



HAL
open science

Transmanche et concurrence sociale : Rattachements d'artifice et retour à la réalité ?

Patrick Chaumette

► **To cite this version:**

Patrick Chaumette. Transmanche et concurrence sociale : Rattachements d'artifice et retour à la réalité ?. *Annuaire de droit maritime et océanique*, 2023, XLI, pp.139-181. hal-04173249

HAL Id: hal-04173249

<https://nantes-universite.hal.science/hal-04173249>

Submitted on 28 Jul 2023

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

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

Transmanche et concurrence sociale : Rattachements d'artifice et retour à la réalité ?

Patrick CHAUMETTE

Professeur émérite de l'université de Nantes

Résumé :

La concurrence dans le Short Sea Shipping européen, c'est-à-dire les liaisons maritimes essentiellement par ferries, Transmanche, Transbaltique est ancienne, mais vient de connaître une nouvelle ampleur, par dépavillonnement, recrutement de marins non européens, sans protection sociale, avec des embarquements de 17 semaines, non compensés par des congés équivalents, fréquemment de simples visas de transit. Les conditions d'emploi et de travail des équipages relèvent traditionnellement de la législation de l'Etat du pavillon, éventuellement des contrats conclus avec les sociétés de manning, dans le respect, en principe des minima prévus par les conventions internationales. L'Etat dans lequel les navires sont effectivement exploités peut-il imposer le respect de sa législation sociale plus protectrice ? A défaut, l'Etat desservi par la liaison maritime régulière peut-il faire de même à travers une loi de police ? Faut-il attendre que cette concurrence sociale débouche sur un abordage ou un naufrage ?

Introduction.

Qui est l'employeur de chauffeurs routiers internationaux, résidant aux Pays-Bas, recrutés par une société chypriote AFMB, qui, par ailleurs, a conclu des conventions de gestion de flottes de poids lourds, exploités par des entreprises de transports établies aux Pays-Bas, moyennant une commission ? Ces chauffeurs de poids lourds n'ont jamais travaillé, ni résidé à Chypre ; certains avaient même travaillé directement pour une des sociétés néerlandaises concernées. Ces chauffeurs internationaux n'exerçaient pas aux Pays-Bas une partie substantielle de leur activité, mais dans plusieurs autres Etats membres de l'Union Européenne, ainsi que la Norvège.

Pour la Cour de Justice de l'Union européenne, l'employeur d'un chauffeur routier est l'entreprise qui exerce l'autorité effective sur ce chauffeur routier, supporte, en fait, la charge salariale correspondante et dispose du pouvoir effectif de le licencier, et non l'entreprise avec laquelle le chauffeur routier a conclu un contrat de travail et qui est formellement présentée dans ce contrat comme étant l'employeur de ce chauffeur¹. La législation néerlandaise leur est donc applicable.

Ces constructions sociétaires et contractuelles concernent tous les secteurs des transports. Elles fondent une concurrence sociale à peu près sans fin, entraînant vers le moins disant les entreprises attachées à des modèles « anciens » de relations sociales. Elle se retrouvent dans les liaisons maritimes dites Short Sea Shipping, de ferries. La question de la concurrence sociale dans les liaisons maritimes Transmanche

¹ CJUE 16 juillet 2020, aff. C-610/18, AFMB c/ Raad van bestuur van de Sociale verzekeringsbank ; Art. 14, point 2, sous a), du règlement (CEE) n° 1408/71 et art. 13, § 1, sous b), i), du règlement (CE) n° 883/200 sur la coordination des régimes nationaux de sécurité sociale – L. GRARD, « Chronique Droit européen des transports - Protection sociale des chauffeurs routiers. Lutte contre les délocalisations et recherche du droit applicable et de l'employeur effectif, *RTDeur. Revue trimestrielle de droit européen*, 2021, n°2, p. 442 et s. (halshs-03283419) - V. ELIA, « La notion d'« employeur » et de « personnel » en droit de l'Union européenne », *Actualité du CEJE*, n° 31/2020, <https://www.ceje.ch/fr/actualites/citoyennete-et-libre-circulation-des-personnes/2020/08/la-notion-d-employeur-et-de-personnel-en-droit-de-lunion-europeenne/> - M.E. GIL PÉREZ, “La jurisprudencia mas reciente del TJUE en relación con los trabajadores del transporte : un monográfico sobre las dificultades regulatorias en el transporte por carretera », in O. FOTINOPOLOU BASURKO (dir.), R.M. RODRIGUEZ ROMERO y M. GORROCHATEGUI POLO (coord.), *Los trabajadores del transporte en el derecho de la Union Europea*, Aranzadi, Cizur Menor, Navarra, 2022, pp. 181-203.

(ou Transbaltique) est ancienne soulevant la question première de l'immatriculation des ferries, mais plus profonde celle du régime juridique de leur conditions sociales d'exploitation.

1 - Le Registre International Français et le marché européen.

Déjà en 2006, à la suite de la création par le législateur du Registre International Français (RIF), nous écrivions que « les mesures nationales sont insuffisantes pour assurer une harmonisation communautaire. C'est donc une impulsion communautaire qui est attendue, dans le cadre d'une activité internationale, le transport maritime de courte distance »². L'article 44 de la loi n° 2006-10 du 5 janvier 2006 relative à la sécurité et au développement des transports prévoit un décret fixant les lignes régulières internationales prohibées aux navires RIF, modifiant l'article 2 de la loi n° 2005-412 du 3 mai 2005 relative à la création du registre international français (devenu art. L 5611-2 et L. 5611-3 C. Transports, modifiés par la loi n° 2016-816 du 20 juin 2016, art. 49).

« *Peuvent être immatriculés au registre international français :*

1° *Les navires de commerce au long cours ou au cabotage international, à l'exception des navires transporteurs de passagers mentionnés au 1° de l'article L. 5611-3 ;*

2° *Les navires de plaisance professionnelle de plus de 15 mètres hors tout ;*

3° *Les navires de pêche professionnelle armés à la grande pêche, classés en première catégorie et travaillant dans des zones définies par voie réglementaire. » (art. L. 5611-2).*

« *Ne peuvent pas être immatriculés au registre international français :*

1° *Les navires transporteurs de passagers assurant des lignes régulières intracommunautaires ou, selon une liste fixée par voie réglementaire, des lignes régulières internationales ;*

2° *Les navires exploités exclusivement au cabotage national ;*

3° *Les navires d'assistance portuaire, notamment ceux affectés au remorquage portuaire, au dragage d'entretien, au lamanage, au pilotage et au balisage ;*

4° *Les navires de pêche professionnelle non mentionnés au 3° de l'article L. 5611-2 et par les mesures réglementaires prises pour son application. » (art. L. 5611-3).*

Les auteurs de l'amendement originel du 8 décembre 2005 au Sénat, M. Daniel PAUL et les membres du groupe Communiste et Républicains souhaitaient que « *Les armateurs maritimes exerçant en Méditerranée sur les trajets entre le Maghreb et la France et entre la Corse et le continent doivent être immatriculés au premier registre* ». Les normes sociales du RIF leur semblaient présenter des insuffisances en termes de sécurité. L'amendement n° 21, présenté par les mêmes auteurs, proposait un article additionnel, « *Les navires opérant dans le trafic transmanche sont immatriculés au premier registre de l'un des pays reliés par la ligne. Leurs marins sont employés selon les normes sociales de ce pays.* ». Cet amendement devait tendre à empêcher le dumping social sur le trafic transmanche. Il s'agissait de réglementer ces trafics par le biais de l'immatriculation des navires, premier registre ou registre international, donc par la composition des équipages, seulement européens dans le premier cas, ouvert à l'internationalisation dans le second. Cette orientation ne fut pas retenue par le législateur, dans la mesure où elle s'opposait à la construction du marché européen, caractérisé par la liberté d'établissement des entreprises, et donc dans le domaine maritime à la liberté d'immatriculation des navires.

Le législateur français s'est efforcé de permettre le recours au RIF pour les transports internationaux soumis à la concurrence internationale, donc à 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. En dépit des immatriculations d'outre-mer, il s'agit d'une recherche de compétitivité internationale, validée le 28 avril 2005 par le Conseil Constitutionnel³.

² P. CHAUMETTE, « Du portuaire et de la nouvelle bataille du transmanche. Sœur Anne, sœur Anne, ne vois-tu rien venir ? », *Droit Maritime Français*, DMF 2006, pp. 99-110.

³ P. CHAUMETTE, « Le registre international français (RIF) - Le particularisme maritime régénéré ? », *DMF* 2005, pp. 467-500, sp. p. 472 ; « Le marin entre le navire et sa résidence. Le registre international français des navires (RIF) », *Revue Critique de Droit International Privé*, Dalloz, RCDIP, 2006, n° 2, pp. 275-299. Au 1^{er} janvier 2023, ce registre comporte 400 navires et représente 4,5 millions de tjb. Au premier janvier 2022, la flotte

Le législateur exclut du RIF, *Les navires transporteurs de passagers assurant des lignes régulières intracommunautaires, les navires exploités exclusivement au cabotage national*, soit entre deux ports français. Le décret n° 2006-462 du 21 avril 2006 fixe la liste des lignes régulières internationales de transport maritime de passagers mentionnée à l'article 2, alinéa 5, de la loi n° 2005-412 du 3 mai 2005 relative à la création du registre international français : *les lignes régulières internationales de transport maritime de passagers entre un pays membre de l'Union européenne et l'Algérie, le Maroc ou la Tunisie*⁴. Cependant le législateur français n'a pas compétence pour réglementer les registres maritimes d'un autre Etat membre, telle l'Italie, pour interdire la desserte de la Corse par un navire italien, même du registre international italien⁵, soit à partir d'un port italien, soit même à partir d'un port français.

La loi n° 2006-10 du 5 janvier 2006 s'est également intéressée aux activités portuaires, remorquage et lamage, relevant d'une liberté de prestation de services (art. 43), par une approche territoriale inscrite dans l'article 5-1 du Code du travail maritime : « *Les personnels employés à bord des navires utilisés pour fournir de façon habituelle, dans les eaux territoriales ou intérieures françaises, des prestations de services de remorquage portuaire et de lamanage sont soumis aux dispositions législatives, réglementaires et conventionnelles du lieu de prestation, applicables en matière de législation du travail aux salariés employés par les entreprises de la même branche, établies en France, pour ce qui concerne* » ce que l'on a dénommé le noyau dur de la législation sociale, y compris les dispositions conventionnelles.

Ces activités ne peuvent plus être réservées au seul pavillon national, dans le marché européen ; elles sont ouvertes à la concurrence et à l'intervention des navires immatriculés dans d'autres Etats membres de l'UE. Le Règlement n° 3577/92 du Conseil, du 7 décembre 1992 concerne l'application du principe de la libre circulation des services aux transports maritimes à l'intérieur des États membres (cabotage maritime)⁶. Ces activités portuaires, qui ne sont pas ouvertes aux navires du RIF (art. L. 5611-3-3° C. Transports), ne peuvent être interdites aux navires des registres internationaux danois (DIS), allemand (GIS), italien, norvégien (NIS). Le contrat d'engagement peut être soumis à la loi du pavillon ou à une loi choisie par l'employeur. Mais, pour une prestation effectuée en France, dans les eaux territoriales ou intérieures françaises, le droit français régit les libertés individuelles et collectives, la durée du travail, les congés, le salaire minimum, la santé et la sécurité, le travail temporaire et le travail illégal. Ce dispositif territorial a été élargi et intégré au sein du Code des transports, par l'article 44 de la loi n° 2016-816 du 20 juin 2016, relative à l'économie bleue, sous la notion de « Conditions sociales de l'Etat d'accueil » (art. L. 5561-1 à L. 5567-4 et R. 5561-1 à R. 5566-7 C. Transp.). L'arrêté du 4 septembre 2014 est relatif à la déclaration d'activité prévue à l'article R. 5561-2 du code des transports.

L'Union européenne a été incapable de distinguer les trafics internationaux des trafics intracommunautaires, dans la mesure notamment où n'étant pas un Etat, ces questions d'immatriculation

de commerce sous pavillon français compte 425 navires d'une jauge brute de plus de 100 (en UMS), tous registres pris en compte. Elle se compose d'une flotte de transport de 192 navires (7,4 millions de jauge brute, en UMS, d'une capacité d'emport de plus de 7,8 millions de tonnes de port en lourd (tpl.) et d'une flotte de services maritimes de 233 navires (totalisant 378 522 UMS) Ces chiffres ne prennent pas en compte la grande plaisance enregistrée au RIF. Les différents registres d'immatriculation du pavillon français sont : le premier registre ou registre « métropolitain », le Registre International Français (RIF), les registres d'Outre-mer : Polynésie Française, Nouvelle-Calédonie, Wallis et Futuna. V. <https://mer.gouv.fr/la-marine-marchande-en-france>

⁴ 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.

⁵ Le registre maritime international italien a été créé par le décret-loi n° 457 du 30 décembre 1997, confirmé ultérieurement par la loi n° 30 du 27 février 1998. La loi contient plusieurs mesures en faveur des armateurs, des allègements fiscaux et des réductions des coûts de main-d'œuvre. Une option de système de taxation au tonnage est également en vigueur pour les navires immatriculés au Registre international des navires. Récemment, le décret-loi n° 144 du 23 septembre 2022, converti en loi n° 175 du 17 novembre 2022, a modifié la loi sur le registre international pour l'aligner sur les mesures définies par la Commission européenne en 2020.

⁶ P. CHAUMETTE (dir.), *Droits Maritimes*, Dalloz Action, Paris, 4^{ème} éd., 2021, n° 222.41 et s.

des navires, de registres y compris leurs conséquences sociales relèvent des compétences des Etats membres. Il est nécessaire d'ajouter que l'Union européenne aurait pu tenter une harmonisation des registres des Etats membres, en vue du bon fonctionnement du marché unique, qui s'accompagne de règles et de politiques communes visant à favoriser une concurrence équitable, à assurer de bonnes conditions sociales aux travailleurs ou encore à réduire les inégalités entre régions européennes. Cela n'a jamais été sérieusement entrepris⁷. Une tentative est intervenue en 1997-98, mais son approche libérale, centrée sur l'Etat du pavillon, ne pouvait faire consensus, étant inadaptée. En 2003, la Commission renonçait à faire de nouvelles propositions⁸. Depuis le Brexit, les liaisons maritimes à partir ou à destination du Royaume-Uni ne sont plus intra-communautaires, mais sont redevenues internationales, d'où le retour des produits « duty free ».

2 - Du low cost aérien au low cost maritime.

