

Commentaire de la décision n° 2005-514 DC du 28 avril 2005

Loi relative à la création du registre international français

Le 20 avril 2005, la loi relative à la création du registre international français a été déférée au Conseil constitutionnel par plus de soixante députés et soixante sénateurs. Les requérants contestaient notamment la conformité à la Constitution de ses articles 3 et 9 ainsi que de son titre II. Par sa décision n° 2005-514 DC du 28 avril 2005, le Conseil constitutionnel l'a déclaré non contraire à la Constitution.

I) L'article 3, relatif au champ d'application du titre II de la loi :

Les dispositions du titre II, relatives au droit du travail, au droit syndical et à la protection sociale s'appliquent-elles à tous les marins employés à bord des navires immatriculés au registre international français ou uniquement aux navigants résidant hors de France ? Dans ce dernier cas, quel droit régit les navigants résidant en France ?

Telles étaient les premières questions posées par les requérants.

Ils critiquaient le second alinéa de l'article 3 de la loi déférée, aux termes duquel : " Les navigants résidant en France ne sont pas soumis aux dispositions du titre II de la présente loi ". Estimant que cet alinéa était entaché d'incompétence négative et méconnaissait l'objectif de valeur constitutionnelle d'intelligibilité et d'accessibilité de la loi, ils lui reprochaient de ne pas préciser le régime applicable à ces navigants et d'abandonner au pouvoir réglementaire le choix de ce régime.

Pour le Conseil constitutionnel, la disposition contestée n'a pas la portée que lui prêtent les requérants. Elle se borne à préciser que le titre II de la loi, relatif au " statut des navigants résidant hors de France ", n'est pas applicable aux navigants résidant en France et ne déroge pas, pour ces derniers, à l'application du code du travail maritime (cf. notamment les articles 1er et 5 de ce code).

Il a donc jugé que ni l'article 34 de la Constitution, ni l'objectif constitutionnel d'intelligibilité et d'accessibilité de la loi n'imposaient au législateur d'indiquer explicitement que, conformément aux dispositions du code du travail maritime fixant le champ d'application de ce code, celui-ci demeure applicable aux navigants résidant en France.

Les requérants relevaient ensuite que le II de l'article 2 de la loi critiquée renvoyait à un décret la détermination du port d'immatriculation, ainsi que les modalités de francisation et d'immatriculation des navires au registre international français dans le cadre d'un " guichet unique ". Cette rédaction leur paraissait ouvrir au pouvoir réglementaire la faculté de soumettre les marins résidant en France, selon l'immatriculation des navires dans tel ou tel port d'outre-mer, à tel ou tel code du travail des collectivités d'outre-mer.

Avant d'examiner le grief, la décision rappelle qu'il ressort des termes mêmes du II de l'article 2 que les navires immatriculés au RIF seront rattachés à un port unique et que le législateur n'a aucunement envisagé une pluralité de ports.

Sans doute, l'obligation faite à un navire d'être immatriculé dans un port le soumet-elle au régime juridique et, en particulier, aux règles de droit social qui sont en vigueur dans ce port d'attache. Si, comme le soutenaient les requérants, la loi permettait au Premier ministre de fixer ce port dans les Terres australes et antarctiques françaises, ce port aurait déterminé le régime de droit social applicable aux navigants résidant en France.

Or, comme le rappelle le rapport au Président de la République relatif à l'ordonnance no 2005-57 du 26 janvier 2005 portant actualisation et adaptation du droit du travail, de l'emploi et de la formation professionnelle outre-mer " Mayotte, la Polynésie française, la Nouvelle-Calédonie, les îles Wallis et Futuna ou les Terres australes et antarctiques françaises ont leur propre régime ou code du travail ".

Fixer le port d'immatriculation à Kerguelen aurait rendu applicable aux navigants résidant en France le code du travail outre-mer résultant de la loi du 15 décembre 1952 et aurait eu pour conséquence de méconnaître l'article 34 de la Constitution qui donne compétence à la loi pour déterminer les principes fondamentaux du droit du travail, du droit syndical et de la sécurité sociale.

