



HAL
open science

Normes sociales à bord des navires sous pavillons Bis européens: Vers le retour des Etats côtiers?

Sandrine Drapier

► **To cite this version:**

Sandrine Drapier. Normes sociales à bord des navires sous pavillons Bis européens: Vers le retour des Etats côtiers?. Gens de mer: un marché international du travail en perspectives, Editorial Gomylex, pp.335-352, 2016, 978-84-15176-67-1. hal-01470448

HAL Id: hal-01470448

<https://hal.science/hal-01470448v1>

Submitted on 17 Feb 2017

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.

Copyright



CHAPTER 12

Normes sociales à bord des navires sous pavillons Bis européens: Vers le retour des Etats côtiers?

Sandrine DRAPIER

Maître de conférences en droit privé et sciences criminelles
(H.D.R.)

Université du Maine - Thémis UM (EA 4333)



Abstract: *The choice of the flag guides the applicable legislation applicable on board ships. The requirement for a genuine link between the ship and the Flag State is the only mean to fight against law shopping, which is used by shipowners to benefit from the less restrictive social, tax and environmental legislations offered by flags of convenience. To level the playing field, traditional maritime powers have created second registers. Competition between these European second registers now prevails, whatever the shipping lines, goods or cruises, cabotage or not. To limit the social dumping in Europe, the principle of social responsibility may be imposed on board second-register vessels, through the application of the social legislation of the Port State, leaving control to States that are the more diligent for social issues.*



Résumé: *Le choix du pavillon guide la législation applicable à bord des navires. Exiger un lien substantiel entre le navire et l'Etat du pavillon est le seul moyen de lutter contre le law shopping pratiqué par les armateurs pour bénéficier des législations sociales, fiscales et environnementales les « moins disantes » offertes par les pavillons de complaisance. Afin de les concurrencer, les puissances maritimes traditionnelles ont créé des pavillons de second registre. La concurrence intra-communautaire entre ces pavillons bis règne désormais, quelles que soient les lignes de transport maritime, marchandises ou croisières, cabotage ou non. Pour limiter les pratiques de dumping social en Europe, le principe de responsabilité sociale peut s'imposer à bord des navires sous pavillon bis, par l'application de la législation sociale de l'Etat du port, laissant le contrôle aux Etats les plus diligents en matière sociale.*



XII. Normes sociales à bord des navires sous pavillons Bis européens:

Arborer des pavillons étrangers à bord des navires est une pratique courante des armateurs, motivée depuis le milieu des années soixante-dix, par des considérations économiques jugées difficiles¹. La concurrence exacerbée en mer les incite à profiter de la liberté du pavillon offerte par le droit international² et à élire pavillon dans des pays plus complaisants³. De cette façon, les armateurs échappent aux charges sociales et aux sujétions fiscales supportées par les marines marchandes traditionnelles.

Le pavillon français ne fait pas exception à cette évolution: l'un des trois plus grands transporteurs mondiaux, établi sur le territoire français, dispose de 430 navires dont seulement 22 battent pavillon français, avec 450 personnels navigants à bord⁴. Au sein de l'Union européenne, les pavillons chypriote, maltais ou anglo-normand sont arborés par des compagnies qui desservent quasi exclusivement des ports européens. Certaines compagnies, comme la Compagnie Condor Ferries, préfèrent même le pavillon bahaméen, traditionnellement classé parmi la complaisance, pour réaliser les liaisons maritimes entre Jersey, Guernesey, Cherbourg et Saint-Malo. Cette compagnie profite par ailleurs, pour les employés français, de la fiscalité sur le travail de Jersey, lieu où elle est basée.

La recherche d'une immatriculation à bas coûts et d'une affiliation aux normes sociales les moins disantes a conduit certains Etats européens à développer des stratégies fiscales et administratives destinées à attirer les navires étrangers, avec des contrôles locaux allégés. D'autres, comme les puissances maritimes traditionnelles, telles la France, le Danemark ou le Royaume-Uni, ont choisi, pour relancer l'attractivité de leur pavillon et maintenir la compétitivité de leur flotte, de mettre en place des pavillons de second registre, dits pavillons *bis*.

La France s'est ainsi dotée, dès 1986, d'un second pavillon dans les TAAF: aux îles Kerguelen pour les navires de marine marchande et à Wallis et Futuna pour les navires de croisière⁵. Par souci de clarification et de promotion du pavillon français,

1) Depuis la crise pétrolière, les flottes européennes se retrouvent en surcapacité et en 1976 par ex. 40% de la flotte allemande passe sous pavillon chypriote: Rapp. d'information du Sénat, n° 450, 10 avril 2014, par BOCQUET E., spéc. p. 66.

2) La Convention sur la Haute mer, dite de Genève, adoptée en 1958, exige un lien substantiel entre le navire et l'Etat du pavillon; principe repris par la Convention de Montego Bay sur le droit de la mer, signée en 1982. La Convention de la CNUCED adoptée le 7 février 1986, sur l'immatriculation des navires, pose la nécessité du lien économique entre le navire et l'Etat du pavillon, mais n'est jamais entrée en vigueur.

3) V. CORNIER, G., Le règne de la libre immatriculation, sur l'Atlas économique de la mer, Le Marin, 2016, spéc. p. 87-88.

4) V. l'exemple de la CMA-CGM dans le rapport d'information du Sénat, n° 450, 10 avril 2014, par BOCQUET E., spéc. p. 67.

5) Permettant d'appliquer le Code du travail de l'Outre-mer à bord des navires. Sur l'utilisation des pavillons d'Outre-mer, v. parmi de nombreux art. sur cette question: BEURIER J.-P. (1990), *Les pavillons*

ces pavillons ont été remplacés par le registre international français créé en 2005⁶, destiné à séduire les navires armés au commerce au long cours, au cabotage international, ainsi que la grande plaisance⁷. Avec le nouveau registre international français, la différenciation du travail à bord des navires est organisée. Au côté d'un quota minimal de marins forcément issus de l'Union européenne⁸, l'effectif à bord est généralement complété par la main d'œuvre prêtée par les sociétés de *manning*⁹. Pour cette main d'œuvre, les règles sociales sont en principe celles du lieu d'établissement de la société prestataire, par référence à la loi choisie par les parties pour les gens de mer résidant hors de France, sous réserve des dispositions plus favorables éventuellement contenues dans des accords internationaux pour les non-résidents¹⁰. Ces conditions d'emploi, d'engagement, de travail et de vie à bord doivent depuis peu, au minimum, respecter les dispositions résultant de la Convention de travail maritime de 2006 ratifiée par la France¹¹.

