime<sup>45</sup>. La directive 94/57/CE du Conseil du 22 novembre 1994 établit les règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et les activités pertinentes des administrations maritimes<sup>46</sup>. La décision de la Commission du 14 mars 2002 prend en compte les décisions précédentes de la Commission du 14 juillet 2000 et du 13 décembre 2001 concernant l'agrément du Rinave-Registro Internacional Naval S.A. Portugaise et de l'Hellenic register of shipping et modifie la liste des organismes agréés<sup>47</sup>. Une procédure semblable est envisageable concernant l'agrément des sociétés de manning ; il nous semble même qu'elle est indispensable. Il n'est pas envisageable de multiplier les discours et les études portant sur le facteur humain dans la sécurité maritime et de ne pas prendre de mesures en conséquences.

Faut-il attendre un contentieux devant la Cour européenne des Droits de l'Homme fondé sur l'insuffisance du traitement des marins non communautaires à bord des navires battant pavillon des Etats membres ? Alors faudra-t-il plaider que cette Convention européenne de sauvegarde des Droits de l'Homme ne s'applique pas à bord de ces navires des registres internationaux ou d'outre-mer des

---

<sup>44</sup> Loi n° 2004-146 du 16 février 2004, JORF 17-2-2004 p. 3167.

<sup>45</sup> Règlement CE 1406/2002 du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2002 instituant une agence européenne pour la sécurité maritime (JOCE n° L 208, 5-8-2002 pp. 1-9), modifié en 2003 et 2004.

<sup>46</sup> JOCE n° L 319, 12-12-1994 pp. 20-27 ; modifiée par la directive 2001/105 du 19 décembre 2001 (JOCE n° 19, 22-01-2001 pp. 9-16), et la directive 2002/84 du 5 novembre 2002 (JOCE n° L 324, 29-11-2002 pp. 53-58).

<sup>47</sup> JOCE n° L 73, 15-3-2002 p. 30.

Etats membres<sup>48</sup> ? La Convention s'applique à toute personne relevant de la juridiction des Etats, aux zones et lieux maritimes où l'Etat exerce ses compétences<sup>49</sup>.

### **Statut du navire.**

Que la loi du pavillon ne soit plus tout à fait la loi commune du bord, en raison de la place laissée à la loi d'autonomie du contrat, tend à modifier le statut du navire, qui reste évidemment un lieu de travail pour l'équipage, mais ouvre la voie à divers rattachements juridiques. Nous semble ainsi directement en jeu le statut du navire, chose dotée d'une nationalité, d'un nom, d'un port d'attache, comme une personne, meuble immatriculé, souvent traité comme un immeuble du fait de sa valeur, gage des créanciers maritimes, centre d'intérêts divers<sup>50</sup>. Le navire civil, marchand, de pêche ou de plaisance, n'est pas le prolongement du territoire de l'Etat du pavillon. En dépit de l'arrêt Lotus de la Cour permanente de Justice internationale du 7 septembre 1927, la théorie de la territorialité n'a pas prospéré, car le navire quitte les eaux internationales, la haute mer, pour entrer dans des eaux territoriales d'un Etat et accéder à un port. Par l'immatriculation du navire, l'Etat du pavillon lui accorde sa nationalité. Cette marque de souveraineté de l'Etat du pavillon crée un lien, qui devrait être substantiel entre le navire et l'Etat du pavillon<sup>51</sup>. Ce lien est exclusif en haute mer depuis la Convention de Bruxelles du 10 mai 1952 sur la compétence pénale en matière d'abordage ; cette exclusivité a été confirmée par la Convention de Genève de 1958 sur la haute mer, puis la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982. Cette exclusivité ne connaît que des exceptions limitées dans le cadre de la Convention de Montego Bay<sup>52</sup>. Il ne saurait en aller de même dans les eaux territoriales d'un Etat dont le navire ne porte pas le pavillon, d'autant que l'inertie de nombreux Etats du pavillon conduit au développement de rattachements complémentaires<sup>53</sup>. Il n'est pas envisageable ici d'approfondir toutes les facettes civiles, commerciales et sociales du statut du navire dans un port étranger.

Dans le cadre des registres internationaux, il est admis en grande partie que les marins travaillent à l'étranger, à l'extérieur du territoire de l'Etat du pavillon. Ainsi les revenus des officiers communautaires sont exonérés d'imposition fiscale, ce qui crée une subvention aux armements ? Ce mécanisme ne semble pas limité aux aspects fiscaux, mais étendu implicitement au régime du travail à bord, cette fois-ci, essentiellement à destination des marins non communautaires. Cet aspect mériterait des éclaircissements, quand la loi du lieu de travail tend à disparaître au profit du statut personnel du marin<sup>54</sup>.

## **II La reconstruction du droit du travail maritime international.**

La même question du statut actuel du navire se pose concernant les navires battant pavillon en escale dans les ports français. Il apparaît en France une primauté accordée au droit de l'Etat du pavillon, qui conduit à la limitation de l'application du droit du port, qu'il s'agisse de la compétence du juge français vis-à-vis des créances salariales des marins, en présence ou non d'une saisie conservatoire, de l'intervention des autorités de police ou du procureur de la République. L'existence d'une saisie conservatoire permet, en application de l'art. 7-1 de la Convention de Bruxelles du 10 mai 1952, de justifier la compétence des juridictions de l'Etat du port d'escale. Les juges français ont eu tendance à

---

<sup>48</sup> CEDH, 27 juin 2002, Federation of Offshore Workers' Trade Union et autres c/ Norvège (requête n° 38190/97), décision sur la recevabilité, plainte pour non-respect de l'article 11 sur la liberté d'association, à propos de débardeurs norvégiens, *roustabouts*, travaillant sur des plates-formes situées sur le plateau continental norvégien.