Les compagnies aériennes dites low cost⁹, Ryan Air, Easyjet notamment, ont eu un impact non négligeable sur les liaisons maritimes, même si elles ne transportent aucun véhicule terrestre (tracteurs camions, camping-cars, voitures). Au cours de l'été 2005, la compagnie irlandaise Irish Ferries a pu s'efforcer d'assurer des liaisons entre l'Irlande et des ports français, à l'aide d'un ferry, le Normandy, immatriculé, non plus en Irlande, mais aux Bahamas, armé avec des marins sénégalais et lettons, rémunérés à des tarifs internationaux. La compagnie a obtenu la démission volontaire de ses marins irlandais, grâce à des primes importantes au départ : ainsi peut-elle écrire qu'elle ne les a pas licenciés. Le Normandy a été bloqué à Roscoff et à Cherbourg par des manifestations syndicales, protestant contre une concurrence déloyale ; il en fut de même au Pays de Galles. Fin novembre 2005, Irish Ferries a décidé de faire passer quatre ferries du pavillon irlandais au pavillon chypriote, de licencier 543 marins irlandais, afin de les remplacer par des marins polonais, lettons et lituaniens, payés 3,60 euros de l'heure. Un accord collectif a été conclu le 14 décembre, portant sur le programme de départs volontaires, chaque marin touchant une indemnité de huit semaines de salaires par année d'ancienneté. Les quatre navires seront immatriculés à Chypre et les marins baltes seront embauchés, dans le cadre du salaire minimum irlandais, 7,65 euros de l'heure, appliqué à tous les navigants, quel que soit le pavillon du navire. Cet accord collectif, ratifié par 90% des grévistes, est une avancée qui ne règle pas le problème. Irish Ferries recrute l'essentiel des équipages par l'intermédiaire de sociétés de manning et a imposé des rythmes de travail plus longs, en temps de travail et durées d'embarquement. Au cours de leur embarquement, qui dure six semaines, les marins travaillent douze heures par jour, par rotation de deux équipes, sans une seule journée de repos, y compris ceux qui bénéficient des meilleurs standards sociaux. Sur la liaison transmanche, les rotations, courtes et fréquentes, ne leur laissent aucun répit. Après six semaines d'embarquement, ils bénéficient de trois semaines de repos.

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.

⁷ Sandrine DRAPIER, « Normes sociales à bord des navires sous pavillons bis européens : Vers le retour des Etats côtiers ? », in P. CHAUMETTE (coord.), *Seafarers: an international labour market in perspective - Gens de mer : un marché international du travail en perspectives*, Gomylex editorial, Bilbao, 2016, pp. 335-352, hal-01470448 ; l'auteure plaide pour un second registre européen, espérant ainsi une harmonisation.

⁸ P. CHAUMETTE (dir.), *Droits Maritimes*, Dalloz Action, Paris, 4^{ème} éd., 2021, n° 222.49.

⁹ Sur le low cost aérien, J. VANDEWATTYNE, « Ryanair ou le refus du dialogue social institutionnalisé », *Nouvelle Revue du travail*, 2016, n° 8, <https://journals.openedition.org/nrt/2609> - L.M. BARNIER, C. CALAME, J. VANDEWATTYNE, « Le low cost dans le secteur aérien - Vers une reconfiguration systémique de la production ». *Nouvelle Revue du travail*, 2018, n° 12, hal-03171303, <https://journals.openedition.org/nrt/3527> - E. COMBE, *Le low cost*, coll. Repères, n° 571, La Découverte, Paris, 2019 - R.M. RODRIGUEZ ROMERO, *La liberalización del sector aeronáutico y su impacto sobre las relaciones laborales individuales del personal a bordo de aeronaves*, Editorial Aranzadi, Cizur Menor, Navarra, 2022.

Il existe donc 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 »¹⁰. La comparaison des structures de coûts entre les opérateurs est de plus de 30 %, mais porte essentiellement sur la masse salariale pour laquelle le différentiel est de 80 %. Traditionnellement, l'organisation du travail comportait 14 jours en mer et 14 jours de repos à terre. Le nouveau système prévoit des embarquements de 17 semaines pour les marins d'exécution (PEX) et de 4 semaines pour les officiers ; comme les congés sont nettement plus courts que les embarquements, le besoin de main d'œuvre est réduit.

3 - Deux modèles sociaux opposés.

Déjà, au milieu des années 1970, un armateur allemand s'était efforcé d'assurer une liaison transmanche à l'aide d'un navire battant pavillon chypriote, le *Mary Poppins*, armé d'un équipage international et s'était heurté au boycott des dockers anglais notamment ; il fut bloqué de même au port de Saint-Malo¹¹. Dans les années 80, une tentative fut faite également en recourant à des marins chinois. Dans les années 2000, l'armateur DFDS Torline s'est efforcé de desservir Göteborg (Su)-Harwich (UK), avec un navire immatriculé au registre international danois et un équipage polonais ; il s'est heurté au blocage des syndicats suédois, ce qui a ouvert un contentieux sur la responsabilité éventuelle de ces syndicats¹². Le ferry *Rosella* de Viking Line devait quitter le pavillon finlandais au bénéfice du pavillon estonien, en recourant aux coûts sociaux estoniens ; l'armateur s'est efforcé de bloquer tout mouvement de solidarité de la part des syndicats affiliés à ITF, en obtenant une injonction du tribunal de commerce, *Queens Bench Division, Commercial Court*, de Londres, destinée à ITF et au syndicat des marins finlandais, FSU. La cour d'appel de Londres, *civil division*, a levé l'injonction les 7 et 9 septembre 2005, et transmis une question préjudicielle en interprétation à la Cour de Justice des Communautés européennes, quant aux rapports entre la liberté de circulation et le droit syndical de recourir à une action de revendication collective¹³. Il ne semble pas que la Cour de Justice de l'Union européenne ait fait évoluer sa jurisprudence qui met le droit d'action syndicale sous le contrôle des libertés économiques du marché unique¹⁴. La Cour de Justice de l'AELE suit la même ligne n'admettant que strictement des restrictions

¹⁰ 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>

¹¹ E. LANGAVANT et J.P. PALOUX, « Mary Popins en justice et la guerre transManche », *DMF* 1979, pp. 259-267 ; v. « Les gens de mer », *DMF* mars 1999, n° sp., 1949-1999, 50 ans de droit positif, p. 246.

¹² P. CHAUMETTE, « Fragment d'un droit des conflits internationaux du travail ? CJCE 5 février 2004, DFDS Torline, aff. C-18/02, Danmarks Rederiforening vs LO Landsorganisationen i Sverige », *Droit Social* 2005, pp. 295-302 – E. PATAUT, « La grève dans les rapports internationaux de travail : question de qualification », *Droit Social* 2005, pp. 303-310 - O. FOTINOPOULOU-BASURKO, "Competencia judicial internacional en materia de responsabilidad sindical por conflicto entablado frente a empresario marítimo", *Revista de Derecho Social*, Madrid, n° 26, 2004, pp. 99-114.

¹³ P. RODIÈRE, « Les arrêts Viking et Laval, le droit de grève et le droit de négociation collective », *RTD. Européen*, 2008, p. 47 et s. - P. CHAUMETTE, « Les actions collectives syndicales dans le maillage des libertés communautaires des entreprises : CJCE 11 décembre 2007, ITF & The Finish Seamen's Union, aff. C-483/05 CJCE 18 décembre 2007, Laval & Partnery Ltd, aff. C-341/05, *Droit Social* 2008, pp. 210-220 – S. ROBIN-OLIVIER et E. PATAUT, « Europe sociale ou Europe économique (A propos des affaires Viking et Laval) », *Rev. Droit du Travail*, Dalloz, 2008, p. 80 et s. - O. RAISON et P. CHAUMETTE, « L'arrêt Viking Line sur les entraves syndicales à la liberté d'établissement », *Droit Maritime Français*, *DMF* 2009, Actes de la Journée Ripert, n° 707, pp. 794-808. – O. FOTINOPOULOU-BASURKO, "El asunto Viking Line: un litigio que va mas alla de la encrucijada entre las libertades económicas comunitarias y el derecho a la huelga", *Revista Tribuna Social - Revista de Seguridad Social y laboral*, 2009, n° 217, pp. 40-58 – A. BUCKER & W. WARNECK (dir.), *Reconciling Fundamental Social Rights and Economic Freedoms after Viking, Laval and Rüffert*, Nomos, Baden-Baden, 2011 – J. LOUIS, « Promouvoir l'Europe sociale par le droit et la justice : l'action de la Confédération européenne des syndicats et ses évolutions », *Informations Sociales*, 2021/2-3, n° 203 et 204, pp. 96-104 - P. RODIÈRE, *Droit social de l'Union européenne*, LDGJ, Paris, 3ème éd, 2022, n° 453, pp. 610-618 et n° 591, pp. 820-825.

¹⁴ CJUE, Gr. Ch., 8 juillet 2014, aff. C-83/13, Fonnship A/S, *DMF* 2014, n° 761, pp. 714-725, obs. P. CHAUMETTE, "L'armateur communautaire, bénéficiaire de la liberté de prestation de services" - M. RIGAUX, J. BUELENS & A. LATINNE (dir.), *From Labour Law to Social Competition Law?*, Intersentia, Cambridge, 2014

à la liberté d'établissement des entreprises, même dans l'intérêt des travailleurs¹⁵. La Cour européenne des Droits de l'Homme (CEDH) a été saisie de cette décision déclarant un boycott syndical illégal : le droit syndical à l'action collective constitue un droit fondamental, relevant de l'article 11 § 1, liberté d'association, de la convention européenne des Droits de l'Homme et des Libertés Fondamentales ; les partenaires sociaux ont pu engager de nouvelles négociations et conclure un nouvel accord collectif. Cependant la Cour rappelle qu'une action collective en vue des droits des travailleurs peut porter atteinte à des libertés du marché intérieur, que ces conséquences économiques ne peuvent être un élément décisif dans l'analyse de la proportionnalité. « Sous l'angle de l'article 11, la liberté d'établissement découlant de l'EEE est non pas un droit fondamental faisant contrepoids à la liberté d'association mais plutôt un élément, certes important, à prendre en considération dans l'analyse de proportionnalité au titre de l'article 11 § 2 ». Ainsi la CEDH inverse le système d'appréciation : la liberté d'association et les droits syndicaux priment, mais ne doivent pas porter une atteinte excessive aux libertés économiques¹⁶.

Il s'agit donc de problèmes récurrents qui n'ont pas trouvé leur solution, ni par la voie de la négociation collective des partenaires sociaux, ni par la réglementation internationale, européenne ou nationale. Le libre accès au trafic maritime est important, mais doit être encadré : ne pas le faire est du laxisme, une libéralisation européenne, mais internationale sur le plan social sans contrôles, à l'exception des conflits collectifs de travail et des actions collectives syndicales, de plus en plus entravées par la protection des libertés économiques des opérateurs¹⁷.

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. Un marin ayant 16 années d'ancienneté a pu recevoir une prime de départ équivalente à son salaire annuel. 785 marins ont accepté cette « prime à la valise », même si le préavis légal n'était nullement respecté. La branche ferries de la Peninsular and Oriental Steam Navigation Company a été cédée, puis restructurée plusieurs fois entre les années 1980 et 2000. En 2006, elle a été rachetée 4,62 milliards d'euros par la multinationale DP World, le troisième exploitant portuaire mondial, contrôlé par le gouvernement de Dubaï, aux Émirats arabes unis. 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. Mais le syndicat RMT (The National Union of Rail, Maritime and Transport Workers) s'y est opposé. C'est sur les rythmes de travail et les durées d'embarquement que la concurrence sociale porte, plus que sur les salaires ; la protection sociale n'est pas un élément négligeable. P & O recrute ses nouveaux marins internationaux, par le biais de sociétés de manning, notamment installées à Malte. Selon le directeur général de P & O, « *Notre ancien modèle d'exploitation nous obligeait à avoir quatre équipages pour chaque navire sur Douvres-Calais. Le nouveau modèle opérationnel exige que nous ayons deux équipages, et que nous payions les gens (uniquement) lorsqu'ils travaillent.* » La durée d'embarquement est 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 (9,50 £). L'ensemble des heures supplémentaires ne sont pas comptées et ne sont pas rémunérées en supplément, puisque la durée du travail normale semble de 84 heures par semaine, pendant 17 semaines.

- J. LOUIS, « Plaider l'Europe sociale contre l'Europe du marché – La cadrage des affaires Viking et Laval par la Confédération européenne des syndicats », Politique européenne, 2022/3, n° 77, pp. 6-34.

¹⁵ Cour de Justice AELE/EFTA, 19 avril 2016, aff. E-14/15, Holship Norge AS, DMF 2016, n° 785, pp. 928-935, obs. P. CHAUMETTE, « Priorité d'emploi des dockers et droit AELE de la concurrence », *Droit social* 2016, n° 10, pp. 854-858.

¹⁶ CEDH 10 juin 2021, aff. n° 45487/17, Norwegian Confederation of Trade Unions (LO) and Norwegian Transport Workers' Union (NTF) c/ Norvège, <https://hudoc.echr.coe.int/eng/?i=001-210332> - K. CHATZILAOU, « L'action collective des travailleurs et les libertés économiques devant la Cour européenne des droits de l'homme », *Revue de Droit du Travail*, Dalloz, 2021, n° 9, pp. 535. ([halshs-03348394](https://www.dalloz.fr/revue-de-droit-du-travail/2021/09/05/535-halshs-03348394)) - P. RODIÈRE, *Droit social de l'Union européenne*, LDGJ, Paris, 3ème éd., 2022, n° 153, pp. 215-217.

¹⁷ P. CHAUMETTE, « Marine marchande, navigations et espaces juridiques », in *Les transports maritimes dans la mondialisation*, J. Guillaume (dir.), L'Harmattan, Paris, 2008, pp. 233-244.

Il semble que les marins étrangers ne disposent pas d'autorisations de travail au Royaume-Uni et donc ne puissent descendre à terre de manière régulière ; ils n'ont pas au Royaume-Uni d'autorisation de séjour ; ils peuvent seulement transiter de l'aéroport au port d'embarquement, du port de débarquement à l'aéroport. Cette pratique est ancienne dans le secteur de la pêche, tant au Royaume-Uni qu'en Irlande et a été dénoncée notamment par ITF¹⁸. Le Brexit a eu pour objectif que le Royaume-Uni « reprenne en mains la maîtrise de l'immigration » ; il conduit ici à la réduction de l'emploi britannique et au recours à des marins internationaux : étrange paradoxe.

