

Transmanche et concurrence sociale

Dans les liaisons maritimes dites Short Sea Shipping, de ferries, (Transmanche ou Transbaltique), la question de la concurrence sociale est ancienne, soulevant la question première de l'immatriculation des ferries, mais plus profonde celle du régime juridique de leur conditions sociales d'exploitation.

En mars 2021, Irish Ferries décide d'ouvrir une ligne entre Calais et Douvres, avec un navire battant pavillon chypriote, sans aucun marin européen à bord. Du fait de son modèle social low cost, la compagnie devient aussitôt un concurrent de poids pour les autres sur le Transmanche. En sus de ses prix bas, elle engendre un problème de surcapacité sur cette route maritime concurrencée par le transport aérien et le tunnel sous la Manche ; en 2019, l'activité d'Eurotunnel représentait 40 % du marché du transport de camions entre la France et le Royaume-Uni. Le retour des boutiques de produits « duty free » est la seule bonne nouvelle de l'après Brexit, selon les armements. Il existe deux modèles sociaux sur le Transmanche : « si Brittany Ferries devait opérer aux conditions sociales d'Irish Ferries, sa masse salariale passerait de 80 millions à 30 millions d'euros par an » (J.M. ROUÉ, président du Conseil de surveillance de Brittany Ferries, « La casse sociale sur le transmanche, cela suffit ! », Le Marin, 7 octobre 2022, <https://lemarin.ouest-france.fr/secteurs-activites/shipping/jean-marc-roue-la-casse-sociale-sur-le-transmanche-ca-suffit-44901>).

Le 17 mars 2022, 786 marins de la compagnie P & O Ferries ont été licenciés, sans préavis, sans procédures, pour être remplacés par des marins philippins. Comme en 2005 chez Irish Ferries, la plupart des marins ont signé un accord de confidentialité en échange de leur prime de licenciement, proposée seulement durant deux semaines, mais d'un montant triple au minimum légal britannique, une semaine de salaire par année d'ancienneté. Avant les licenciements, le temps d'embarquement de la P&O Ferries était de sept jours à bord, suivis de sept jours de repos. La compagnie souhaitait doubler le temps de travail afin de réaliser des économies. La durée d'embarquement est dorénavant de 17 semaines. Le salaire horaire minimum des marins, auparavant fixé à 10,50 euros, devait être désormais de 6,46 euros, soit un taux horaire inférieur au salaire minimum britannique. L'ensemble des heures supplémentaires ne sont pas comptées et ne sont pas rémunérées en supplément.

Des immatriculations d'artifice.

Que les ferries soient immatriculés à Chypre ou au registre international danois, relevant ainsi de deux Etats membre de l'Union européenne, il s'agit d'embarquer des marins non-européens, gérés par des sociétés de manning, dotés de contrat internationaux de travail, et soumis à de longues périodes d'embarquement (17 semaines). Pourtant nombres de ces liaisons maritimes sont intracommunautaires ; mais l'harmonisation des registres internationaux des Etats membres n'a jamais été sérieusement envisagés, ni l'exclusivité de l'emploi de marins européens. De plus, depuis le Brexit, les liaisons avec le Royaume-Uni sont devenues internationales. Dans le cadre du marché européen et de la liberté d'établissement des entreprises, ces liaisons ne peuvent être réservées au pavillon national. De même la liberté d'immatriculation des navires, confirmée par la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982, dite Convention de Montego Bay, ne permet guère de restrictions.

Il convient de respecter les prérogatives de l'Etat du pavillon, de lui notifier les déficiences, constatées de l'informer d'éventuelles rétentions administratives d'un navire, à la suite des inspections conduites par l'Etat du port. Pas plus. Il faut espérer que l'Etat du pavillon respecte ses obligations internationales et européennes (directive 2009/21/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 concernant le respect des obligations des États du pavillon et directive 2013/54/UE du Parlement européen et du Conseil du 20 novembre 2013 relative à certaines responsabilités de l'État du pavillon en ce qui concerne le respect et la mise en application de la convention du travail maritime, 2006).