C'est, à ce prix, que la flotte française se trouve stabilisée en volume¹²; mais le système des pavillons *bis* a également permis aux autres pays européens de maintenir leur compétitivité. Consécutivement, l'existence de seconds registres dans les pays européens voisins concurrence directement les compagnies maritimes nationales sur des lignes où le choix du registre international français n'est pas autorisé. Mieux, ce système a conduit à l'émergence de nouvelles flottes, battant pavillon d'Etats sans côte ni marin, comme le Luxembourg.

d'outre-mer: havres ou écueils?, in *La communauté européenne et la mer*, Economica, p. 683 et s. – CHAUMETTE P., *Le statut du marin naviguant sur un navire immatriculé aux Kerguelen ou la République des manchots*, Dr. soc. 1987, p. 115 et s. – CHAUMETTE P., *Loi du pavillon ou statut personnel? Du navire comme lieu habituel de travail*, Dr. soc. 1995, p. 997 et s.

6) Loi n° 2005-412 du 3 mai 2005 *relative à la création du registre international français* et son décret d'application n° 2006-142 du 10 février 2006 *relatif à la création du guichet unique*.

7) Le champ d'application du RIF comprend les navires de plaisance de plus de 24 mètres hors-tout, c'est-à-dire la plaisance méditerranéenne not. Sont exclus les navires transporteurs de passagers assurant des lignes régulières intracommunautaires, le cabotage national, la pêche professionnelle ou encore les navires d'assistance portuaire (art. L. 5611-2 et L. 5611-3 C. transp.). Du coup, l'immatriculation TAAF est réservée aux seuls navires de pêche et le registre de Wallis et Futuna est maintenu.

8) Quota fixé à 35% pour les vaisseaux disposant d'une aide fiscale à la mise en navigation et à 25% pour les autres. Il est calculé sur la base de la fiche d'effectif du navire, et non pas sur l'effectif des marins présents à bord: v. art. L. 5612-3 C. Transports.

9) Sociétés dont l'objet consiste à recruter et placer des personnels de mer pour les mettre à disposition des armateurs.

10) Art. L. 5621-7 C. Transport.

11) Art. L. 5621-8 C. Transports, tel que modifié suite à la Convention du travail maritime (dite CTM) de l'Organisation internationale du travail de 2006, entrée en vigueur le 20 août 2013 - V. CHARBONNEAU A. et CHAUMETTE P., *Premiers amendements à la Convention du travail maritime de l'OIT de 2006*, Dr. soc. 2014, pp. 802-810.

12) Rapport d'information du Sénat, n° 450, 10 avril 2014, par BOCQUET E., spéc. p. 69.

XII. Normes sociales à bord des navires sous pavillons Bis européens:

Pour prendre un exemple bien connu, la compagnie Corsica Ferries, propriété d'une *holding* suisse inscrite au second registre italien¹³, profite de l'extra-territorialité des lois sociales liée au second registre italien. Pour les traversées entre Nice, Toulon, Marseille et la Corse, elle embarque des marins à bord dont les conditions de travail relèvent du lieu de leur résidence. Si les marins résidant en Italie sont bien rémunérés, dans des conditions proches des conventions collectives françaises, le recours aux sociétés de *manning* pour le recrutement de membres d'équipage, ressortissants européens ou non, permet de les rémunérer aux conditions de leur pays d'origine. Ces conditions, bien en-deçà du SMIC maritime, exposent la société de transport maritime française¹⁴, proposant les mêmes dessertes, à une concurrence insoutenable.

La France a décidé de mettre fin à cette situation de *dumping* social à bord des navires immatriculés sur les différents registres intra-communautaires pour le cabotage entre ports français. Sur ces lignes, l'ensemble des personnels à bord, quel que soit le pavillon, est soumis aux conditions sociales de l'Etat d'accueil depuis la loi du 28 mai 2013¹⁵ et son décret d'application du 1^{er} aout 2014¹⁶. En conséquence, pour la navigation dans les eaux territoriales françaises ou le cabotage entre îles françaises, les règles sociales applicables sont celles de l'Etat du port¹⁷. La rémunération du personnel à bord doit répondre au salaire minimum interprofessionnel de croissance maritime en vigueur en France et la couverture sociale doit être choisie parmi les législations applicables dans les Etats membres de l'Union européenne. Autrement dit, en cas de cabotage, la législation à bord ne peut méconnaître les exigences sociales de l'Etat du port (I).

En dehors du cabotage, il reste avantageux pour les Etats¹⁸, sans armateur ni pavillon traditionnel important, d'attirer les pourvoyeurs de main d'œuvre maritime en facilitant l'installation de sociétés de *manning* sur leur territoire. Ce modèle économique, reposant sur l'optimisation sociale, trouve comme seule limite les dispositions de la Convention de travail maritime de 2006¹⁹, laquelle met à la charge des Etats signataires

13) Mis en place par la loi 30/98 du 27 février 1998.

14) SNCM.

15) Loi du 28 mai 2013 portant diverses dispositions en matière d'infrastructures et de services de transports.

16) Décret n° 2014-881 du 1^{er} aout 2014 pris pour l'application des dispositions du titre VI du livre V de la cinquième partie du code des transports et relatif aux conditions sociales du pays d'accueil, entré en vigueur le 1^{er} septembre 2014 et intégralement le 1^{er} janvier 2015.

17) V. le Régl. CE n° 3577/92 du 7 décembre 1992 concernant l'application du principe de libre circulation des services aux transports maritimes à l'intérieur des Etats membres (relatif au cabotage maritime) et le décret n° 99-195 du 16 mars 1999, relatif à l'application des conditions de l'Etat d'accueil conformément au Règlement CEE du Conseil n°3577/92 (annexe art. 4), abrogé par le décret n° 2014-881 du 1^{er} aout 2014.

18) Au sein de l'Union européenne comme la Bulgarie ou la Croatie, ou au-delà, à l'image des Philippines.

19) Objet du titre V de la CTM (Convention du travail maritime) de 2006, entrée en vigueur le 20 août

la surveillance des sociétés de *manning* établies sur leur territoire. Les pavillons *bis* européens peuvent ainsi se contenter de respecter les minima sociaux envisagés par la Convention de travail maritime de 2006 (II).