Une première inspection du *Pride of Kent*, de la P&O, réalisée par l'agence maritime des garde-côtes britanniques, fut accablante : les inspecteurs ont découvert pas moins de 47 défaillances à bord, parmi lesquelles des canots de sauvetage inopérants et des dysfonctionnements graves des systèmes de sécurité incendie et de navigation. Les marins, provenant de cargos, ignoraient le fonctionnement d'un ferry ; les exercices anti-incendie et d'évacuation n'avaient pas été réalisés. Ces déficiences furent ensuite maîtrisées. Avant le dépôt d'un projet de loi, le ministère des Transports britannique a donné instruction à tous les ports britanniques d'interdire l'accès aux ferries qui n'appliqueraient pas le salaire minimum national depuis le 30 mars. Une coordination était en cours avec les ministres français, irlandais et danois, que la Cie Stena Line applaudissait même si ces trois derniers ferries de la série E-Flexer, exploités en mer d'Irlande, sont sous pavillon chypriote. Le projet britannique de loi de police, imposant le respect du salaire minimal, n'était toujours pas voté fin 2022.

4 - « Une foire aux pavillons ou registres ? »

Frédéric AUVRAY, journaliste du journal *Le Marin*, évoque la « foire aux pavillons » pour les ferries européens¹⁹. « Registres ouverts comme Chypre ou les Bahamas, registre international italien ou danois, la foire aux pavillons ouvrant la voie au dumping social est généralisée en Europe. *Le marin* fait le point sur la situation en Méditerranée, en mer d'Irlande, en mer du Nord et en Baltique ». Sur les 248 ferries opérés en Europe, sur les liaisons européennes, 113, sont sous pavillon ouvert à l'international (Malte, Chypre, ou inscrits aux registres internationaux danois ou italiens, soit 46 % de la flotte. Un modus vivendi avait été trouvé en Europe dans les années 1980 pour ce secteur des ferries. Les liaisons nationales devaient être réservées aux seuls navires battant le premier registre du pays concerné. Pour les liaisons internationales, intracommunautaires, le choix du pavillon devait être celui d'un deux pays touchés. Ce modèle existe toujours, mais il est sérieusement entamé depuis que le règlement n° 3577/92 du 7 décembre 1992, concernant l'application du principe de la libre circulation des services aux transports maritimes à l'intérieur des États membres (cabotage maritime) permet à un navire battant pavillon d'un autre État membre d'effectuer une prestation de transport dans un autre État membre. En Méditerranée, les armateurs italiens se sont engouffrés dans la brèche en utilisant le registre international italien bien plus compétitif socialement. Les liaisons ferries Italie - Grèce, Italie - Albanie, Italie - Espagne et même France - Corse, avec le cas de Corsica ferries, sont sous ce modèle bis italien, « mondialisé », au grand dam des pavillons grecs, français ou espagnols. En mer du Nord et en mer Baltique, c'est le pavillon international danois (DIS), qui regroupe pas moins de 17 navires opérés par les danois DFDS Seaways (6) et Molslinjen (3), le germano-danois Scandlines (1), le suédois Stena line (4) et le norvégien Fjord line (3). Toutefois Chypre immatricule 59 ferries au total sous son pavillon,

¹⁸ ITF, *A one way ticket to labour exploitation – How transit visa loopholes are being used to exploit migrant fishers on UK fishing vessels*, London, 2022, 39p. – J.L. DECKER SPARKS, *Letting exploitation off the hook? Evidencing labour abuse in UK Fishing*, Rights Lab, University of Nottingham, May 2022, 52p. – L. CHARRON, « Un rapport pointe le travail forcé dans l'industrie de la pêche britannique », *Le Marin*, 1^{er} juin 2022 - S. LE ROUX, « Europe : des écarts de traitement abusifs », *Le Marin*, 18 janvier 2018, p. 24.

V. aussi A.J. GARCIA LOZANO, J.L. DECKER SPARKS, D.P. DURGAN, C.M. FARTHING, J. FITZPATRICK, B. KROUGH-POULSEN, G. McDONALD, S. McDONALD, Y. OTA, Nicole SARTO, A.M. CISNEROS-MONTEMAYOR, G. LOUT, E. FINKBEINER, J.N. KITTINGER, “Decent work in fisheries: Current trends and key considerations for future research and policy”, *Marine Policy*, 136 (2022) 10492.

<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0308597X21005339>

¹⁹ F. AUVRAY, « Décryptage | Le ferry européen débordé par la foire aux pavillons », *Le Marin*, 9 décembre 2022, <https://lemarin.ouest-france.fr/secteurs-activites/shipping/le-ferry-europeen-deborde-par-la-foire-aux-pavillons-45636>

Chypre dépasse de très loin les 16 navires sous pavillon des Bahamas, pavillon extérieur à l'Union européenne, registres dit ouverts, car accessibles aux armateurs étrangers sans aucun lien direct avec les pays desservis. Tous les armateurs polonais de ferries ont fait le choix de ce pavillon chypriote pour les liaisons Pologne - Suède, ne laissant d'autre choix à leur concurrent suédois Stena line que de s'aligner sur le même modèle. La mer d'Irlande, avec ses liaisons entre l'Irlande et le Royaume-Uni mais aussi la Manche pour les liaisons Angleterre - îles Anglo-Normandes, sont aussi sous l'emprise de ces registres ouverts, avec une extension récente du modèle sur le Pas de Calais menée par Irish ferries et P&O Ferries²⁰.

Plus que le personnel officier, ce sont les personnels d'exécution particulièrement nombreux sur le transport maritime de passagers qui sont menacés par cette « foire aux pavillons » qui s'accompagne dans la plupart des cas du transfert du management du navire, shipmanagement, avec de nouvelles sociétés d'embauche du personnel, sociétés de manning. La fonction armatoriale est ainsi éclatée et ces armements ne sont pas des coquilles vides, mais presque, gérant rotations, horaires et billetteries. Qu'en est-il de la sécurité à bord et de celle des passagers ?

5 - Du pavillon et du port state control.

L'exploitation du navire, dès l'origine, est liée à la loi du pavillon, en raison à la fois de l'absence de toute souveraineté en mer libre, c'est-à-dire en haute mer, et de la mobilité internationale du navire. La protection de forces navales a longtemps été essentielle ; à défaut, un pavillon neutre était le bienvenu. L'immatriculation du navire, son rattachement à l'Etat dont il bat le pavillon, assure la juridicité de la mer libre²¹. Tout navire a nécessairement un pavillon et un seul. Le navire est traité comme un sujet du droit international, en haute mer notamment, représenté par l'armateur ou le capitaine, dans une personnification développée. En 1905, Auguste BEERNAERT ouvrait la conférence du comité maritime international à Liverpool en ces termes : « L'océan ne doit connaître qu'une seule et même loi applicable à tous sous toutes les latitudes »²². Les navires possèdent la nationalité de l'Etat dont ils sont autorisés à battre le pavillon, selon l'article 91 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. L'immatriculation donne au navire l'accès à un pavillon²³. La loi de l'Etat du pavillon constituait la *lex laboris* de l'équipage, mais le marché international du travail maritime a considérablement évolué dans la seconde partie du XXème siècle²⁴.

Selon le professeur Alistair Couper, « *The shipping industry has emerged as the most globalised of all economic activities* »²⁵. L'inertie de nombreux Etats du pavillon ne pouvait être compensée que par l'emprise des Etats côtiers sur la navigation maritime en vue d'une meilleure sécurité et d'une meilleure prévention de la pollution, par l'apparition du contrôle des navires par les Etats du port. Le « *port state control* » s'efforce de redonner un équilibre au droit international maritime en imposant le respect des règles internationales, quel que soit le lieu d'immatriculation du navire, l'inertie de l'Etat du pavillon²⁶.

²⁰ F. AUVRAY, « Décryptage | Le ferry européen débordé par la foire aux pavillons », Le Marin, 9 décembre 2022, <https://lemarin.ouest-france.fr/secteurs-activites/shipping/le-ferry-europeen-deborde-par-la-foire-aux-pavillons-45636>

²¹ H. MEYERS, *The nationality of ships*, Martinus Nijhoff, The Hague, 1967 – N.P. READY, *Ship registration*, 2nd éd. LLP, London, 1994 – I. CORBIER, « Souveraineté et pavillon », *Annuaire du Droit de la Mer*, Institut du Droit économique de la mer, Monaco, T. X, 2005, Pédone, Paris, 2006, pp. 169-191.

²² M. RIMABOSCHI, *L'unification du droit maritime*, PUAM, Aix-en-Provence, 2006. n° 31 – K.P. BERGER, *The creeping codification of the lex mercatoria*, Kluwer Law International, La Haye-Boston-Londres, 1999, p. 45.

²³ N. ALOUPI, *La nationalité des véhicules en droit international public*, Ed. A Pédone, Paris, 2020.

²⁴ BIT, « Conséquences des changements structurels survenus dans le secteur maritime sur les conditions de vie et de travail des gens de mer », Genève, 2001 ; FITZPATRICK D. et ANDERSON M., *Seafarers' Rights*, Oxford University Press, 2005.

²⁵ A.D. COUPER, *Voyages of abuse. Seafarers, Human rights and International Shipping*, Pluto Press, London 1999, p. 9.

²⁶ G.C. KASOULIDES, *Port State control and Jurisdiction*, Martinus Nijhoff, 1993 - O. ÔZCAYIR, *Port state control*, LLP, London, 2001 - 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.

Dès 1970, le Bureau International du Travail s'inquiète de la libre immatriculation et de l'absence de ratifications, mais aussi d'application, des conventions internationales adoptées par l'OIT²⁷. La Convention 147 de l'Organisation Internationale du Travail de 1976 sur les normes minima à observer sur les navires marchands, énonce, en son article 2, que tout membre qui ratifie la présente convention s'engage à édicter une législation à l'égard des navires immatriculés sur son territoire, en ce qui concerne les normes de sécurité, y compris celles ayant trait à la compétence de l'équipage, à la durée du travail et à son effectif, afin d'assurer la sauvegarde de la vie humaine en mer. Mais la logique de la loi du pavillon est complétée par celle de l'Etat du port, afin de ne pas traiter d'une manière plus favorable les navires dont l'Etat du pavillon n'a pas ratifié cette Convention²⁸. Le Mémoire 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 essentiellement techniques et peu 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 minimales de travail²⁹. 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 unilatérales³⁰.

Le marché européen des ferries est dérégulé notamment du fait des immatriculations libres, en apesanteur. Qu'en est-il cependant des obligations de l'Etat du pavillon ? L'article 91 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (CNUDM) de 1982, dite convention de Montego Bay précise que « les navires possèdent la nationalité de l'Etat dont ils sont autorisés à battre le pavillon » et que « chaque Etat délivre aux navires auxquels il a accordé le droit de battre son pavillon des documents à cet effet ». « Chaque Etat fixe les conditions auxquelles il soumet l'attribution de sa nationalité aux navires, les conditions d'immatriculation des navires sur son territoire et les conditions requises pour qu'il ait le droit de battre son pavillon ». L'article 94-2 de la Convention prévoit que chaque Etat « tient un registre des navires où figurent les noms et particularités des navires battant son pavillon ». Après immatriculation, les autorités nationales compétentes émettent également des documents de bord apportant la preuve de l'autorisation de l'Etat que le navire arbore son pavillon. Dans la continuité de la Convention de Genève de 1958 sur la haute mer, l'article 91-1 de la Convention de 1982 édicte qu'« il doit exister un lien substantiel entre l'Etat et le navire ». Le problème est que ni l'une, ni l'autre Convention ne définissent ce qu'elles entendent par ce lien, ni quelles peuvent être les sanctions en l'absence de lien substantiel³¹. D'où des immatriculations d'artifice, en apesanteur, assurant une optimisation sociale, sans aucun lien substantiel avec l'exploitation économique réelle du navire.

²⁷ E. ARGIROFFO, « L'OIT face aux problèmes des pavillons de complaisance et des navires ne répondant pas aux normes acceptées », *Revue Internationale du Travail*, Genève, 1974, n° 5, p. 474.

²⁸ R.P. BARSTON, « Merchant shipping safety and working conditions – ILO 147: reporting and deficiencies », *Seafarers International Research Centre*, Cardiff University, April 1999.

²⁹ 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.

³⁰ G. PAMPORIDES G., « 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 Mémoire de Paris », *DMF* 2000, pp. 307-314 – P. LANGLAIS, *Sécurité maritime et intégration européenne*, Bruylant, Bruxelles, 2018.

³¹ N. ALOUPI, *La nationalité des véhicules en droit international public*, Ed. A. Pédone, Paris, 2020 – K. LAGDAMI, « L'Etat du pavillon, entité centrale de la mise en œuvre de la sécurité et de la sûreté maritime en mer Méditerranée », in M. EL KHAYAT (dir.), *Le droit maritime dans tous ses états – Hommage méditerranéen à Pierre BONASSIES, Philippe DELEBECQUE et Christian SCAPEL*, PUAM, Aix-en-Provence, 2021, pp. 313-334.

La Convention de 2006 de l'OIT sur le travail maritime, dite MLC, pour Maritime Labour Convention³², concernant la marine marchande, a intégré dans ses dispositions le principe de la certification sociale des navires, dont la finalité est d'être un outil pour faciliter la mesure de son efficacité, tout en permettant de réduire les différences existantes entre les pavillons et les armateurs ayant de bonnes pratiques, et tous les autres. Sous cet angle, la certification apporte plus de rationalité et d'exigences dans les pratiques des armateurs et se présente sous la forme d'un dispositif innovant pour le respect des droits des gens de mer. Il s'agit d'assurer l'effectivité des normes sociales internationales minimales prévues par la Convention de 2006, convention internationale à caractère universel³³. La convention met à la charge de l'Etat du pavillon, garant de ses engagements internationaux la délivrance d'un certificat maritime, auquel est annexé une déclaration de conformité au travail maritime, remplie par l'armateur, par laquelle il atteste du respect de la réglementation nationale. Concrètement, tout navire soumis au respect de la convention MLC doit détenir : 1° Un certificat de travail maritime, délivré à l'issue d'une inspection du navire par l'autorité compétente ou par un organisme reconnu dûment qualifié, qui engage l'éventuelle responsabilité de l'Etat du pavillon. 2° Une déclaration de conformité du travail maritime (DCTM), annexée au certificat de travail maritime, qui se compose de deux parties, l'une (DCTM I) établie par l'Etat du pavillon, qui synthétise pour chacun des seize points la réglementation nationale applicable à bord du navire ; l'autre (DCTM II), établie par l'armateur, détaillant pour chacun de ces seize points, les mesures mises en œuvre à bord afin d'assurer le respect continu de la réglementation internationale et nationale³⁴.

