

La compétence juridictionnelle internationale des tribunaux français à propos du séjour de marins étrangers dans les ports français.

Patrick CHAUMETTE

Professeur à l'université de Nantes
Centre de Droit Maritime et Océanique EA n° 1165

De la loi du pavillon et son exclusivité éventuelle.

Le navire et son équipage est d'abord rattaché à l'État de son pavillon. Selon l'article 10 de la convention de Genève du 29 avril 1958 sur la haute mer, entrée en vigueur le 30 septembre 1962¹, tout État est tenu de prendre, à l'égard des navires arborant son pavillon, les mesures nécessaires, notamment en ce qui concerne la composition et les conditions de travail des équipages. La convention 147 de l'Organisation internationale du travail de 1976 sur les normes minima à observer sur les navires marchands, énonce en son article 2, que tout membre qui ratifie la présente convention s'engage à édicter une législation à l'égard des navires immatriculés sur son territoire, en ce qui concerne les normes de sécurité, y compris celles ayant trait à la compétence de l'équipage, à la durée du travail et à son effectif, afin d'assurer la sauvegarde de la vie humaine en mer.

La convention de Montego Bay du 10 décembre 1982 sur le droit de la mer a complété de manière importante les domaines susceptibles d'être réglementés par l'État du pavillon². L'article 94 § 4 vise l'inspection du navire, les qualifications du capitaine et des officiers, leurs connaissances des règles internationales applicables. L'attribution du pavillon, c'est-à-dire d'une forme de nationalité aux navires, est régie par les textes de droit national ; chaque État fixe ses propres conditions comme il l'entend. Le droit international est peu contraignant : l'article 5 de la convention de Genève sur la haute mer exige qu'il existe entre l'État et son pavillon maritime un lien substantiel, au moins de nature administrative. Ce lien est à la fois la conséquence et la condition de l'immatriculation du navire. La libre immatriculation a vidé de tout sens la notion de lien substantiel. Cette notion est reprise par la Convention sur le droit de la mer, signée à Montego Bay, en 1982. La Convention, relative aux conditions d'immatriculation des navires de la Conférence des Nations unies pour le commerce et le développement (CNUCED) du 8 février 1986, s'est efforcée de définir un lien substantiel, *genuine link*, imposant l'existence d'une administration maritime, l'identification effective des propriétaires ; mais elle n'est jamais entrée en vigueur.

La loi du pavillon assure la juridicité de la haute mer et offre un rattachement stable au navire, en quelques eaux qu'il se trouve. La loi du pavillon permet d'imprimer une unité à la société du bord. À ce titre, elle gouverne traditionnellement la condition juridique de l'équipage. La convention de Bruxelles du 10 mai 1952 relative à la compétence pénale en matière d'abordage, a donné compétence aux administrations et juridictions de l'État du pavillon³. L'article 97 de la Convention de Montego Bay sur le droit de la mer donne compétence à l'État du pavillon, en cas d'abordage en haute mer, afin de réprimer les violations des règles de navigation. L'État dont le marin fautif est le ressortissant est également susceptible d'intervenir, ce que prévoit également l'article 3 de la convention de Bruxelles. En pratique, l'intervention des États fournisseurs de main-d'oeuvre maritime est inexistante. Entre l'État qui accorde son pavillon et l'armateur le mariage de convenance, sans contrôle, conduit à

¹ Conv. Genève, 29 avril 1958, sur la haute mer, entrée en vigueur le 30 sept. 1962, *JORF* 24 décembre 1970.

² Conv. Montego Bay, 10 décembre 1982, des Nations Unies sur le droit de la mer, *JORF* 7 septembre 1996.

³ Conv. Bruxelles, 10 mai 1952, relative à la compétence pénale en matière d'abordage, *JORF* 14 janv. 1958, 415 — Décret n° 58-14, 4 janvier 1958 — G. Proutière-Maulion, « De la nécessité de redéfinir les critères de compétence en matière pénale en cas d'abordage dans les eaux internationales », *Annuaire de Droit Maritime et Océanique*, Université de Nantes, 2008, t. XXVI, pp. 291-308.

l'instauration de pavillons de complaisance. Il en résulte une incohérence profonde des équilibres juridiques.

Dans les eaux intérieures des États, il est nécessaire de concilier la compétence de l'État du pavillon et de l'État côtier ou de l'État du port. Le navire civil ne dispose pas d'un statut d'extra-territorialité⁴.