Les conditions d'exploitation réelles des lignes régulières.

Peu importe l'immatriculation du navire, peu importe les règles contractuelles imposées par la société de manning, les marins ne peuvent être privés de la protection impérative de la loi du lieu d'exploitation du navire, du port d'exploitation, qui constitue leur lieu habituel de travail. C'est ce retour au principe de réalité, en dépit des rattachements d'artifice, qu'a construit la jurisprudence de la Cour de Justice de l'Union européenne, concernant les travailleurs internationaux, même les travailleurs mobiles

internationaux (chauffeurs routiers, navigants aériens, représentants commerciaux, cyclistes professionnels, gens de mer). Le règlement 593/2008 du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 2008 sur la loi applicable aux obligations contractuelles, dit Rome I, est aujourd'hui le texte de référence.

La CJUE a considéré vis-à-vis d'un marin embauché à Luxembourg par une société luxembourgeoise, pour embarquer sur un navire battant pavillon luxembourgeois, que le critère du lieu habituel de travail primait sur celui du lieu d'embauchage, que le critère du pays de l'accomplissement habituel du travail doit être entendu comme se référant au lieu dans lequel ou à partir duquel le travailleur exerce effectivement ses activités professionnelles et, en l'absence de centre d'affaires, au lieu où celui-ci accomplit la majeure partie de ses activités (CJUE, 4^e ch., 15 décembre 2011, aff. n° C-384/10, Jan Voogsgeerd c/ Navimer SA, point 37).

C'est ainsi que les navigants aériens de compagnies low cost ont vu leurs contrats de travail rattachés aux bases d'affectation, et non plus aux sièges sociaux des compagnies, choisi dans les États membres les moins exigeants (Cass. Crim., 11 mars 2014, n° 11-88420, EasyJet Airlines, Bull. crim. 2014, n° 74 ; Cass. Crim., 4 janvier 2022, n° 20-84029, City Jet Ltd ; CA Paris 13 mai 2022, n° 18/08977, RyanAir Ltd - CJUE 2^{ème} ch., 14 septembre 2017, aff. C-168/16 et C-169/16, Sandra Nogueira et al. c/ Crewlink LTD, et aff. C-169/16, Miguel José Moreno Osacar c/ RyanAir -- CJUE Gr. Ch., 2 avril 2020, aff. C-370/17 et C-371/18, Caisse de retraite du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile (CRPNPAC) c/ Vueling Airlines SA, C-370/17, et Vueling Airlines SA c/ J.L. Poignant, C-371/18).

Depuis le Brexit, il est difficile d'imposer cette jurisprudence aux liaisons maritimes avec le Royaume-Uni. Le Royaume-Uni a confirmé, le 10 mai 2022, son souhait d'imposer le respect du salaire minimal britannique à bord des ferries de P&O, exploité depuis l'Angleterre. Il s'agit d'une loi qui fixe la priorité du droit applicable, en dépit de l'immatriculation du navire, des règles contractuelles, imposés aux marins par les sociétés de manning ; elle ne semble concerner que le salaire minimum.

Des propositions de loi de police.