1. Le choix de la législation sociale de l'Etat du port en cas de cabotage

La concurrence loyale en mer s'appuie sur la valorisation du principe du lien substantiel entre le navire et l'Etat du pavillon, tel qu'exposé par la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1986, en évitant le recours aux pavillons de complaisance ou en réduisant le recours aux pavillons *bis*. Bien que les pavillons de second registre ne correspondent pas exactement à la définition des pavillons de complaisance²⁰, la Fédération internationale des travailleurs du transport classe tout de même les pavillons *bis* français, allemand et anglais, entre autres, parmi cette catégorie²¹.

S'il est impossible d'imposer le pavillon français du premier registre à tous les navires opérant dans les eaux françaises en vertu du principe de la libre immatriculation, il reste néanmoins envisageable, en cas de cabotage, de restreindre l'accès aux navires immatriculés sous des seconds registres d'un Etat européen pour les activités de transport de marchandises et de croisière (A). D'une manière socialement plus ambitieuse, certains Etats, dont la France, ont fait le choix d'imposer les règles sociales de l'Etat d'accueil pour la législation applicable à l'équipage à bord des navires pratiquant le cabotage (B).

A. La restriction de l'accès au cabotage pour les navires battant pavillon bis

Telle que définie dans le cadre européen, la notion de cabotage maritime²² vise aussi bien le transport dans les eaux intérieures que celui dans les eaux territoriales de l'Etat²³. En termes d'évolution des trafics par cabotage, trois Etats -l'Espagne, le

2013, loi n° 2013-619 du 16 juillet 2013 (JO p. 11890) et décret n° 2014-615 du 13 juin 2014, portant publication de la CTM (ensemble quatre annexes) adoptée à Genève le 07/02/2006.

20) Au sens où la propriété réelle des navires et leur contrôle se situent dans un pays autre que celui des pavillons choisis pour leur immatriculation: v. *flags of convenience campaign* sur <http://itf-live.zone-preview.co.uk/>. - V. le rapport d'information du Sénat, n° 450, 10 avril 2014, par BOCQUET E., spéc. p. 68 *in fine* et 69.

21) V. le rapport d'information du Sénat, n° 450, 10 avril 2014, par BOCQUET E., spéc. p. 68 *in fine* et 69.

22) Les activités de navigation de plaisance sont exclues du règlement européen sur le cabotage maritime: arrêt de la Cour du 27 mars 2014 (*Alpina River Cruises et Nicko Tours*): C-17/13, EU:C2014-191.

23) Arrêt de la Cour du 9 mars 2006 (*Commission c/ Espagne*), C-323/03 EU:C2006-159.

XII. Normes sociales à bord des navires sous pavillons Bis européens:

Royaume-Uni et l'Italie- continuent à dominer les activités de transport de marchandises. Pour les activités de croisière²⁴, ces marchés présentent la particularité d'un fort niveau de concentration entre les pavillons grecs, italiens et espagnols.

Les États membres de l'Union européenne autorisent, sans aucune restriction, tous les navires immatriculés dans leur premier registre à assurer des services de cabotage. Ces navires ont, par conséquent, un accès illimité au cabotage, continental ou insulaire, dans les autres États. En pratique, d'après les observations de la Commission européenne dans son cinquième rapport²⁵, les navires sous premier registre réalisent surtout du cabotage de passagers.

Concernant les navires sous second registre, il suffit qu'un navire remplisse toutes les conditions requises au cabotage dans l'Etat membre où il est immatriculé pour être admis au cabotage dans tout autre Etat membre. Pour essayer de dresser un état des lieux, il est nécessaire de séparer les Etats autorisant les pavillons des seconds registres au cabotage dans leurs eaux territoriales de ceux où existent des restrictions d'accès; leur situation étant variable d'un pays à l'autre.

D'un côté, il y a les Etats qui offrent aux navires sous second registre un accès illimité au cabotage. Seuls l'Espagne et le Portugal autorisent la pratique du cabotage à la fois pour les navires de passagers et de marchandises immatriculés au second registre. Précisément, les navires du registre espagnol spécial des îles Canaries (REC), du registre portugais de Madère (MAR) et de Gibraltar ont un accès sans réserve au cabotage. La position du Danemark est partagée, distinguant les navires marchands du registre international des navires danois (DIS), qui ont un accès illimité au cabotage, des navires à passagers du registre DIS dont l'accès est interdit.

De l'autre côté, il y a les Etats qui autorisent, de manière limitée, le cabotage des navires sous pavillon *bis*, avec des restrictions plus ou moins importantes. Certains Etats n'ont accordé qu'un accès limité au cabotage pour les navires immatriculés sous leurs seconds registres respectifs, comme la France et l'Italie. Ainsi, en France, les navires sous pavillon RIF disposent d'un accès limité au cabotage de marchandises, sous réserve que leur exploitation ne concerne pas uniquement des itinéraires de cabotage. En Italie, les navires de second registre sont admis à assurer soit des services de cabotage dans la limite de six trajets par mois²⁶, soit un nombre indéterminé de trajets, à condition qu'ils soient réalisés au-delà des cent milles nautiques²⁷. D'autres

24) C'est-à-dire lorsque des passagers sont embarqués et débarqués dans l'Etat membre dans lequel s'effectue la partie en cabotage.

25) V. le 5^e rapport de la Commission au Conseil (2014/231 final) *sur l'exécution du régl. 3577/92 concernant l'application du principe de la libre circulation des services au cabotage maritime (2001-2010)* en date du 22 avril 2014, spéc. p. 3.

26) Loi n° 289 du 27/12/2002.

27) Loi n° 326 du 24/11/2003.

Etats, enfin, comme l'Allemagne ou la Finlande, ont préféré accorder un accès au cas par cas à leurs navires sous second registre. En effet, les navires au registre international des navires allemands (ISR) et les navires à marchandises du commerce international de la Finlande, ont accès au cabotage, ligne par ligne et navire par navire, sans toutefois pouvoir donner lieu à un cabotage régulier.

En conclusion, il arrive souvent qu'un navire battant pavillon *bis* d'un Etat de l'Union Européenne pratique le cabotage continental ou inter-îles dans un autre Etat membre. D'une manière paradoxale, les navires de second registre de ce même Etat ne peuvent pas toujours accéder à ces lignes. Il en résulte une curieuse distorsion de concurrence intra-communautaire au détriment des navires au premier registre.

B. Les conditions sociales françaises sur tout navire cabotant entre ports français

Pour favoriser des règles de concurrence loyale, au niveau social, entre les entreprises maritimes opérant sur les mêmes lignes, ou secteurs d'activités, dans les eaux territoriales, certains Etats de l'Union européenne ont clairement fait le choix de privilégier la législation de l'Etat d'accueil.