Notre collègue Moira McCONNELL a pu situer cette convention maritime de l'OIT dans la dynamique d'un renouveau du rôle, des obligations et responsabilités de l'Etat du pavillon³⁵. Nous partageons cette observation dans la mesure où d'une part, le rapport des Etats ayant ratifié la MLC doit porter sur l'ensemble des dispositions de la Convention et est examiné strictement par le Comité d'Experts pour l'Application des Conventions et des Recommandations (CEARC)³⁶, mais où surtout le contrôle des navires par l'Etat du port porte notamment sur les 16 points de cette certification sociale. Ainsi, la mise

³² M. McCONNEL, D. DEVLIN & Cl. DOUMBIA-HENRY, *The Maritime Labour Convention*, Martinus Nijhoff Publishers, 2011.

³³ A. CHARBONNEAU & P. CHAUMETTE, "The ILO Maritime Labour Convention 2006 (MLC, 2006): An example of innovative normative consolidation in a globalized sector", *European Labour Law Journal*, Intersentia, 2010, Vol. 1, n° 3, pp. 332-345 – O. FOTINOPOULOU-BASURKO, "El control y certificación del cumplimiento del Convenio de trabajo marítimo, 2006 de la OIT: Aspectos críticos del Real Decreto 357/2015", *Revista General de Derecho del Trabajo y de la Seguridad Social*, Madrid, 2016, n° 42, pp. 209-232 - E. CORNÉE et A. SAM-LEFEBVRE, « La certification sociale à bord des navires de commerce, une garantie pour les droits des marins ? », in P. CHAUMETTE (Coord.), *Seafarers: an international labour market in perspective - Gens de mer : un marché international du travail en perspectives*, Gomylex Editorial, Bilbao, 2016, pp. 203-216, hal-01470342

³⁴ Secrétariat d'Etat chargé de la Mer, « Certification sociale des navires de commerce », décembre 2022, <https://www.mer.gouv.fr/certification-sociale-des-navires> - La MLC 2006 prévoyait 14 points ; ils sont devenus 16, depuis l'entrée en vigueur des amendements de 2014 : A. CHARBONNEAU et P. CHAUMETTE, « Premiers amendements à la convention du travail maritime de l'OIT de 2006 : Garanties financières en matière d'abandon des gens de mer et de responsabilité des armateurs en cas de décès ou de lésions corporelles », *Droit Social*, Dalloz, 2014, pp. 802-810 ([halshs-01101393](https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-01101393)) - O. FOTINOPOULOU-BASURKO, "El abandono de la gente de mar y el recurso al aseguramiento privado via P&I: una visión desde España", *Cuadernos de derecho transnacional*, Vol. 10, n° 2, 2018, pp. 409-438 ; "La Directiva 2018/131 y la garantía financiera frente al abandono y reclamaciones relacionada con la muerte o discapacidad prologada de la gente de mar : Que impacto para España?", *Revista General de Derecho del Trabajo y de la Seguridad Social*, Madrid vol. 48, 2018, pp. 180-194.

³⁵ M. McCONNELL, "The Maritime Labour Convention, 2006 - Reflections on challenges for flag State implementation", *WMU J Marit Affairs* (2011) 10:127-141 World Maritime University, DOI 10.1007/s13437-011-0012-z ; "A delicate balance: The seafarers' employment agreement, the system of the Maritime Labour Convention, 2006 and the role of flag States", in P. CHAUMETTE (Coord.), *Seafarers: an international labour market in perspective - Gens de mer : un marché international du travail en perspectives*, Gomylex Editorial, Bilbao, 2016, pp. 119-173.

³⁶ A. CHARBONNEAU, « L'impact de la crise de la Covid-19 sur les équipages : Regards sur l'action de l'Organisation Internationale du Travail », *DMF* 2021, n° 833, pp. 195-204 - C. PERCHER, A. CHARBONNEAU et P. CHAUMETTE, « La Convention du travail maritime de l'OIT et ses amendements : la protection effective des gens de mer par temps de crises », *Droit Social*, Dalloz, janvier 2023.

en œuvre des obligations des Etats du pavillon est minimale. Mais au fond, peu importe l'Etat du pavillon, le lieu d'immatriculation du navire, puisque les contrôles de l'Etat du port interviennent quel que soit le pavillon du navire. Ce dispositif du traitement « pas plus favorable » donne un caractère universel aux conventions de l'OMI et à la MLC 2006 de l'OIT.

L'Union européenne a précisé les obligations des Etats du pavillon et soumet les administrations maritimes des Etats membres à l'audit de l'Agence Européenne de Sécurité Maritime (EMSA), dont le siège est à Lisbonne³⁷. Le contrôle de l'Etat du port a été mis en œuvre par le Memorandum of Understanding (MoU) de Paris, institué en 1982. Ce Memorandum a été « communautarisé » en 1995, de sorte que les Etats membres doivent décider, puis soutenir une position commune, dans le cadre du MOU de Paris³⁸. Les partenaires sociaux européens se sont saisis des quatre premiers titres de la Convention du travail maritime de 2006 de l'OIT ; l'accord collectif européen du 19 mai 2008 a été entériné par une Directive du Conseil³⁹. Si le dialogue social européen participe à l'enrichissement d'un droit social substantiel pour les gens de mer, il s'agit d'assurer la mise en place de normes internationales minimales, relevant du travail décent. Le titre V de cette Convention, concernant les obligations des Etats du pavillon, des Etats du port et des Etats fournisseurs de main d'œuvre, ne relevait pas des attributions des partenaires sociaux. Deux directives ont été adoptées par le Parlement européen et le Conseil concernant les obligations de l'Etat du pavillon et de l'Etat du port⁴⁰.

La Cour de Justice de l'Union européenne a eu l'occasion de se pencher sur l'articulation des attributions de l'Etat du pavillon et de l'Etat du port à propos des navires de charge, que les ONG affrètent afin d'assurer une activité d'assistance et de sauvetage en Méditerranée⁴¹. Il n'existe pas, en l'état actuel du droit de l'Union ou du droit italien, de dispositions régissant spécifiquement l'activité systématique de recherche et de sauvetage de personnes en situation de péril ou de détresse en mer. Dès lors, il existe un écart entre la classification et la certification de ces navires de charge et leur utilisation réelle. Les autorités italiennes utilisaient cet écart dans le cadre de leur fonction d'Etat du port, afin d'imposer aux navires une classification par l'Etat du pavillon, en tant que navire d'assistance et de sauvetage, c'est-à-dire de navire transportant des passagers, alors qu'il ne s'agit pas de transporter des passagers en toute sécurité, mais seulement des personnes en situation de péril ou de détresse, conformément aux conventions internationales. L'administration italienne avait entrepris une « guérilla » administrative contre les navires des ONG, alors même qu'ils ne recueillent que 15 % environ des personnes en détresse

³⁷ Directive 2009/21/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 concernant le respect des obligations des États du pavillon – v. P. LANGLAIS, *Sécurité maritime et intégration européenne*, Bruylant, Bruxelles, 2018.

³⁸ Directive n° 95/21/CE du Conseil, du 19 juin 1995, concernant l'application aux navires faisant escale dans les ports de la Communauté ou dans les eaux relevant de la juridiction des Etats membres, des normes internationales relatives à la sécurité maritime, à la prévention de la pollution et aux conditions de vie et de travail à bord des navires (contrôle par l'Etat du port) - 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.

³⁹ Accord collectif européen du 19 mai 2008, Directive 2009/13/CE du 16 février 2009 - Directive 2009/13/CE du Conseil du 16 février 2009 portant mise en œuvre de l'accord conclu par les Associations des armateurs de la Communauté européenne (ECSA) et la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) concernant la convention du travail maritime, 2006, et modifiant la directive 1999/63/CE – Directive 2017/2110 du Parlement européen et du Conseil du 15 novembre 2017 relative à un système d'inspections pour l'exploitation en toute sécurité de services réguliers de navires rouliers à passagers et d'engins à passagers à grande vitesse, modifiant la directive 2009/16/CE et abrogeant la directive 1999/35/CE du Conseil.

⁴⁰ Directive 2013/54/UE du Parlement européen et du Conseil du 20 novembre 2013 relative à certaines responsabilités de l'Etat du pavillon en ce qui concerne le respect et la mise en application de la convention du travail maritime, 2006 - Directive 2013/38/UE du Parlement européen et du Conseil du 12 août 2013 portant modification de la directive 2009/16/CE relative au contrôle par l'Etat du port - v. P. LANGLAIS, *Sécurité maritime et intégration européenne*, Bruylant, Bruxelles, 2018 – O. FOTINOPOULOU-BASURKO, *Derecho de la Union Europea y gente de mar*, Ed. Aranzadi, Cizur Menor, Navarra, 2023.

⁴¹ CJUE 1^{er} août 2022, aff. C-14/21 et C-15/21, Sea Watch eV et Capitaneria di Porto di Palermo – P. CHAUMETTE, « Nature et contrôles des navires humanitaires privés », *Neptunus* e-revue, Vol. 29, 2023/1, hal-04009879.

en mer⁴². Selon la CJUE, s'il existe des navires exclus du champ d'application de la directive 2009/16 (navires de pêche, navires de guerre, bâtiments de servitude, navires de pouvoirs publics utilisés à des fins non commerciales et les bateaux de plaisance utilisés à des fins non marchandes), cette directive concerne tous les autres navires (point 77). Un Etat membre ne peut réduire le champ d'application aux seuls navires à usage commercial (point 82). Les personnes qui se trouvent à bord d'un navire par raison de force majeure ou par suite de l'obligation qui est faite au capitaine de transporter soit des naufragés, soit d'autres personnes, ne doivent pas entrer en ligne de compte lorsqu'il s'agit de vérifier l'application à ce navire d'une prescription quelconque de la convention SOLAS (point 107). La décision d'imposer une inspection supplémentaire doit être fondée sur des indices sérieux de nature à établir l'existence d'un danger pour la santé, la sécurité, les conditions de travail à bord ou l'environnement, au regard des prescriptions pertinentes du droit international et de l'Union, compte tenu des conditions dans lesquelles l'exploitation en question s'est déroulée (point 120 et 126). L'État du port n'a pas le pouvoir d'exiger la preuve que ces navires disposent d'autres certificats que ceux délivrés par l'État du pavillon ou qu'ils respectent l'ensemble des prescriptions applicables à une autre classification (point 139). Un Etat du port ne peut immobiliser un navire que lorsque les anomalies constatées, à l'issue éventuellement d'une inspection détaillée, présentent un risque manifeste pour la sécurité, la santé ou l'environnement (point 144)⁴³.

Ces mécanismes, aussi intéressants soient-ils, ne semblent pas susceptibles d'encadrer la concurrence sociale sur les liaisons maritimes européennes de courte distance (Short Sea Shipping)⁴⁴. Dans la mesure où l'optimisation juridique et sociale crée, avec l'immatriculation des navires, avec les sociétés de manning qui gèrent les équipages des rattachement élastiques, d'artifice, il convient de revenir vers la réalité des conditions d'exploitation des navires.

6 - Les conditions d'exploitation réelles des lignes régulières.

La question est ancienne en matière de travail international. Un tel contrat de travail relève de la loi d'autonomie contractuelle, acceptée par les deux parties, mais le plus souvent imposé par l'employeur. Mais la réalité de ce contrat est bien la prestation de travail du salarié attendu et exécuté. Dès lors, la loi d'autonomie contractuelle ne peut priver le travailleur de la protection d'ordre public de son lieu habituel de travail.

L'expression « droit international privé » s'est forgée au XIX^{ème} siècle, symétrie apparente du droit international public. Toutefois il ne s'agit plus des relations juridiques entre Etats, mais du statut des personnes privées, physiques et morales, et les relations nouées entre elles. C'est la diversité des législations nationales qui fondent le droit international privé, en raison de situations « internationales » relevant possiblement de plusieurs Etats. La dimension comparatiste est fondamentale, car l'harmonisation des législations est un horizon lointain. La conception particulariste du droit international privé est essentielle. Le droit international privé est international par son objet, les relations privées transnationales, et surtout national par ses sources, à l'inverse du droit international public. Avec la construction européenne, le droit international privé a pris une dimension régionale, dans le cadre de la protection des personnes, de la jouissance et de la protection de leurs droits, puis de la construction d'un espace européen de liberté, de sécurité et de justice, au sein duquel la libre circulation des personnes est assurée. Bien que le droit de l'Union européenne puisse être considéré comme une forme particulière de droit international, le corpus principal de ce droit présente certaines caractéristiques qui n'en sont pas habituelles: en particulier, les citoyens peuvent se prévaloir des droits conférés par le droit de l'Union

⁴² A. MONTAS et C. GENANCEAU, « L'Aquarius », *Le Droit Maritime Français*, 2018, p. 675 et s. - A. MIRON et B. TAXIL, « Requiem pour l'Aquarius. Les sauvetages en mer, entre instrumentalisation et criminalisation », *Revue des Droits de l'Homme*, 2019, n° 15, <https://journals.openedition.org/revdh/5941> - Yann TEPHANY, *La lutte contre les activités illicites en mer*, Thèse droit, université de Nantes, 2019, - P. CHAUMETTE, « « La solitude des capitaines de navire et des pêcheurs tunisiens en Méditerranée », in J.M. SOBRINO HEREDIA & G.A. OANTA (Coord.), *La construcción jurídica de un espacio marítimo común europeo*, JM Bosch Ed., Barcelona, 2020, pp. 81-113.

⁴³ CJUE 1^{er} août 2022, aff. C-14/21 et C-15/21, *Sea Watch eV et Capitanria di Porto di Palermo*.

⁴⁴ A. SERRY et L. LÉVÊQUE (dir.), *Le transport maritime à courte distance (Short Sea Shipping) - Mythe ou avenir du transport régional*, Management & Société, Ed. EMS, Caen, 2016.

devant les juridictions des États membres de l'UE, alors que le droit international nécessite normalement d'être transposé dans le droit national avant que les citoyens ne puissent l'invoquer. En outre, le droit de l'Union prévaut sur le droit des États membres. Le principal objectif de l'unification européenne du droit international privé, notamment des obligations contractuelles, fut de rendre supportable les diversités nationales des règles substantielles en mettant en place une coordination des rattachements et solutions des conflits de lois⁴⁵.

