



HAL
open science

L'impact du droit européen sur le droit social des gens de mer

Patrick Chaumette

► **To cite this version:**

Patrick Chaumette. L'impact du droit européen sur le droit social des gens de mer. Neptunus, Centre de Droit Maritime et Océanique, Université de Nantes, 2015, 21 (1), pp.7. hal-03849695

HAL Id: hal-03849695

<https://hal-nantes-universite.archives-ouvertes.fr/hal-03849695>

Submitted on 12 Nov 2022

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.

L'impact du droit européen sur le droit social des gens de mer¹

Patrick CHAUMETTE

Professeur, Centre de Droit Maritime et Océanique

La profession maritime s'est organisée dans le cadre national, à travers un encadrement administratif de la profession. Cet encadrement a été très fort en France, à partir des Ordonnances royales de 1681, préparées par le Ministre Colbert, sous le règne de Louis XIV. Le droit social des gens de mer a évolué au XIX^{ème} siècle, dans le cadre national, qu'il s'agisse du droit du travail ou du régime de sécurité sociale de marins. Pour des motifs autant militaires qu'économiques, les États ont imposé le privilège de nationalité des marins : seuls des marins français peuvent embarquer à bord de navires battant pavillon français. En contrepartie de leurs obligations militaires, les inscrits maritimes bénéficient de pension de demi-solde d'invalidité, puis d'assurances sociales et d'un régime de sécurité sociale géré, et largement financé par l'État.

A partir du Traité de Rome de 1957, la construction du marché commun est passée par l'affirmation de la non-discrimination des ressortissants européens, de leur égalité de traitement dans tous les aspects constituant le marché commun : liberté d'établissement des entreprises, liberté de prestation de services, liberté de circulation des travailleurs. Le droit maritime européen s'est également constitué substantiellement à travers les directives sociales générales, laissant place à des spécificités, des exclusions ; le caractère international du transport maritime donne une place importante aux conventions internationales de l'Organisation Maritime Internationale (OMI) ou de l'Organisation Internationale du Travail (OIT) ; la sécurité maritime joue évidemment un rôle essentiel, compte tenu des naufrages réguliers. La globalisation, la concurrence internationale, liées à la liberté d'immatriculation des navires ont engendré des initiatives particulières à travers les registres internationaux nationaux des États membres, forme spécifique de « délocalisation » ; dès lors, il faut rechercher de nouvelles formes de rattachement territorial des navires, notamment les yachts, et de nouvelles formes de police et de contrôle, à travers le renforcement des attributions de l'État du port (port state control).

Egalité de traitement des ressortissants européens

La non-discrimination des ressortissants européens et leur égalité de traitement encadrent tous les aspects de du marché commun, et donc des libertés économiques dont il est constitué : liberté d'établissement, de prestations de services, de circulation des travailleurs². Elle a engendré une ouverture des cadres juridiques nationaux, au risque de leur mise en concurrence, sans toujours l'harmonisation nécessaire. Ces principes se retrouvent en matière de liberté d'établissement des entreprises, donc d'immatriculation des navires. Dans le cadre de la politique commune des pêches, en raison de l'existence de quotas nationaux de pêche, le rattachement du navire de pêche à l'État du pavillon et à ses quotas de pêche a donné lieu à des enjeux importants et à une importante jurisprudence, quand l'Irlande et la Royaume-Uni ont entendu lutter contre le *quota hopping*, la capture de quotas pratiqués par les Espagnols. La Cour de Justice a imposé un lien substantiel entre le navire de pêche et l'État du pavillon, l'existence d'un établissement stable d'exploitation sur le

¹ Conférence donnée à l'université Aristote de Thessalonique, le 25 février 2013, dans le cadre du master franco-hellénique en droit social européen et comparé, en co-habilitation avec l'université de Toulouse Capitole.