Dans le port de Marseille et d'Anvers, alors français, des marins avaient blessé intentionnellement d'autres membres d'équipage, à bord des navires Sally et Newton, battant pavillon des États-Unis, en escale. L'avis du Conseil d'État du 28 novembre 1806 énonce que « les gens de l'équipage sont également justiciables des tribunaux du pays pour les délits qu'ils y commettraient même à bord, envers des personnes étrangères à l'équipage, ainsi que pour les conventions civiles qu'ils pourraient faire avec elles ; mais qu'il n'en est pas ainsi à l'égard des délits qui se commettent à bord du bateau neutre, de la part d'un homme de l'équipage neutre envers un autre homme du même équipage »⁵.

La discipline intérieure du bord relève des juridictions de l'État du pavillon, en principe. Mais l'avis du Conseil d'État a été interprété comme affirmant à bord l'exclusivité de la loi du pavillon, restreignant l'intervention de l'État du port, quand il énonce le contraire⁶. Au contraire, les pays anglo-saxons préfèrent ne pas renoncer à leur souveraineté et régler au cas par cas la question de la compétence pénale. Il en résulte une différence de conception du contrôle des navires par l'État du port, qu'il s'agisse des conditions matérielles des navires ou des conditions sociales de l'équipage. Il faut donc rappeler qu'un navire étranger dans un port français est soumis au droit français, sauf en ce qui concerne la vie normale du bord, la situation habituelle de l'équipage (v. s^s n^{os} 112.25 et 112.26). Le contrôle des navires par l'État du port d'escale a été rendu possible par la convention pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (*Safety of life at sea*, SOLAS), signée à Londres le 1^{er} novembre 1974 (Règle 19). Cette disposition a été reprise dans le protocole additionnel du 17 février 1978. Le port state control s'est pris une dimension sociale à partir de la Convention 147 de l'OIT de 1976, qui permet aux États l'ayant ratifié dans la logique de l'État du pavillon, de l'imposer à tout navire faisant escale dans ses ports, quel que soit leur pavillon, afin d'éviter un traitement plus favorable, source de concurrence déloyale. Le *Memorandum of Understanding* de Paris de 1982 (MOU) a permis le développement d'un contrôle technique de plus en plus dense sur les navires ; il fait référence à la Convention 147 de l'OIT, même si ces contrôles sociaux sont restés secondaires jusqu'à présent. Le MOU a été communautarisé par la directive 95/21 du 19 juin 1995 relative à l'application aux navires, faisant escale dans les ports de la Communauté ou dans les eaux relevant de la juridiction des États membres, des normes internationales relatives à la sécurité maritime, à la prévention de la pollution et aux conditions de vie et de travail à bord des navires⁷.

La Cour de justice des Communautés européennes a commencé à aborder la recherche de cet équilibre délicat : « La nationalité du navire ne saurait jouer un rôle décisif que dans l'hypothèse où le juge national parviendrait à la conclusion que les dommages se sont matérialisés à bord du navire ; dans ce cas, l'État du pavillon devrait nécessairement être considéré comme le lieu où le fait dommageable a provoqué les préjudices ; mais les dommages résultent de l'action collective mise en oeuvre par un syndicat dans un autre État que celui du pavillon »⁸.

Du conflit de juridictions.

⁴ P. Chaumette, « Le navire, ni territoire, ni personne », *Droit Maritime Français*, DMF 2007, 99-110 et 579-587; J.P. Beurrier (dir.), *Droits Maritimes*, Dalloz Action, 2^e éd. 2008, n° 112.23 s., 321.91 et 415.06.

⁵ CE, avis, 28 nov. 1806, *Bulletin des Lois*, 2^e sem. 1806, n° 125, 602 — Duvergier, t. XVI, Sirey, p. 53 — *Lois annotées*, t. I, p. 737 — G. Gidel, *Le droit international public de la mer*, t. II, Sirey, 1932, p. 207.

⁶ P. Bonassies, « Faut-il abroger l'avis du Conseil d'État du 28 octobre 1806 ? », dans *Mélanges L. Lucchini et J.-P. Quéneudec, La mer et son droit*, Pédone, Paris, 2003, pp. 101-109.

⁷ Dir. 95/21, 19 juin 1995, *JOCE* L 157, 7 juill. 1995.

⁸ CJCE 5 févr. 2004, n° C-18/02, DFDS Torline, *Rec. CJCE*, I-1417 ; *Droit Maritime Français*, DMF 2004, 972 ; *Droit social*, *Dr. soc.* 2005, 295-302 ; *RCDIP* 2004, 791.