Mais ce grief manquait en fait.

En effet, ces territoires ou collectivités sont régis par le principe de spécialité législative. Cela signifie qu'en dehors des lois de souveraineté, ce que n'était pas la loi déférée, il appartient au législateur de dire si la loi y est applicable (Cour de cassation, Ch. sociale, 18 juillet 2000, Bulletin 2000 V N° 300 p. 236, refusant de rendre applicable le code du travail maritime à des marins d'un navire immatriculé à Kerguelen).

En l'espèce, la loi n'est étendue ni aux Terres australes et antarctiques françaises soumises au quatrième alinéa de l'article 72-3 de la Constitution, ni à Mayotte, en Polynésie française et dans les îles Wallis et Futuna, régies par l'article 74 de la Constitution, ni en Nouvelle-Calédonie dont le statut est organisé par l'article 77 de la Constitution.

II) L'article 9, relatif aux règles applicables aux entreprises de travail maritime établies hors de France

La loi déférée 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 ".

Ces sociétés, dites de " manning ", ne pourront pas être implantées en France. En outre, l'article 9 prévoit que les contrats instaurant de telles mises à disposition ne peuvent être conclus qu'avec une entreprise de travail maritime agréée par les autorités de l'Etat dans lequel elle est établie. Il précise, toutefois, 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 de l'Organisation internationale du travail (OIT) sur le

recrutement et le placement des gens de mer ne s'applique pas, l'armateur " s'assure " que ladite entreprise " en respecte les exigences ".

Les requérants formaient à l'encontre de cet article 9 une double critique, articulée autour du grief plus général de l'incompétence négative : il ne définissait pas, selon eux, de façon suffisamment précise, les normes dont l'armateur sera conduit, le cas échéant, à contrôler le respect ; l'armateur ne serait pas en mesure de s'assurer que les exigences prévues par la convention sont respectées par l'entreprise de travail maritime.

Le Conseil n'a pas accueilli cette argumentation.

Il a jugé, en premier lieu, que l'obligation faite à l'armateur de " s'assurer du respect ", par l'entreprise de travail maritime, des clauses de la convention de l'OIT, avait un contenu suffisamment défini. De fait, cette convention comporte, notamment dans ses articles 3, 4 et 5, des stipulations précises quant aux exigences que doivent respecter les entreprises de travail maritime en matière de formation et d'assurance. De même, elle encadre les conditions dans lesquelles ces entreprises doivent exercer leur activité : interdiction de percevoir des honoraires à la charge des gens de mer ; respect de leur vie privée ; information des intéressés de leurs droits et de leurs obligations et remise de leur contrat de travail.

Par ailleurs, le Conseil a estimé que les obligations imposées à l'armateur n'étaient pas hors de portée de celui-ci. Pour ce faire, il s'est fondé, en particulier, sur l'article 14 de la loi, qui impose que la mise à disposition de tout navigant par une entreprise de travail maritime fasse l'objet d'un contrat écrit reprenant les principales clauses de ce recrutement, notamment la rémunération et les conditions de protection sociale. C'est donc dans le cadre de la relation contractuelle qu'il noue avec l'entreprise que l'armateur devra prendre les assurances nécessaires pour vérifier qu'elle respecte les prescriptions de la convention, qui sont publiques et précises.

A cet effet, l'armateur ne devra souscrire un contrat de mise à disposition qu'auprès d'une entreprise présentant les références idoines, le cas échéant ayant fait l'objet de visites de groupements d'armateurs, et s'engageant contractuellement à respecter les normes fixées par la convention de l'OIT.

En outre, l'article 9 ne fait pas obligation à l'armateur de vérifier à tout moment, sur pièces et sur place, que l'entreprise de travail maritime respecte les normes de l'OIT. Il devra accomplir les diligences normales de son ressort et non se conduire, ainsi que l'affirment les requérants, comme une inspection du travail.