La diversité des approches nationales du Règlement européen, sur le cabotage maritime, n'a pas échappé à la Commission européenne dans son cinquième rapport²⁸. L'article 3 dudit règlement dispose que «pour les navires pratiquant le cabotage continental et les navires de croisière, toutes les questions relatives à l'équipage relèvent de la responsabilité de l'Etat dans lequel le navire est immatriculé (Etat du pavillon), à l'exception des navires jaugeant moins de 650 tonnes brutes qui peuvent se voir appliquer les conditions de l'Etat d'accueil»²⁹. En découle l'application des règles de l'Etat d'accueil à l'équipage des navires jaugeant moins de 650 tonnes brutes et des navires pratiquant le cabotage insulaire, à l'exception des navires marchands jaugeant plus de 650 tonnes brutes, lorsque le voyage concerné suit ou précède un voyage à partir ou à destination d'un autre Etat³⁰. La Cour de justice a précisé, courant 2004, la portée dudit article 3 en ce qui concerne les navires de

28) V. le 5^e rapport de la Commission au Conseil (2014/231 final) *sur l'exécution du règlement 3577/92 concernant l'application du principe de la libre circulation des services au cabotage maritime (2001-2010)* en date du 22 avril 2014, spéc. p. 4 à 6.

29) Al. 1 de l'art. 3 du règlement CEE du Conseil 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 Etats membres (cabotage maritime)*.

30) En 2006, la CJCE a précisé la définition du «voyage qui suit ou précède le cabotage». Il s'agit de tout voyage à destination ou à partir d'un autre Etat, que le navire transporte ou non des marchandises: v. affaire C-456/04, (*Agip Petroli SpA contre Capitaneria di porto di Siracusa et autres*), Rec. [2006] p. I- 03395.

XII. Normes sociales à bord des navires sous pavillons Bis européens:

croisière³¹: toutes les questions relatives à l'équipage des navires jaugeant plus de 650 tonnes brutes, qu'ils pratiquent le cabotage continental ou insulaire, relèvent de la responsabilité de l'Etat du pavillon. Consécutivement, les règles de l'Etat d'accueil ne peuvent s'appliquer qu'aux navires jaugeant moins de 650 tonnes brutes pour les navires pratiquant le cabotage inter-îles³².

La difficulté ici réside sur la délimitation de l'étendue des règles rentrant dans la législation relative à l'équipage³³. A l'instar de seulement cinq autres Etats membres, l'Italie, l'Espagne³⁴, le Portugal³⁵, la Grèce³⁶ et la Bulgarie³⁷, lesquels appliquent les règles de l'Etat d'accueil avec des différences d'approche, la France a fait ce choix.

A défaut de précisions réglementaires sur le domaine des questions relatives à l'équipage, la compétence des Etats d'accueil est plus ou moins étendue. Certains Etats y englobent «toutes les règles concernant l'équipage», alors même que l'approche plus restrictive de la Commission européenne amène à en limiter le domaine «afin de sauvegarder le principe de libre prestation de services auquel cette compétence déroge»³⁸. L'idée est de conférer compétence aux Etats d'accueil pour déterminer la proportion requise de ressortissants communautaires à bord des navires et exiger que les marins à bord aient une couverture sociale dans l'Union européenne. Pour ce qui est des conditions de travail, cette compétence les autorise à imposer le

31) Affaire C-288/02, (*Commission des Communautés européennes contre République hellénique*), Rec. [2004] p. I-10071.

32) Al. 2 de l'art. 3 du règlement CEE du Conseil 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 Etats membres (cabotage maritime)*. Comp. avec l'al. 3: «toutefois, pour les navires de transport de marchandises jaugeant plus de 650 tonnes brutes et pratiquant le cabotage avec les îles, lorsque le voyage concerné suit ou précède un voyage à destination d'un autre Etat ou à partir d'un autre Etat, toutes les questions relatives à l'équipage relèveront, à partir du 1er janvier 1999, de la responsabilité de l'Etat dans lequel le navire est immatriculé (Etat du pavillon)».

33) En ce sens, RODRIGUES S., *Revue des droits de la concurrence* n° 3-2014, chron. n° 1, spéc. p. 197.

34) L'Italie et l'Espagne appliquaient déjà les règles de l'Etat d'accueil d'après le quatrième rapport de la Commission au Conseil sur le cabotage maritime: v. le 4^e rapport de la COM (2002) 203 du 24 avril 2002.

35) La règle de l'Etat d'accueil concerne les services de transport réguliers de fret conteneurisé et aux marchandises solides diverses entre le Portugal continental et les territoires insulaires de Madère et des Açores (décret-loi n° 7/2006): v. le 5^e rapport de la Commission au Conseil (2014/231 final) en date du 22 avril 2014, spéc. p. 4 à 6.

36) Les normes relatives à l'équipage des navires pratiquant le cabotage insulaire sont assujetties à la règle de l'Etat d'accueil et régies par la législation grecque.

37) Conformément à l'art. 4 de l'Ordonnance n° 10, les navires jaugeant moins de 650 tonnes brutes sont soumis à la réglementation bulgare en matière d'équipage: v. le 5^e rapport de la Commission au Conseil (2014/231 final) en date du 22 avril 2014, spéc. p. 4 à 6.

38) COM (2002) 203 du 24 avril 2002, spéc. point 4.

salaire minimum en vigueur dans le pays d'accueil. Cependant, en matière de sécurité et de formation des personnels³⁹, la Commission européenne considère que «les Etats membres ne sauraient exiger plus que le respect des normes communautaires ou internationales en vigueur sans restreindre de façon disproportionnée la libre prestation de services»⁴⁰.

La France est allée sans doute plus loin⁴¹ en imposant les conditions sociales nationales à tout personnel navigant en vertu de la loi du 28 mai 2013; conditions identiques à celles applicables aux salariés employés par les entreprises de la même branche d'activité établies en France⁴². Pour le cabotage visé à l'article L 5561-1 du Code des transports⁴³, le législateur français oblige l'armateur à respecter le Code du travail en vigueur en France⁴⁴, quel que soit le pavillon du navire⁴⁵. S'inscrivant dans la lignée de la jurisprudence récente de la Cour européenne qui fragilise le rattachement social des gens de mer au seul Etat du pavillon⁴⁶, la loi du 28 mai 2013⁴⁷ permet d'imposer l'application des règles sociales de l'Etat d'accueil aux salariés des navires pratiquant le cabotage maritime⁴⁸. Ces dispositions sociales, de nature impérative, concernent neuf points essentiels en matière sociale, dont certaines conditions de travail, les effectifs, la rémunération et la protection sociale⁴⁹. L'idée est d'instaurer les règles

39) Y compris les langues parlées à bord.

