

Le droit au salaire des gens de mer étrangers en droit hellénique

Iliana Christodoulou-Varotsi¹

Le marin étranger est avant tout un travailleur en situation précaire. Sa précarité sensibilise à juste titre la doctrine² et l'opinion publique mais le pragmatisme du législateur et de la pratique maritime à son égard est une réalité³. Ayant intéressé davantage les droits nationaux et le droit international du travail⁴, plutôt que le droit communautaire⁵, le marin étranger suscite l'intérêt sur le plan légal notamment du point de vue de sa protection sociale. Son droit au salaire et les discriminations éventuelles à cet égard, font également partie des paramètres qui cristallisent sa situation et, de ce fait, cette question mérite l'attention. Or, la position d'un droit d'application étendue, comme c'est le cas du droit hellénique, en la matière, ne manque pas à notre avis d'intérêt.

Cet intérêt est justifié non pas par l'originalité de l'approche hellénique, mais par la constatation que la position du droit hellénique est analogue à celle d'autres Etats qui prévoient un régime plus souple par rapport à celui des marins nationaux en ce qui concerne les salaires des ressortissants étrangers travaillant à bord des navires nationaux. Cette voie parallèle est associée au souci du législateur, hellénique et étranger, de traiter les problèmes liés au coût de l'exploitation du navire et par là même, les problèmes de compétitivité⁶. Cela étant, force est de constater que cette approche, aussi réaliste soit-elle, contribue à l'affaiblissement du statut traditionnellement unitaire de l'équipage et à l'éclatement de la loi du pavillon⁷. Or,

¹ Docteur en Droit (Université de Paris I), Avocat au Barreau d'Athènes, Chargée de cours à l'Université Panteion d'Athènes.

varotsis@otenet.gr

² P. Chaumette, Loi du pavillon ou statut personnel. Du navire comme lieu habituel de travail?, Droit social, no 12, décembre 1995, p.1000-1002, H. Gaudemet-Tallon, La Convention de Rome du 19 juin 1980, Juris-Classeur Europe, fasc. 3201, 1996, p.12.

³ I. Christodoulou-Varotsi, Les registres internationaux ou registres "bis" (en grec), Revue Piraiki Nomologia, Tome 18, No 5, sept.-oct. 1996, p. 385 et suiv., J.P. Beurier, Les pavillons d'outre mer: havres ou écueils?, Colloque sur la Communauté Européenne et la Mer (Brest, 1988), Ed. Economica (sous la direction de J. Lebullenger et D. Le Morvan), P. Chaumette, La francisation à l'épreuve du droit communautaire, DMF 1996, p. 1091-1106, S. Serghiou, Bilateral agreements of cooperation in merchant shipping in Cyprus shipping: benefits arising from bilateral agreements, Hamburg seminar, 12 mai 1992, p. 6-10, A. Madella, Aspects généraux du droit maritime chypriote, DMF 1994, p. 315.

⁴ Sur l'approche de l'Organisation Internationale du Travail, voir notamment The Impact on Seafarers' Living and Working Conditions of Changes in the Structure of the Shipping Industry, Bureau International du Travail (JMC/29/2001/3), p.56 et suiv.

⁵ Antapassis A., Le navire et son équipage sous l'optique du droit communautaire (en grec), Ed. Institut d'Egée, du droit de la mer et du droit maritime, Rhodes 1996.

⁶ Sur les réductions du coût d'exploitation du navire en matière sociale et sur l'engagement de gens de mer étrangers, Voir *Supra* no 4, The Impact on Seafarers' Living and Working Conditions of Changes in the Structure of the Shipping Industry, p. 26 et suiv. et p.56 et suiv.