Dans une telle situation internationale, des conflits de juridictions sont inévitables. La situation de marins étrangers, embarqués à bord d'un navire battant pavillon étranger, dans un port français, congédié, impayés ou abandonnés, soulève inéluctablement la question du juge compétent. La détermination du juge compétent est en principe une question élémentaire, de base, examinée en 1^{ère} année de droit, à l'intérieur du droit national. Perdre son temps à trouver le juge compétent conduit à perdre ses droits. Ne pas pouvoir l'identifier ou ne pas y avoir accès correspond à n'avoir aucun droit. Quand le litige a une dimension internationale, la question est évidemment plus délicate, mais elle doit trouver sa solution au sein des mécanismes de droit international privé.

La solution du conflit de juridictions dépend de la situation du défendeur au litige, selon qu'il est implanté ou non sur le territoire de la Communauté européenne.

Si le défendeur est domicilié sur le territoire des États membres de la Communauté européenne, l'application des conventions liant les États membres s'impose. La convention de Bruxelles du 27 septembre 1968 s'est efforcée de construire un espace judiciaire européen et d'uniformiser les critères de compétences juridictionnelles. Elle est remplacée, en grande partie, par le règlement 44/2001 du 22 décembre 2000, qui nécessite que le défendeur soit « implanté » sur le territoire communautaire⁹. Il sera rarissime qu'un armateur « implanté » sur le territoire communautaire abandonne ses équipages, même si une faillite de l'armement est toujours possible.

Si le défendeur n'est pas domicilié sur le territoire communautaire, il convient de transposer les critères internes de compétence, c'est-à-dire de se référer aux solutions nationales. Le principe de transposition des critères internes de compétence dans l'ordre international, est fondamental en droit international privé. Il concerne le décret n° 59-1337 du 20 novembre 1959 qui donne compétence au tribunal d'instance, après tentative de conciliation devant l'administrateur des affaires maritimes pour les litiges individuels opposant un marin à son armateur et au tribunal de commerce pour les litiges entre le capitaine et l'armateur, ou l'article R. 1412-1 du code du travail, qui définit la compétence prud'homale¹⁰.

Il n'est pas rare que les juges du fond maîtrisent mal l'idée même de transposition des critères internes, faits pour des litiges français, appliqués à des litiges de dimension internationale. Saisies de litiges concernant des marins étrangers travaillant à bord de navires battant pavillon étranger, mais situés provisoirement dans un port français, les juridictions ont eu tendance à se déclarer incompétentes, soit en invoquant le caractère d'ordre public de la loi française, soit en invoquant le lieu de travail étranger. Selon la cour d'appel de Paris en 1980, le caractère d'ordre public de la législation du travail ne peut s'appliquer qu'à un travail convenu ou accompli en France, lorsqu'il s'agit de cocontractants de nationalité étrangère, ce qui ignore le principe même de la transposition dans l'ordre international¹¹. Pendant toute une période, il existait des pratiques locales indispensables à connaître pour ne pas se perdre dans les contredits de compétence : à Dunkerque, le Conseil de prud'hommes se reconnaissait compétent, à Saint-Nazaire, le tribunal d'instance. Un problème délicat naissait quand aucune juridiction n'admettait sa compétence¹².

⁹ Règlement 44/2001/CE, Conseil, 22 décembre 2000, *JOCE* L 12, 16 janvier 2001, p. 1. — Les annexes du règlement ont été modifiées par le Règlement 2245/2004/CE, 27 décembre 2004, *JOCE* L 381, 28 décembre 2004, p. 10 ; J.P. Beurrier (dir.), *Droits Maritimes*, Dalloz Action, 2^e éd. 2008, P. Chaumette, n° 415.15 et s. ; O. Fotinopoulou-Basurko, *El proceso laboral internacional en el derecho Comunitario*, Consejo Económico y social de Andalucía, col. Premio de Investigación, Sevilla, 2008.

¹⁰ Décret n° 59-1337, 20 novembre 1959, *JORF* 25 novembre 1959.

¹¹ CA Paris, 7 juillet 1980, navire *Pola*, *DMF* 1980, 618.