40) COM (2002) 203 du 24 avril 2002, spéc. point 4.

41) La France, faisant déjà partie des Etats ayant fait le choix de la législation de l'Etat d'accueil, (v. le rapp. de la Commission au Conseil: COM (2002) 203 du 24 avril 2002) a précisé le champ d'application de la législation sociale de manière étendue.

42) Art. L. 5562-1 C. transp.

43) «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 dans les eaux territoriales ou intérieures françaises des prestations de services».

44) Art. L. 5541-1 C. trav.

45) Régl. CEE du Conseil 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 Etats membres (cabotage maritime)*.

46) V. CJUE 8 juillet 2014 (*Fonnship A/S c/ Svenska Transportarbetareförbundet*): la cour décide de l'absence d'incidence de la nationalité des travailleurs et du navire sur l'applicabilité du droit de l'Union européenne.

47) Loi du 28 mai 2013 *portant diverses dispositions en matière d'infrastructures et de services de transports*.

48) Y compris lorsque le navire remplit des obligations de service public ou relève d'une délégation de service public, ou est utilisé pour fournir une prestation de services réalisée à titre principal dans les eaux territoriales ou intérieures françaises.

49) Sur l'idée d'instaurer dans chaque port de commerce un centre dévolu au bien-être des marins: v. la discussion sur l'art 3 bis devant l'AN du 02/02/2016 XIV^e législature: www.assemblee-nationale.fr

XII. Normes sociales à bord des navires sous pavillons Bis européens:

d'une «concurrence loyale» entre les entreprises maritimes opérant sur les mêmes lignes, ou même secteur d'activités, dans les eaux territoriales françaises.

Pris pour son application, le décret dit «d'Etat d'accueil», en date du 1^{er} août 2014⁵⁰, a pour but de rendre applicable aux personnels de la navigation maritime commerciale les règles sociales du port français dans lequel les gens de mer exercent régulièrement leurs activités. Le choix est clairement fait d'imposer le respect des règles du droit du travail issues des dispositions législatives ou réglementaires nationales, ainsi que celles issues des accords collectifs de travail applicables aux navires français exerçant la même activité⁵¹. La surveillance de l'application du droit du travail à bord des navires cabotant entre ports français s'opère avant le début de l'activité envisagée par déclaration électronique auprès du Directeur départemental des territoires et de la mer du premier port français touché⁵². Par la suite, le contrôle s'opère au cours d'inspections portuaires en vertu de l'article L. 5241-4-3 du Code des transports⁵³.

Précisément, le fait pour un armateur⁵⁴ de payer aux personnels à bord des salaires⁵⁵, ou accessoires inférieurs à ceux fixés dans la convention collective⁵⁶ applicable aux

50) Décret n° 2014-881 du 1^{er} août 2014 pris pour l'application des dispositions du titre VI du livre V de la cinquième partie du code des transports et relatif aux conditions sociales du pays d'accueil, entré en vigueur le 1^{er} septembre 2014 et le 1^{er} janvier 2015 pour l'utilisation de la langue à bord.

51) Art. L 5562-1 C. Transports: «les dispositions légales et les stipulations conventionnelles applicables aux salariés employés sur les navires mentionnés à l'article L. 5561-1 sont celles applicables aux salariés employés par les entreprises de la même branche d'activité établies en France, pour les matières suivantes: «1° Libertés individuelles et collectives dans la relation de travail»; «2° Discriminations et égalité professionnelle entre les femmes et les hommes»; «3° Protection de la maternité, congés de maternité, de paternité et d'accueil de l'enfant, congés pour événements familiaux»; «4° Conditions de mise à disposition et garanties dues aux salariés par les entreprises exerçant une activité de travail temporaire»; «5° Exercice du droit de grève»; «6° Durée du travail, repos compensateurs, jours fériés, congés annuels payés, durée du travail et travail de nuit des jeunes travailleurs»; «7° Salaire minimum et paiement du salaire, y compris les majorations pour les heures supplémentaires»; «8° Règles relatives à la santé et à la sécurité au travail, âge d'admission au travail, emploi des enfants»; «9° Travail illégal».

52) Envoi soixante douze heures avant la prestation envisagée. V. pour les conditions pratiques, l'arrêté du 4 septembre 2014 relatif à la déclaration d'activité prévue à l'art. R. 5561-2 C. Transports.

53) En raison de la disparition des inspecteurs du travail maritime en 2009, la question se pose de savoir si cette charge du contrôle peut entièrement reposer sur les personnels chargés du contrôle technique, à savoir de l'inspection du navire; ceux-ci étant rattachés aux affaires maritimes: sur cette discussion, v. art. 7 AN du 02/02/2016 (www.assemblee-nationale.fr)

54) Conçu extensivement au sens de l'art. L. 5511-1 C. Transports, à savoir toute personne pour le compte de laquelle le navire est armé, mais également le propriétaire du navire ou tout autre opérateur auquel le propriétaire a confié la responsabilité de l'exploitation du navire.

55) Par personnels à bord, il faut entendre ici les «marins», c'est-à-dire les «salariés ou non salariés exerçant une activité directement liée à l'exploitation du navire», mais aussi les «gens de mer», à savoir «toutes personnes salariées ou non salariées exerçant à bord d'un navire une activité professionnelle à quelque titre que ce soit»: art. L. 5511-1 C. Transports.

56) Ou accord collectif de travail étendu, soit le SMIC maritime au minimum.

navires arborant pavillon français, est puni d'une amende de quatrième classe pour chaque infraction constatée⁵⁷. Pour la protection sociale cependant, les personnels à bord relèvent du régime adopté par l'un des Etats membres de l'Union européenne⁵⁸, à condition que le régime social retenu inclut la protection contre les quatre grands risques sociaux encourus par tout salarié⁵⁹.

Ailleurs, il doit n'y avoir, par principe, aucune incidence de la nationalité des travailleurs à bord ou de la nationalité du navire sur l'applicabilité du droit de l'Union européenne⁶⁰. Malheureusement, cette formulation assez large ressemble, à s'y méprendre, à celle retenue pour les travailleurs détachés sur terre⁶¹; conduisant souvent à l'application du droit du pays d'origine aux salariés détachés...