III) Le titre II, relatif au statut des navigants résidant hors de France

Les requérants reprochaient aux dispositions du titre II, relatives au statut des navigants résidant hors de France, de méconnaître l'article 34 de la Constitution et l'objectif constitutionnel d'intelligibilité et d'accessibilité de la loi, les huitième et onzième alinéas du Préambule de la Constitution de 1946, le principe d'égalité et l'article 6 de la Charte de l'environnement.

A) En ce qui concerne la compétence du législateur et l'objectif d'intelligibilité et d'accessibilité de la loi :

Les griefs relatifs à la compétence du législateur et à l'objectif d'intelligibilité et d'accessibilité de la loi concernaient plus spécialement les articles 12, 13 et 24 de la loi déferée.

Le Conseil constitutionnel a apprécié leur bien-fondé au regard de ses exigences bien connues, énoncées dans la décision n° 2001-455 DC du 12 janvier 2002 sur la loi de modernisation sociale (cons. 9), constamment reprises depuis, fut-ce sous une formulation légèrement différente (n° 2004-500 DC du 29 juillet 2004, cons. 13 et 15 ; n° 2004-509 DC du 13 janvier 2005, cons. 25 ; n° 2005-512 DC du 21 avril 2005, cons. 9 ; cons. 14 de la décision ici commentée).

Il a estimé que chacun des trois articles contestés respectait ces exigences.

Article 12 :

L'article 12 peut être considéré comme constituant le coeur du dispositif, puisque c'est lui qui permet d'utiliser à bord d'un navire immatriculé au registre international français un marin ne résidant pas en France, recruté par une entreprise de travail maritime établie à l'étranger et dont le contrat de travail, et notamment le salaire, peut être ainsi régi par une loi étrangère.

Les requérants soutenaient que ces dispositions autorisaient un renvoi à la loi du pays d'origine, permettant ainsi à l'armateur et à l'entreprise de travail maritime d'adopter les règles les moins protectrices. Ils concluaient à l'incompétence négative du législateur et à la violation de l'objectif constitutionnel d'intelligibilité et d'accessibilité de la loi.

Les confrontant aux exigences rappelées dans les décisions précitées, le Conseil constitutionnel a considéré que ces griefs n'étaient pas fondés dès lors que :

- les contrats en cause sont conclus dans un cadre international et le législateur a défini un critère permettant de déterminer clairement la loi applicable ;
- l'article 12 a expressément réservé le respect des engagements internationaux et communautaires de la France, ce qui inclut (comme en attestent les travaux parlementaires) les stipulations de l'article 6 de la Convention sur la loi applicable aux obligations contractuelles, signée à Rome le 19 juin 1980, 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 applicable, à défaut de choix, en vertu du paragraphe 2 de cet article ;
- le législateur a établi des règles d'ordre public social applicables en tout état de cause aux navigants résidant hors de France, qu'il s'agisse de règles identiques à celles du code du travail maritime français, en matière de repos quotidien et hebdomadaire, de congés, de liberté syndicale et de droit de grève, ou de règles minimales conformes aux conventions internationales, en matière de salaire et de protection sociale.

Article 13

Les requérants soutenaient que les dispositions de l'article 13 permettaient au pouvoir réglementaire de déterminer un niveau minimal de rémunération sans l'encadrer suffisamment.

A cette argumentation, le Conseil oppose le fait que la fixation du montant du salaire minimal ne relève pas de la loi et que la fixation de son montant peut être renvoyée au pouvoir réglementaire. Les règles posées à l'article 13 suffisent donc pour considérer que le législateur a pleinement exercé sa compétence. Il résulte au demeurant des travaux parlementaires qu'il a entendu se référer aux normes préconisées par la fédération internationale des ouvriers du transport (couramment désignées comme normes " ITF "), qui sont plus favorables que celles de l'OIT. Alors que le salaire minimal de l'OIT pour un marin d'exécution est actuellement de 500 \$ par mois, celui de l'ITF est de 1 204 \$ par mois.