¹² P. Simon, « Etat de la jurisprudence française sur les incidents sociaux affectant les navires au port », *DMF* 1985-259 ; Lord Wedderburn, « Le législateur et le juge - A propos des conflits du travail », in Mélanges offerts à G. Lyon-Caen, *Les transformations du droit du travail*, Dalloz, 1989 sp. p.143 ; P. Chaumette, « Réflexions sur les conflits collectifs de travail maritime », *DMF* 1990-283

Saisie conservatoire du navire.

En matière maritime, il faut essentiellement distinguer selon l'existence ou non d'une saisie conservatoire du navire. L'existence d'une saisie conservatoire du navire permet, en application de l'article 7-1 de la convention de Bruxelles du 10 mai 1952 pour l'unification de certaines règles sur la saisie conservatoire des navires de mer¹³, de justifier la compétence des juridictions de l'État du port d'escale. À défaut, le principe du *forum arresti*, largement reconnu en *common law*, semblait ouvrir à tout créancier maritime l'accès à une juridiction de proximité, vis-à-vis du navire qui constitue sa principale garantie.

Les juges français ont eu tendance à restreindre leur compétence internationale entre 1995 et 2000¹⁴. Il s'agissait d'éviter que des créances commerciales internationales ne donnent lieu à des litiges en France, quand elles n'avaient de lien avec le territoire français qu'un immeuble situé en France à titre d'éventuelle garantie, ou un navire en escale en France. La cour d'appel de Douai, à l'origine de cette évolution restrictive, puis la Cour de cassation, n'ont pas eu conscience d'ignorer la Convention de Bruxelles de 1952¹⁵. Ainsi dans l'affaire du navire turc *Obo Basak*, bloqué près de 3 années à Dunkerque, la cour d'appel de Douai envoya-t-elle les marins turcs plaider en Turquie, en vue de la reconnaissance de leurs créances salariales, quand bien même ils ne pouvaient rentrer chez eux. Il en fut de même de la cour d'appel de Rennes, concernant les marins roumains du navire roumain *Oscar Jupiter*, alors que l'armement roumain d'Etat était en faillite, que 60 navires roumains étaient à l'abandon dans tous les ports du monde, faute de pouvoir payer leurs soutes, l'*Oscar Jupiter* étant à Nantes sous le pont de Chevire, où les marins restèrent deux années. L'arrêt de la cour d'appel explique même que les amarres qui relient le navire au quai du port de Nantes ne sont que des liens physiques et non des rattachements juridiques, qu'ainsi les marins roumains à bord du navire immatriculé en Roumanie, ne travaillent pas en France, ne sont pas en France. Ce navire roumain a fait l'objet d'une saisie conservatoire par la sucrerie Beghin-Say, destinataire de la marchandise, qui l'a payée, mais la reçoit avariée. Le même navire fait l'objet d'une saisie conservatoire de la part du fournisseur de soute de l'*Oscar Altair*, sistership, qui n'a pas été réglé à Dunkerque. Même dans les eaux territoriales françaises, même amarrés à un quai d'un port français, les marins n'ont pas accès aux juges français en vue de la reconnaissance de leurs créances salariales. Non rapatriés, impayés, retenus à Nantes, ils doivent aller plaider au tribunal du travail de Constanza en Roumanie, puis ensuite revenir faire valoir leurs créances lors de la répartition du prix de vente du navire, à la suite de la saisie exécution.

Cette situation très problématique nécessitait un pourvoi en cassation, afin d'obtenir un revirement de jurisprudence, un strict respect de la Convention de Bruxelles de 1952. L'Union maritime CFDT défendait les marins turcs de l'*Obo Basak* et demanda à ITF de financer les honoraires d'un avocat à la Cour de cassation. Le service juridique d'ITF nous contacta comme expert, afin de connaître les chances de succès d'un tel pourvoi en cassation. Compte tenu des travaux menés précédemment¹⁶, l'issue nous semblait limpide, de sorte qu'ITF accepta de financer ce pourvoi en cassation. La Cour de cassation a finalement condamné cette approche restrictive, dans l'affaire de l'*Obo Basak* et depuis sa jurisprudence est contante : le tribunal du lieu de la saisie du navire est compétent pour statuer au fond, quand la créance maritime est née au cours du voyage pendant lequel la saisie a été faite¹⁷.

¹³ Conv. Bruxelles, 10 mai 1952, pour l'unification de certaines règles sur la saisie conservatoire des navires de mer, Décret n° 58-14, 4 janv. 1958, *JORF* 14 janvier 1958, p. 515.