2. Des minima sociaux imposés sur les navires battant pavillons *bis* en dehors du cabotage

Environ 75 % des personnels employés sur des navires battant pavillon d'un Etat communautaire sont issus de pays tiers⁶². La Convention de travail maritime, adoptée dans le cadre de l'OIT en 2006, préconise aux Etats signataires de mettre en place un système préventif de certification ou d'enregistrement des sociétés de *manning*, mais également un système de contrôle à quai. Ces opérations d'inspection et de surveillance doivent être suffisamment poussées afin de vérifier le respect des standards internationaux applicables aux personnels à bord des navires pour, le cas échéant, et dans la mesure du possible, conduire à sanctionner les sociétés de *manning* ou armateurs. Les modalités pratiques de cette nouvelle régulation demeurent cependant livrées à l'appréciation de chaque Etat. Autant dire que le *dumping* social entre les pavillons *bis* européens a encore de beaux jours devant lui... même si les prescriptions de la convention internationale ont été, en partie, transposées dans

57) Art. R. 5566-5 et R. 5566-6 C. Transports.

58) Ou partie à l'accord sur l'Espace économique européen.

59) Selon l'art. L. 5563-1 C. Transports, les risques santé, maternité et famille, emploi et vieillesse.

60) CJUE 8 juillet 2014 (*aff. Fonnship A/S c/ Svenska Transportarbetareförbundet*).

61) Directive 96/71/CE du 16 décembre 1996 (dite Bolkestein) *concernant le détachement de travailleurs effectué dans le cadre d'une prestation de services*, objet d'un compromis à Bruxelles en date du 9 décembre 2013 pour renforcer les contrôles de son application. – V. aussi la Directive du 12 décembre 2006 n° 2006/123/CE modifiant la législation sur le marché des services au sein de la Communauté européenne en simplifiant pour un prestataire de services d'un Etat membre les conditions dans lesquelles il peut opérer dans un autre Etat membre. - Art. L. 1261-1 à 1263-2 C. Travail et R. 1261-1 à R. 1264-3 C. Travail.

62) V. le rapport d'information du Sénat n° 450, 10 avril 2014, par BOCQUET E., spéc. p. 73. En ce sens, v. la séance du 02/02/2016, AN discussion de l'art. 10 sur l'Economie Bleue (www.assemblee-nationale.fr).

l'Union européenne par deux directives⁶³.

Si le respect des standards internationaux relève des opérations de contrôle par l'Etat du port (A), le seul moyen de mettre fin aux distorsions de concurrence entre les pavillons *bis* des différents Etats membres de l'Union européenne serait de créer un pavillon de second registre européen (B).

A. Les standards internationaux difficilement contrôlés par l'Etat du port

La Convention de Travail Maritime⁶⁴ introduit des standards internationaux pour les normes sociales applicables à bord des navires immatriculés sous seconds registres comme à ceux battant pavillon de complaisance. Elle met en place un vaste dispositif normatif comprenant un ensemble de droits fondamentaux et une information systématique des personnels «à bord des navires affectés à une activité commerciale»⁶⁵ sur leurs droits en matière d'emploi, de travail et de vie à bord⁶⁶. L'Etat du pavillon, par sa signature, s'engage à délivrer un certificat de travail maritime⁶⁷ à tout navire dépassant une jauge de 500 tonneaux pour attester des normes de la Convention reprises par le droit interne de l'Etat. Il revient donc aux armateurs de détailler, auprès de l'Etat du pavillon, pour chacun de leurs navires, les mesures prises à bord pour assurer l'application des dispositions conventionnelles⁶⁸. Même les pavillons des seconds registres des Etats signataires, autorisant le recours aux sociétés de service de recrutement et de placement privé pour une proportion des personnels à bord⁶⁹, sont astreints à respecter ces nouvelles règles.

La Convention de 2006 nécessitant une transposition dans les droits internes, certaines

63) Directive 2013/54/UE 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 de 2006* et directive 2013/38/UE du 12 août 2013 *portant modification de la directive 2009/16/CE relative au contrôle par l'Etat du port.*

64) Pour mémoire, par décision 2007/431/CE du Conseil, les États membres ont été autorisés à ratifier, dans l'intérêt de la Communauté européenne, la CTM 2006: JO L 161 du 22.6.2007, p. 63. La CTM est entrée en vigueur le 20 août 2013. Plus de soixante Etats l'ont ratifiée début 2015, soit 80% du tonnage mondial (www.oit.org).

65) Définition large des gens de mer à l'art. II-2 et 4 de la CMT (2006), incluant ainsi toutes les personnes affectées à la restauration ou à l'hôtellerie.

66) Notamment l'âge minimal, les conditions de recrutement, la protection sociale ou le paiement des salaires. Il est également mis en place des normes sur le plan social avec un principe de dialogue social à tous les niveaux.

67) Valable cinq ans.

68) «Déclaration de conformité» qui pourra être vérifiée par les autorités portuaires où les navires feront escales.

69) En proportion variable selon les Etats membres ayant créé ces registres internationaux.

puissances maritimes, dont la France, en ont profité pour encadrer plus strictement⁷⁰ le recrutement de gens de mer pour le compte d'armateurs, ou d'employeurs, ou leur placement auprès d'eux. Par une loi du 16 juillet 2013⁷¹, un registre national est institué pour inscrire les sociétés de *manning* établies sur le territoire français de manière à informer les gens de mer et les armateurs, ou à faciliter la coopération entre l'Etat du pavillon et l'Etat du port⁷².

Toute entreprise de travail maritime installée en France⁷³, dont l'activité est la mise à disposition de gens de mer qu'elle embauche et rémunère auprès d'un armateur⁷⁴, doit être agréée par l'autorité administrative avant de mettre ces personnels à bord des navires immatriculés au registre international français ou des navires battant pavillon étranger⁷⁵. L'agrément suppose de justifier d'une garantie financière ou d'une assurance permettant d'indemniser les gens de mer des préjudices subis en cas d'inexécution des obligations prises à leur égard⁷⁶. Un mécanisme de garantie équivalent est exigé pour les sociétés de *manning* établies hors de France.