L'arrêt emblématique est celui du Conseil d'Etat du 29 juin 1973, Syndicat général du personnel de la Compagnie des Wagons-Lits (n° 77982). Selon cette décision, « la circonstance qu'une entreprise, employant en France plus de cinquante salariés, a son siège social à l'étranger ne saurait la faire échapper à l'application de la législation sur les comités d'entreprise ». Il s'agit d'une loi de police, la loi française étant appliquée sans la médiation de la règle de conflit classique. Une telle législation peut être considérée comme nécessaire à l'organisation étatique, car elle a pour but d'organiser une représentation des salariés, informée et consultée. La Cour de cassation s'est prononcée dans le même sens (Cass. Soc. 3 mars 1988, *RCDIP* 1989, 63, n. G. LYON-CAEN, *JDI* 1989, 78, n. M.-A. MOREAU-BOURLES - Cass. Soc. 14 février 2001, Bull. V, n° 55, *Droit social* 2001, 639, n. M.-A. MOREAU - Cass. Ch. Mixte 28 février 1986, Air Afrique, *D.* 1987, 173, concl. FRANCK – Cass. Ass. Plén. 10 juillet 1992, *RCDIP* 1994, p. 69, n. B. AUDIT, *JCP* 1993, II, 22063, n. P. RODIÈRE, *Droit Social* 1993, 67, concl. Y. CHAUVY).

Le Règlement 593/2008 du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 2008 sur la loi applicable aux obligations contractuelles (dite Rome I), qui succède à la Convention de Rome du 18 juin 1980, définit la notion de loi de police et rénove partiellement son régime en droit international privé. « Une loi de police est une disposition impérative dont le respect est jugé crucial par un pays pour la sauvegarde de ses intérêts publics, tels que son organisation politique, sociale ou économique, au point d'en exiger l'application à toute situation entrant dans son champ d'application, quelle que soit par ailleurs la loi applicable au contrat d'après le présent règlement » (art. 9). Cette définition comporte de fortes marges d'appréciation, notamment en ce qui concerne les « intérêts publics de l'Etat ». Quelle place peuvent prendre des lois de police, ici française ou britannique, vis-à-vis de contrats de travail soumis à une loi étrangère, du pavillon du navire ou d'autonomie contractuelle ? (v. CJCE 23 novembre 1999, *Arblade*, aff. C-369/96 et C-376/96, *RCDIP*, Dalloz, 2000, p. 710 et s., note M. FALLON, *Journal de Droit International*, *JDI* 2000. p. 493 et s., note M. LUBY).

Le député de Seine-Maritime, Sébastien JUMEL a déposé une proposition de loi de police, le 31 janvier 2023. L'exposé des motifs semble s'appuyer sur, ou s'inspirer du Règlement 3577/92 du Conseil du 7 décembre 1992, dit cabotage, qui fonde les conditions sociales de l'Etat d'accueil au sein du cabotage

national, dans la desserte des îles. Il n'est pas applicable directement en l'espèce, mais il peut inspirer des mesures analogues, puisqu'il s'agit, par-delà le pavillon du navire, d'imposer un noyau dur socialement protecteur. Ainsi la loi n° 2016-816 du 20 juin 2016 a étendu ce dispositif aux navires utilisés pour fournir une prestation de service réalisée à titre principal dans les eaux territoriales ou intérieures françaises, à l'exception des navires de construction traditionnelle participant à des manifestations nautiques (art. L. 5561 C. Transports). L'article premier de la proposition de loi vise « les navires de transport de passagers assurant des lignes régulières reliant la France hexagonale au Royaume-Uni qui ne battent pas pavillon français ». Seraient donc concernés éventuellement les navires sous pavillon britannique, immatriculés à l'île de Man ou non. Seraient imposés à bord de ces navires les dispositions légales et les stipulations conventionnelles applicables aux gens de mer embarqués sur des navires de transport de passagers battant pavillon français et immatriculés au premier registre assurant des lignes régulières reliant la France hexagonale au Royaume-Uni, pour : 1° Le salaire et le paiement du salaire, y compris les majorations pour les heures supplémentaires ; 2° Le rythme de travail, et en particulier, le nombre de jours effectués en mer et le nombre de jours de repos à terre. L'enjeu porte sur les conditions d'exploitation des ferries et le respect d'un rythme de 14 jours de repos pour 14 jours à bord, et non plus 17 semaines d'embarquement.