Au XIX^{ème} siècle, les contrats étaient rattachés à leur lieu de conclusion, expression implicite de la volonté des contractants, puis la loi d'autonomie, choisie par les contractants, a pris son envol, en raison de la théorie de l'autonomie de la volonté⁴⁶. Ce subjectivisme a été contesté, à la fois quant au choix implicite d'une loi d'autonomie « devinée », et quant au respect des lois impératives internes. La théorie de la « localisation » du contrat s'est efforcée de permettre une synthèse, en France, sous l'impulsion d'Henri BATIFFOL⁴⁷. L'approche dualiste réserve la loi d'autonomie dans les cas de choix explicite par les contractants et retient la localisation objective du contrat dans les autres cas. Elle est au cœur de la Convention de Rome du 19 juin 1980, sur la loi applicable aux obligations contractuelles. Le subjectivisme est limité par la localisation du contrat à travers la prestation caractéristique, ou la recherche de la loi avec lequel le contrat a les liens les plus étroits. Selon l'expression de Friedrich Carl Von SAVIGNY (1779-1861), l'attente des contractants est tournée vers l'exécution du contrat. La prestation caractéristique du contrat évite une excessive fragmentation. La règle de conflit unique se heurte à la nécessité de protéger la partie faible du contrat, consommateur ou travailleur subordonné notamment. Ainsi le régime général est-il réservé aux contrats à caractère commercial ou professionnel.

A l'origine de la construction européenne, chaque Etat membre dispose de son droit substantiel des contrats et de son propre droit international privé. Cependant, la coordination des diversités nationales matérielles ne relève que des systèmes nationaux de droit international privé. Les règles de conflits de juridictions ou de lois disposent de particularismes nationaux. Cette fragmentation doit être dépassée, dans un but d'harmonisation, même d'unification, de simplification également. Sur le fondement de l'article 220 du Traité de Rome de 1957, sont conclues la Convention de Bruxelles du 27 septembre 1968 sur la compétence judiciaire et l'effet des jugements en matière civile et commerciale, qui ne concerne ni l'Irlande, ni le Royaume-Uni, ni le Danemark, puis la Convention de Lugano du 16 septembre 1988 dans le cadre de l'Association Européenne de Libre-Échange (AELE/EFTA)⁴⁸. En l'absence de disposition particulière concernant le contrat de travail international, dans la Convention de Bruxelles, la Cour de Justice des Communautés Européennes a ouvert la compétence judiciaire, lorsque le défendeur est domicilié dans un Etat membre, au lieu où l'obligation a été ou doit être exécutée, c'est-à-dire le lieu habituel d'exécution du travail⁴⁹. Ce rattachement particulier, présent dans la Convention de Lugano de 1988, fut introduit dans la Convention de San Sebastian du 16 mai 1989, modificative de la Convention de Bruxelles de 1968, à la suite de l'adhésion de l'Espagne et du Portugal.

⁴⁵ P. DE VAREILLES-SOMMIÈRES, « La communautarisation du droit international privé des contrats : remarques en marge de l'uniformisation européenne du droit des contrats », in *Le droit international privé : esprit et méthodes – Mélanges en l'honneur de Paul LAGARDE*, Dalloz, Paris, 2005, pp. 781-801 - FAUVARQUE-COSSON B., « Le droit international privé des contrats en marche vers l'universalité ? » in *Les relations privées internationales – Mélanges en l'honneur du professeur Bernard AUDIT*, LGDJ, Paris, 2014.

⁴⁶ B. AUDIT et L. D'AVOUT, *Droit international privé*, LGDJ, Paris, Traité, 2018.

⁴⁷ H. BATIFFOL, *Les conflits de lois en matière de contrats – Étude de droit international privé comparé*, Sirey, Paris, 1938.

⁴⁸ M. WILDERSPIN et A.M. ROUCHAUD-JOET, « La compétence externe de la Communauté européenne en droit international privé », *Revue Critique de Droit International Privé, RCDIP*, Dalloz, 2004, pp. 1-48.

⁴⁹ CJCE 26 mai 1982, aff. n° 133/81, Ivenel, *Rec. CJCE* 1891 ; *RCDIP* 1983. 116 – CJCE 15 janvier 1987, aff. n° 266/85, Shenavai, *Rec. CJCE* 239 ; *RCDIP* 1987. 793 – CJCE 15 février 1989, aff. n° 32/88, S^{té} Six Constructions, *Rec. CJCE* 358 ; *RCDIP* 1989. 555, note P. RODIÈRE – CJCE 13 juillet 1993, aff. n° C-125/92, Mulox ; *Dalloz* 1993. 204 ; *Dr. social* 1994. 309, note E. KERCKHOVE ; *RCDIP* 1994. 569, note P. LAGARDE – CJCE 9 janv. 1997, aff. n° C-383/95, Ruten c/Cross Medical Ltd, *RCDIP* 1997. 336, note H. GAUDEMET-TALLON – CJCE 28 sept. 1999, GIE Groupe Concorde e.a., aff. n° C-440/97, *Rec. CJCE*, p. I-6307, point 14 ; *D.* 1999. 242 ; *RCDIP* 2000. 253, note B. ANCEL.

La Convention de Rome du 19 juin 1980, sur la loi applicable aux obligations contractuelles, fut conclue par les Etats membres, sans véritable fondement au sein du Traité ; dès lors, il fallut attendre onze années, la ratification des Pays-Bas pour son entrée en vigueur le 1^{er} avril 1991, puis des protocoles complémentaires pour ouvrir la compétence d'interprétation de la Cour de Justice des Communautés Européennes⁵⁰. L'europanisation conventionnelle prend alors une ampleur nouvelle, en dépit des limites innées aux conventions internationales. Il s'agit de renforcer la sécurité juridique, mais une convention d'adhésion fut nécessaire lors de chaque élargissement. La protection du contractant le plus faible impose un système combinatoire pour le contrat de travail. Ce mécanisme peut éviter de recourir aux lois de police. En matière de contrat individuel de travail, la loi d'autonomie, choisie par les contractants, ou imposée par le contractant le plus puissant, ne peut priver le travailleur de la protection que lui assurent les dispositions impératives de la loi du lieu habituel de travail (art. 6).

Le droit international privé européen est passé des conventions internationales régionales, au droit européen dérivé, en raison de l'extension des compétences de la Communauté Européenne. Le Traité d'Amsterdam de 1997 institua un « troisième pilier » incluant la coopération judiciaire en matière civile (art. 65 Traité CE), fondé sur la libre circulation des personnes. L'accès à la justice nécessite la détermination du juge compétent. Dans le cadre du Règlement (CE) 44/2001 du 22 décembre 2000, les conflits de juridictions trouvaient leurs solutions de manière différente, selon que le défendeur était ou non domicilié sur le territoire communautaire⁵¹. Le Règlement (UE) 1215/2012 du Parlement européen et du Conseil du 12 décembre 2012, concernant la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale, abroge le règlement (CE) 44/2001 et est applicable depuis le 10 janvier 2015⁵². L'Irlande et le Royaume-Uni ont participé à l'élaboration et à l'adoption du règlement 1215/2012, non le Danemark⁵³. Le Danemark a obtenu dans le traité d'Amsterdam une clause d'exclusion vis-à-vis du transfert à la Communauté européenne de compétences relatives à la coopération judiciaire, titre IV du traité⁵⁴. La Commission a négocié un accord avec le Danemark étendant les dispositions du règlement 44/2001 du 22 décembre 2000, accord conclu le 19 octobre 2005 ; le Conseil a approuvé cet accord le 27 avril 2006, entré en vigueur le 1^{er} juillet 2007⁵⁵. Le règlement 593/2008 du 17 juin 2008⁵⁶ dit Rome I, concerne depuis le 17 décembre 2009, les contrats conclus après son entrée en vigueur. Il ne comporte aucune innovation concernant les contrats de travail. Il a un caractère universel et s'applique à chaque juge national du territoire de l'Union européenne. En matière de contrat de travail, le règlement 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 pays⁵⁷. 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. Nous ne détaillerons pas ici le

⁵⁰ Premier protocole concernant l'interprétation par la Cour de Justice de la Convention de Rome de 1980, - Deuxième protocole attribuant à la Cour de Justice une compétence pour interpréter la Convention de Rome de 1980, *JOCE* C 27, 26 janvier 1998, pp. 52-53. Entrée en vigueur le 1^{er} août 2004, avec 7 ratifications.

⁵¹ H. GAUDEMET-TALLON et M.E. ANCEL., *Compétence et exécution des jugements en Europe*, LGDJ, Paris, 6^e éd., 2018 ; S.M. CARBONE et C.E. TUO, *Il nuovo spazio giudiziario europeo in materia civile e commerciale – Il Regolamento UE N. 1215/2012*, G. Giappichelli Ed., Torino, 2016.

⁵² JOUE L 351, 20 décembre 2012, pp. 1-32.

⁵³ Règlement 1215/2012, 12 déc. 2012, exposé des motifs n° 40 et 41.

⁵⁴ M. WILDERSPIN et A.-M. ROUCHAUD-JOET, « La compétence externe de la Communauté européenne en droit international privé », *RCDIP* Dalloz, 2004, pp. 1-48.

⁵⁵ Décision du Conseil, 2006/325 et 2006/326, 27 avril 2006, *JOUE* L 120, 3 mai, p. 22, de sorte que le règlement 44/2001 est entré en vigueur au Danemark le 1^{er} juillet 2007 – Cass. Civ. 1^{re}, 6 janvier 2010, n° 08-19.066, Sanofi Aventis c/Novo Nordisk A/S, D. 2010. 213 ; *RCDIP* 2010. 404, note B. ANCEL.

⁵⁶ Règlement 593/2008, Parlement et Conseil, 17 juin 2008, sur la loi applicable aux obligations contractuelles.

⁵⁷ Règlement 593/2008, Parlement et Conseil, 17 juin 2008, art. 8.

fonctionnement du système combinatoire, qui nécessite la comparaison des deux législations applicables, la loi d'autonomie contractuelle et la loi du lieu habituel de travail⁵⁸.

7 - Quel lieu habituel de travail pour les travailleurs mobiles ?

La Cour de Justice de l'Union européenne, lorsqu'elle rendit ses premiers arrêts, aborda de la même manière le rattachement des conflits de juridictions, c'est-à-dire la compétence juridictionnelle, et la détermination du lieu habituel de travail, en matière de conflits de lois. Elle a privilégié la loi du lieu habituel de travail sur celle du lieu de conclusion du contrat, même pour les travailleurs mobiles, agents commerciaux internationaux, chauffeurs routiers ou marins, quant à la détermination du tribunal compétent.

Nous ne reprendrons pas ici les jurisprudences françaises, italiennes et grecques allant dans le même sens, et antérieures à la jurisprudence européenne⁵⁹. Elles concernent des chauffeurs routiers⁶⁰, des navigants aériens⁶¹.

La Cour de Justice de l'Union européenne a consolidé ces jurisprudences nationales. Prolongeant une interprétation développée à propos des chauffeurs routiers internationaux⁶², elle 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'embauchage⁶³, 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 (point 37). Compte tenu de la nature du travail maritime, la juridiction saisie doit établir dans quel État est situé le lieu à partir duquel le travailleur effectue ses missions de transport, reçoit les instructions sur ses missions et organise son travail, ainsi que le lieu où se trouvent ses outils de travail (points 38 et 39)⁶⁴. Ainsi il convenait de combiner la loi d'autonomie, la loi luxembourgeoise choisie

⁵⁸ Cass. Soc. 1^{er} février 2017, n° 15-23723, Sté Songey Ltd, navire yacht King K, *DMF* 2017, n° 789, p. 211-217, obs. Fl. THOMAS, « Contrat d'engagement maritime international : comparaison obligatoire des lois d'autonomie et du lieu habituel de travail » - v. L. PAILLER, « L'articulation des dispositions impératives objectivement applicables au contrat de travail international et de la loi élue par les parties (à propos de l'article 6 § 1 de la convention de Rome) », note sous Soc., 9 juillet 2015, *Droit Social*, 2015, p. 741.

⁵⁹ Cour d'appel d'Aix-en-Provence, 9^{ème} ch., 8 janvier 2016, n° 15/12278, *DMF* 2017, n° 787, p. 29-35, obs. CHAUMETTE P., « Le travail maritime international entre port et domicile ? » - S.M. CARBONE, « Dallo stato della nazionalista della nave allo Stato di radicamento territoriale non occasionale della nave nella disciplina del lavoro marittimo », *Il Diritto Marittimo*, 2009/1, p. 81 s. – Cass SU 17 luglio 2008, n° 19595, *Il Diritto Marittimo*, 2009/1, pp. 144-149 : la relation de travail est rattachée au centre opérationnel de l'armateur, à l'établissement stable d'exploitation, quand le navire est dans un port italien entre le 31 mars et le 25 juin 2001, ce qui ouvre la compétence du juge italien – M. PERAKIS, « Modern tendencies towards a disruption of the bond between the ship's flag and the applicable law », *Annuaire de Droit Maritime et Océanique*, université de Nantes, 2011, t. XXIX, 341.

⁶⁰ Cass. Soc. 20 septembre 2006, n° 05-40491, Sté Anterist et Schneider Transport Logistik GmbH, *Bull. civ.* V n° 277, p. 263, *Dr. Soc.* 2006, 1200 n. J.-Ph. LHERNOULD.

⁶¹ Cass. Crim., 11 mars 2014, n° 11-88420, EasyJet Airlines, *Bull. crim.* 2014, n° 74 ; Cass. Crim. 11 mars 2014, n° 12-81461, Vueling Airlines, *Bull. crim.* 2014, n° 75 ; CA Paris, 19 juin 2020, City Jet Ltd (relaxe) ; Cass. Crim., 4 janvier 2022, n° 20-84029, City Jet Ltd ; CA Paris 13 mai 2022, n° 18/08977, RyanAir Ltd.

⁶² CJUE, gr. ch., 15 mars 2011, aff. n° C-29/10, Koelzsch c/ Luxembourg, *D.* 2011. 957 ; *ibid.* 2434, obs. L. D'AVOUT et S. BOLLÉE ; *ibid.* 2012. 1228, obs. H. GAUDEMET-TALLON et F. JAULT-SESEKE ; *Rev. crit. DIP* 2011. 447, note F. JAULT-SESEKE ; *RTD civ.* 2011. 314, obs. P. REMY-CORLAY ; *RTD eur.* 2011. 476, obs. E. GUINCHARD ; E. GRASS, « Routier polonais et principe de faveur en droit communautaire : l'important arrêt Koelzsch » *Dr. soc.* 2011. 849.