¹⁴ Civ. 1^{re}, 17 janvier 1995, n° 92-10.165, *Bull. civ. I*, n° 34 ; *DMF* 1995, 815 ; *JCP G* 1995, II, 22430, note H. Muir-Watt — CA Douai, 1^{re} ch., 1^{er} décembre 1997, navire *Obo Basak*, *DMF* 1998, 248-254 — CA Rennes, 2^e ch., 8 juillet 1998 et CA Rennes, 2^e ch., 21 octobre 1998, navire *Oscar Jupiter*, *DMF* 1999, 437-443, note P. Chaumette.

¹⁵ M. Rémond-Gouilloud, « Forum arresti : le jusant », *DMF* 1996-787.

¹⁶ P. Chaumette » L'internationalisation du travail maritime - l'impossible encadrement ? », *DMF* 1994 pp. 675-693 ; « De l'abandon de marins - Vers une garantie internationale de paiement des créances salariales ? », *Dr. Soc.* 1999, pp. 872-877.

¹⁷ Cass. Civ. 1^{re}, 18 juillet 2000, n° 97-22.448, navire *Obo Basak*, *Bull. civ. I*, n° 218 ; *DMF* 2000, 725, note Y. Tassel — CA Aix-en-Provence, 18^e ch., 13 avril 2004, navire *Wedge One*, *DMF* 2004, pp.

En pratique, les marins doivent obtenir du tribunal de commerce une saisie conservatoire du navire, fondée sur la nature maritime de leurs créances, afin d'être certain de pouvoir faire reconnaître leurs créances salariales auprès du tribunal d'instance, ou du tribunal de commerce pour le capitaine.

En l'absence de saisie conservatoire du navire, le conflit de juridictions dépend des solutions nationales, dès lors que le défendeur n'est ni « implanté sur le territoire communautaire, ni domicilié dans un Etat membre de la Communauté européenne, ce que la liberté de constitution d'une société, éventuellement *single ship company*, et la liberté d'immatriculation du navire lui permet aisément. Jusqu'à récemment, il semblait nécessaire de transposer dans l'ordre international les dispositions du décret du 20 novembre 1959, ce qui ouvrait au capitaine de navire la compétence commerciale, et aux marins la compétence du tribunal d'instance, après tentative de conciliation de l'administrateur des affaires maritimes. Tout au plus, fallait-il convaincre les acteurs du contentieux du bien-fondé de ce raisonnement et de cette transposition des textes, faits pour des marins français embarqués à bord de navires immatriculés en France.

Des litiges méditerranéens, concernant le yachting, des yachts fréquemment immatriculés à Guernesey, par des sociétés installées aux îles Caïman ou au Luxembourg, ont permis une intéressante clarification. Des juges du fond avait admis la compétence du conseil de Prud'hommes, compétents pour les litiges individuels terrestres habituellement. La cour d'appel d'Aix-en-Provence avait confirmé cette compétence prud'homale. Il en fut de même de la Cour de cassation, dans la mesure où le salarié était domicilié en France, où il effectuait un travail hors de tout établissement, à bord d'un navire hors du territoire d'un pays déterminé¹⁸. Le salarié mobile, travaillant hors de tout établissement, pouvait saisir le conseil de Prud'hommes de son domicile ; il aurait également pu rattacher le litige au conseil du lieu de conclusion du contrat de travail ou à celui de l'établissement principal de l'employeur. Le navire passant l'hiver dans un port français, le marin et sa famille était domicilié à terre, et non à bord, ce qui ouvrait une compétence juridictionnelle pratique. Il ne semblait pas que cet arrêt soit un arrêt de principe à portée générale.

Il semblait correspondre à la recherche d'un juge de proximité, dans l'intérêt du marin, compte tenu des conditions d'exploitation du navire. Un premier arrêt de la cour d'appel d'Aix-en-Provence avait statué en ce sens. Le tribunal du lieu d'exécution de l'obligation est compétent, même quand le salarié italien, de nationalité étrangère, a été embauché en qualité de marin par un employeur allemand, de nationalité étrangère, sur un navire de plaisance ancré dans un port français, quelle que soit la nationalité du pavillon du navire. Il importe peu que le marin soit amené à exécuter son travail dans les eaux internationales ou dans des eaux étrangères¹⁹. Le marin est moins rattaché au navire et à son pavillon, qu'au port habituel du navire, en quelque sorte le port d'attache réel, et non l'administratif.