L'article 2 prévoit une sanction en cas de non-respect : une amende de 3 750 euros par marin. Le montant est comparable à l'amende infligée pour sanctionner les amateurs qui, à l'intérieur de l'Union européenne, ne respectent pas le dispositif du décret dit de l'État d'accueil (art. L. 5566-1 C. Transports). L'article 3 de la proposition de loi précise que « Les navires transporteurs de passagers armés par des compagnies établies en France assurant des lignes régulières en Manche ne peuvent pas être immatriculés au RIF ». Il s'agit de prendre en compte les conséquences du Brexit britannique, la sortie de l'Union européenne, qui a ouvert une brèche au sein de l'article L. 5611-3-1° du code des Transports, qui ne fait référence, depuis la loi n° 2016-816 du 20 juin 2016 (art. 49), qu'aux lignes régulières intracommunautaire ou aux lignes internationales précisée par une liste fixée par voie réglementaire (Décret n°2006-462 du 21 avril 2006 fixant la liste des lignes régulières internationales de transport maritime de passagers mentionnée à l'article 2 de la loi n° 2005-412 du 3 mai 2005 relative à la création du registre international français). Ces dernières concernent les lignes entre un pays membre de l'Union européenne et l'Algérie, le Maroc ou la Tunisie (art. 1^{er}).

Pierre BERTELOOT, député Rassemblement national (RN) et ancien marin de l'armement DFDS, a déposé aussi une proposition de loi destinée à « lutter contre la moins-disance sociale pour les marins naviguant régulièrement sur la ligne transmanche » Il invoque « un grave risque quant à la sécurité maritime ». La proposition de loi souhaite qu'« un marin travaillant à bord d'un navire effectuant un trajet régulier, *au moins une escale toutes les 72 heures ou 120 fois par an dans un port français*, doit être payé au minimum l'équivalent du Smic français (art. 1). Le temps d'embarquement ne peut excéder trois semaines consécutives pour les marins travaillant à bord d'un navire effectuant un trajet régulier sur la ligne transmanche (art. 2).

Didier Le GAC, et le groupe Renaissance de la majorité présidentielle, a déposé également une proposition de loi, soutenue par le Secrétaire d'Etat à la Mer Hervé BERVILLE. Cette proposition de loi se fonde sur l'article 9.1 du règlement 593/2008 du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 2008 sur la loi applicable aux obligations contractuelles, dit Règlement Rome 1, qui définit la loi de police comme une disposition impérative dont le respect est jugé crucial par un pays pour la préservation de ses intérêts fondamentaux telle que l'organisation politique, sociale ou économique au point d'en exiger l'application à toutes situations entrant dans son champ d'application, quelle que soit par ailleurs la loi applicable au contrat d'après le règlement Rome I. L'application d'une loi dite de police s'impose donc quelle que soit par ailleurs la loi choisie par les parties au contrat considéré et quelle que soit la loi désignée par les règles de rattachement applicables. Les dispositions d'un Titre IX, intitulé « Conditions sociales applicables à certaines dessertes internationales », seraient insérées au sein du code des transports (art. L. 5591-1 et s.). Cette loi concerne les navires effectuant des liaisons régulières internationales de passagers touchant un port français. Un décret en Conseil d'État permettra de déterminer les critères d'exploitation de ces liaisons, notamment la fréquence de toucher des navires dans un port français. Ainsi donc le Transmanche ne serait pas le seul concerné.