⁶³ Cass. Soc. 26 juin 2013, n° 12-15.287, *RD Transp.* 2013, n° 4, comm. 61, note S. CARRÉ : en l'absence de lieu habituel de travail identifiable, quand le chauffeur routier ne reçoit ses consignes à son domicile, le tribunal du lieu d'embauchage est compétent.

⁶⁴ CJUE, 4^e ch., 15 décembre 2011, aff. n° C-384/10, Jan Voogsgeerd c/ Navimer SA ; *D.* 2012. 155 ; *ibid.* 1228, obs. H. GAUDEMET-TALLON et F. JAULT-SESEKE ; *ibid.* 1439, obs. H. KENFACK ; *Dr. soc.* 2012. 315, obs. P. CHAUMETTE ; *RDT* 2012. 115, obs. F. JAULT-SESEKE. ; *RCDIP* 2012. 648, note E. PATAUT ; *DMF* 2012. 219, note P. CHAUMETTE, « De l'établissement d'exploitation du navire et du lieu habituel de travail d'un marin »

par l'employeur, avec la loi du lieu habituel de travail, la loi belge, puisque le navire battant pavillon luxembourgeois était exploité à partir du port d'Anvers. En matière de travail maritime, il y a là une innovation majeure. La Cour de Justice n'assimile pas automatiquement la « base d'affectation » du personnel navigant aérien, au sens de l'annexe III du règlement (CEE) n° 3922/91 du Conseil, du 16 décembre 1991, relatif à l'harmonisation de règles techniques et de procédures administratives dans le domaine de l'aviation civile, tel que modifié par le règlement (CE) n° 1899/2006 du Parlement européen et du Conseil, du 12 décembre 2006, avec son lieu habituel de travail. La notion de « base d'affectation » constitue néanmoins un indice significatif aux fins de déterminer le « lieu où le travailleur accomplit habituellement son travail »⁶⁵. Cette territorialisation des contrats internationaux des travailleurs mobiles est poursuivie par les juridictions nationales, dans le cadre du droit européen international privé⁶⁶.

Il est nécessaire d'envisager le rattachement éventuel du contrat international à la loi avec laquelle il existe les liens les plus étroits, de sorte que le rattachement à la loi du lieu habituel de travail ou du dernier lieu de travail pourrait être écarté. L'article 6, § 2, de la convention sur la loi applicable aux obligations contractuelles, ouverte à la signature à Rome le 19 juin 1980, doit être interprété en ce sens que, même dans l'hypothèse où un travailleur accomplit le travail, qui fait l'objet du contrat de travail, de façon habituelle, pendant une longue période et sans interruption dans le même pays, le juge national peut écarter, en application du dernier membre de phrase de cette disposition, la loi du pays d'accomplissement habituel du travail, lorsqu'il ressort de l'ensemble des circonstances qu'il existe un lien plus étroit entre ledit contrat et un autre pays⁶⁷. Lorsqu'un contrat est relié de façon plus étroite à un État autre que celui de l'accomplissement habituel du travail, il convient d'écarter la loi de l'État d'accomplissement du travail et d'appliquer celle de cet autre État ; le juge doit tenir compte de l'ensemble des éléments qui caractérisent la relation de travail et apprécier celui ou ceux qui, selon elle, sont les plus significatifs⁶⁸.

« Pour déclarer la loi française applicable au contrat de travail, la cour d'appel retient que l'objet de l'association est de dispenser une instruction en français, que son mode de fonctionnement lui impose l'homologation de l'établissement par le ministère de l'éducation nationale, que la nomination du chef d'établissement est assurée par l'agence pour l'enseignement français à l'étranger, que de nombreux collègues exercent les mêmes fonctions sous le régime des expatriés. En statuant ainsi, par des motifs inopérants, alors qu'elle avait constaté que la salariée, engagée directement en Inde, accomplissait exclusivement son travail à Delhi, que les contrats de travail étaient rédigés en langue française ou anglaise, qu'ils contenaient des références à la monnaie locale, que les bulletins de paie étaient établis à Delhi en roupies ou en euros et que la salariée ne démontrait pas acquitter ses impôts en France, la cour d'appel, qui n'a pas tiré les conséquences légales de ses constatations, a violé le texte susvisé »⁶⁹.

8 - Gens de mer, pavillon du navire et lieu d'exploitation du navire.

– O. FOTINOPOULOU-BASURKO, “De Nuevo sobre la Ley aplicable al Contrato de Embarque. A propósito de la STJUE de 15 de diciembre de 2011, Asunto C-384/10, caso Voogsgeerd vs Navimer SA”, *Revista de Derecho Social*, Madrid, 2012, n° 58.

⁶⁵ 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-37/18, 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-37/18 - CJUE 19 mai 2022, C-33/21, Istituto nazionale per l'assicurazione contro gli infortuni sul lavoro (INAIL) et Istituto nazionale della previdenza sociale (INPS) c/ Ryanair DAC – v. E. COMBE, *Le low cost*, coll. Repères, n° 571, La Découverte, Paris, 2019 - R.M. RODRIGUEZ ROMERO, *La liberalización del sector aeronáutico y su impacto sobre las relaciones laborales individuales del personal a bordo de aeronaves*, Editorial Aranzadi, Cizur Menor, Navarra, 2022.

⁶⁶ V. CA Aix-en-Provence ch. 4-6, 10 décembre 2021, n° 20/11511, navire Motor Yacht Revenge, *DMF* 2022, n° 845, pp. 318-332, « Yachting méditerranéen : un cas d'école ? ».

⁶⁷ CJUE, 3^{ème} ch., 12 septembre 2013, aff. C-64/12, Anton Schlecker c/ Melitta Josefa Boedecker,

⁶⁸ O. FOTINOPOULOU-BASURKO, *Habitualidad vs temporalidad en los contratos de trabajo ligados al transporte internacional*, Atelier Libros Jurídicos, Barcelona, 2019, sp. pp. 154-172.

⁶⁹ Cass. Soc., 13 octobre 2016, n° 15-16872, Association des parents d'élèves de l'école française de Delhi.

Pour les gens de mer, la « priorité » accordée à la recherche du lieu habituel de travail, c'est-à-dire au lieu où le marin reçoit ses directives et où sont organisés ses embarquements et la navigation, le port de l'exploitation réelle du navire, relativise le rattachement du contrat d'engagement maritime à la loi de l'Etat du pavillon⁷⁰. Pour le professeur Paul Lagarde, puisque le navire n'est pas un territoire, puisque le marin peut accomplir son travail dans les eaux, voir les ports, d'Etats différents, la désignation de la loi du lieu d'accomplissement habituel de travail, la *lex laboris*, ne peut se réduire formellement, à travers l'immatriculation administrative du navire, son rattachement à l'Etat dont il bat le pavillon⁷¹. Il convient donc de rechercher le véritable centre de gravité de la relation de travail, donc de l'exploitation du navire.

Comment passer d'un rattachement du droit européen international privé à une règle matérielle ? Comment publiciser une telle jurisprudence permettant aux administrations publiques de l'Etat du pavillon de contrôler, de verbaliser, de poursuivre des infractions, par exemple de travail dissimulé, faute de déclaration d'embauche préalable, d'affiliation à une protection sociale dans l'Etat du lieu habituel de travail, du port d'exploitation du navire ? Le contentieux pénal du travail aérien, rattachant les relations de travail des navigants aux bases d'affectation des lignes régulières démontrent cette possibilité, en indiquant les limites pour la France, la nécessité de l'existence d'une base stable d'exploitation en France⁷². Pour Irish Ferries, la base d'affectation se situe probablement en Irlande, et en Angleterre pour P&O.

Le secrétaire d'Etat chargé de la Mer, Hervé Berville, a confié, le 29 septembre 2022, une mission d'étude, conjointement à l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable (IGEDD) et à l'Inspection générale des affaires maritimes (IGAM), afin d'envisager les leviers dont l'Etat pourrait se saisir pour contrer les pratiques de dumping social au-delà des exonérations de charges déjà en place pour les armements français. Les trois inspecteurs (Régine Bréhier, Philippe Illionnet et Manuel Leconte) doivent remettre leur rapport à la fin de l'année 2022.

Le 13 février 2023, le PDG du groupe danois DFDS en appelle à l'action combinée des gouvernements britanniques et français. Interrogé par le média danois *Shipping watch*, Torben Carlsen rappelle que la situation actuelle est intenable avec le pavillon britannique à Dunkerque et le pavillon français à Calais et Dieppe. Faute de réactions, le modèle « low cost » s'imposera à nous. Le sujet est complexe, mais nous attendons des mesures en 2023, en sachant qu'elles prendront du temps. Au quatrième trimestre 2022, une baisse de fret de 6 % est constatée sur la ligne principale Calais-Douvres.

9 - Une charte volontaire ou une convention collective régionale internationale ?

Le secrétaire d'Etat chargé de la mer a animé, le 30 novembre 2022, en présence de tous les armements transmanche, dont P&O ferries et Irish ferries, une première réunion de préparation concernant une charte d'engagement volontaire ; ce projet est le miroir d'une démarche identique britannique, menée par le Department for transport (DFT).

La charte, en 12 points, envisage « **tous les sujets** », selon le ministre, évoquant « **contrats de travail** », « **protection sociale** » (avec la liste des couvertures sociales à assurer au marin) et des éléments « **très concrets sur les effectifs** ». La charte évoque l'organisation du travail à bord fixant « **une période d'embarquement qui n'excède pas deux semaines** » ce qui, dit Hervé Berville, « **concrètement parle**

⁷⁰ S.M. CARBONE, *Conflicts de lois en droit maritime*, Les Livres de poche de l'Académie de Droit International de La Haye, 2010 ; « La legge ed il regime previdenziale applicabile ai rapporti di lavoro marittimo nella U.E. », in J. CABEZA PEREIRO & E. RODRIGUEZ RODRIGUEZ (coord.), *El trabajo en el mar : los nuevos escenarios juridico-marítimos*, Ed. Bomarzo, Albacete, 2015, pp. 235-253 – Gw. PROUTIERE-MAULION, « La construction jurisprudentielle du droit social maritime au travers du concept de lieu habituel de travail », in P. CHAUMETTE (coord.), *Seafarers: an international labour market in perspective – Gens de mer : un marché international du travail*, Gomylex Editorial, Bilbao, 2016, pp. 415-428.

⁷¹ A propos de la loi française n° 2005-412 du 3 mai 2005 créant le registre international français (RIF) des navires, P. LAGARDE, *Revue Critique de Droit International Privé, RCDIP*, 2005, n° 3, p. 527, sp. p. 531.

⁷² Cass. Crim., 11 mars 2014, n° 11-88420, EasyJet Airlines, Bull. crim. 2014, n° 74 ; Cass. Crim. 11 mars 2014, n° 12-81461, Vueling Airlines, Bull. Crim. 2014, n° 75.

à tous les marins »⁷³. Quatre des huit acteurs concernés (Brittany Ferries, DFDS, Condor Ferries et Stena line) se sont dits prêts à signer, contrairement à P&O, Irish Ferries, ainsi que Cobelfret et sa nouvelle filiale Seatruck⁷⁴. Elle permettrait, sur la base volontaire, que soient intégrés dans un modus vivendi d'autres éléments qu'une simple obligation de salaire horaire minimum.

Cette charte volontaire pourrait être soutenue par les organisations syndicales de marins, dont la Fédération Internationale des Ouvriers des Transports (ITF). Il pourrait être envisageable qu'elle devienne la base d'une convention collective du Transmanche, convention collective internationale et régionale. Ce serait une innovation pouvant servir de référence à un projet semblable en mer Baltique. Mais aucune autorité étatique ne saurait rendre cette charte volontaire ou convention collective obligatoire pour les armements du nouveau modèle low cost. Tant ce nouveau modèle ne sera pas encadré ou interdit et restera légalement compétitif, certains armements refuseront le modus vivendi envisagé.

10 - Le recours à une loi de police ?

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, imposées aux marins par les sociétés de manning ; elle ne semble concerner que le salaire minimum.

Un Etat côtier, dans lequel les ferries accostent régulièrement, mais ne sont pas exploités, entretenus, peut-il imposer des conditions sociales minimales d'exploitation, touchant les horaires de travail et de repos, les durées d'embarquement ? La ligne Calais-Douvres passe dans les eaux territoriales britannique et françaises. Mais il s'agit d'une ligne internationale, qui n'est plus intra-communautaire depuis l'entrée en vigueur du Brexit. Est-il possible de l'assimiler aux navires « utilisés pour fournir une prestation de service réalisée à titre principal dans les eaux territoriales et intérieures françaises » (art. L. 5561-1 C. Transports) ? A titre principal ?

L'arrêt emblématique est celui du Conseil d'Etat, dans l'affaire Wagons-Lits⁷⁵. 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 sens⁷⁶.

⁷³ « Hervé Berville prépare une charte sociale sur le transmanche », Le Marin, 28 novembre 2022- « Dumping social : charte sociale lancée, loi en vue », Le Marin, 2 décembre 2022.

⁷⁴ « Cobelfret croque Seatruck ferries en mer d'Irlande », Le Marin, 20 septembre 2022. Cette cession concerne neuf rouliers modernes, dont ceux touchant déjà l'Irlande, via trois lignes régulières avec Dublin et Cork au départ de Zeebrugge et Rotterdam. En mer d'Irlande, Seatruck ferries exploite trois liaisons réservées au seul fret roulier : Liverpool - Dublin et Heysham - Dublin entre l'Angleterre et l'Irlande, et Heysham - Warrenpoint entre l'Angleterre et l'Irlande du Nord. Avec 119 000 pièces de fret transportés en 2021 sur cette dernière ligne, Seatruck détient 12 % des parts de marché sur les liaisons entre l'Angleterre et l'Ulster face à ses concurrents Stena line et P&O Ferries. Sur les lignes entre le Royaume-Uni et la république d'Irlande, Seatruck est le troisième opérateur après Irish ferries et P&O Ferries. Basé au Luxembourg, Cobelfret, dont la marque commerciale est Compagnie luxembourgeoise de navigation (CLDN), est un armateur puissant dans le transport roulier.

⁷⁵ Conseil d'Etat (Assemblée) 29 juin 1973, Syndicat général du personnel de la Compagnie des Wagons-Lits, *RCDIP* 1974, 344, concl. N. QUESTIAUX, *JDI* 1975, 538, n. SIMON-DEPITRE, *Droit Social* 1976, p. 50, obs. J. SAVATIER – *Grands Arrêts du Droit du Travail*, Dalloz, Paris, n° 53 – E. PATAUT, « Relire « Compagnie des Wagons-lits » : la représentation collective des salariés dans l'espace international », in *Droit social International et européen en mouvement – Liber Amicorum en hommage à Pierre RODIÈRE*, LGDJ, Paris, 2019, pp. 387-404.