² P. CHAUMETTE, *Droits Maritimes*, J.P. Beurier (dir.), Dalloz Action, Paris, 3^è éd., 2014, Livre 2.

territoire de l'Etat d'immatriculation du navire (*Flag state*)³. La liberté de prestation de services a ouvert le cadre du cabotage national ; le Règlement 3577/92 du Conseil du 7 décembre 1992 a complété le Règlement 4055/86 du 22 décembre 1986, qui avait impacté surtout les services portuaires. La loi n° 2013-431 du 28 mai 2013 portant diverses dispositions en matière d'infrastructures et de services de transports élargit le champ d'application des conditions de l'État d'accueil en l'appliquant à l'ensemble des personnes à bord. Par ailleurs, elle permet aussi d'imposer aux navires, quelle que soit leur nationalité, un certain nombre de règles relatives à l'équipage et touchant à la nationalité des marins, à la composition de l'équipage, à la protection sociale, au contrat de travail et à la langue de travail à bord⁴. Quelle que soit l'immatriculation du navire dans un autre Etat membre, la loi impose un lien substantiel entre le régime de travail à bord et les conditions d'exploitation du navire. Le décret 2014-881 du 1^{er} août 2014 précise les conditions de l'extension du champ d'application du noyau dur du droit social maritime français dans les eaux territoriales⁵. Il définit la procédure de déclaration d'activité préalable à laquelle doit se soumettre l'armateur ou son représentant auprès de la direction départementale des territoires et de la mer. Il fixe les règles applicables en matière de document obligatoire pour les effectifs minimaux de sécurité, impose le respect de certaines exigences aux contrats de travail conclus avec les gens de mer, rend applicables aux navires soumis à l'Etat d'accueil certaines mesures d'urgence prévues par le code du travail, précise les formalités à accomplir en cas d'accident ou de maladie professionnelle et énumère les documents devant être tenus dans la langue de travail du bord à la disposition des personnes employées sur le navire. Il définit également la liste des documents devant être tenus à la disposition des agents de contrôle et impose la traduction en langue française d'un certain nombre d'entre eux.

Le principe d'égalité de traitement des ressortissants européens a sonné la fin du privilège de nationalité des marins, classique des Etats maritimes. A bord d'un navire battant pavillon français, l'équipage devait être composé de ressortissants nationaux⁶. La tradition maritime se retrouvait sur le privilège de nationalité du capitaine de navire et de l'officier suppléant. La Cour de Justice, saisie de questions préjudicielles en interprétation, ne l'a pas entendu ainsi et n'a admis aucune exception maritime : Il n'existe pas d'exercice effectif des prérogatives de puissance publique par les capitaines des navires de pêche côtiers allemands ou les navires espagnols desservant les Canaries⁷. La loi n° 2008-324 du 7 avril 2008 relative à la nationalité des équipages de navires adapte le droit français, le Code du travail maritime, le Code des douanes, le Code disciplinaire et pénal de la marine marchande, en supprimant le privilège de nationalité du capitaine et de l'officier suppléant⁸. La libre circulation des travailleurs a conduit à la reconnaissance mutuelle des diplômes et des brevets maritimes⁹, ainsi qu'à la mise en œuvre de la coordination européenne des régimes nationaux de

³ CJCE 19 janv. 1988, n° 223/86, *Pesca Valentia c/ Min. for Fisheries and Forestry* ; CJCE 19 juin 1990, n° C-221/89, *The Queen c/Ministry of Agriculture, Fisheries and Food, ex-parte Factortame*, CJCE 19 juin 1990, n° C-221/89, *The Queen c/Ministry of Agriculture, Fisheries and Food, ex-parte Factortame - R. R. Churchill*, « European Community Law and the nationality of ships and crews », *European Transport Law*, Antwerpen, 1991, n° 5, 591-617.

⁴ P. Chaumette, « Extension du droit social français dans les eaux territoriales - Loi n° 2013-431 du 28 mai 2013 portant diverses dispositions en matière d'infrastructures et de services de transports », *Droit social*, 2013, n° 10, Octobre, pp. 850-855.

⁵ 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, JORF n°180, 6 août 2014.