Article 24

Les requérants soutenaient que le I de cet article, selon lequel les conventions et accords collectifs applicables aux navigants résidant hors de France " peuvent " être ceux applicables en vertu de la loi dont relève le contrat, permettait le recours au régime juridiquement le moins contraignant, donc le moins protecteur pour les navigants.

Le grief est écarté au motif que l'expression " peuvent " a pour objet non de renvoyer à un choix arbitraire et unilatéral de l'armateur ou de l'entreprise de travail maritime, mais d'écarter les accords ou conventions dont le champ d'application exclurait les navigants concernés par le titre II ou qui détermineraient un niveau de protection inférieur à celui qui résulte des dispositions de ce titre.

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

Les requérants reprochaient aux dispositions du titre II de ne pas permettre aux navigants résidant hors de France de participer à la détermination de leurs conditions de travail et de méconnaître plusieurs exigences fondamentales, notamment le droit à la santé et au repos. Ils estimaient, en conséquence, que le législateur avait privé de garanties légales les exigences résultant des huitième et onzième alinéas du Préambule de la Constitution de 1946.

Aux termes du huitième alinéa du Préambule de la Constitution de 1946 : "*Tout travailleur participe par l'intermédiaire de ses délégués à la détermination des conditions de travail*". En vertu de son onzième alinéa, la Nation "*garantit à tous, notamment à l'enfant, à la mère et aux vieux travailleurs, la protection de la santé, la sécurité matérielle, le repos et les loisirs...*".

En vertu d'une jurisprudence constante, il incombe au législateur de déterminer, dans le respect des principes ainsi énoncés, les modalités de leur mise en oeuvre (Voir, sur le 8ème alinéa : décision n° 2004-494 DC du 29 avril 2004, cons. 7, et sur le 11ème alinéa : décision n° 2001-451 DC du 27 novembre 2001, cons. 19).

En l'espèce, la loi déférée comporte de nombreuses garanties propres à mettre en oeuvre ces exigences.

En premier lieu, en application du II de l'article 24, les navigants résidant hors de France participent à l'élection des délégués de bord. En outre, l'article 12 réserve l'application des clauses plus favorables des conventions ou accords collectifs. Enfin, le I de l'article 23 dispose que : "*Tout navigant, quels que soient son sexe, son âge ou sa nationalité, peut adhérer librement au syndicat professionnel de son choix*". Dès lors, le législateur a prévu des

mesures permettant à l'ensemble des navigants de participer à la détermination collective de leurs conditions de travail.

En second lieu, il résulte des termes mêmes de l'article 4 de la loi 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. Ses articles 16 et 17 limitent la durée du travail des navigants soumis au titre II et prévoient des périodes de repos. Ses articles 20 et 21 définissent les conditions de leur rapatriement, notamment en cas de maladie ou d'accident. Le législateur a donc assorti de garanties suffisantes les exigences du onzième alinéa du Préambule de 1946 relatives à la protection de la santé.

Les griefs tirés d'une méconnaissance des huitième et onzième alinéas du Préambule de 1946 ont été rejetés.

C) En ce qui concerne le principe d'égalité

Les dispositions du titre II étaient également critiquées sur le fondement du principe d'égalité, au motif que le critère du lieu de résidence du navigant, retenu par la législateur, ne pouvait justifier une différence de traitement entre des navigants exécutant des tâches identiques et soumis aux mêmes obligations.

Selon les requérants, en effet, ce critère reposait non sur une différence objective de situation, mais sur une différenciation subjective organisée par la loi. Ils faisaient valoir que le principe de territorialité, retenu en matière répressive par l'article 29 de la loi déferée, devait être également retenu en matière d'ordre public social. Enfin, ils estimaient que la compétitivité de la marine marchande nationale ne constituait pas un intérêt général de nature à justifier une telle discrimination entre marins sur un même navire.