Dans le même ordre d'idées, l'armateur du navire immatriculé au second registre français, qui recourt à une société de *manning* établie dans un Etat non signataire de la Convention sur le recrutement et le placement des gens de mer, ni de la Convention de travail maritime, doit s'assurer que l'entreprise de travail maritime en respecte les exigences⁷⁷. En effet, pendant la mise à disposition des personnels à bord du navire inscrit au registre international français, «l'armateur est responsable des conditions de travail et de vie à bord»⁷⁸.

En d'autres termes, la situation des personnels à bord dépend finalement de deux critères: la signature de la Convention de travail maritime, ou non, par l'Etat du lieu d'établissement de l'agence de *manning* et la ratification, ou non, de la convention par l'Etat d'immatriculation du navire où les gens de mer travaillent.

70) Les atteintes aux prescriptions de la loi n° 2013-619 en matière de recrutement des gens de mer sont punies d'une peine contraventionnelle de 3 750 euros d'amende par infraction constatée (art. L. 5546-1-9-I).

71) Art. L. 5546-1-1 C. Transports, créé par l'art. 25 (V) de la loi n° 2013-619 du 16 juillet 2013 portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne dans le domaine du développement durable (JO 17 juillet 2013, p. 11890 et s.).

72) Art. L. 5546-1-1-I et L. 5546-1-8 C. Transports: l'inscription, suivie d'un agrément, est obligatoire sous peine d'interdiction d'exercice sur le territoire national de ces sociétés.

73) Hors les entreprises de travail temporaire mentionnées à l'art. L. 1251-2 C. Travail.

74) Au sens de la Convention de travail maritime.

75) Il s'agit d'une dérogation à l'art. L. 5321-1 C. Travail.

76) Art. L. 5546-1-5 C. Transports.

77) Transposition de cet aspect de la CTM 2006 pour le RIF à l'art. L. 5621-3 C. Transports.

78) Art. L. 5621-5 C. Transports.

XII. Normes sociales à bord des navires sous pavillons Bis européens:

Pour les navires battant pavillon d'un pays européen, même du second registre, l'Etat du pavillon conserve la pleine responsabilité de garantir les conditions de vie et de travail des gens de mer exigées par ladite convention⁷⁹. Le dispositif actuel de contrôle des navires, en escale dans les ports français, connu sous le nom de Memorandum d'entente de Paris⁸⁰, permet de veiller au respect de certaines obligations en matière de santé et sécurité à bord particulièrement. Aux inspecteurs du travail⁸¹ revient le contrôle essentiellement de la qualification, de la validité des documents professionnels obligatoires, de l'aptitude médicale des personnels, ainsi que de leur information préalable avant la signature du contrat d'engagement maritime sur leurs conditions de travail⁸².

Pour les immatriculations en dehors de l'Union européenne, si le navire bat pavillon d'un Etat ayant ratifié la Convention, c'est l'Etat du pavillon du navire qui est chargé de mettre en œuvre les prescriptions de la Convention de travail maritime relativement au recrutement ou placement de gens de mer pour le compte d'armateurs ou d'employeurs. C'est à l'autorité compétente de l'Etat du pavillon qu'il appartient de fixer les conditions dans lesquelles un certificat de conformité est jugé acceptable. C'est encore à l'Etat du pavillon de s'assurer que les inspecteurs des Etats des ports d'escales pourront accéder aux documents obligatoires pour examiner, lors de leurs visites à bord, les réclamations sociales des gens de mer. Ils devront veiller notamment à ce que toutes les personnes à bord, quel que soit leur recrutement, aient accès à un registre de plaintes, librement consultables au moment des inspections dans l'Etat portuaire.

Cela étant, quand des gens de mer sont recrutés par des sociétés de *manning* établies dans un pays non signataire pour travailler à bord d'un navire battant pavillon d'un pays qui a ratifié la convention internationale de 2006, l'armateur est seulement tenu de veiller, dans la mesure de ce qui est praticable, à ce que l'entreprise de travail maritime en respecte les exigences...

Demeure, enfin, le sort des gens de mer résidant hors de France, précisément recrutés par des sociétés de *manning* installées dans des pays non signataires et travaillant à bord de navires n'ayant pas ratifié la Convention de travail maritime. Pour les navires

79) Spéc. art. 3 de la directive 2013/54/UE 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 de travail maritime, 2006*: JOUE 10/12/2013.

80) *Memorandum of understanding* (MOU).

81) Ce contrôle est confié aux inspecteurs ou contrôleurs du travail en France (art. L. 5548-1 C. Transports). Il revient à chaque Etat de l'Union européenne d'organiser ces contrôles et inspections d'après la directive 2013/38/UE du 12 août 2013 *portant modification de la directive 2009/16/CE relative au contrôle par l'Etat du port*: JOUE 14/08/2013. A noter: il n'y a plus de corps d'inspection maritime en France depuis 2009.

82) Art. L. 5546-1-4 C. Transports.

accostant en France, la loi du 16 juillet 2013 s'inscrit dans la nouvelle dynamique de régulation sociale instaurée par ladite convention en promouvant un ordre public social tranchant avec le laisser-faire international habituel. Si le contrat d'engagement maritime des gens de mer résidant hors de France reste soumis à la loi d'autonomie⁸³, c'est uniquement sous réserve des dispositions du droit français applicables⁸⁴ et sans préjudice des dispositions plus favorables des conventions ou accords collectifs applicables aux non-résidents, par application de la «clause de traitement non moins favorable»⁸⁵. Cette clause vise à «garantir des règles du jeu égales pour les navires battant pavillon qui ont ratifié la Convention afin qu'ils ne soient pas en situation concurrentielle désavantageuse par rapport aux navires battant pavillon de pays qui ne l'ont pas ratifiée»⁸⁶. Par ce jeu, quelle que soit la loi résultant du choix des parties, le contrat d'engagement maritime devra être établi conformément aux stipulations de la Convention du travail maritime⁸⁷.

Si cette application universelle tend à réduire les distorsions de concurrence avec l'instauration de normes désormais «planchers», cela ne sera sans doute pas suffisant, en l'absence d'un second registre européen, pour assurer la compétitivité de la flotte sous pavillon français, premier ou second registre.

B. Pour la création d'un second registre européen

Le *dumping* social intra-communautaire explique, en partie, la crise des vocations que connaît le milieu de la mer ces dernières années, alors même que les navires immatriculés dans l'Union européenne représentent près de 20 % de la flotte mondiale. Pour l'endiguer, la mise à niveau des normes sociales à bord sur la norme européenne, admise pour l'ensemble des salariés à terre, est aujourd'hui préconisée.