⁷ P. Chaumette, Les transformations au sein de la marine marchande: une relation de travail sans attaches?, Annuaire de Droit Maritime et Océanique, Tome XIX-2001, p. 53 et suiv.

du point de vue juridique, il y a matière à réflexion. Il est évident que le régime dont il est question ne concerne pas les ressortissants communautaires, qui sont en principe assimilés, quant à leur sort juridique, aux nationaux⁸. Il ne serait pas inutile de préciser que les salaires inférieurs des gens de mer étrangers n'ont pas été contestés dans le cadre de registres européens de double immatriculation ou registres "bis" par la jurisprudence de la Cour de Justice des Communautés Européennes (affaire *Firma Sloman Neptun*)⁹ dans le cadre d'un contentieux qui ne portait pas au demeurant sur le droit social maritime proprement dit, mais sur les aides d'Etat. Aux timides tentatives nationales d'une plus grande protection du marin étranger¹⁰, s'ajoute un encadrement international interprété de façon anodine; certes, la Convention de Rome du 19 juin 1980 relative à la loi applicable aux obligations contractuelles réserve au bénéfice du marin étranger une protection, mais celle-ci peut être réduite en pratique à une protection minimale¹¹.

Dans ce contexte, le législateur grec n'a pas entendu créer un registre "bis" proprement dit, mais il a très tôt pris conscience du danger d'abandon du pavillon national et a prévu, à l'intérieur même du régime que nous pourrions qualifier de conventionnel, des mécanismes de souplesse. La difficulté principale ayant été dépassée, c'est-à-dire les problèmes d'interprétation du principe d'égalité tel qu'il découle de la Constitution, les mécanismes ainsi institués jouent au bénéfice de l'armateur et sont soumis à des garanties minimales.

Plus précisément, la position du droit hellénique¹² pourrait être schématisée en trois points qui constituent en quelque sorte trois pistes de réflexion d'importance inégale:

⁸ Sur l'exploitation du navire et la sphère sociale envisagées sous l'angle du droit communautaire et de son influence sur le droit hellénique, voir I. Christodoulou-Varotsi, *L'adaptation du droit maritime hellénique et du droit maritime chypriote au droit communautaire*, Publications of the Hellenic Institute of International and Foreign Law, Préf. C. Stephanou, Athènes-Bruxelles 1999, no 600 et suiv.

⁹ CJCE, 17.3.1993, *Sloman Neptun Schiffahrts AG c. Seebetriebsrat Bodo Ziesermer der Sloman Neptun Schiffahrts AG*, aff. C-72/91 et C-73/91, Rec. I-887.

¹⁰ Voir l'encadrement particulièrement prudent de la légitimation du registre international allemand par la Cour Constitutionnelle allemande (Bundesverfassungsgerichts) dans un arrêt du 10 janvier 1995 qui analyse la différence des conditions de travail entre les marins nationaux et les marins étrangers en faisant référence aux droits fondamentaux (G. Auchter, *Chronique de droit maritime allemand*, DMF 1998-53, cité dans l'article de P. Chaumette, *Les transformations au sein de la marine marchande: une relation de travail sans attaches?*, *Supra* note 7.

¹¹ Selon cette convention, les contrats sont régis par la loi d'autonomie choisie par les parties elles-mêmes (article 3). A défaut de choix, la relation contractuelle est régie par la loi du pays avec lequel le contrat présente les liens les plus étroits (article 4). S'agissant de contrats de travail, le choix de la loi d'autonomie ne peut avoir pour résultat de priver le travailleur de la protection découlant de la loi applicable à défaut de choix (article 6-1), à savoir la loi du lieu habituel de travail, même en cas de détachement temporaire ou la loi de l'établissement d'embauche, lorsque le travailleur n'accomplit pas habituellement son travail dans un même pays, à moins que le contrat ne présente des liens plus étroits avec un autre pays, auquel cas la loi de cet autre pays est applicable (article 6-2). Les marins étrangers doivent-ils se soumettre aux dispositions protectrices de la loi du pays d'établissement de l'armateur (H. Gaudemet-Tallon, *La Convention de Rome du 19 juin 1980*, *Juris-Classeur Europe*, fasc. 3201, 1996, p.12) ou bien à la loi d'exécution du travail (loi du pavillon), le lieu habituel de travail du marin étant considéré comme étant le navire (P. Chaumette, *Loi du pavillon ou statut personnel. Du navire comme lieu habituel de travail?*, *Droit social*, no 12, décembre 1995, p.1000-1002.). En pratique, les armateurs recourent à la notion de détachement et soumettent les marins étrangers, recrutés par une société de ship management, à leur statut personnel.