<sup>49</sup> P. TAVERNIER, *La Cour européenne des Droits de l'Homme et la mer*, in *La mer et son droit*, Mélanges offerts à L. LUCCHINI et J.P. QUÉNEUDEC, Pédone, Paris, 2003, pp. 575-589.

<sup>50</sup> G. FARJAT, *Entre les personnes et les choses, les centres d'intérêts*, RTD Civ. 2002 p. 221 et s.

<sup>51</sup> M. KAMTO, *La nationalité des navires en droit international*, in *La mer et son droit*, Mélanges L. LUCCHINI et J.P. QUÉNEUDEC, Pédone, Paris, 2003, pp. 343-373.

<sup>52</sup> L. LUCCHINI et M. VOELCKEL, *Droit de la mer*, T. 2, *Délimitation, navigation et pêche*, vol. 2, *Navigation et pêche*, Pédone, Paris, 1996, n° 820 et s.

<sup>53</sup> Gw. PROUTIERE-MAULION, *Le droit pénal national peut-il participer à la police d'une relation de travail internationale ?*, Dr. Soc. 2004-148.

<sup>54</sup> P. CHAUMETTE, *Loi du pavillon ou statut personnel ? - Du navire comme lieu habituel de travail*, observations sous CE Ass. 27 octobre 1995, Fédération des syndicats maritimes CGT, Dr. Soc. 1995 pp.997-1006.

restreindre leur compétence internationale<sup>55</sup>. La Cour de cassation a finalement condamné cette approche restrictive : le tribunal du lieu de la saisie du navire est compétent pour statuer au fond, quand la créance maritime est née au cours du voyage pendant lequel la saisie a été faite<sup>56</sup>. Il a fallu que la Fédération Internationale des ouvriers du Transport (ITF) finance le recours en cassation de l'Union Maritime CFDT, au nom des marins turcs du navire turc pour que la situation s'éclaircisse dans le traitement de l'abandon des équipages et des créances salariales impayées, au moins sur ce point. La réticence des juges français à admettre la dimension internationale de leur compétence vis-à-vis de litiges sociaux, à bord de navires étrangers en escale dans nos ports, est due à une analyse excessive et ancienne de la portée de la loi du pavillon et de la liberté de la navigation. L'avis du Conseil d'Etat du 28 octobre 1806, rarement évoqué, semble constituer le décor des interprétations. Portant sur la compétence de l'Etat du port, il est lu à contre-sens, l'exception devenant le principe<sup>57</sup>. Il est nécessaire de reprendre ce débat de la nature et de la portée de la loi du pavillon, du statut juridique du navire.

La libre immatriculation des navires a conduit au phénomène de flottes contrôlées sous pavillon étranger, à la floraison des *single ship companies*, à l'expatriation d'officiers européens sous pavillon étranger, qu'il s'agisse de la marine marchande ou de la grande plaisance professionnelle, notamment en Méditerranée. La déliquescence de la loi du pavillon, du fait de liens fictifs entre le navire et l'Etat du pavillon, ne pouvait que laisser place à l'apparition et au développement du *port state control*, du contrôle des navires par l'Etat du port. Il est nécessaire de renforcer les contrôles sociaux de l'Etat du port et de construire un ordre public international européen, assurant dans nos ports le respect de conditions de travail décentes et des droits fondamentaux.

### 1 - Renforcer les contrôles sociaux de l'Etat du port.

La Convention 147 de l'OIT de 1976 a permis aux Etats ratificateurs d'imposer le respect de ses normes aux navires faisant escale dans ses ports, quel que soit leur pavillon. Le Memorandum de Paris de 1982 (Memorandum of understanding ou MOU) constitue un accord entre administrations étatiques afin d'imposer aux navires le respect des conventions de l'OMI ; elle fait référence à la convention 147 de l'OIT, mais les contrôles sont actuellement techniques et non sociaux. Il s'agit de renforcer la sécurité maritime, de prévenir les pollutions, de moraliser le secteur des transports maritimes. Le renforcement des compétences et des rémunérations des équipages passe par le contrôle de l'application de la Convention STCW révisée par l'OMI en 1995, mais aussi des règles de travail, notamment de temps de travail<sup>58</sup>. Un nouveau principe d'égalité de traitement apparaît, prohibant un traitement discriminatoire. Il s'agit de ne pas mieux traiter les navires battant pavillon d'un Etat qui n'a pas ratifié ces conventions internationales. Dans les accords internationaux concernant la libre circulation des marchandises, il semble difficile d'insérer des clauses sociales, et encore plus délicat de les faire respecter. Le contrôle du navire par l'Etat du port tend à mettre en place une inspection internationale du navire et du travail maritime<sup>59</sup>. Une coordination internationale est indispensable, permettant de suivre un navire sous ses pavillons et identités successifs. Une évaluation des pratiques nationales de contrôle s'impose pour éviter les contrôles de papier, strictement formels ou les contrôles trop laxistes. L'Agence européenne de sécurité maritime a notamment pour fonction l'évaluation des pratiques nationales de contrôle.