⁷⁶ 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)⁷⁷. 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 ?

Le phénomène des lois d'application immédiate, lorsqu'il fut identifié par Phocion Francescakis au milieu du XX^{ème} siècle⁷⁸, voulait dépeindre une situation particulière occasionnellement constatée par l'auteur, et dans laquelle les tribunaux statuaient sur une affaire par application d'une loi autre que la loi désignée par la règle de conflit normalement applicable compte tenu de la nature du rapport de droit ; il s'agit des lois « dont l'observation est nécessaire pour la sauvegarde de l'organisation politique, sociale ou économique du pays ». La convention de Rome du 19 juin 1980 s'abstient de les définir (art. 7) : il s'agit de dispositions impératives dérogatoires. La doctrine s'accorde en général sur le caractère exceptionnel en droit privé de la méthode des lois de police comme méthode de rattachement. Mais la notion de « politique législative » semble pertinente comme outil d'analyse et de compréhension de la théorie des lois de police, telle qu'elle existe en droit international privé européen. Il n'existe pas d'unanimité pour considérer que la violation de règles impératives protégeant des intérêts privés, comme ceux d'un contractant faible, peut toujours être jugée affecter les intérêts publics de l'Etat l'ayant édictée⁷⁹.

La doctrine anglophone, à la recherche d'une traduction de l'expression « loi de police » a retenu dans la version anglaise du Règlement Rome I la dénomination de *overriding mandatory rule*. Il s'agit d'expliquer que les *merely mandatory rules*, posées par la loi d'un pays donné, peuvent être écartées par les parties dès lors que ces dernières décident de conclure une clause de choix de la loi désignant un autre droit comme *lex contractus*, alors que les *overriding mandatory rules* prévalent, au moins dans le pays qui les édicte, sur le choix par les parties d'une autre loi et s'imposent malgré l'existence d'une clause de choix de la loi ne les désignant pas comme applicables⁸⁰.

⁷⁷ 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 – P. VAREILLES-SOMMIÈRES, « Lois de police et politiques législatives », *RCDIP*, Dalloz, 2011 n° 2, pp. 207-290, DOI 10.3917/rcdip.112.0207 – M. WILDERSPIN, « Les lois de police et le Règlement Rome I », in C. LE GALLOU, A. MARMISSE-D'ABBADIE d'ARRAST (dir.), *Le contrat dans tous ses États*, Presses de l'Université Toulouse Capitole I, t. 41, 2019, pp. 5-19, <https://books.openedition.org/putc/7306?lang=fr>.

⁷⁸ Ph. FRANCESKAKIS, « Quelques précisions sur les lois d'application immédiate et leurs rapports avec les règles sur les conflits de lois », *RCDIP*, 1966. p. 1 et s., et précédemment même, *La théorie du renvoi et les conflits de systèmes en droit international privé*, Dalloz 1958, p. 11 et s., où l'expression « loi d'application immédiate » est employée pour la première fois.

⁷⁹ S. FRANCQ et F. JAULT-SESEKE, « Les lois de police. Une approche de droit comparé », in *Le règlement communautaire Rome I et le choix de loi dans les contrats internationaux*, Litec, 2011, p. 357 et s. - J.-B. RACINE, « Droit économique et lois de police », *Revue Internationale de Droit Économique*, *RID éco.* 2010, p. 61 et s., spéc. p. 64, <https://www.cairn.info/revue-internationale-de-droit-economique-2010-1-page-61.htm> - M.M. SALAH, « Les transformations de l'ordre public économique. Vers un ordre public régulateur ? », in *Philosophie du droit et droit économique. Quel dialogue ? Mélanges en l'honneur de G. FARJAT*, éd. Frison-Roche, Paris, 1999, p. 261 et s. - A. JEAUNEAU, *L'ordre public en droit national et en droit de l'Union européenne : essai de systématisation*, Thèse Droit, Université Panthéon-Sorbonne - Paris I, 2015, tel-01653127

⁸⁰ P. VAREILLES-SOMMIÈRES, « Lois de police et politiques législatives », *RCDIP*, Dalloz, 2011 n° 2, pp. 207-290, sp. n° 37, p. 233 – v.. DICEY, MORRIS et COLLINS on *The Conflict of Laws*, 14^{ème} éd. Londres, Sweet and Maxwell, 2006, t. I, p. 24, n° 1-053.

L'arrêt Nikiforidis de la Cour de Justice de l'Union européenne ne répond pas à nos interrogations, puisqu'il correspond en quelque sorte à la situation inverse de celles qui nous préoccupent⁸¹. Un ressortissant grec, professeur en Allemagne, dans une école grecque, gérée par l'Etat grec, avec un contrat de travail de droit allemand, devait-il subir les baisses de salaire, liées aux lois de police grecques, issues de la crise financière des années 2010, applicables à tous les salariés de l'Etat grec, même ceux travaillant à l'étranger ? Le juge allemand devait-il donner effet en Allemagne à ces deux lois de police grecques ? Si l'autonomie de la volonté des parties constitue le principe général consacré par le règlement Rome I, l'article 9 contient des dérogations à ce principe, applicables uniquement dans des circonstances exceptionnelles. Cet article est donc d'interprétation stricte. Par ailleurs, puisque la faculté relativement large accordée par la convention de Rome permettant aux juridictions de donner effet aux lois de police d'un autre pays a été restreinte par l'article 9, § 3, du règlement, dont les conditions d'application sont beaucoup plus strictes, il s'ensuit que l'énumération des lois de police à cet article est exhaustive. Par conséquent, étant donné que le contrat devait être exécuté en Allemagne et que le for était dans ce même Etat, le juge allemand ne pouvait « appliquer, directement ou indirectement, les lois de police grecques » en cause, selon la CJUE (point 52). Le Règlement Rome I souhaitait éviter l'application extra-territoriale des lois de polices étrangères. Dans le cadre d'un tel contrat international, l'importance du juge à saisir et du juge compétent est donc renforcée, puisqu'il peut décider de l'inapplication de lois de police étrangères. Le juge allemand, compétent puisque ce contrat de travail était exécuté en Allemagne, a ensuite suivi cette approche restrictive⁸².

Le projet français de loi de police devrait aller plus loin que l'exigence du respect du salaire minimum irlandais ou britannique. C'est le modèle même d'organisation du travail qui est en jeu, tant le rythme de travail, que les durées d'embarquement, la faiblesse des congés compensant ce travail maritime très intensif, le statut des marins internationaux, privés de descente à terre, de protection sociale, qu'il s'agisse de l'Etat du pavillon, de l'Etat de la société de manning, de l'Etat du port d'exploitation des navires. L'infraction de travail dissimulée semble difficile à retenir en France, faute de rattachements territoriaux suffisants.

Les lois de police sont des règles comme les autres et doivent nécessairement s'effacer lorsqu'elles constituent une entrave aux échanges au sens du traité CE. Les différents Etats membres voient ainsi leur liberté limitée et ne sont plus totalement maîtres de la détermination de leurs lois de police ou plus exactement de leur zone d'application. Les lois de police ne peuvent intervenir qu'au titre des exceptions aux libertés communautaires expressément prévues par le traité, au titre des « raisons impérieuses d'intérêt général »⁸³ (point 31) ou encore en dehors du champ du droit communautaire. Le recours aux lois de police est donc doublement contrôlé par ce dernier. D'une part, elles ne peuvent pas faire obstacle aux échanges, d'autre part, même lorsqu'elles sont a priori acceptées au titre des exceptions, elles ne peuvent effectivement jouer que si l'intérêt ainsi protégé n'est pas déjà sauvegardé par des dispositions comparables de la loi appliquée dans l'autre Etat membre en cause.

Le droit de l'Union européenne a intégré les objectifs de la sécurité maritime (art. 91, § 1 et 100, § 2 TFUE), notamment à travers le contrôle des navires par les Etats du port, un politique de ciblage, qui

⁸¹ CJUE 18 octobre 2016, aff C-135/15, République hellénique c. Nikiforidis - D. BUREAU et H. MUIR WATT « L'article 9.3 du règlement Rome I ne s'oppose pas à la prise en compte par le droit national applicable au contrat de la loi de police d'un Etat tiers » *RCDIP*, 2017, pp. 238-244, <https://www.cairn.info/revue-critique-de-droit-international-prive-2017-2-page-238.htm> - W.-H. ROTH, « Drittstaatliche Eingriffsnormen und Rom-I Verordnung » *IPRax* 2018, p. 177.

⁸² M. WILDERSPIN, « Les lois de police et le Règlement Rome I », in C. LE GALLOU, A. MARMISSE-D'ABBADIE d'ARRAST (dir.), *Le contrat dans tous ses Etats*, Presses de l'Université Toulouse Capitole I, t. 41, 2019, pp. 5-19, sp. n° 32-33.

⁸³ CJCE 23 novembre 1999, aff. C-369/96 et C-376/96, Arblade, *RCDIP* 2000, 710, n. M. FALLON ; *JDI* 2000, 493, obs. M. LUBY. – CJCE 25 octobre 2001, aff. jointes C-49/98, C-50/98, C-52/98 à C-54/98, C-68/98 à C-71/98, Finalarte, Rec. CJCE 2001, I-7831 - CJCE 24 janvier 2002, C-164/99, Portugaia Construcoes Lda, Rec. CJCE 2002, I-787 ; J.Ph. LHERNOULD, « Les salariés détachés ont-ils droit au salaire minimal garanti dans l'Etat d'accueil ? », *RJS* 6/2001 p. 487 - N. NORD, *Ordre public et lois de police en droit international privé*, Thèse droit, université Robert Schuman de Strasbourg III, juin 2003, sp. pp. 39-40.

vises les pavillons, les armements, les navires les moins fiables, ayant le plus de chances d'être sous-normes. Cette différenciation de traitement est assumée par la directive 2009/16 du 23 avril 2009. Il s'agit d'imposer le respect des normes internationales de l'OMI et de l'OIT. L'articulation des droits et obligations de l'Etat du pavillon et de l'Etat du port, leur concertation et coopération loyale a été récemment détaillée par la Cour de Justice de l'Union européenne, à propos des navires humanitaires privés⁸⁴.

Des Etats membres peuvent souhaiter aller au-delà des normes minimales internationales, reprises par le droit de l'UE, afin de prévenir une exploitation dangereuse de ferries. Une loi de police nationale interdisant certaines organisations du travail, susceptibles de créer un risque pour les passagers et les équipages, réduisant la durée du travail, éventuellement les durées d'embarquement, augmentant les congés, en vue de repos, même s'il elle s'applique à tous les ferries desservant ses ports, quel que soit le pavillon ou le lieu habituel d'exploitation du navire, serait-elle acceptable ? L'état technique des navires ne semble guère en jeu, à la différence de l'armement social, des conditions sociales de leur exploitation.

La directive 2009/45 du Parlement européen et du Conseil du 6 mai 2009, sur les règles et les normes de sécurité pour les navires à passagers, a constitué une refonte de la directive 98/18/CE qu'elle a abrogée. La directive 2017/18 du Parlement européen et du Conseil du 15 novembre 2017 modifie la directive 2009/45 ; elle tend à la clarifier et à la simplifier.

Le paragraphe 21 de l'exposé des motifs précise que « L'humain est un facteur essentiel pour la sécurité des navires et les procédures en la matière. Afin de maintenir un niveau élevé de sécurité, il importe de prendre en compte le lien entre sécurité, conditions de vie et de travail à bord et formation, y compris la formation aux opérations de sauvetage et d'urgence transfrontières, conformément aux exigences internationales. Les États membres et la Commission devraient dès lors adopter une attitude volontariste au niveau international afin de contrôler et de renforcer la dimension sociale au bénéfice des marins à bord des navires ».

11 - Des propositions de loi de police.

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

⁸⁴ CJUE, Grande Ch., 1^{er} août 2022, aff. jointes C-14/21 et C-15/21, Sea Watch eV contre Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, C-14/21 et C-15/21, Capitaneria di Porto di Palermo, C-14/21, Capitaneria di Porto di Porto Empedocle, C-15/21.

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 Mr 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.

12 - La proposition de loi adoptée par l'Assemblée Nationale, le 28 mars 2023

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** ». Le 27 mars 2023, cette proposition de loi a été discutée par l'Assemblée Nationale. Le ministre Hervé Berville et le rapporteur du texte Didier Le Gac ont voulu garder un texte de loi limité car « l'enjeu est l'efficacité, l'effectivité et l'opérationnalité la plus rapide possible de la loi » qui ne doit pas être invalidée en droit interne ou en droit européen. C'est pourquoi les amendements (interdiction d'accoster, définition en jours du temps de travail, paiement des jours de congé à terre...) présentés par de nombreux députés n'ont pas eu de majorité. Le rapporteur et le ministre ont renvoyé le champ d'application de la loi (liaisons, rythmes de travail...) à un décret en Conseil d'État qui sera pris après le vote du texte par le Sénat, à l'issue de discussions avec les partenaires sociaux et examen au Conseil supérieur de la marine marchande. Le secrétaire d'État chargé de la mer a annoncé que le transmanche serait exclu du registre international français (RIF) par décret.

Le 28 mars 2023, la proposition de loi amendée a été adoptée par l'Assemblée Nationale quasiment à l'unanimité des présents (157 pour, 7 abstentions, sur 577 députés), avec des amendements alourdissant les sanctions financières et les alignant avec le dispositif dit de l'État d'accueil (décret n° 2014-881 du 1^{er} août 2014, art. R. 5566-1 à R. 5566-7 C. Transports). En cas de récidive, une interdiction d'escale est prévue, sanction administrative sous la responsabilité de la direction régionale et interdépartementale de l'économie, de l'emploi, du travail et des solidarités (DREETS). Un rapport sera rendu six mois après la mise en application de la loi pour s'assurer que le contrôle est bien assuré et que les services de l'État en ont les moyens suffisants. La proposition de loi est transmise au Sénat, pour une discussion au début de l'été. Elle pourrait s'appliquer au 1^{er} janvier 2024, après qu'un décret en Conseil d'État définisse son champ d'application.

Proposition de loi adoptée par l'Assemblée Nationale, le 28 mars 2023.

