

Conseil Constitutionnel 28 avril 2005, n° 2005-514 DC
Loi relative à la création d'un Registre international français

➤ **SUR L'ARTICLE 3 :**

2. Considérant qu'aux termes du second alinéa de l'article 3 de la loi déferée : « Les navigants résidant en France ne sont pas soumis aux dispositions du titre II de la présente loi »

4. Considérant, en premier lieu, que la disposition contestée se borne à préciser que le titre II de la loi déferée, relatif au « statut des navigants résidant hors de France », n'est pas applicable aux navigants résidant en France ; que cette disposition n'a ni pour objet ni pour effet de déroger, pour les navigants résidant en France, à l'application du code du travail maritime ;

Qu'en outre, il n'a rendu applicable la loi déferée dans aucun des territoires ou collectivités qui, en vertu du quatrième alinéa de l'article 72-3 de la Constitution ou de ses articles 74 ou 77, ont leur propre régime ou code du travail ;

Commentaire : Le Rif est départemental, et n'est pas étendu aux collectivités l'outre-mer ; les marins résidant en France sont renvoyés implicitement (donc maintenant soumis explicitement) au code du travail maritime et au code du travail.

➤ **SUR L'ARTICLE 9 :**

7. Considérant que la loi déferée autorise les armateurs de navires immatriculés au registre international français à recourir, pour le recrutement de navigants résidant hors de France, à une entreprise de travail maritime, afin que celle-ci mette à leur disposition, selon les termes de l'article 8, des personnes « qu'elle embauche en fonction de leur qualification et rémunère à cet effet » ; que, toutefois, son article 9 prévoit que, lorsqu'un contrat de mise à disposition est conclu avec une entreprise établie dans un Etat où il n'existe pas de procédure d'agrément ou dans lequel la convention n° 179 susvisée de l'Organisation internationale du travail ne s'applique pas, l'armateur « s'assure » que ladite entreprise « en respecte les exigences » ;

Quant aux entreprises de travail maritime.

Il appartient à l'armateur, dans le cadre des relations contractuelles, d'accomplir les diligences appropriées pour s'assurer que l'entreprise respecte les prescriptions de la convention n° 179 sur le recrutement et le placement des gens de mer.

Il appartient à l'inspection du travail maritime de contrôler, en vertu de l'article 27 de la loi déferée, les conditions d'engagement, d'emploi et de travail de l'ensemble des navigants employés à bord des navires immatriculés au registre international français.

➤ **SUR LE TITRE II :**

12. Considérant que le titre II de la loi déferée détermine le statut des navigants résidant hors de France employés à bord des navires immatriculés au registre international français ; que ses dispositions définissent les règles qui leur sont applicables en matière de droit du travail, de droit syndical et de protection sociale ;

➤ **Quant à l'article 12 :**

17. Considérant, en premier lieu, qu'en prévoyant que les contrats d'engagement et le régime de protection sociale sont soumis à la loi choisie par les parties, le législateur a défini, s'agissant de contrats France dans un cadre international, un critère permettant de déterminer clairement la loi applicable ; qu'en réservant expressément l'application des engagements internationaux et communautaires de la France, il a entendu se référer, ainsi qu'il ressort des travaux parlementaires, aux stipulations de l'article 6 de la convention de Rome du 19 juin 1980 susvisée, qui prévoit que le choix des parties ne peut avoir pour résultat de priver le travailleur de la protection que lui assurent les dispositions impératives de la loi qui serait applicable, à défaut de choix, en vertu du paragraphe 2 de cet article ;

18. Considérant, en second lieu, que le législateur a défini, au titre II de la loi déferée, des règles d'ordre public social qui seront applicables en tout état de cause aux navigants résidant hors de France employés à bord des navires immatriculés au registre international français ; que ces dispositions établissent en matière de repos quotidien et hebdomadaire, de congés, de liberté syndicale et de droit de grève, des règles identiques à celles du code du travail maritime français ; qu'elles instaurent par ailleurs des garanties minimales en matière de salaire et de protection sociale ;

Commentaire : la loi du pavillon demeure, même allégée ; elle peut être complétée par la loi du contrat, mécanisme même du contrat de travail international. Le minimum français est limité aux droits collectifs prévus par le préambule constitutionnel : droit de grève, liberté syndicale ; il semble exister une avancée minime sur les repos quotidien et hebdomadaire, sur les congés.

➤ **Quant aux articles 13 et 24 :**

20. Considérant que le second alinéa de l'article 13 définit les règles applicables à la rémunération des navigants résidant hors de France ; que le I de l'article 24 détermine les conditions dans lesquelles ils peuvent se prévaloir des conventions ou accords collectifs ;

23. Considérant, en second lieu, que le I de l'article 24 prévoit que les navigants résidant hors de France « peuvent » être soumis aux conventions et accords collectifs applicables en vertu de la loi dont relève leur contrat d'engagement ; que, par cette formulation, le législateur a entendu écarter les accords ou conventions dont le champ d'application exclurait les navigants concernés ou qui détermineraient un niveau de protection inférieur à celui qui résulte des dispositions du titre II de la loi déferée ; que, dans ces conditions, le législateur n'a pas méconnu l'étendue de sa compétence ;

Commentaire : Le montant du salaire minimum relève du pouvoir réglementaire et devrait se référer aux accords ITF.