---

<sup>55</sup> Cass. Civ 1<sup>ère</sup>, 17 janvier 1995, DMF 1995, 815, JCP 1995-G-II-22430 n. H. MUIR-WATT ; CA Douai, 1<sup>ère</sup> Ch., 1<sup>er</sup> décembre 1997, navire Obo Basak, DMF 1998 pp. 248-254 ; CA Rennes, 2<sup>e</sup> Ch., 8 juillet et 21 octobre 1998, navire Oscar Jupiter, DMF 1999 pp. 437-443.

<sup>56</sup> Cass. Civ. 1<sup>ère</sup>, 18 juillet 2000, navire Obo Basak, DMF 2000-725 n. Y. TASSEL.

<sup>57</sup> G. GIDEL, *Le droit international public de la mer*, T. 2, Mellotée, Châteauroux, 1932, p. 207 ; P. BONASSIES, *Faut-il abroger l'avis du Conseil d'Etat du 28 octobre 1806 ?* in *La mer et son droit*, Mélanges L. LUCCHINI et J.P. QUÉNEUDEC, Pédone, Paris, 2003, pp. 101-109.

<sup>58</sup> Ph. BOISSON, *Politiques et droit de la sécurité maritime*, Bureau Veritas Ed., Paris, 1998, préface W. A. O'NEIL, p. 562-573 ; A. FALL, *Le contrôle par l'Etat du port en matière de sécurité de la navigation et de protection de l'environnement marin*, DMF 2000-99 ; P. CHAUMETTE, *Le contrôle des navires par l'Etat du port - ou la déliquescence du pavillon ?* in *La norme, la ville et la mer*, Ecrits en l'honneur du Doyen Yves PRATS, Éditions de la MSH Paris, 2000, pp. 265-282.

<sup>59</sup> M. GUILLOU, *De l'inspection du travail maritime en France : une compétence limitée, mais internationale*, Dr. Soc. 2003 pp. 169-176.

L'Union européenne a intégré cette démarche de sécurité maritime, depuis 1993, à travers notamment la directive 95/21 du Conseil du 19 juin 1995 portant sur les contrôles de l'Etat du port. Il s'agit de régionaliser l'effectivité des conventions internationales et d'obtenir leur renforcement, sans pour autant prendre des mesures unilatérales<sup>60</sup>. Diverses directives concernent les inspections des navires, les sociétés de classification, l'obligation de signalement pour les navires transportant des marchandises dangereuses, l'interdiction progressive des pétroliers à simple coque<sup>61</sup>. Suite au naufrage du pétrolier maltais Erika, en décembre 1999, la directive 2001/106 est relative au renforcement du contrôle par l'Etat du port et préconise le bannissement des navires sous-normes récidivistes<sup>62</sup>. La directive 2002/59 du 27 juin 2002 prévoit la mise en place d'un système communautaire du suivi du trafic des navires et d'information<sup>63</sup>. Comme le Mémorandum de Paris de 1982, la directive 95/21 a une dimension sociale, qui cependant reste fort limitée ; les deux textes font référence à la Convention 147 de l'OIT qui concerne la nourriture et le logement à bord, l'existence de contrats d'engagement écrits. Le contrôle du navire, comme l'ensemble de la prévention, est essentiellement technique. L'accent est mis sur la sécurité de la navigation, la stabilité du navire, la lutte contre l'incendie, les moyens de communication et de sauvetage, la prévention de la pollution, les conditions d'hygiène et de sécurité à bord. Sur le plan social, l'immobilisation est pertinente si l'effectif, la composition ou la certification de l'équipage ne correspond pas au document spécifiant les effectifs, les logements si le navire opère dans des zones de basses températures, de la présence dans les couloirs ou logements de déchets, de matériel ou de cargaison (conventions de l'O.I.T.) Le protocole de 1996 à la Convention 147, récemment ratifié par la France<sup>64</sup>, étend les contrôles sociaux à la Convention 133 de l'OIT sur le logement des équipages, la Convention 180 sur la durée du travail et les effectifs des navires, intégrées à la partie A de l'annexe, et le cas échéant aux Conventions 108 sur les pièces d'identité des gens de mer, 135 concernant les représentants des travailleurs, 164 sur la protection de la santé et les soins médicaux et 166 sur le rapatriement des marins, intégrées à la partie B de l'annexe.

Dès avant le naufrage de l'Erika, le chantier d'une réglementation internationale de la durée du travail dans la marine marchande avait été ouvert, tant par l'Organisation Internationale du Travail, que par l'Union européenne. Le 18 novembre 1998, la Commission européenne a adressé une recommandation aux Etats membres leur demandant d'engager les procédures de ratification de la Convention 180 et du protocole de 1996 à la Convention 147. La directive 99/63 du 21 juin 1999 entérine l'accord collectif européen du 30 septembre 1998 sur l'organisation du temps de travail des marins de la marine marchande. Cet accord prévoit soit un repos minimal journalier de 10 h et une durée maximale de travail journalier de 14 h, sur une période de 24 h, soit un repos de 77 h et une durée maximale de travail de 72 h sur une période de 7 jours. Tout navire doit avoir à bord un équipage suffisant en nombre et en qualité pour garantir la sécurité. Cet accord concerne les marins travaillant sur des navires marchands battant pavillon d'un Etat membre de la Communauté ; il anticipe sur la ratification de la Convention 180 de 1996 de l'OIT. La directive 99/95 du 13 décembre 1999 du Parlement européen et du Conseil concerne l'application des dispositions relatives à la durée du travail des gens de mer à bord des navires faisant escale dans les ports de la Communauté. Cette directive a pour objectif d'appliquer la directive 1999/63 du 21 juin 1999 et la Convention 180 de l'OIT de 1996 à tout navire faisant escale dans un port de la Communauté, quel que soit son pavillon, afin d'identifier et de remédier à toute situation manifestement dangereuse pour la sécurité ou la santé des gens de mer. Il s'agit de préserver la sécurité et d'éviter des distorsions de concurrence, même vis-à-vis des navires dont l'Etat du pavillon n'a pas ratifié la Convention 180<sup>65</sup>.