⁶ CJCE 4 avril 1974, aff. 167/73, *Commission c/ France* - CJCE 1^{er} déc. 1993, aff. 37/93, *Commission c/ Belgique* - CJCE 7 mars 1996, aff. C-334/94, *Commission c/ France* - CJCE 27 novembre 1997, aff. C-62/96, *Commission c/ Grèce* - I. Christodoulou-Varotsi, « Les enjeux liés à la libre circulation de la main d'œuvre maritime dans l'Union européenne quant à l'accès au travail et à la protection sociale », *Neptunus*, revue électronique, université de Nantes, vol. 17, 2011/3, <http://www.cdmu.univ-nantes.fr>

⁷ CJCE 30 septembre 2003, n° C-405/01, *Colegio de Oficiales de la Marina Mercante Española c/Administración del Estado* ; et CJCE 30 sept. 2003, aff. C-47/02, *Anker, Ras et Snoeck c/Bundesrepublik Deutschland*, *Droit Maritime Français (DMF)* 2003, 1027-1034 - P. Bonassies, « La nationalité des capitaines de navires et la CJCE », *DMF* 2003, 1027-1040.

⁸ JORF 8 avril 2008, p. 5921.

⁹ Directive 2001/25 du Parlement européen et du Conseil du 4 avril 2001, concernant le niveau minimal de formation des gens de mer, JOCE L 136, 18 mai 2001, pp. 17-41 ; Directive 2008/106, du Parlement européen

sécurité par les Règlements n° 3 et 4 de 1958, puis aujourd'hui par le Règlement 883/2004/EC sur la coordination des régimes de sécurité sociale. Ces mécanismes harmonisent les règles d'affiliation, les marins étant rattachés au régime de protection sociale de l'Etat du pavillon du navire, sans que des exigences de résidence puissent être imposées (art. 11-4)¹⁰.

Le droit social de l'Union européenne ne s'est pas contenté d'ouvrir les constructions professionnelles nationales, un droit social substantiel s'efforce également de se construire, avec plus ou moins de bonheur, fort peu en ce moment.

Construction d'un droit maritime européen substantiel.

Le secteur maritime comporte de fortes particularités, de sorte que depuis 1920, l'OIT adopte des conventions internationales spécifiques, dont récemment la convention du travail maritime de 2006 et la convention 188 de 2007 sur la travail à la pêche. De même, l'Union européenne a parfois exclu ce secteur du champ d'application de certaines directives, mais parfois non. Même en cas d'exclusion, quand les Etats membres ont transposé ces directives, ils les ont souvent étendues au secteur maritime. Il en résulte une situation paradoxale, que la Commission souhaite simplifier¹¹. Quatre situations se présentent en ce qui concerne l'application, aux gens de mer et/ou aux pêcheurs, de la législation de l'UE sur les conditions de travail et l'information et la consultation des travailleurs : l'application, l'adaptation, l'éventuelle exclusion par les Etats membres, l'exclusion explicite. Cette dernière figure concerne notamment la directive 96/71 du 16 décembre 1996 sur le détachement des travailleurs ; c'est le Règlement 3577/92 du Conseil du 7 décembre 1992 qui est essentiel en ce domaine, portant sur la liberté de prestations de service en matière de transport maritime et surtout de lignes régulières.

Santé et sécurité au travail.

La protection de la santé et de la sécurité au travail (Directive 89/391) saisit de la même manière le travail terrestre et le travail maritime ; les entreprises d'armement maritime sont soumises aux règles générales. 28 directives générales s'appliquent au secteur maritime, dont les directives bruit et vibrations.

Il existe des règles spécifiques au travail maritime, dont l'impact est faible pour le secteur de la pêche, pourtant fort dangereux. La directive 93/103/CEE du Conseil, du 23 novembre 1993, concerne les prescriptions minimales de sécurité et de santé au travail à bord des navires de pêche (treizième directive particulière au sens de l'article 16 § 1 de la directive 89/391/CEE). La Directive 97/70/CE du Conseil du 11 décembre 1997 institue un régime harmonisé pour la sécurité des navires de pêche de longueur égale ou supérieure à 24 mètres Elle reprend à son compte l'ensemble des dispositions du protocole de Torremolinos, les complète et étend ou précise leur champ d'application, avec pour objectif d'uniformiser l'application du protocole par les Etats membres.