¹² En matière de droit social maritime voir Kamvisis D., *Droit social maritime*, (en grec), Ed. Ant. N. Sakkoulas, Athènes 1994 et Korotzis I., *Droit social maritime* (en grec), Ed. Ant. N. Sakkoulas,

tout d'abord, le droit hellénique admet la possibilité d'étendre le bénéfice des conventions collectives conclues en Grèce aux gens de mer étrangers, rendant ainsi possible le droit de cette catégorie de salariés au même salaire que les gens de mer nationaux pour un travail de valeur égale (article 83 par. 1 du Code de Droit Maritime Privé¹³, article 2 de la loi 451/1976). Ce régime de base a toutefois connu deux importants assouplissements, l'un résultant de la loi 1376/1983 -loi qui n'est plus en vigueur mais qui a marqué le droit hellénique- et l'autre résultant du décret législatif 2687/1953 qui est toujours en vigueur. Ce dernier assouplissement existe parallèlement au régime de base. Notons par ailleurs que selon des études récentes, les marins étrangers engagés à bord des navires grecs au long cours pendant l'année 2000 étaient de l'ordre de 50.000¹⁴.

S'agissant du droit des salariés étrangers à bénéficier du même salaire que les nationaux, la Constitution hellénique de 1975/1986 prévoit, à son article 22, pour tout salarié et indépendamment de son sexe ou de tout autre élément distinctif, le droit à l'égalité de salaire pour un travail de valeur égale. A cette disposition s'ajoute, comme il vient d'être signalé, l'article 83 du Code de Droit Maritime Privé, tel qu'il a été modifié par l'article 2 de la loi 451/1976, selon lequel les dispositions du Code en question en matière d'équipage et les conventions collectives helléniques s'appliquent également aux marins étrangers. Ce dispositif, qui n'exige pas de condition de réciprocité, serait la concrétisation de l'article 22 de la Constitution en matière d'égalité de salaire pour un travail de valeur égale.

Comme il a été mentionné, ce cadre législatif n'a pas pu résister à la réalité et il a fait l'objet d'assouplissements, d'abord dans le cadre d'une loi qui a fait couler beaucoup d'encre, c'est-à-dire la loi 1376/1983 sur les mesures relatives à la crise maritime¹⁵. Même si cette loi n'est plus en vigueur elle peut apporter un éclairage utile à notre sujet car elle a suscité des réflexions intéressantes et fait partie en quelque sorte du cheminement du droit hellénique en matière de salaires des marins étrangers. Comme son nom l'indique, cette loi a été adoptée en vue de remédier à la crise maritime. Elle prétendait s'inscrire dans le contexte plus large de protection de l'intérêt général, qui aurait subi les effets négatifs de la crise maritime des années 80 que la loi prenait pour un fait donné. Aux termes donc de la loi, il a été permis à l'Union des Armateurs de Grèce de conclure des accords, par dérogation aux dispositions qui ont été mentionnées plus haut en matière d'égalité de salaire pour un travail de valeur égale, avec des syndicats étrangers. Ces accords devaient fixer le montant des salaires des marins étrangers engagés à bord de cargos au long cours pratiquant la navigation maritime de plus de 3000 tonneaux de jauge brute. Outre la limite concernant la catégorie du navire, il existait deux autres conditions

Athènes-Komotini 1990. En ce qui concerne en particulier le traitement légal des gens de mer étrangers, voir K. Konnidias, Des contrats d'engagement maritime des gens de mer étrangers (à l'occasion de l'arrêt de la Cour d'Appel du Pirée no 459/88), *Epitheorisi Naftiliakou Dikaiou*, No 10, oct.1988, p. 367 et suiv.