---

<sup>60</sup> G. PAMPORIDES, *The shipping policy of the European Union*, International Journal of Shipping Law, septembre 1998, p. 217 ; M. NDENDE et B. VENDÉ, *La transposition par les Etats de la directive portant communautarisation du Mémorandum de Paris*, DMF 2000, pp. 307-314.

<sup>61</sup> A. BELLAYER-ROILLE, *Le transport maritime et les politiques de sécurité de l'Union européenne*, Ed. Apogée, Rennes, 2000.

<sup>62</sup> JOCE n° L 19, 22 janvier 2002.

<sup>63</sup> JOCE 5 août 2002.

<sup>64</sup> Loi n° 2004-146 du 16 février 2004, JORF 17-2-2004 p. 3167.

<sup>65</sup> M. GUILLOU et N. LE JOLIFF, *La durée du travail dans la marine marchande : Convention n° 180 de l'OIT de 1996, Directives communautaires 1999/63 du 21 juin 1999 et 1999/95 du 13 décembre 1999*, Annuaire de Droit Maritime et Océanique, Université de Nantes, T. XX, 2002, pp. 161-177 ; P. CHAUMETTE, *L'organisation et la durée du travail à bord des navires*, DMF 2003, pp. 3-30.

Il conviendrait d'intégrer au droit communautaire, et dans le champ des contrôles sociaux des navires par l'Etat du port, le respect des Résolutions A 930 et A 931 du 29 novembre de l'assemblée générale de l'OMI, le respect de l'accord salarial, dit « *green ticket* », du 13 novembre 2003, conclu par ITF et 75 armateurs européens de l'IMEC (International Maritime Employers' Committee), ainsi que les armateurs japonais.

Les Résolutions de l'OMI portent sur la garantie de paiement des créances salariales des marins, en cas d'abandon, et les responsabilités des propriétaires de navires à l'égard des créances contractuelles pour lésions corporelles ou décès des gens de mer. Les créances salariales ayant un caractère alimentaire, le rapatriement des marins faisant partie des droits fondamentaux comme l'indemnisation des lésions corporelles en cas d'accident ou de maladies liées au travail, il est nécessaire d'imposer le respect de ces obligations à tout armateur, quel que soit le pavillon du navire, qui entend commercer avec l'Union européenne et faire escale dans un port européen. Les marins étrangers, travaillant sur un navire étranger, immatriculé dans un Etat non-membre de l'Union européenne ne relèvent pas des dispositions de la directive 2002/74 du 23 octobre 2002, qui a modifié la directive 80/987 du 20 octobre 1980, destinée à protéger les travailleurs du risque d'insolvabilité de l'employeur<sup>66</sup>. L'exploitant commercial, dit armateur, n'est pas établi dans le territoire communautaire et n'est pas saisi par le Règlement (CE) n°1346/2000 du Conseil du 29 mai 2000 relatif aux procédures d'insolvabilité.

Ces Résolutions de l'Assemblée générale de l'OMI rappellent aux Etats membres que dans le cadre de leurs obligations d'Etats du pavillon, ils doivent veiller à ce que les propriétaires de navires respectent les directives, à ce que les gens de mer employés ou engagés à bord de navires battant leur pavillon soient protégés, en cas d'abandon, par un système de garantie financière. Les propriétaires de navires doivent veiller à ce qu'il y ait à bord un certificat attestant l'existence d'une garantie financière, en cas de voyages internationaux. Ce certificat doit être affiché à un endroit bien visible dans les locaux d'habitation des gens de mer. Un exemplaire du certificat doit être fourni, si besoin est, aux services d'immigration.

Si le propriétaire du navire manque à ses obligations, l'Etat du pavillon et, dans certains cas, l'Etat dont le marin est le ressortissant ou l'Etat du port peuvent être appelés à intervenir. Lorsque des gens de mer ont été abandonnés dans un lieu relevant de sa juridiction, l'Etat du port doit informer l'Etat du pavillon et les Etats dont les gens de mer sont ressortissants, doit coopérer en vue d'une assistance mutuelle et une solution rapide de la situation. Si le propriétaire ne remplit pas ses obligations internationales, si le système de garantie financière ou l'Etat du pavillon manque à leurs obligations, l'Etat du port ou les Etats dont les gens de mer sont ressortissants peuvent procéder au rapatriement, sans préjudice du recouvrement des frais. L'Etat du port communique au secrétaire général de l'OMI ou au directeur général du BIT, les points de contacts nationaux responsables du traitement des cas d'abandon, aux fins d'une diffusion générale des renseignements<sup>67</sup>. La question de la garantie financière des créances salariales des gens de mer pourrait être insérée dans le projet de Convention internationale de travail unique pour les gens de mer, mené par le groupe de haut niveau de l'OIT, devant être adoptée à Genève en 2005<sup>68</sup>. A notre sens, elle devrait prendre place au sein du droit communautaire, internationalisant la Directive 2002/74 du 23 octobre 2002. Quel que soit le pavillon du navire, les principes fondamentaux du droit social communautaire s'imposent dans les ports européens.