Le plus récent arrêt de la chambre sociale de la Cour de cassation semble considérer que le décret du 20 novembre 1959 n'est pas transposable dans l'ordre international²⁰. Ce décret est un décret d'application du Code du travail maritime, qui n'est applicable qu'à bord de navires battant pavillon français. Seul l'article R. 1412-1 du Code du travail semble transposable dans l'ordre international. Il s'agit là d'un arrêt de principe. Il en résulte un rattachement du marin international à la terre et un élargissement de la compétence prud'homale, par un habile raisonnement des juges.

1012-1021 note P. Chaumette — CA Rennes, ch. soc., 30 novembre 2004, navire *Zamoura of Zermatt*, *DMF* 2005, 151 note P. Chaumette — Cass. Com. 7 décembre 2004, n° 02-19.825, navire *Jerba*, *Bull. civ.* IV, n° 215 ; *DMF* 2005, 133, note J.-P. Remery.

¹⁸ Cass. Soc. 29 avril 2003, n° 01-41.599, navire *Wedge One, Dr. soc.* 2003, 893 ; *DMF* 2003, pp. 960-966, obs. P. Chaumette — dans le même sens, Cons. prud'h. Cannes, 13 mai 2004, *Tingson et Verginesa c/Sté Wedge Limited CIBC*, *DMF* 2004, pp. 1012-1021, note P. Chaumette.

¹⁹ CA Aix-en-Provence, 9^e ch., 23 mars 1992, *Birkenfeld c/Chiaro*, *Gaz. Pal.* 23-25 novembre 1997, n° spéc., *Le droit de la plaisance*, 3^e partie, pp. 16-20.

²⁰ Soc. 28 juin 2005, n° 03-45.042, *M. Bobinet c/Sté Taiphon Ltd*, navire *Nan Shan*, *Bull. civ.* V, n° 216 ; *DMF* 2006, pp. 35-42.

L'accès à la justice et le champ d'application de la Convention européenne de sauvegarde des libertés fondamentales et des droits de l'Homme.

La question de la compétence juridictionnelle est importante en cas de litige. Elle l'est également afin d'éviter les recours juridictionnels. La connaissance du juge compétent, puis des règles applicables, facilite grandement la négociation, le règlement amiable des litiges et des désaccords. Pour les événements sociaux et maritimes qui ici nous intéressent, la connaissance précise des possibilités de recours de marins étrangers, d'un navire étranger dans un port européen, leur ouvre le droit au juge, à un procès équitable, à des délais raisonnables. Il nous semble également que ces questions sont susceptibles de renforcer les attributions des inspecteurs ITF.

Dès lors, il nous faut revenir sur l'affaire du navire Olga J et de ses marins africains, à Bourgas dans un port bulgare. La Cour Européenne des Droits de l'Homme, 5^{ème} section, le 22 janvier 2008, a décidé de l'irrecevabilité de la requête n° 8718/02, présentée par Francis Koomy et 8 autres marins ressortissants ghanéens et résidant au Ghana, ainsi qu' ressortissant du Cap Vert, et résidant au Sénégal, contre la Bulgarie²¹.

En février 1998, ils furent recrutés comme équipage d'un navire cargo, le navire Olga J, propriété d'une société immatriculée à Belize, affrété par un armateur chypriote, J.C., et naviguant sous pavillon du Honduras. En mars 1998, le navire se dirigea de Dakar vers la Grèce afin d'y faire effectuer des réparations avec, à son bord, le capitaine, A.M., et 13 membres d'équipage. Le 24 septembre 1998, le navire entra dans le port de Bourgas. Le 12 octobre 1998, les autorités de contrôle du port ordonnèrent le maintien à quai du navire. Les marins furent rapatriés au bout de deux années et de six mois, le 11 avril 2001. Leur requête fut déclarée irrecevable par la Cour européenne des Droits de l'Homme le 22 janvier 2008.

Nous ne reviendrons pas ici sur les motifs de cette irrecevabilité de la requête²². L'irrecevabilité est ici partiellement, *ratione temporis*, *ratione materiae* et *ratione personnae*. Par contre, les arguments du gouvernement bulgare non retenus par la CEDH nous semblent importants. L'incompétence *ratione loci* n'a pas été retenue, alors que le navire bat pavillon du Honduras, mais se trouve dans un port bulgare ; le navire, quoique battant pavillon étranger, se situe dans un espace relevant de la juridiction d'un Etat partie à la Convention.