La Directive 92/29/CEE du Conseil du 31 mars 1992 concerne les prescriptions minimales de sécurité et de santé pour promouvoir une meilleure assistance médicale à bord des navires ; les navires doivent disposer de dotations médicales adéquates, maintenues en bon état et contrôlées à intervalles réguliers, afin que les travailleurs puissent obtenir l'assistance médicale en mer nécessaire ; en vue d'assurer une assistance médicale en mer appropriée, il convient de promouvoir la formation et l'information des gens de mer en ce qui concerne la mise en œuvre de la dotation médicale ; l'utilisation des moyens de consultation médicale à distance constitue une méthode efficace pour contribuer à protéger la sécurité et la santé des travailleurs.

et du Conseil du 19 novembre 2008, concernant le niveau minimal de formation des gens de mer, *JOCE* L. 323, 3 déc. 2008, p. 33, modifiée par Directive 2012/35/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012, *JOUE* L 343, 14 déc. 2012, 78.

¹⁰ CJCE 4 octobre 1991, C-196/90, De Paep, Rec. p. I-4815 - CJUE 7 juin 2012, C-106/11, Bakker, *Droit Maritime Français*, 2012, n° 739, obs. P. Chaumette, « Affiliation sociale d'un marin en droit européen », pp. 700-710.

¹¹ COM(2007) 591 final.

La Directive 2003/88/CE du Parlement européen et du Conseil du 4 novembre 2003, concernant certains aspects de l'aménagement du temps de travail, renvoie à des dispositions spécifiques concernant la marine marchande et la pêche. Un accord européen relatif au temps de travail des gens de mer a été mis en œuvre à l'aide de la directive 1999/63/CE du Conseil du 21 juin 1999, concernant l'accord relatif à l'organisation du temps de travail des gens de mer, conclu par l'Association des armateurs de la Communauté européenne (ECSA) et la Fédération des syndicats des transporteurs dans l'Union européenne (FST), fondé sur l'article 139, § 2, du traité. En conséquence, les dispositions de la directive 2003/88/CE ne sont pas applicables aux gens de mer de la marine marchande. La Directive 1999/63 du Conseil du 21 juin 1999 se réfère essentiellement aux dispositions de la Convention 180 de l'OIT, adoptée en 1996 et intervient dans la logique de l'Etat du pavillon ; elle concerne les navires marchands ou commerciaux immatriculés dans les Etats membres de l'Union européenne. Si les législations nationales sont plus strictes que les normes internationales minimales, ces navires peuvent aisément changer de pavillon. Il appartient à la négociation collective de branche ou d'entreprise d'aménager ces standards internationaux minima. Dans le cas de ceux des "pêcheurs à la part" qui ont un statut d'employé, il appartient aux Etats membres de fixer, conformément à la directive, les conditions d'obtention et d'octroi du congé annuel, y compris les modalités de paiement. L'article 21 de la Directive 2003/88 concerne les travailleurs à bord des navires de pêche.

Globalisation et travail des gens de mer

L'activité maritime est internationale et la libre immatriculation des navires a fait de la marine marchande le premier secteur globalisé dès les années 1970. Un droit social européen déconnecté des minimas internationaux conduirait inéluctablement à des changements d'immatriculation des navires. La Convention 147 de l'OIT de 1976 et la convention SOLAS de l'OMI ont initié le contrôle des navires par l'Etat du port, organisé par le Memorandum de Paris de 1982, « communautarisé » en 1995¹².

L'Union européenne, depuis 1993, initie au sein de l'Organisation Maritime Internationale des mesures concernant la sécurité des navires et de la navigation. Les naufrages des navires pétroliers Erika en décembre 1999 et Prestige en décembre 2002, en Atlantique, ont considérablement accéléré l'adoption de mesures internationales, intégrés en droit européen. Ce chantier avait débuté avec des naufrages de navires à passagers des transbordeurs, « Herald of Free Enterprise » ou « Scandinavia ». Le troisième paquet de mesures sur la sécurité maritime s'est efforcé de modifier en profondeur le droit maritime. La compétence européenne en matière de sécurité maritime ne permet plus à un Etat membre de faire des propositions à Londres, dans le cadre de l'OMI, si ces propositions mettent en cause un règlement européen¹³.