En matière de rémunération, la commission maritime paritaire du Bureau International du Travail recommande un salaire minimum du matelot de base fixé actuellement à 465 US Dollars, et devant passer à 500 USD au 1<sup>er</sup> janvier 2005. Mais il s'agit d'une simple recommandation, d'une référence au salaire de base du matelot de base, qui ne prend pas en compte les heures supplémentaires et les congés, qui ne constitue nullement une grille de salaires minimaux. C'est essentiellement l'action de la Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF) qui intervient en matière de rémunération et

---

<sup>66</sup> Directive 80/987 du 20 octobre 1980, modifiée par la directive 87/164 du 2 mars 1987, puis par la directive 2002/74 du 23 octobre 2002 (JOCE n° L 270, 8 octobre 2002 p. 10).

<sup>67</sup> P. CHAUMETTE, *Des Résolutions A 930 (22) et A 931 (22) de 2001 de l'Assemblée de l'OMI aux réformes du droit français quant aux garanties de paiement des créances salariales*, Annuaire de Droit Maritime et Océanique, T. XXII, Université de Nantes, 2004, à paraître.

<sup>68</sup> M. GUILLOU, *Vers la reconnaissance d'un statut juridique international des gens de mer : le projet préliminaire de convention du travail maritime consolidée*, Annuaire de Droit Maritime et Océanique, T. XXI, Université de Nantes, 2003, pp. 225-249.

de protection sociale<sup>69</sup>. ITF s'efforce de conclure des accords avec les armateurs au bénéfice des marins embarqués sous pavillon de complaisance ; les armateurs obtiennent ainsi le *'blue ticket'* facilitant la navigation maritime et contribuent au fonds de bien être des marins. ITF modifie actuellement sa stratégie à travers les accords IBF. Le 13 novembre 2003 est intervenu un accord – dénommé l'accord IBF (International Bargaining Forum) – qui constitue un changement très significatif dans la manière dont les normes ITF vont être appliquées sur les navires. Il s'agissait d'un accord entre ITF et le JNG (Joint Negotiating Group), réunissant 75 armateurs de 24 pays associés dans l'IMEC, ainsi que ceux du Japon, représentés par leur propre association, l'IMMAJ (International Mariners Management Committee of Japan)

Dorénavant, les termes et conditions de l'accord ITF ne seront pas seulement ceux qui sont considérés unilatéralement comme acceptables par l'ITF, mais ceux qui seront élaborés conjointement par ITF et par les armateurs représentés dans le JNG. En d'autres termes, la convention collective ITF traditionnellement accompagnée de la délivrance d'un *'blue ticket'* – attestant que le navire est couvert par un accord ITF TCC classique, avec le salaire de l'AB à \$1400 – restera en vigueur, mais sera remplacée autant que possible par l'accord IBF, qui donne droit à un *'green ticket'*. Cet accord est le fruit d'un processus de réflexion et de négociation qui a duré une dizaine d'années<sup>70</sup>. L'action syndicale internationale est un élément indispensable de toute réforme sociale, à condition que le dialogue avec les armateurs soit constructif. La coopération tripartite, Etat-armateurs-syndicats de marins, pour enrayer les violations des droits de l'homme et obtenir le respect des droits sociaux, dans le milieu maritime, nécessite l'élaboration d'instruments de droit social international contraignants. Ils ne peuvent être attendus de la seule Convention unique des gens de mer que l'OIT devrait adopter en 2005. Même si les Etats ratificateurs peuvent imposer ces dispositions à tout navire faisant escale dans leurs ports, cette convention ne comportera pas de grille de salaires minima. Elle risque d'être très décevante sur la protection sociale. Elle doit donc être complétée sur ces deux domaines essentiels par le jeu de la négociation collective dans son champ international. En instaurant un dialogue permanent, le passage du « blue ticket » au « green ticket » devrait avoir des conséquences positives bien au-delà du respect des conditions contractuelles de l'emploi des marins, grâce à l'institutionnalisation du dialogue social.

Ce dialogue social international et européen devrait être inséré dans le droit communautaire, à un double titre, comme la Convention 180 de l'OIT concernant la durée du travail. Cette grille salariale négociée devrait devenir obligatoire tant à bord des navires faisant escale dans les ports européens, qu'à bord des navires immatriculés dans les Etats membres de l'Union européenne, en particulier les navires des registres dits internationaux.

## **2 - Construire l'ordre public international.**

Le droit communautaire, dans sa dimension sociale, ne peut reconstruire à lui seul le droit du travail maritime ; il en est de même du droit international, découlant des conventions de l'Organisation Internationale du Travail ou de la prochaine convention unique pour les gens de mer ; le constat est identique concernant l'action syndicale internationale. Il convient de se demander ce qu'il est possible d'attendre des décisions du Tribunal International du droit de la mer, qui siège à Hambourg<sup>71</sup>. La coordination institutionnelle est indispensable, mais devra définir les critères de conciliation des intérêts variés et valeurs différentes, par exemple entre la liberté d'immatriculation du navire, la liberté de navigation et le respect de la réglementation des pêches ou des droits fondamentaux des marins.

---

<sup>69</sup> P. CHAUMETTE, *Les transformations au sein de la marine marchande - Une relation de travail sans attaches ?* Annuaire de Droit Maritime et Océanique, Université de Nantes, T. XIX, 2001, pp. 53-93.