Le développement des compétences des Etats dans des zones maritimes de plus en plus éloignées des côtes a été pris en considération par la CEDH²³. L'Etat exerce sa juridiction à bord des navires battant son pavillon, même lorsqu'il s'agit d'intervention en haute mer, par exemple lors de l'arraisonnement en haute mer par un navire militaire espagnol d'un navire panaméen transportant de la cocaïne²⁴. De même, la convention s'applique dans les eaux territoriales. Mais lors du naufrage du cargo François Vieljeux au large des côtes espagnoles, il ne peut être reproché au gouvernement français le non-respect de ses obligations d'assistance et de sauvetage en mer²⁵. La Commission européenne des Droits de l'Homme confirme l'arrêt du Conseil d'Etat français : *Compte tenu de l'imprécision des messages en provenance du cargo, de l'éloignement des côtes françaises du lieu du sinistre, proche des côtes de l'Espagne dont les autorités semblaient avoir mis en oeuvre des moyens de secours*

²¹ La procédure a été conduite par Me William Bourdon, avocat au barreau de Paris, à la demande d'un collectif d'association et avec un financement du Comité Catholique contre la Faim et pour le Développement (CCFD).

²² P. Chaumette, « L'accès délicat des marins abandonnés à la Cour Européenne des Droits de l'Homme : l'Olga J », *Droit Maritime Français, DMF*, 2008, n° 697, pp. 883-891.

²³ P. Tavernier, « La Cour européenne des Droits de l'Homme et la mer », *La Mer et son droit*, Mélanges offerts à L. Lucchini et J.P. Quéneudec, Pédone, Paris, 2003, pp. 575-589.

²⁴ Commission EDH, 16 avril 1998, Angelos Rigopoulos c/ Espagne, req. n° 37388/97.

²⁵ Commission EDH, 16 janvier 2001, Leray et a. c/ France, req. n° 44617/98 ; v. aussi CE 13 mars 1978, navire François Vieljeux, *DMF* 1998, pp. 788-805, n. P. Chaumette.

appropriés, de l'importance des moyens de sauvetage mis en œuvre, les conditions dans lesquelles les autorités françaises ont réagi aux messages reçus et organisé les secours ne relèvent, en tout état de cause, aucune faute de nature à engager la responsabilité de l'État. La convention européenne s'applique également dans les ports, par exemple à la suite d'un décès d'une jeune lors du naufrage d'un navire de plaisance, amarré à un ponton au « Port Guardian » des Saintes Maries de la Mer ; le procès pénal, encore en attente au bout de plus de 9 ans, ne correspond pas à un délai non raisonnable²⁶.

Ainsi, la convention européenne des Droits de l'Homme s'applique à tous les espaces sous la juridiction des Etats parties, les eaux territoriales, les navires battant leur pavillon, les eaux intérieures et les ports, même à bord des navires civils battant pavillon étranger.

Liberté syndicale et négociation collective.

Par-delà le droit à un procès équitable (art. 6), la convention européenne des Droits de l'Homme affirme liberté d'association, qui comprend la liberté d'association professionnelle, la liberté syndicale (art. 11). Il s'agit de la liberté de fonder un syndicat, mais aussi de s'y affilier. La Cour européenne vient de considérer, concernant des fonctionnaires turcs, que cette liberté d'association et cette liberté syndicale comportaient également le droit à la négociation collective²⁷.

Cette liberté syndicale doit donc pouvoir s'exercer dans les ports européens, même de la part des marins étrangers embarqués à bord de navires étrangers, ce qui fonde la légitimité juridique de l'action des inspecteurs ITF. Les permanents syndicaux, que sont les inspecteurs ITF, n'ont pas les prérogatives et libertés d'accès dans les ports, et à bord des navires dont disposent les inspecteurs « publics : inspecteurs de sécurité des navires, douanes, gendarmerie maritime, inspecteurs du travail maritime. Trois obstacles étaient classiquement opposés à la visite des inspecteurs ITF, dont la montée à bord nécessitait l'accord ou la non-opposition du capitaine du navire, les laissant dans une situation de simple tolérance²⁸ : le pavillon étranger du navire, l'autorité du capitaine, le caractère de propriété privée du navire.

Le pavillon étranger du navire n'est plus un argument recevable, dès lors qu'il se trouve dans un espace sous la juridiction d'un Etat membre du Conseil de l'Europe, liée par l'application de la Convention européenne des Droits de l'Homme. Il en va ainsi notamment des installations portuaires privées auxquelles les inspecteurs ITF devraient avoir librement accès.

