

CUESTIONES ACTUALES DE DERECHO MARITIMO LABORAL
Bilbao - 8 juin 2006

LE DROIT DU TRAVAIL DES GENS DE MER EN CHANTIER

Patrick CHAUMETTE
Professeur à l'Université de Nantes

Le droit social maritime s'est constitué lentement dans le cadre national des Etats maritimes, au cours du XVII^e siècle. Le développement du droit du travail terrestre n'a pas bouleversé le droit social maritime, mais des rapprochements se sont constitués. Il existe une tendance à la banalisation du droit du travail maritime national. Ce cadre national ancien est bousculé par la construction communautaire, notamment le principe d'égalité de traitement des ressortissants communautaires, mais aussi celui de la liberté de prestation de services. Il en résulte la fin du privilège de nationalité des marins et du capitaine de navire, l'ouverture du cabotage national. 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. Le rattachement du navire à l'Etat du pavillon étant souvent transparent, le contrôle de l'Etat du port prend de l'ampleur, allant du contrôle technique du navire vers le contrôle des conditions d'emploi à bord.

I La déconstruction

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 ; il s'internationalise à travers des registres internationaux nationaux. Si les objectifs des registres internationaux des Etats membres sont identiques, leur diversité crée une cacophonie, et accroît une concurrence inorganisée. L'encadrement des aides d'Etat ne suffit pas. L'Union européenne doit songer au minimum à l'harmonisation des registres internationaux des Etats membres. La Convention de Rome du 19 juin 1980, relative aux conflits de lois en matière d'obligations contractuelles, permet-elle la différenciation de traitement pratiquée à bord, en fonction de la nationalité ou de la résidence des marins extracommunautaires. Si l'employeur du marin est une société de manning, et non l'exploitant commercial du navire, il faut envisager un agrément communautaire des sociétés de manning, effectué par l'Agence européenne de sécurité maritime, dont les compétences doivent être étendues. Ces registres internationaux interrogent le statut du navire, sa nature juridique : les directives 2000/43 et 2000/78 en matière d'égalité de traitement et de non-discrimination s'appliquent-elles à bord ? Qu'en est-il de la Charte sociale européenne et de la Convention européenne des Droits de l'Homme ? Afin de maintenir des emplois maritimes pour les ressortissants européens, il semble important de régir de manière commune les navigations ouvertes aux navires des registres internationaux, de distinguer les navigations communautaires des navigations internationales. La situation actuelle paraît anarchique et source de conflits.

II La reconstruction

Le droit international du travail maritime dispose de quatre piliers : trois sont des conventions de l'OMI, les conventions SOLAS, MARPOL et STCW, complétées par le Code ISM et Code ISPS ; le quatrième provient de la convention maritime de l'OIT, adoptée à Genève, le 23 février 2006. Ce droit international doit être articulé avec le droit régional et les applications nationales. Le 14 juin 2006, la Commission européenne a adopté une communication sur « le renforcement de normes de travail maritime » afin d'encourager la ratification de la nouvelle convention maritime OIT de 2006 et de favoriser son application au niveau communautaire.

Il est nécessaire de renforcer les contrôles de l'Etat du port, nés de la Convention 147 de l'OIT de 1976, du MOU de Paris de 1982, de la directive 95/21. Sa dimension technique est dépassée dans la directive 1999/95 sur la durée du travail et fonde un contrôle social renforcé sur les conditions de travail et de vie à bord. La convention maritime de 2006 de l'OIT introduit la certification sociale. Elle cherche à renforcer le rôle de l'Etat du pavillon, mais aussi le contrôle par les Etats du port. Une plainte peut être déposée en escale, au port, par un marin.

Il convient de garantir le paiement des salaires, en raison de la nature particulière de cette créance : ce principe est prévu par les Résolutions A 930 et A 931 de 2001 de l'OMI, mais la mise en oeuvre se fait attendre. La convention maritime de 2006 innove en prévoyant le paiement régulier du salaire. Le Paquet Erika III contient une proposition de directive du Parlement européen et du Conseil relative à la responsabilité civile et aux garanties financières des propriétaires de navires, c'est-à-dire à la responsabilité extracontractuelle des propriétaires de navires. Si l'accent est mis sur l'obligation de rapatriement des armateurs, mais non sur une garantie de paiement obligatoire. La négociation collective salariale internationale doit compléter la convention maritime de 2006. Elle interroge le dialogue social sectoriel, qui est censé constitué un pilier complémentaire de la dimension sociale de l'Union européenne.

Ni le droit international, ni le droit communautaire ne peuvent seuls construire l'ordre public international ; ils doivent être insérés dans les ordres juridiques nationaux. Cette question renvoie tant aux conflits de juridictions qu'aux conflits de lois. Il ne s'agit pas seulement du contrat de travail, mais aussi des relations professionnelles, c'est-à-dire du droit des conflits collectifs, du droit de la négociation collective, dans un cadre transnational. Enfin, le droit pénal ne saurait être entièrement ignoré, afin de réprimer des atteintes graves aux droits fondamentaux, ce que démontrent les cas des navires Number One et Edoil.