<sup>70</sup> J. SMITH, Le passage du « Blue ticket » au « Green ticket », Annuaire de Droit Maritime et Océanique, T. XXII, Université de Nantes, 2004, à paraître.

<sup>71</sup> T. TREVES, *Le Tribunal international du droit de la mer et la multiplication des juridictions internationales*, in R. BEN ACHOUR et S LAGHMANN (Ed.), *Justice et juridictions internationales*, Pédone, Paris, 2000, pp. 101-123 ; A. BELLOYER-ROILLE, *L'arrêt du Tribunal international de la mer du 1<sup>er</sup> juillet 1999, affaire du navire Saiga n° 2*, Annuaire de Droit Maritime et Océanique, Université de Nantes, T. XIX, 2001, pp. 111-157 ; P.M. EISEMANN, *L'environnement entre terre et mer. Observations sur l'instrumentalisation tactique du tribunal de Hambourg*, in *La mer et son droit*, Mélanges L. LUCCHINI et J.P. QUÉNEUDEC, Pédone, Paris, 2003, pp. 221-238 ; M.M. MARSIT, *Cinquième anniversaire du Tribunal international du droit de la mer*, in *La mer et son droit*, Mélanges L. LUCCHINI et J.P. QUÉNEUDEC, Pédone, Paris, 2003, pp. 421-436.

Les juridictions nationales, compétentes en application des solutions des conflits de juridictions prévues par le Règlement 44/2001 du 22 décembre 2000<sup>72</sup>, peuvent être amenées à participer à la construction d'un ordre public international assurant la protection des droits fondamentaux des marins. Ces interventions sont très ponctuelles, mais participent d'un encadrement des relations de travail maritime. Il est possible d'en prendre quelques exemples.

La compétence d'un juge de l'Union européenne est parfois une surprise pour les organisateurs de ces relations internationales de travail maritime, qui ont pris soin d'immatriculer le navire dans un Etat souple fiscalement et socialement, de constituer une société, censée assurer la fonction d'employeur, par exemple aux Iles Cayman ou aux West Indies, de disposer d'un exploitant commercial dans un pays européen ouvert vers l'international, tel que les Pays-Bas ou le Luxembourg, pour ne rien dire de la diversité des îles britanniques.

La Cour de cassation française a ainsi affirmé la compétence internationale des juges français vis-à-vis d'un salarié domicilié en France, travaillant pour un employeur étranger, à bord d'un navire étranger, exploité à partir d'un port français. La Cour s'est référée à la fois à la transposition des critères internes de compétence juridictionnelle dans l'ordre international et au droit communautaire des conflits de juridictions. Ce rattachement territorial ouvre au salarié l'accès à une juridiction de proximité, quand la libre immatriculation du navire pourrait permettre des rattachements lointains, complaisants et fictifs et obscurcit volontairement l'identification de l'employeur. Ce rattachement peut conduire le juge à appliquer la loi étrangère du contrat de travail.

Les conflits de juridictions trouvent leurs solutions de manière différente, selon que le défendeur est ou non domicilié sur le territoire communautaire. Le pourvoi mettait donc l'accent sur l'implantation aux îles Cayman de la société propriétaire du navire, plutôt que sur le siège social en Hollande de la société exploitant commercialement le navire. Si le défendeur n'est pas domicilié dans le territoire des Etats membres de l'Union européenne, le conflit de juridictions trouve sa solution dans les mécanismes jurisprudentiels nationaux, à travers le principe de transposition des critères internes de compétence dans l'ordre international, c'est-à-dire de l'art. R 517-1 du Code du Travail<sup>73</sup>. Ce principe est repris par l'article 18 du Règlement 44/2001 du 22 décembre 2000. Pour la Cour, le travail est en l'espèce effectué hors de tout établissement, ce qui ouvre la compétence du juge prud'homal du domicile du salarié, Le Cannet. Le navire ne semble pas constituer un établissement, notamment du fait qu'il peut naviguer en haute mer, hors du territoire d'un pays déterminé.

Si le défendeur est domicilié sur le territoire communautaire, l'application des Conventions liant les États-membres de la Communauté Européenne s'impose, à l'origine la Convention de Bruxelles du 27 septembre 1968. Le tribunal du lieu d'exécution de l'obligation est compétent, même quand le salarié italien, a été embauché en qualité de marin par un employeur allemand, sur un navire de plaisance ancré dans un port français, quelle que soit la nationalité du pavillon du navire. Il importe peu que le marin soit amené à exécuter son travail dans les eaux internationales ou dans des eaux étrangères<sup>74</sup>. Le marin est moins rattaché au navire et à son pavillon, qu'au port habituel du navire, en quelque sorte le port d'attache réel, et non l'administratif.

La section 5 du Règlement 44/2001 concerne la compétence en matière de contrats individuels de travail. Elle distingue dans ses articles 18 à 20 selon que l'action en justice est introduite par l'employeur ou le salarié. D'une part, l'employeur est considéré comme domicilié dans l'Union européenne dès qu'il y exerce une activité au moyen d'une agence, succursale ou autre établissement. D'autre part, l'employeur ne peut agir que devant le tribunal du domicile du travailleur, afin de respecter les exigences de proximité. Le salarié a le choix entre le domicile de l'employeur, le lieu où le travail est ou a été accompli habituellement, et, lorsque le travailleur n'accomplit pas habituellement son travail dans un même pays, le lieu de l'établissement d'embauche. Si la détermination du lieu d'exécution habituel du travail afin d'établir la compétence judiciaire est indépendante de la détermination de la loi applicable, la méthode générale est identique puisqu'elle procède de la recherche de l'ancrage de la relation internationale de travail. L'article 64 contient des dispositions

---

<sup>72</sup> JOCE n° L 12, 16 janvier 2001 ; H. GAUDEMET-TALLON, *Compétence et exécution des jugements en Europe*, LGDJ, Paris, 3<sup>e</sup> éd. 2002 ; S. M. CARBONE, *Il nuovo spazio giudiziario europeo*, G. Giappichelli Ed., Torino, 4<sup>e</sup> éd., 2002.