Les directives européennes sur le droit du travail sont appliquées, en règle générale, à tous les secteurs d'activités et à toutes les catégories de salariés, excepté aux gens

83) Par application du règlement dit «Rome I». –V. pour la détermination du lieu habituel de travail, not. CJUE 17 janvier 2012 (*Sademink*); CJUE 29 juin 1994 (*Aldewereldla*) et 7 juin 2012 (*Bakker c/ Min. van Financiën*); CJUE 15 décembre 2011 (*Jan Voogsgeerd c/ Navimer*).

84) Par exemple, les gens de mer résidant hors de France sont rapatriés dans des conditions au moins équivalentes à celles des stipulations de la Convention du travail maritime de l'Organisation internationale du travail relatives au rapatriement des gens de mer: art. L. 5621-16.-I. C. Transports.

85) Spéc. art. 5 § 7 MCC 2006: cet art. ne vaut que pour le contrôle par l'Etat du port visé à la règle 5.2.1 de la Convention, c'est-à-dire les cas où un navire peut être immobilisé par le fonctionnaire inspecteur du port. Il y a deux situations: lorsque les conditions à bord présentent un danger évident pour la sécurité, la santé ou la sûreté des gens de mer; lorsque la non-conformité constitue une infraction grave ou répétée aux prescriptions de la Convention, y compris à propos des droits des gens de mer.

86) *Ibidem*

87) Art. L. 5621-72.-I C. Transports.

XII. Normes sociales à bord des navires sous pavillons Bis européens:

de mer qui peuvent être exclus pour six d'entre elles, sans aucune justification⁸⁸. La situation sociale des personnels à bord, dans les différents Etats, ne permet donc pas de garantir les conditions de concurrence égales sur le marché européen. Des sociétés installées dans certains Etats membres se trouvent, en effet, exemptées d'une grande partie des obligations que des concurrentes, établies dans d'autres Etats, supportent vis-à-vis des personnels navigants qu'ils recrutent⁸⁹.

L'idée de créer un pavillon de second registre européen - à l'image de la citoyenneté européenne ou de la société européenne - permettrait d'adopter des critères juridiques uniques et communs à tous les Etats, définis par l'Union européenne. L'intérêt serait ici de rendre inutile les pavillons des seconds registres des différents Etats membres, lesquels exposent leurs marines marchandes à des distorsions de concurrence critiquables, tant en matière sociale que fiscale, empêchant l'indispensable mouvement de convergence et sapant le principe même de solidarité européenne.

Trois avantages au moins pourraient être tirés, à terme, de cette proposition de promotion d'un pavillon *bis* européen: facilité, accessibilité et convergence.

Premièrement, la facilité: battre pavillon *bis* européen serait possible dans n'importe quel Etat membre, tout en conservant l'immatriculation du navire dans cet Etat. Arborer le second registre européen aurait simplement pour effet et intérêt de gommer le lieu d'immatriculation du navire.

Deuxièmement, l'accessibilité: le fait de recourir à un pavillon commun soutiendrait l'activité de transport maritime opérée par les navires au sein de l'espace de l'Union européenne en évitant les accès limités au cabotage continental ou inter-îles entre ports de certains Etats membres.

Troisièmement, la convergence: promouvoir le pavillon *bis* européen aurait pour résultat de faire accepter un socle de normes sociales, fiscales et environnementales identiques dans tous les Etats membres pour les navires arborant ce pavillon. Si l'harmonisation des règles sociales, et surtout fiscales, peut paraître lointaine, une convergence peut s'opérer, dans un premier temps, avec des minima imposés et contrôlés; conjuguée, s'il le faut, à des renvois, pour certaines questions limitées, au droit national de l'Etat membre d'immatriculation du navire. A titre d'exemple, une position commune pourrait

88) Directive 2008/94/CE dite «directive sur l'insolvabilité de l'employeur»; directive 2009/38/CE dite «directive sur le comité d'entreprise européen»; directive 2002/14/CE dite «directive sur l'information et la consultation des travailleurs»; directive 98/59/CE dite «directive sur les licenciements collectifs»; directive 2001/23/CE dite «directive sur le transfert d'entreprises» et directive 96/71/CE dite «directive sur le détachement de travailleurs».

89) En ce sens, v. la proposition de directive du 18/11/2013 du Parlement européen et du Conseil relative aux gens de mer modifiant les directives 2008/94/CE, 2009/38/CE, 2002/14/CE, 98/59/CE, 2001/23/CE et 96/71/CE, spéc. p. 3.

SANDRINE DRAPIER

se dégager sur le quota de personnels à bord pouvant être recrutés par le recours à des sociétés de *manning* installées dans l'Union européenne et hors zone. Pour celles établies sur le territoire communautaire, leur soumission à des conditions d'agrément communes à l'ensemble des Etats membres se ferait sous la responsabilité de l'armateur, qui veillerait au respect des conditions de travail et de vie à bord, telles que les Etats auraient entendu communément les définir. Pour celles établies hors zone, des minima sociaux communs à l'ensemble des pays européens pourraient concerner l'ensemble des gens de mer naviguant sous ce second registre européen.

Soutenu par un cadre réglementaire respectueux des droits sociaux consacrés par la Charte des droits fondamentaux de l'Union européenne, le second registre européen aurait ainsi le mérite d'attirer des ressortissants européens dans les activités offertes par le secteur maritime. Les gens de mer obtiendraient enfin des droits et conditions de travail équivalents aux travailleurs restés à terre.

Malheureusement, l'application de règles communes sur le détachement des personnels navigants ne semble pas une priorité de l'Union européenne dans le cadre de sa politique d'amélioration des conditions de travail et de vie en mer⁹⁰. Cette question essentielle semble, en effet, avoir été purement et simplement reportée *sine die*, si l'on a bien compris l'esprit de la proposition de directive européenne du 18 novembre 2013 ayant pour objet l'alignement des droits sociaux des gens de mer sur ceux des salariés à terre⁹¹...

90) Cette question est mise de côté par la proposition de directive du 18/11/2013 du Parlement européen et du Conseil relative aux gens de mer visant à modifier les directives 2008/94/CE, 2009/38/CE, 2002/14/CE, 98/59/CE, 2001/23/CE et 96/71/CE, spéc. p. 8 et s.

91) Par ex, l'art. 27 de la Charte des droits fondamentaux de l'Union européenne sur le droit à l'information et à la consultation des travailleurs au sein de l'entreprise et l'art. 31 proclamant le droit à des conditions de travail justes et équitables.