¹³ Sur l'article 83 voir le commentaire de D. N. Kamvisis, *Droit Maritime Privé, Commentaire des articles du Code de Droit Maritime Privé* (en grec), Ed. Ant. N. Sakkoulas, Athènes-Komotini 1982, p. 283 et suiv. Sur les Codes maritimes grecs voir Antapassis A., *Les Codes maritimes grecs*, LGDJ, Paris 1983.

¹⁴ *To Vima*, 29 mai 2002.

¹⁵ Voir notamment K. Konnidias, *Supra* no 12, Des contrats d'engagement maritime des gens de mer étrangers (à l'occasion de l'arrêt de la Cour d'Appel du Pirée 459/88) (en grec) et Korotzis I., *Droit social maritime* (en grec), *Supra* no 10, no 155.

d'application de la loi qui avaient trait à l'équipage: premièrement, il devait s'agir d'un équipage subalterne et deuxièmement, les gens de mer grecs candidats aux postes de travail en question devaient avoir refusé de travailler conformément aux conventions collectives en vigueur. D'ailleurs, les marins étrangers aptes à s'enrôler ne pouvaient dépasser 30% de l'équipage et les salaires dont il s'agissait ne pouvaient être inférieurs à ceux prévus par le pays d'origine du salarié.

Cela dit, il est plus difficile d'apprécier l'impact réel de ce dispositif sur l'amélioration du marché maritime hellénique que la loi 1376/1983 entendait apporter, que d'attirer l'attention sur la question de la constitutionnalité de ce dispositif, point sur lequel la jurisprudence hellénique n'a pas manqué de se pencher. Une partie de la jurisprudence des tribunaux de second degré¹⁶ avait considéré que l'exception apportée au principe constitutionnel de l'égalité de salaire pour un travail égal entre les nationaux et les étrangers ne pouvait être tolérée. La Cour de Cassation hellénique dans son arrêt no 754/1989 a en quelque sorte mis fin au débat sur la conformité de la loi 1376/1983 à la Constitution, en faisant valoir que le dispositif litigieux était justifié par des raisons d'intérêt général et d'intérêt public et que la Constitution n'était pas de ce fait violée. Notons au surplus qu'une position analogue avait été adoptée par la Cour de Cassation en matière de thèmes dépassant la sphère maritime sociale¹⁷.

Selon le régime en vigueur, quand les salaires des gens de mer étrangers sont inférieurs à ceux des nationaux, le fondement retenu est le décret législatif 2687/1953 sur l'investissement et la protection des capitaux en provenance de l'étranger. Ce texte a une valeur formelle accrue qui le protège des amendements que le législateur de droit commun aurait éventuellement souhaité lui apporter. Adopté à la suite de la grande fuite des navires grecs de l'après-guerre vers des registres économiquement et politiquement plus favorables, le décret législatif permet l'immatriculation en Grèce de navires appartenant à des personnes morales étrangères mais contrôlées en réalité par des intérêts grecs. Cette immatriculation, qui concerne des navires dépassant 1500 tonneaux de jauge brute est techniquement assimilée à une importation de capitaux étrangers et nécessite un acte d'agrément par l'administration hellénique. Dans cet acte d'agrément, il peut être prévu que les salaires des gens de mer étrangers peuvent être différents de ceux des nationaux. En pratique, "différent" doit être interprété comme "inférieur". La rémunération dont il s'agit ne doit pas toutefois être inférieure à celle prévue dans le pays d'origine du marin étranger. Si la Cour de Cassation hellénique s'est penchée sur la question de la rétroactivité de l'acte d'agrément concernant les salaires, qui n'a pas été finalement reconnue¹⁸, la question de la conformité du dispositif en question

¹⁶ Dans ce sens, voir l'arrêt de la Cour d'Appel du Pirée no 459/88 (Epiteorisi Naftiliakou Dikaiou 16.177). Dans le sens contraire, voir l'arrêt de la Cour d'Appel du Pirée no 1711/88, Epiteorisi Naftiliakou Dikaiou No 16, p. 510 et suiv.