L'OMI fonctionne dans logique de coopération internationale, même si elle a mis en place une liste blanche et une liste grise des systèmes nationaux de formation des gens de mer. L'Union européenne peut développer une politique plus contraignante d'agrément et de reconnaissance des brevets maritimes délivrés, ce que prévoit la Directive 2008/106/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 novembre 2008 concernant le niveau minimal de formation des gens de mer¹⁴. La Commission a mis en place, à travers l'Agence européenne de sécurité maritime (EMSA), une évaluation des systèmes nationaux de formation maritime, distincte de celle de l'OMI, des moyens d'assistance et de mise à niveau, dans la mesure où la liste blanche de l'OMI n'a jusqu'à présent exclu que très peu d'Etats. Il s'agit d'obtenir et de vérifier l'existence d'une formation minimale pour chaque marin, ainsi que la conformité à la convention STCW 1995, révisée en 2010, des brevets délivrés. Sous la pression des institutions européenne, les Philippines, principal Etat fournisseur de main d'œuvre

¹² Directive 95/21 du 15 juin 1995, Directive 2009/16/CE, 23 avril 2009, relative au contrôle par l'Etat du port, JOUE L. 131, 28 mai 2009, p. 57.

¹³ CJCE 12 février 2009, n° C-45/07, Commission c/ Grèce. *Droits Maritime Français, DMF*, 2010, p. 669 obs. Ph. BOISSON.

¹⁴ Directive 2008/106/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 novembre 2008 concernant le niveau minimal de formation des gens de mer, JOUE L 323, p. 33, modifiée par Directive 2012/35/UE du Parlement européen et du Conseil, 21 nov. 2012, JOUE L 343, 14 déc. 2012, p. 78

maritime, sont en train de réorganiser leur système d'enseignement maritime, afin de se mettre au niveau de la convention SCTW de l'OMI.

La Convention sur le travail maritime (*Maritime labour Convention, MLC*), adopté par l'OIT en 2006, constitue le quatrième pilier du droit international maritime, en sus des conventions SOLAS MARPOL et STCW de l'OMI. Ses quatre premiers titres ont fait l'objet d'un accord collectif européen du 19 mai 2008, puis d'une Directive 2009/13/CE du Conseil du 16 février 2009. La MLC entrera en vigueur le 23 août 2013. Trois directives sont nécessaires pour intégrer le Titre V qui concerne les obligations de l'Etat du pavillon, de l'Etat du port et de l'Etat fournisseur de main d'œuvre. Les directives concernant l'Etat du pavillon et l'Etat du port ont été adoptées¹⁵, celle relative aux Etats fournisseurs de main d'œuvre semble présenter des difficultés et des divergences.

Protection sociale minimale. La Convention OIT de 2006 sur le travail maritime s'efforce, dans un contexte international de libre immatriculation des navires, en vue d'une protection sociale complète pour les gens de mer (Règle 4.5.2). Lors de la ratification, l'Etat doit préciser la protection dans 3 des 9 branches envisagées. La résidence est le premier rattachement ; la transférabilité des droits acquis est souhaitée (Norme A4.5). Les avancées sont faibles en ce domaine au sein de la Convention de 2006 et laissent place à la négociation collective internationale, comme en matière salariale¹⁶.

Registres internationaux des Etats membres.

Face au développement de la libre immatriculation des navires, les pays européens ont pris des mesures d'adaptation à la concurrence internationale. L'immatriculation compétitive sur la base de l'article 13 du Décret Législatif grec 2687/53 relatif à l'investissement et à la protection des capitaux étrangers a les mêmes effets qu'un registre international. L'investissement dans un navire, immatriculé au registre hellénique, semble assimiler à des capitaux étrangers. Ce texte, pris sur la base de l'article 112 de la Constitution de 1952, semble protéger aujourd'hui par l'article 107 de la Constitution de 1975, qui lui donne une force supra législative. Dans l'agrément, l'administration peut admettre la limitation des cotisations sociales à la Caisse de couverture sociale des gens de mer (NAT). Le dispositif prévoit des exemptions fiscales pour l'armement et une taxation au tonnage, non aux bénéficiaires, à l'instar de ce qui avait été mis en place par Panama et le Libéria. Les armateurs grecs ont conclu des accords avec des Etats fournisseurs de main d'œuvre, prévoyant des rémunérations salariales plus faibles qu'au sein de la convention collective nationale grecque, au profit de marins non européens¹⁷.

