

**Les enjeux liés à la libre circulation de la main
d'œuvre maritime dans l'Union Européenne
quant à l'accès au travail et de la protection sociale**

Iliana Christodoulou-Varotsi

Professeur, DERE-The American College of Greece

Avocat au Barreau d'Athènes

christovar@acg.edu - christodoulou.i@dsa.gr

**Conférence dans le cadre du
Master 2 Droit et Sécurité des Activités Maritimes et Océaniques
Faculté de Droit et des Sciences Politiques de l'Université de Nantes
le 28 avril 2011**

Sur le plan mondial:

plus de 1.2 millions de gens de mer (OIT)

Le marché de la main d'œuvre maritime en Europe présente des particularités

Pénurie d'officiers européens, abondance de gens de mer en provenance de pays tiers

Le contenu de l'ouverture du marché.

L'affirmation du droit d'accès des gens de mer communautaires au travail intracommunautaire:

A été sujette à des difficultés qui ont été largement dépassées

De l'affaire dite de la marine marchande française (CJCE 4 avril 1974)

aux arrêts de la CJCE Anker et Colegio de Oficiales de la Marina Mercante Espanola du 30 septembre 2003

Les conditions de travail des gens de mer : sujettes au principe de non discrimination des ressortissants communautaires, en raison de la nationalité

Les aspects tenant à la sécurité sociale : envisagés sous l'optique des règles de coordination (Règlement 883/2004)

Le but de cet exposé est de tracer les étapes jurisprudentielles importantes qui reflètent le développement du cadre juridique de la liberté de circulation des gens de mer en droit communautaire.

I. L'affirmation du droit d'accès des gens de mer communautaires au travail à bord des navires communautaires ou les incertitudes tenant à l'interprétation du Traité

II. Les conditions de travail à la lumière du principe de non discrimination en raison de la nationalité :

le volet de la protection sociale

I. L'affirmation du droit d'accès des gens de mer communautaires au travail à bord des navires communautaires ou les incertitudes tenant à l'interprétation du Traité

Cadre institutionnel

Article 39 du Traité CE

Article 80 par. 2 du Traité CE (Titre V): le transport maritime n'est pas soumis aux dispositions du Titre sur la politique commune de transports

Article 51 par. 1 sur la libre prestation des services en matière de transport (qui sont soustraits de la disposition générale en matière de libre prestation de services)

L'affaire de la marine marchande française (CJCE, 4 avril 1974, aff. 167/73)

Les faits matériels : privilège de nationalité à bord des navires français, selon l'art. 3 du Code du Travail Maritime

La question juridique posée : le droit communautaire substantiel s'applique-t-il aux transports maritimes (et aériens), notamment le liberté de circulation des travailleurs ?

L'écho de la jurisprudence de la marine marchande française:

Commission c. Royaume-Uni (CJCE, 17 novembre 1992, aff. 279/89)

Commission c. Royaume de Belgique (CJCE, 1er décembre 1993, aff. 37/93)

Commission c. République Française, (CJCE, 7 mars 1996, aff. C-334/94), faute de modification depuis 1974 de l'art. 3 du Code du Travail maritime

Le passage de l'affirmation d'un droit d'accès, limité aux emplois subalternes, aux postes du capitaine et du second capitaine

affaire Anker (CJCE, 30 septembre 2003, C - 47/02)

affaire Colegio de Oficiales de la Marina Mercante Espanola (CJCE, 30 septembre 2003, C - 405/01)

Les faits matériels

La question juridique posée : le capitaine de navire occupe-t-il un emploi public, conduisant à l'exercice effectif de prérogatives de puissance publique ?

La difficulté des ordres juridiques nationaux à s'adapter aux arrêts du 30 septembre 2003

CJCE, 11 mars 2008, aff. C - 89/07, Commission c. France : loi n° 2008-324 du 7 avril 2008 relative à la nationalité des équipages de navires et décret n° 2008-1143 du 6 novembre 2008

CJCE, 11 septembre 2008, aff. C - 447/07 Commission c. Italie

CJCE, 10 décembre 2009, aff. C - 460/08, Commission c. Grèce

En France, la Cour de Cassation (**Cass. Crim. 4 juin 2003**) énonce que le capitaine et l'officier suppléant, d'un navire de pêche, occupent des emplois assimilables à des emplois dans l'administration publique

Puis (**Cass. Crim. 24 juin 2004**) s'aligne sur les arrêts de la CJCE, sans aucune nuance : absence d'exercice effectif de prérogatives de puissance publique, donc fin du privilège de nationalité

II. Les conditions de travail à la lumière du principe de non discrimination en raison de la nationalité :

le volet de la protection sociale

le Règlement 883/2004 du 29 avril 2004 portant coordination des systèmes de sécurité sociale (**succédant au Règlement 1408/71**)

La problématique et le champ d'application du Règlement 883/2004 :

Les caractéristiques propres aux législations nationales de sécurité sociale sont préservées

Le régime de coordination prévoit des critères pour la détermination de la loi applicable

Aff. Madeleine de Paep (CJCE, 4 octobre 1991, C-196/90) belge domiciliée en Belgique, mais travaillant à bord d'un navire britannique, pour une société belge.

Règlement 883/2004: Les personnes auxquelles le présent Règlement est applicable ne sont soumises qu' à la législation d'un seul État membre (*lex loci laboris*)

Article 11 § 4:

L'activité salariée ou non salariée exercée normalement à bord d'un navire en mer battant pavillon d'un État membre est considérée comme une activité exercée dans cet État membre.

Toutefois, la personne qui exerce une activité salariée à bord d'un navire battant pavillon d'un État membre et qui est rémunérée pour cette activité par une entreprise ou une personne ayant son siège ou son domicile dans un autre État membre est soumise à la législation de ce dernier État membre si elle réside dans cet État. L'entreprise ou la personne qui verse la rémunération est considérée comme l'employeur aux fins de ladite législation.

Affaire des bateaux de pêche franco espagnols

Navires immatriculés en France, pêchant dans les quotas de pêche français, gérés par une société française propriétaire et un établissement stable d'exploitation en France.

Seconde société espagnole, gérant les marins espagnols, affiliés à l'Instituto Social de la Marina, et les mettant à la disposition de la société française, sans autre activité en Espagne.

Problématique

L'enjeu des salaires

Quelle négociation collective salariale dans une activité internationale ?

CJCE 11 décembre 2007, aff. C-438/05, Viking Line : quels rapports entre la négociation collective et le changement d'immatriculation du navire ?