L'autorité du capitaine, commandant du bord, représentant de l'armateur et de l'Etat du pavillon en principe, est certaine. Elle ne doit pas lui permettre de faire obstacle à l'exercice de la liberté syndicale par les membres de l'équipage, même en s'appuyant sur le contenu de la loi du pavillon, qui ne saurait primer sur la loi d'Etat du port. Le capitaine doit être informé de la visite de l'inspecteur ITF ; il facilitera ou non cette visite, la communication avec les marins. Il ne devrait pas pouvoir s'y opposer, sans commettre le délit pénal d'entrave à la liberté syndicale (art. L 2146-1 et L. 2146-2 C. Travail).

Le caractère de propriété privée du navire ne doit pas faire obstacle à la visite de l'inspecteur ITF. Il convient toutefois d'admettre que l'exercice de la liberté syndicale par des marins mobiles, dotée d'une relation internationale de travail, nécessite des adaptations. Le salarié terrestre, ouvrier ou employé, exerce sa liberté syndicale par sa faculté d'adhérer au syndicat de son choix, de passer après le bureau ou l'atelier au local syndical situé en ville, par la communication avec le représentant syndical présent sur son lieu de travail, en passant au local syndical dans son entreprise. Il convient de noter que le délégué syndical, présent dans l'entreprise, ne se soucie pas seulement des salariés

²⁶ Commission EDH, 2^e ch., 17 mai 1995, consorts D. c/ France, req. n° 21166/93.

²⁷ CEDH, 12 novembre 2008, Demir et Baykara c/ Turquie, Req. n° 34503/97. En sens contraire, CEDH, 6 février 1976, Syndicat suédois des conducteurs de locomotives c/ Suède.

²⁸ J. Smith, « L'action syndicale internationale, la simple tolérance des inspecteurs ITF », Journées 2004 de l'Observatoire des Droits des Marins, Maison des Sciences de l'Homme Ange Guépin, Nantes, 2004, pp. 71- 79 ; P. Chaumette, « L'exercice du droit syndical en France vis-à-vis des navires étrangers », ibidem, pp. 33-39, « The exercising of union rights in France with respect to foreign ships », ibidem pp. 223-229.

affiliés, syndiqués, à jour de leurs cotisations, mais des salariés indistinctement. Il en va de même des représentants du personnel élus. Le droit social maritime français a prévu des délégués de bord, à bord des navires français dotés d'un équipage d'au moins 10 marins. Il s'agit de délégués du personnel particuliers, qui ne se retrouvent pas sous pavillon étranger. Les marins, et notamment les marins internationaux, embarqués sous des pavillons librement choisis par l'armement, ne peuvent exercer leur liberté syndicale, même parfois dans leur pays d'origine. A bord, ils ne disposent ni de liberté syndicale le plus souvent, ni d'exercice des droits syndicaux, sauf par l'intermédiaire d'ITF. Il faut donc admettre à notre sens, que la liberté syndicale du marin est de bénéficier en escale de la visite de l'inspecteur ITF. Dès lors, le caractère de propriété privée du navire ne saurait être opposée à la visite de l'inspecteur syndical. Faute de descente à terre des marins, lors de la plupart des escales, la visite à bord de l'inspecteur ITF, comme des bénévoles des Seamen's Clubs, des foyers d'accueil des marins, sont une nécessité.

La légitimité des inspecteurs ITF.

Seul le marin peut dire à l'inspecteur ITF : « Merci de votre visite. Tout va bien nous n'avons pas de problèmes. A bientôt lors d'une autre escale ».

L'inspecteur ITF assure ainsi l'accès des marins au droit, au droit de leurs contrats, à celui de l'Etat du pavillon, à celui de l'Etat du port, éventuellement l'accès à la justice et à un procès équitable. Il complète les contrôles étatiques assurés par le *port state control*, visant au respect des conventions internationales, qui constituent les règles minimales du transport maritime international²⁹.

²⁹ A. CHARBONNEAU, *Marché international du travail maritime - Un cadre juridique en formation*, Thèse Droit, Nantes, 2008, Partie I, « Le travail maritime dans le lacs de marchés nationaux en concurrence », Partie II, « Les conflits du travail maritime solutionnés dans des espaces de régulation », à paraître, PUAM, Presses universitaires d'Aix-Marseille, coll. de droit international « Berthold Goldman », 2009.