D'autres Etats européens ont développés d'autres formes juridiques d'adaptation à la concurrence internationale. D'une part, des immatriculations dans des territoires d'outre-mer, dotés d'un statut d'autonomie juridique, ont été utilisées : Wallis et Futuna ou les TAAF, Terres Australes et Antarctiques Françaises, les Canaries pour l'Espagne, Madeira pour le Portugal, l'Isle of Man pour le Royaume-Uni. D'autre part des registres internationaux nationaux ont été constitués par le législateur, en Allemagne, en Norvège, au Danemark, en Italie, puis en France¹⁸.

En France, le Registre international Français (RIF), a été établi par la loi du 3 mai 2005 : il a été validé par le Conseil Constitutionnel le 28 avril 2005 : d'une part, le navire n'est pas une portion du territoire nationale, donc le législateur peut décider qu'une partie du droit national ne s'y applique pas ; d'autre part, le marin a son centre d'intérêts à son domicile familial, donc la prise en compte de sa résidence en matière de protection sociale, de salaire minimum, de durée du contrat ne constitue

¹⁵ 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, *JOUE* L 329, 10 décembre 2013, p. 1-4 - 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, *JOUE* L 218, 14 août 2013, pp.1-7.

¹⁶ A. CHARBONNEAU, *Marché international du travail maritime - Un cadre juridique en formation*, Presses Universitaires d'Aix-Marseille, PUAM, coll. « Berthold Goldman », 2009 - X.M. Carril Vázquez, "La Seguridad social de la Gente de Mar en el Convenio sobre el Trabajo Marítimo de 2006", *Revista General de Derecho del Trabajo y Seguridad Social* (RGDTSS), Madrid, 2014, n° 3.

¹⁷ I. CHRISTODOULOU-VAROTSI, « Le régime juridique de l'immatriculation des navires en Grèce », *Neptunus*, revue électronique, Volume 17, 2011/2, <http://www.cdmo.univ-nantes.fr>

¹⁸ I. CHRISTODOULOU-VAROTSI, « Flag of convenience or not? Challenging the Flag of Convenience Status of EU Registration States: An introductory Contribution to a Controversial Debate », revue électronique, université de Nantes, vol. 18, 2012/2, <http://www.cdmo.univ-nantes.fr>

pas une discrimination prohibée¹⁹. Il peut cependant paraître étrange de rattacher la rémunération du marin à son lieu de résidence.

Conflits de lois et conflits de juridictions.

L'internationalisation du travail maritime ouvre d'intéressantes questions de droit international privé, compte tenu de la flexibilité de l'immatriculation administrative du navire²⁰. Depuis plusieurs années, le yachting donne lieu à des réflexions en Grèce, en Italie et en France, sur le rattachement du régime de travail des marins à la loi du pavillon, le Luxembourg, Guernesey ou les Iles Vierges Britanniques, pour des navires hivernant dans un port de Méditerranée, ou y navigant l'été.

La Cour de Justice de l'Union Européenne a eu l'occasion récemment de rattacher les solutions du conflit de juridictions et du conflit de lois auprès du lieu habituel de travail du marin, c'est-à-dire du port d'exploitation réelle du navire, quel que soit l'immatriculation administrative et l'Etat du pavillon²¹. La Cour de Justice prolonge une jurisprudence développée vis-à-vis des chauffeurs routiers internationaux²². 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).

Il reste à envisager la portée d'un tel arrêt dans le domaine de la gestion de lignes régulières maritimes.

Droit européen d'action syndicale ?

En l'absence de toute compétence des institutions européennes en matière de droit de grève, de lock-out et de droit d'action collective, la Cour de Justice s'est permise d'aborder la question de la responsabilité syndicale dans le cadre des conflits transnationaux, en conciliant les libertés économiques accordées aux opérateurs sur le marché européen, et les droits d'action collective reconnus aux travailleurs. Cette conciliation reconnaît la légitimité des actions collectives en vue de la défense des intérêts professionnels, mais n'en admet qu'un usage ultime, sans atteinte excessive aux libertés économiques reconnues aux opérateurs, liberté d'établissement et liberté de prestation de services²³. Les droits d'action collective sont donc conditionnés par la priorité donnée aux libertés économiques.