Un titre IX est créé au sein livre V de la 5^{ème} partie du code des transports, intitulé « Conditions sociales applicables à certaines dessertes internationales ». L'article L. 5591-1 concerne le champ d'application des dispositions : les navires transporteurs de passagers assurant des lignes régulières internationales touchant un port français. Un décret en Conseil d'Etat détermine les lignes concernées, selon des critères d'exploitation, notamment la fréquence de touchée d'un port français. Ces dispositions s'appliquent aux contrats de travail des salariés, quelle que soit la loi applicable à ces contrats (art. L. 5591-2). Pour les périodes d'exploitation des navires sur les lignes régulières internationales touchant un port français, le salaire minimum horaire sont celles applicables aux salariés employés par les entreprises de la même branche d'activité établies en France ; il en est de même pour les salariés mis à disposition par des sociétés de manning, services privés de recrutement et de placement de gens de mer (art. L. 5592-1). Dans l'intérêt de la sécurité de la navigation et de la lutte contre les pollutions marines, l'organisation du travail applicable à ces salariés est fondée sur une durée de repos à terre au moins équivalente à la durée de leur embarquement. Un décret en Conseil d'Etat détermine la durée maximale de l'embarquement, en prenant en compte les critères d'exploitation des lignes concernées (art. L. 5592-2). La liste des documents, tenus à la disposition des membres de l'équipage et affichés dans les locaux réservés à l'équipage, les langues dans lesquelles ces documents doivent être disponibles, sont fixées par décret (art. L. 5593-1). La liste des documents, tenus à la disposition des agents de contrôle, et dont ils peuvent prendre copie, quel que soit le support, est aussi fixée par décret (art. L. 5593-2).

Sanctions pénales : Lorsque le navire est dans les eaux intérieures ou dans une installation portuaire située en dehors de ces eaux, est puni d'une amende de 7 500 euros le fait pour l'employeur de verser un salaire minimum horaire inférieur à celui résultant de l'article L. 5592-1. La même peine est applicable à l'armateur du navire à bord duquel est employé le salarié. La récidive est punie de six mois d'emprisonnement et de 15 000 euros d'amende. Les infractions donnent lieu à autant d'amendes qu'il y a de salariés concernés. À la troisième infraction constatée, une interdiction d'accoster dans un port français est prononcée à l'encontre des navires appartenant à la compagnie maritime en infraction. Un décret en Conseil d'Etat précise la durée de l'interdiction (art. L. 5594-1).

Lorsque le navire est dans les eaux intérieures ou dans une installation portuaire située en dehors de ces eaux, est puni d'une amende de 7 500 euros le fait pour l'employeur de ne pas respecter les obligations en matière de durée de repos à terre résultant de l'article L. 5592-2. La même peine est applicable à l'armateur du navire à bord duquel est employé le salarié. La récidive est punie de six mois d'emprisonnement et de 15 000 euros d'amende. Les infractions donnent lieu à autant d'amendes qu'il y a de salariés concernés (art. L. 5594-2).

Les infractions sont constatées par : « 1° Les officiers et les fonctionnaires affectés dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer ; 2° Les personnes mentionnées aux 2°, 3°, 8° et 10° de l'article L. 5222-1 (administrateurs des affaires maritimes ; officiers du corps technique et administratif des affaires maritimes ; le délégué à la mer et au littoral (DML) ; les agents publics commissionnés à cet effet par décision du directeur interrégional de la mer et assermentés) (art. L. 5595-1). Ces personnes sont habilitées à demander à l'employeur, à l'armateur ou à la personne faisant fonction, ainsi qu'à toute personne employée à quelque titre que ce soit à bord d'un navire de justifier de son identité, de son adresse et, le cas échéant, de sa qualité de salarié à bord du navire (art. L. 5595-2).

Sanctions administratives

Le directeur régional des entreprises, de la concurrence, de la consommation, du travail et de l'emploi (DIRECCTE) peut, sur le rapport des agents de contrôle de l'inspection du travail, des officiers et des fonctionnaires affectés dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes, sous réserve de l'absence de poursuites pénales, prononcer à l'encontre de l'armateur une amende en cas de manquement : 1° Au versement du salaire minimum horaire prévu à l'article L. 5592-1 ; 2° À l'organisation du travail prévue à l'article L. 5592-2 (art. L. 5596-1).

Lorsqu'une amende est prononcée, le directeur régional des entreprises, de la concurrence, de la consommation, du travail et de l'emploi (DIRECCTE) informe par tout moyen le procureur de la République des suites données au rapport des agents mentionnés (art. L.5596-2).

Le montant maximal de l'amende est de 4 000 euros et peut être appliqué autant de fois qu'il y a de salariés concernés. Le plafond de l'amende est porté au double en cas de nouveau manquement constaté dans un délai de deux ans à compter de la notification de l'amende concernant un précédent manquement de même nature. Il est majoré de 50 % en cas de nouveau manquement constaté dans un délai d'un an à compter de la notification d'un avertissement concernant un précédent manquement de même nature (art. L. 5596-3).

Pour fixer le montant de l'amende prévue à l'article L. 5596-1, le directeur régional des entreprises, de la concurrence, de la consommation, du travail et de l'emploi (DIRECCTE) prend en compte les circonstances et la gravité du manquement, le comportement de son auteur ainsi que les ressources et les charges de celui-ci (art. L. 5596-4).

Avant toute décision, le directeur régional des entreprises, de la concurrence, de la consommation, du travail et de l'emploi (DIRECCTE) informe par écrit l'armateur de la sanction envisagée, en portant à sa connaissance le manquement retenu à son encontre et en l'invitant à présenter ses observations dans un délai d'un mois. À l'expiration de ce délai, le directeur régional des entreprises, de la concurrence, de la consommation, du travail et de l'emploi (DIRECCTE) peut, par décision motivée, prononcer l'amende prévue à l'article L. 5596-1 et émettre le titre de perception correspondant (art. L. 5596-5).

La décision d'infliger une amende administrative ne peut être prise plus de deux ans après le jour où le manquement a été commis (art. L. 5596-6).

La décision d'infliger une amende administrative ne peut pas faire l'objet d'un recours hiérarchique (art. L. 5596-7).

L'amende prononcée en application de l'article L.5596-1 est recouvrée selon les modalités prévues pour les créances de l'État, étrangères à l'impôt et au domaine (art. L. 5596-8).

*Depuis le 1^{er} avril 2021, les **DIRECCTE** sont regroupées avec les services déconcentrés de la cohésion sociale au sein d'une nouvelle structure : les Directions régionales de l'économie, de l'emploi, du travail et des solidarités (DREETS). Les DREETS sont organisées en trois ou quatre pôles par grand domaine d'expertise. Elles comprennent : un pôle « politique du travail » ; un pôle « concurrence, consommation, répression des fraudes et métrologie » ; et un ou deux pôle(s) chargé(s) des missions économie, entreprises, emploi, compétences, solidarités et lutte contre les exclusions.*

***Décret n° 2020-1545 du 9 décembre 2020** relatif à l'organisation et aux missions des directions régionales de l'économie, de l'emploi, du travail et des solidarités, des directions départementales de l'emploi, du travail et des solidarités et des directions départementales de l'emploi, du travail, des solidarités et de la protection des populations.*

Le chapitre VI du titre VI du livre V de la cinquième partie du code des transports, relatif aux **conditions sociales de l'État d'accueil**, qui concerne les navires^{1°} ayant accès au cabotage maritime national et assurant un service de cabotage continental et de croisière d'une jauge brute de moins de 650 ; 2° Ayant accès au cabotage maritime national et assurant un service de cabotage avec les îles, à l'exception des navires de transport de marchandises d'une jauge brute supérieure à 650 lorsque le voyage concerné suit ou précède un voyage à destination d'un autre Etat ou à partir d'un autre Etat ; 3° Utilisés pour fournir une prestation de service réalisée à titre principal dans les eaux territoriales ou intérieures françaises ; 4° Utilisés pour toute activité de prestation de service exercée sur le plateau continental ou dans la zone économique exclusive en vue de la construction, de l'installation, de la maintenance et de l'exploitation d'installations relatives à la production d'énergie renouvelable en mer, est complété par des articles L. 5566-3 et L. 5566-4, concernant **les sanctions pénales** :

Est puni de 7 500 euros d'amende le fait pour l'armateur ou l'employeur de payer : 1° Des salaires inférieurs au salaire minimum de croissance prévu aux articles L. 3231-1 à L. 3231-12 du code du travail ; 2° Des rémunérations inférieures à la rémunération mensuelle minimale prévue à l'article L. 3232-1 du même code ; 3° Des salaires inférieurs à ceux fixés par la convention collective ou l'accord collectif étendu applicables aux navires battant pavillon français et exerçant dans la même activité. La récidive est punie de six mois d'emprisonnement et de 15 000 euros d'amende.

Les infractions donnent lieu à autant d'amendes qu'il y a de salariés concernés (art. L. 5566-3).

Est puni de 7 500 euros d'amende le fait pour l'armateur ou l'employeur de méconnaître les stipulations conventionnelles relatives aux accessoires du salaire prévus par la convention collective ou l'accord collectif de travail étendu applicables aux navires battant pavillon français et exerçant dans la même activité.

La récidive est punie de six mois d'emprisonnement et de 15 000 euros d'amende.

Les infractions donnent lieu à autant d'amendes qu'il y a de salariés concernés (art. L. 5566-4).

Il est aussi complété par des dispositions relatives à des **sanctions administratives** :

Le directeur régional des entreprises, de la concurrence, de la consommation, du travail et de l'emploi (DIRECCTE) peut, sur le rapport des agents de contrôle de l'inspection du travail, des officiers et des fonctionnaires affectés dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes, sous réserve de l'absence de poursuites pénales, prononcer à l'encontre de l'armateur une amende en cas de manquement :

1° Aux règles relatives aux dispositions légales et aux stipulations conventionnelles applicables aux salariés employés par les entreprises de la même branche d'activité établies en France pour les matières mentionnées à l'article L. 5562-1, à l'exception du salaire minimum, et sur le contrat d'engagement mentionné à l'article L. 5562-3 ;

2° Aux règles relatives à la protection sociale et à la déclaration des accidents survenus à bord mentionnées aux articles L. 5563-1 et L. 5563-2 ;

3° Aux règles relatives aux personnels désignés pour aider les passagers en situation d'urgence mentionnées à l'article L. 5564-1 ;

4° Aux règles relatives aux documents obligatoires mentionnés aux articles L. 5565-1 et L. 5565-2 (art. L. 5568-1).

Lorsqu'une amende est prononcée en application de l'article L. 5568-1, le directeur régional des entreprises, de la concurrence, de la consommation, du travail et de l'emploi (DIRECCTE) informe par tout moyen le procureur de la République des suites données au rapport des agents mentionnés (art. L. 5568-2).

Le montant maximal de l'amende prononcée en application de l'article L. 5568-1 est de 4 000 euros et peut être appliqué autant de fois qu'il y a de manquements constatés au titre du 4° du même article L. 5568-1 ou qu'il y a de travailleurs concernés au titre des 1° à 3° dudit article L. 5568-1.

Le plafond de l'amende est porté au double en cas de nouveau manquement constaté dans un délai de deux ans à compter de la notification de l'amende concernant un précédent manquement de même nature.

Il est majoré de 50 % en cas de nouveau manquement constaté dans un délai d'un an à compter de la notification d'un avertissement concernant un précédent manquement de même nature (art. L. 5568-3).

Pour fixer le montant de l'amende prévue à l'article L. 5568-1, le directeur régional des entreprises, de la concurrence, de la consommation, du travail et de l'emploi (DIRECCTE) prend en compte les circonstances et la gravité du manquement, le comportement de son auteur ainsi que ses ressources et ses charges (art. L. 5568-4).

Avant toute décision, le directeur régional des entreprises, de la concurrence, de la consommation, du travail et de l'emploi (DIRECCTE) informe par écrit l'armateur de la sanction envisagée, en portant à sa connaissance le manquement retenu à son encontre et en l'invitant à présenter ses observations dans un délai d'un mois.

À l'expiration de ce délai, le directeur régional des entreprises, de la concurrence, de la consommation, du travail et de l'emploi (DIRECCTE) peut, par décision motivée, prononcer l'amende prévue à l'article L. 5568-1 et émettre le titre de perception correspondant (art. L. 5568-5).

La décision d'infliger une amende administrative ne peut être prise plus de deux ans après le jour où le manquement a été commis (art. L. 5568-6).

La décision d'infliger une amende administrative ne peut pas faire l'objet d'un recours hiérarchique (art. L. 5568-7).

L'amende prononcée en application de l'article L. 5568-1 est recouvrée selon les modalités prévues pour les créances de l'État étrangères à l'impôt et au domaine (art. L. 5568-8).

Article 3 - Dans un délai de neuf mois à compter de la promulgation de la présente loi, le Gouvernement remet au Parlement un rapport sur l'état des pratiques relatives au dumping social sur les lignes régulières de ferries au sein de l'Union européenne.

Article 4 - Dans un délai de six mois à compter de la promulgation de la présente loi, le Gouvernement remet au Parlement un rapport recensant les besoins humains et financiers des services chargés de l'inspection du travail maritime pour assurer leurs missions, notamment la lutte contre le phénomène de dumping social. Le rapport précise également les pistes d'amélioration de la formation des agents de ces services en matière de droit du travail maritime.

La loi britannique imposant le respect du salaire minimal britannique pour les marins des navires de commerce touchant les ports du Royaume-Uni est entrée en vigueur. Ce *Seafarers' wages act* a reçu l'assentiment royal de principe le 23 mars 2023, ce qui lui donne force de loi avec application immédiate et interdiction d'accès aux ports britanniques en cas d'infraction. Cette modification législative est la pierre angulaire d'un plan en neuf points développé par le département des transports britannique. Ce plan prévoit d'autres dispositions futures pour lutter contre les pratiques de licenciement et de réembauche immédiate avec des conditions sociales et salariales inférieures au contrat de travail initial, comme ce fut le cas pour les marins de P&O. Le département des Transports indique continuer à travailler avec ses homologues européens pour l'amélioration des conditions de travail des marins. Outre la rémunération, la question des temps de travail et de repos, chers aux représentants syndicaux français, fait aussi l'objet de discussions entre le Royaume-Uni et ses voisins. Le département des Transports évoque sur ce point une convergence de vues avec son homologue français Clément Beaune à l'issue de leur rencontre à Paris début mars lors du dernier sommet Royaume-Uni-France.

La proposition de loi a été transmise au Sénat, pour une discussion au début de l'été. La loi nouvelle pourrait s'appliquer au 1^{er} janvier 2024, après qu'un décret en Conseil d'État définisse son champ d'application.

A suivre donc.

Le 31 mars 2023.