<sup>73</sup> Cass. Civ. 1<sup>ère</sup>, 19 oct. 1959, Pelassa, D 1960-37 n. D. HOLLEAUX ; J. DEPREZ, *Relation internationale de travail et compétence juridictionnelle*, RJS 12/89, 539.

<sup>74</sup> CA Aix-en-Provence, 9<sup>e</sup> Ch., 23 mars 1992, Birkenfeld c/ Chiaro, Gaz. Pal. 23-25 novembre 1997, n° sp. *Le droit de la plaisance*, 3<sup>e</sup> partie pp. 16-20.

spécifiques maritimes ne concernant que les navires immatriculés en Grèce et au Portugal, imposant l'information de l'agent diplomatique ou consulaire dont relève le navire. Par-delà cette formalité substantielle, cet article reconnaît la compétence des juges du port d'escale pour statuer sur un litige opposant les membres d'équipage ou le capitaine du navire à l'armateur, établi dans le champ d'application du Règlement.

Les juridictions retiennent, à la demande du marin, la compétence du tribunal du port où le marin travaille, où le navire est réellement attaché, ce qui revient au domicile du marin et ignore tant le pavillon du navire, le port administratif d'attache souvent illusoire, le lieu d'embauchage du marin, le domicile de l'employeur. Il ne semble pas choquant que l'accès au droit et à la justice conduise à privilégier un rattachement de proximité<sup>75</sup>.

Une fois, le juge national compétent, il lui revient de régler le conflit de lois, si la situation est de nature internationale et éventuellement d'appliquer une loi étrangère, en raison de la loi d'autonomie contractuelle ou de la loi du pavillon. La Convention de Rome du 19 juin 1980 sur la loi applicable aux obligations contractuelles, entrée en vigueur le 1er avril 1991, détermine dans le champ du droit communautaire la loi applicable aux contrats civils et commerciaux. En matière de contrat de travail, elle impose son système combinatoire à toutes les juridictions des États membres. Il s'agit de la loi d'autonomie choisie par les parties contractantes, de la loi du lieu de travail habituel, même en cas de détachement à titre temporaire, ou celle du pays où se trouve l'établissement d'embauche du salarié, lorsque le travailleur n'accomplit pas habituellement son travail dans un même pays (art. 6). Le principe est celui du libre choix de la loi applicable par les contractants, ceux-ci ne pouvant toutefois échapper à la protection que les dispositions impératives de la loi, qui eût été applicable à défaut de choix des parties, assurent aux travailleurs. Lorsque le choix des parties n'est pas exprès ou ne résulte pas de façon certaine des dispositions du contrat ou des circonstances de la cause, il convient de localiser objectivement le contrat en utilisant les dispositions de l'article 6-2. La Convention de Rome prévoit encore une clause d'exception dans le cas où les critères, énoncés à l'article 6-2, ne correspondraient pas au pays avec lequel le contrat a les liens les plus étroits. Il a été jugé qu'à défaut de choix exprès des parties, un salarié russe détaché par son employeur, une société russe, dans l'établissement français de la filiale anglaise est soumis à la loi française<sup>76</sup>.

Il reste possible au juge saisi de refuser d'appliquer une loi étrangère incompatible avec son ordre juridique interne. La complaisance conduit à s'interroger sur la fiabilité du rattachement du contrat de travail, à la fois, à la loi du pavillon et à la loi d'autonomie, imposées l'une par l'exploitant du navire, l'autre par la société de management de personnel. La Cour de cassation italienne a invoqué les limites de l'ordre public international afin de refuser d'appliquer la loi libérienne, loi du pavillon et loi d'autonomie choisie par les contractants, à un marin italien, en matière de résiliation unilatérale du contrat d'engagement à durée indéterminée. Cette loi libérienne équivaut à la révocation *ad nutum* ; la rupture n'a pas à être motivée, ni justifiée par l'employeur. Le juge italien, compétent pour trancher le litige, considère que la nécessité de justifier le licenciement constitue un principe d'ordre public international qui lui interdit l'application de la loi étrangère sur ce point. Ce raisonnement renforce la protection du marin, mais ne participe nullement à l'harmonisation internationale des contrats dans la mesure où elle est conditionnée par la compétence du juge italien<sup>77</sup>. S'il s'agit d'un marin italien, il est souhaitable que le principe d'égalité de traitement bénéficie à tout ressortissant communautaire, ce qui participerait de la protection des officiers communautaires expatriés sous pavillon étranger, notamment dans le cadre des flottes dites contrôlées.

Le droit pénal peut également participer à la construction d'un ordre public international, ce que montre les cas des navires Number One et Edoil.

Le 11 juin 1999, le cargo Number One battant pavillon des Îles Saint-Vincent et Grenadines a fait naufrage au large du Sri Lanka, dans le golfe du Bengale, causant la disparition de dix membres de l'équipage, six marins de nationalité ukrainienne, quatre autres de nationalité sénégalaise, et du commandant de bord de nationalité française. La famille du capitaine a porté plainte à Saint-Nazaire.