Il n'est plus possible de continuer d'engager la responsabilité d'ITF auprès des juridictions londoniennes, lieu de son siège social ; il n'est plus possible de se référer au droit britannique et aux précédents de la House of Lords. L'article 9 du Règlement 864/2007 du Parlement européen et du Conseil sur la loi applicable aux obligations non contractuelles, dit Rome II, renvoie les

¹⁹ P. CHAUMETTE, « Le registre international français (RIF) Le particularisme maritime régénéré ? », *DMF* 2005, pp. 467-500 ; « Le marin entre le navire et sa résidence - Le registre international français des navires (RIF) », *Revue Critique de Droit International Privé*, *RCDIP* 2006, n° 2, pp. 275-299.

²⁰ O. FOTINOPOULOU-BASURKO, *El contrato de trabajo de la gente de mar*, Ed. Comares, Granada, 2008 - P. CHAUMETTE, « Du statut du navire. En mer, comme nulle part ailleurs ? », in *Justice et mondialisation en droit du travail - Du rôle du juge aux conflits alternatifs*, M-A. MOREAU, H. MUIR-WATT et P. RODIERE (dir.), Dalloz, Paris, 2010, coll. « Thèmes & commentaires », pp. 293-310 - S.M. CARBONE, *Conflits de lois en droit maritime*, Les Livres de Poche de l'Académie de Droit International de la Haye, ADI-Poche, La Haye, 2010 - 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, t. XXIX, 2011, pp. 341-357.

²¹ CJUE 15 décembre 2011, C-384/10, Voogsgeerd, *Droit social* 2012, n° 3, pp. 315-317, *DMF*, 2012, n° 734, pp. 219- 233.

²² CJUE, grande chambre, 15 mars 2011, Koelzsch c/ Luxembourg, aff. C-29/10, *Dalloz* 2011, 941 - *RCDIP* 2011, n° 2, pp. 438-461 obs. F. JAULT-SESEKE - E. GRASS, « Routier polonais et principe de faveur en droit communautaire : l'important arrêt Koelzsch » *Droit social* 2011, p. 849

²³ CJCE 11 décembre 2007, C-438/05, Viking Line Abp, ferry Rosella - O. RAISON & P. CHAUMETTE, « L'arrêt Viking Line sur les entraves syndicales à la liberté d'établissement », *DMF* 2009, *Actes de la Journée Ripert*, n° 707, pp. 794-808.

responsabilités vers la loi du pays dans lequel cette grève ou ce lock-out est ou a été engagé²⁴. S'agissant de conflits transnationaux, peut-on envisager un droit européen à partir des deux arrêts de la Cour de Justice de décembre 2007 ?

La proposition Monti II du 21 mars 2012 manquait de tout fondement juridique²⁵, alors même que la nouvelle directive relative au détachement n'est pas à même d'orienter la jurisprudence européenne vers un meilleur respect des droits sociaux collectifs. Le 12 septembre 2012, la Commission européenne a annoncé le retrait de la proposition de règlement dit Monti II. La Cour de Justice peut-elle comprendre qu'elle doit respecter les traditions constitutionnelles nationales, ainsi que les conventions internationales ratifiées par les Etats membres en matière de droits d'action syndicale ? En France, les juges, s'ils peuvent contrôler les modalités d'un conflit collectif, ne peuvent se faire juge des revendications syndicales, qui concernent tant le respect du droit que son amélioration, dans un sens favorable aux travailleurs²⁶.

²⁴ Art. 9, Règlement (CE) n° 864/2007 du Parlement Européen et du Conseil du 11 juillet 2007 sur la loi applicable aux obligations non contractuelles, dit Rome II, JOUE n° L 199, 31/07/2007 pp. 40-49.

²⁵ D. SYMON, « Première application effective de la procédure du carton jaune subsidiarité », Europe, LexisNexis, Paris, juillet 2012, n°7 - A. BUCKER & W. WARNECK (dir.), *Reconciling Fundamental Social Rights and Economic Freedoms after Viking, Laval and Rüffert* », Nomos, Baden-Baden, 2011.

²⁶ Soc. 23 oct. 2007, n°06-17.802, synd. CGT, UGICT-CGT, SNTU-CFDT, FO, SUP, CFTC, UNSA c/Régie des Transports de Marseille : l'exercice du droit de grève résulte objectivement d'un arrêt collectif et concerté du travail en vue d'appuyer des revendications professionnelles.