¹⁷ Arrêt de la Cour de Cassation no 161/1986. Sur cet arrêt voir Elliniki Dikaioisini, 27(1986), p.814 et suiv. (en grec). Sur l'arrêt no 754/1989, voir Epiteorisi Naftiliakou Dikaiou, no 10, Tome 17, oct. 1989, p.393 et suiv.

¹⁸ Arrêts de la Cour de Cassation nos 22/1994 (voir Epiteorisi Naftiliakou Dikaiou, Tome 23, p.281 et suiv.) et 804/1995 (Epiteorisi Naftiliakou Dikaiou, Tome 24, p.14 et suiv.).

à la Constitution a été le terrain de réflexion tant des juridictions de premier que des juridictions de second degré¹⁹.

En outre, le dispositif dont il s'agit fait preuve de prudence. L'engagement des gens de mer étrangers et l'octroi de salaires inférieurs est soumis à des conditions, conditions qui doivent être incluses dans l'acte d'agrément de l'Administration. L'engagement concerne des postes de travail d'équipage subalterne et présuppose la difficulté de trouver des gens de mer nationaux qualifiés ou bien des gens de mer nationaux disposés à être engagés selon les dispositions en cours. Cela peut notamment concerner la question du salaire. Enfin, il existe un pourcentage qui joue comme un plafond quant à l'engagement des gens de mer étrangers et qui doit par conséquent être respecté.

Dépassant le cadre du cas hellénique, qui est pour l'essentiel proche de celui connu par d'autres Etats maritimes de la Communauté Européenne et envisagé dans un contexte global, le sort des travailleurs en mer étrangers, qu'il s'agisse de leur rémunération ou de leur protection sociale, est loin de faire l'unanimité et l'affaiblissement de la loi du pavillon demeure d'actualité. Des questions qui ne sont pas encore consolidées ne cessent d'ailleurs d'enrichir le débat, comme par exemple la protection des gens de mer, étrangers et nationaux, en cas d'insolvabilité de leur employeur²⁰. Des nouvelles approches en matière de droit social maritime sont d'ailleurs en cours, comme par exemple les initiatives de la Communauté Européenne²¹ et le projet de codification des conventions maritimes de l'Organisation Internationale du Travail²². Dans ce processus complexe, qui est en pleine évolution, les Etats membres de tradition maritime comme la Grèce, dont il a été présenté uniquement l'une des multiples dimensions de son dispositif social maritime, devront pouvoir relever le déficit d'une protection sociale adéquate.

¹⁹ Arrêt no 1290/1997 de la Cour d'Appel du Pirée (Epiteorisi Naftiliakou Dikaiou, Tome 25, p.450 et suiv.) et no 889/1998 du Tribunal de Première Instance du Pirée (Epiteorisi Naftiliakou Dikaiou, Tome 26, p.267 et suiv.).

²⁰ P. Chaumette, De l'abandon des marins: vers une garantie internationale de paiement des créances salariales?, Dr. Soc. 1999, p. 872.

²¹ La Communauté Européenne semble toutefois s'intéresser davantage à la sécurité maritime qu'à l'encadrement des questions sociales maritimes, même si elle associe la sécurité en mer à la formation du personnel ("Les mesures de sécurité suite au naufrage du pétrolier ERIKA", "Transport maritime-Formation des gens de mer", Revue du Droit de l'Union Européenne 4/2001, p. 229 et suiv. et p.978 et suiv.).

²² Organisation Internationale du Travail, Review of Relevant ILO Maritime Instruments, (JMC/29/2001/1) et High-level Tripartite Working Group on Maritime Labour Standards (Geneva, 17-21 December 2001) (TWGMLS/2001/10).