---

<sup>75</sup> CA Aix-en-Provence 17<sup>e</sup> ch., 25 mars 2003, yacht Abacos, Forasse c./ Wilhelm Kurt, n° 453/2003 ; Cass. Soc. 29 avril 2003, navire Wedge One, Dr. Soc. 2003-983, DMF 2003-960 obs. P. CHAUMETTE.

<sup>76</sup> CA Paris 18<sup>e</sup> ch., 7 juin 1996, Boïkov c/ Sté Black Sea, RCDIP 1997-55 n. M.A MOREAU.

<sup>77</sup> C. Cass. Sez. Lav. 9 mars 1998, n° 2622, Il Diritto Marittimo 2000-137, obs. L RUGGIERO.

À l'issue de l'instruction qui a mis en exergue un certain nombre d'anomalies<sup>78</sup>, ont été renvoyés devant le tribunal correctionnel de Saint-Nazaire, pour homicide involontaire<sup>79</sup>, les propriétaires et armateurs français du cargo, l'officier d'armement, de nationalité française, ainsi que la société de classification, personne morale de droit japonais, mais disposant d'une agence en France et représenté par le directeur de celle-ci. Le tribunal correctionnel s'est déclaré compétent et, en application de la loi française, a retenu la responsabilité des différents prévenus<sup>80</sup>, tout en reconnaissant que les fautes commises par le commandant avaient également été déterminantes dans la survenance du naufrage. Le tribunal semble donc passer outre la loi du pavillon qui requerrait ici la compétence des juridictions des Îles Saint-Vincent et Grenadines, montrant ainsi sa volonté de rattacher le navire à l'ordre juridique correspondant à son lieu réel d'exploitation<sup>81</sup>. En l'absence de victime de nationalité française, l'Etat du pavillon se serait-il préoccupé du sort des familles des victimes ukrainiennes et sénégalaises ? Qui pourrait saisir les Etats dont les victimes sont les ressortissants, si par extraordinaire, leurs familles étaient entendues et soutenues par les pouvoirs publics ? Il est nécessaire d'espérer que ce soit les Etats dont les décideurs sont les ressortissants, les Etats où sont installés les personnes physiques déterminantes dans l'organisation de l'activité de transport, qui se préoccupent de leur demander des comptes.

Le navire Edoil, battant pavillon des îles Tonga, chimiquier en mauvais état, a été retenu par les autorités portuaires, dans le cadre du contrôle de l'Etat du port ; l'armateur grec M. Pandermalis a abandonné, à Sète, le navire et l'équipage. Ce navire a finalement été vendu, déclassé en transport d'huile végétale, ce qui lui évite le bannissement communautaire, mais l'acheteur refuse de payer les marins, qui ont mis en œuvre une saisie conservatoire dans l'attente de leur paiement. La Fédération Internationale des Droits de l'Homme (FIDH) a porté plainte pour mise en danger d'autrui ; des poursuites pénales ont été entamées en Grèce par les membres de l'équipage impayés. Le 2 juin 2004, le tribunal d'Athènes a condamné M. Pandermalis et sa femme, représentants de la société navale Vermillion Trading Ltd, sise au Libéria, à une peine d'emprisonnement et au paiement des salaires en retard. Il est vraisemblable que les condamnés feront appel de cette condamnation en Grèce ; mais ce jugement pénal montre qu'il ne suffit pas de cacher le navire aux îles Tonga pour échapper à ses obligations d'armateur, sur le territoire de l'Union européenne.

La mer n'est pas un théâtre susceptible de donner une représentation de Samuel Beckett, *En attendant Godot*, sans savoir si Godot viendra, si Godot existe. Il convient d'être pragmatique : un marché international ne saurait fonctionner sans des règles internationales effectives ; c'est ce qu'il convient de construire progressivement.

---

<sup>78</sup> L'enquête a effectivement révélé une série d'insuffisance dans le choix du navire, du consultant naval, de l'équipage mais aussi dans le domaine de la sécurité et des procédures de mise en place des moyens d'alerte et de détresse et dans la préparation et l'exploitation du navire.

<sup>79</sup> Conformément aux articles 221-6 al. 1, 221-8, 221-10 et 121-3 al 3, 121-2, 131-38 et 131-39 du Code pénal pour la société de classification pour avoir par « maladresse, imprudence, inattention, négligence ou manquement à une obligation de sécurité ou de prudence imposée par la loi ou les règlements, causé la mort d'une partie des membres de l'équipage »

<sup>80</sup> Les armateurs ont été condamnés à 3 ans de prison dont deux avec sursis pour non-respect de leurs obligations légales et réglementaires, l'officier d'armement à 3 ans de prison dont 18 mois avec sursis pour des fautes d'imprudence et de négligence ayant eu un rôle déterminant dans la survenance du dommage, et la société de classification à une amende de 225 000 euros pour ne pas avoir accompli les diligences normales qui était à sa charge. Tous ont interjeté appel ; l'affaire sera rejugée devant la cour d'appel de Rennes à la mi-juin 2004. .

<sup>81</sup> G. PROUTIERE-MAULION, *Le droit pénal national peut-il participer à la police d'une relation de travail international ?*, Trib. Corr. Saint-Nazaire, 18 mars 2004, Dr. Soc. 2004, pp 148-155, *Des compétences pénales en matière d'événement de mer - A propos des abordages de chalutiers par des cargos*, à paraître.