La proposition de loi prévoit des droits pour les équipages, applicables à leurs contrats de travail, quelle que soit la loi applicable à ces contrats internationaux, définie par rattachement au pavillon du navire, au lieu de conclusion du contrat ou au siège social de l'employeur, la société de manning (art. L 5591-2). Telle est la fonction même de la loi de police. Quant aux droits des équipages, le minimum imposé correspond aux dispositions légales et aux stipulations conventionnelles applicables sont celles applicables aux salariés employés par les entreprises de la même branche d'activité établies en France, pour la détermination du salaire minimum horaire (art. L. 5592-1). Il s'agit donc du salaire minimum horaire conventionnel. Des documents obligatoires sont tenus à la disposition des membres d'équipage et affichés dans les locaux réservés à l'équipage. Un décret détermine ces documents obligatoires, ainsi que la ou leur langue de rédaction, ainsi que les documents tenus à la disposition des agents de contrôles (art. L 5593-1 et 2). Des sanctions sont prévues contre l'employeur du marin et contre l'armateur du navire, en l'absence de respect du salaire minimum horaire, dans les eaux intérieures françaises ou dans les installations portuaires situées en dehors de ces eaux intérieures. Les infractions donnent lieu à autant d'amendes qu'il y a de salariés concernés. L'absence de référence à la mer territoriale française interroge le lecteur. Les articles L. 5595-1 et L. 5595-2 concernent la constatation des infractions. L'article 2 concerne le certificat d'aptitude médicale que les marins devraient détenir, communiquer à leur employeur et au capitaine du navire.

Selon l'exposé des motifs, l'article 1^{er} de la proposition de loi s'inscrit en cohérence avec le projet de charte d'engagement volontaire qui serait endossée par les principaux opérateurs concernés et qui concernerait les autres paramètres (régime de travail, couverture sociale, formation...) visant à garantir les droits des salariés et mettre en place des conditions d'une concurrence loyale entre les parties intéressées.

Tous les gens de mer travaillant à bord des navires battant pavillon français doivent détenir un certificat d'aptitude médicale à la navigation valide délivré par un médecin du service de santé des gens de mer. Il appartient à l'armateur ou au capitaine de s'en assurer préalablement à l'embarquement des gens de mer. A défaut ces derniers encourent la sanction pénale prévue par l'article L. 5523-6 du code des transports. En revanche, il n'existait aucune sanction lorsque le certificat d'aptitude médicale à la navigation des marins, délivré hors du territoire français, ne répond pas aux conditions de reconnaissance prévues à l'article L. 5521-1-1 C Transports. Or, ces conditions de reconnaissance permettent de garantir que les marins dont les certificats d'aptitude médicale sont établis à l'étranger, remplissent les exigences minimales d'aptitude médicale prévues au niveau international par l'OIT ou l'OMI, et ainsi que sont préservées les conditions de navigation en sécurité du navire et des marins. Afin d'éviter tout risque de dumping social résultant du recours à des marins résidents à l'étranger ne disposant pas d'un certificat d'aptitude médicale répondant aux exigences internationales en matière de normes d'aptitude médicale à la navigation et de garantir la sécurité de la navigation maritime, l'article 2 crée une sanction pénale identique à celle prévue lorsque les certificats d'aptitude médicale établis en France ne sont pas valides. Cette nouvelle disposition pénale est étendue à Wallis-et-Futuna et aux Terres australes et antarctiques françaises afin de s'appliquer aux gens de mer travaillant à des navires immatriculés dans ces collectivités ultramarines.

Le 22 mars 2023, la proposition de loi a été examinée et approuvée en commission des affaires sociales de l'Assemblée Nationale. Elle a été amendée et enrichie, afin que « **le temps de travail des marins soit basé sur une durée de repos à terre au moins équivalente à la durée de l'embarquement** », ce qui va au-delà des salaires minimaux qu'imposait le texte initial. C'est sur cette question particulière des temps de repos que la lutte contre le dumping social peut s'avérer la plus efficace. Si aucun armateur employant des marins français n'a le même taux de rotation entre le temps à bord et le temps de congé, tous ont choisi la parité, quand P&O ferries ou Irish ferries imposent des durées d'embarquement de plusieurs mois (13 semaines) et ne prennent pas en considération les repos à terre. Un décret en Conseil d'État déterminera « **la durée maximale de l'embarquement en prenant en compte l'intensité des dessertes maritimes effectuées** ». Cette proposition amendée doit être discutée en séance le 27 mars.

A suivre donc.