Le considérant 23 est tout sauf clair. La loi crée un lien entre la loi du contrat d'engagement et les accords collectifs conclu dans le cadre de cette loi : ex. contrat d'engagement philippin, soumis à un accord ITF conclu par le syndicat philippin des marins. Mais le « peuvent » est une permission, non une exclusion. Un tel contrat pourrait être soumis aussi à un accord collectif français d'entreprise plus favorable.

Le législateur a exclu les accords collectifs moins favorables que le minimum prévu par la loi du pavillon : respect classique de l'ordre public, le pavillon du navire est français. La loi prime sur la volonté des partenaires sociaux.

Le législateur aurait écarté les accords excluant ces navigants (ex. un accord collectif d'entreprise réservé aux navigants résidant en Européen). Validation implicite de deux types d'accords collectifs à bord, selon le lieu de résidence du marin ? En passant, son caractère discriminatoire méritera d'être discuté devant un juge judiciaire. La distinction officiers/marins d'exécution était objectivement liée à des fonctions professionnelles différentes, celle liée à la résidence familiale a-t-elle une nature semblable ?

➤ **En ce qui concerne le respect des huitième et onzième alinéas du Préambule de la Constitution de 1946 :**

27. Considérant, en second lieu, qu'il résulte des termes mêmes de l'article 4 de la loi déferée que les navires immatriculés au registre international français sont soumis aux règles de santé et de sécurité au travail applicables en vertu de la loi française, de la réglementation communautaire et des engagements internationaux de la France ; que ses articles 16 et 17 limitent la durée du travail des navigants soumis au titre II et prévoient des périodes de repos ; que ses articles 20 et 21 définissent les conditions de leur rapatriement, notamment en cas de maladie ou d'accident ; que, dès lors, le législateur a assorti de garanties suffisantes les exigences du onzième alinéa du Préambule de 1946 relatives à la protection de la santé ;

Commentaire : la liberté syndicale, la négociation collective, l'élection des délégués de bord suffisent à la participation à la détermination des conditions de travail, d'autant que les conditions de travail à bord sont soumises au droit français complet, le navire ayant pavillon français.

Pas un mot sur la précarité ou l'insertion dans l'entreprise d'armement maritime, quant à cette main d'France d'appoint.

➤ **En ce qui concerne le principe d'égalité :**

30. Considérant que le principe d'égalité ne s'oppose ni à ce que le législateur règle de façon différente des situations différentes, ni à ce qu'il déroge à l'égalité pour des raisons d'intérêt général pourvu que, dans l'un et l'autre cas, la différence de traitement qui en résulte soit en rapport direct avec l'objet de la loi qui l'établit ;

32. Considérant, il est vrai, qu'il résulte des articles 13, 16 et 26 de la loi déferée que les règles de rémunération des navigants résidant hors de France, qu'il s'agisse du niveau du salaire minimum ou du paiement des heures supplémentaires, ainsi que le régime de protection sociale de ces navigants, sont différents de ceux des navigants résidant en France ;

33. Considérant, d'une part, qu'il résulte des règles actuelles du droit de la mer qu'un navire battant pavillon français ne peut être regardé comme constituant une portion du territoire français ; que, dès lors, les navigants résidant hors de France qui sont employés à bord d'un navire immatriculé au registre international français ne peuvent se prévaloir de toutes les règles liées à l'application territoriale du droit français ;

34. Considérant, d'autre part, que les navigants qui résident hors de France ne se trouvent pas dans la même situation que ceux qui résident en France compte tenu des conditions économiques et sociales propres aux pays où se situe le centre de leurs intérêts matériels et moraux ; qu'eu égard à cette différence objective de situation, il était loisible au législateur de leur appliquer des règles de rémunération et de protection sociale minimales différentes de celles prévues pour les navigants résidant en France ; que la différence de traitement qui en résulte est en rapport direct avec l'objet de la loi qui est de promouvoir le pavillon français en améliorant sa compétitivité ;

Commentaire : Il existe un tableau unique de service, d'organisation et de durée du travail. Il existe une même protection de la santé et de la sécurité au travail. S'il existe une discrimination salariale, le navire n'est pas un territoire, il a seulement une nationalité, meuble naturalisé. Dès lors, en mer ce n'est pas comme à terre. Selon le lieu de résidence, les situations sont différentes objectivement, ce qui autorise une différence de protection sociale, mais aussi de rémunération. La compétitivité du pavillon français justifie cette différenciation.

Les conventions internationales de travail justifient le rattachement de la protection sociale au pays de résidence familiale.

Il n'est allait pas de même en matière de salaire. Ce qui fait le prix du travail, en mer, est moins le lieu où le travail est fourni, le pavillon du navire, que le lieu où le marin est recruté, le pays où son salaire est dépensé. Votre travail vaut moins, car vous n'avez pas les mêmes besoins. En mer, le principe, à travail égal salaire égal ne vaut pas dans un contexte de compétitivité.

Cette décision doit ouvrir des débats chez les juristes sur le rattachement du navire et de son pavillon, la notion de nationalité d'un lieu de travail et de vie commune.

En ce qui concerne la méconnaissance de l'article 6 de la Charte de l'environnement :

Commentaire : les spécialistes de droit de l'environnement seront intéressés par la faible portée donnée à cette récente insertion constitutionnelle.

Patrick CHAUMETTE
Université de Nantes