Le Conseil constitutionnel a apprécié ce grief à la lumière de sa jurisprudence constante selon laquelle " *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* " (V. en dernier lieu, n° 2004-509 DC, du 13 janvier 2005, cons. 17 ; n° 2004-507 DC du 9 décembre 2004, cons. 5).

La réponse qu'il y a apportée (1) repose sur la distinction faite entre, d'une part, les dispositions relatives aux conditions de travail à bord (a), d'autre part, celles qui concernent les règles de rémunération et le régime de protection sociale (b).

Elle peut être comparée à celles de la Cour constitutionnelle allemande et de la Cour de justice des communautés européennes, confrontées quelques années plus tôt à des questions du même ordre (2).

1) la réponse du Conseil constitutionnel

a) les conditions de travail à bord

Le Conseil s'est assuré qu'en cette matière, aucune distinction n'était opérée suivant le pays de résidence des navigants.

Le principe d'égalité aurait été méconnu si les navigants résidant hors de France avaient été traités de façon discriminatoire dans la vie et le travail quotidiens, domaines au regard desquels ils se trouvent dans la même situation que les navigants résidant en France.

Mais comme tel n'est pas le cas en l'espèce, le Conseil constitutionnel a pu écarter le grief comme manquant en fait.

Il s'est fondé, pour ce faire, sur deux constatations :

- il a relevé, tout d'abord, que l'article 16 de la loi (dernier alinéa) prévoit l'établissement, à bord de chaque navire immatriculé au registre international français, d'un tableau qui précise l'organisation du travail et indique, pour chaque fonction, le programme du service à la mer et au port. En mentionnant ce tableau, le législateur s'est nécessairement référé au tableau de service unique prévu sur tout navire tant par l'article 5 de la convention n° 180 de l'OIT sur la durée du travail des gens de mer et les effectifs des navires du 22 octobre 1996 que par l'article 17 décret n° 2005-305 du 31 mars 2005 sur la durée du travail des gens de mer. Ce tableau régit la vie à bord et indique pour chaque fonction le nombre maximal d'heures de travail ou le nombre minimal d'heures de repos, sans tenir compte du lieu de résidence ou de la nationalité des navigants.

- le Conseil a ensuite mis en évidence, d'une part, que les articles 16 et 17 de la loi établissent, pour le repos quotidien et le repos hebdomadaire minimum, les jours fériés et les congés des navigants résidant hors de France, des règles identiques à celles applicables aux autres navigants, d'autre part, qu'en matière de santé et de sécurité au travail, l'ensemble des règles résultant de la loi française, de la réglementation communautaire et des engagements internationaux de la France était applicable, conformément à l'article 4 de la loi.

b) les règles de rémunération et le régime de protection sociale

Le grief pris de la violation du principe d'égalité posait en ces deux matières des problèmes plus délicats à résoudre.

- existence d'une différence de traitement

Comme le constate le Conseil constitutionnel, les articles 13, 16 et 26 de la loi instituent en ces matières une réelle différence de traitement.

Les règles fixées par l'article 13 relatif au salaire ont été précédemment évoquées. Rappelons donc simplement ici que l'article 16 dispose notamment que les heures supplémentaires ne bénéficient de la majoration de 25 % qu'au-delà de 48 heures hebdomadaires contre 35 pour les marins résidant en France et que l'article 26 définit pour les marins résidant hors de France une protection sociale qui ne peut être moins favorable que celles résultant des conventions de l'OIT, mais qui n'est pas identique à celle des marins résidant en France qui relèvent du régime vieillesse de l'Etablissement national des invalides de la marine (ENIM).

Le Conseil a examiné si, au regard des critères habituels précédemment rappelés, cette différence de traitement était justifiée.

- Les justifications de la différence de traitement

Pour aboutir à la conclusion que le principe d'égalité n'était pas violé, le Conseil constitutionnel a pris en compte deux considérations de nature différente. La première tient à l'application territoriale du droit français ; la seconde, à la différence de situation résultant des conditions économiques et sociales propres aux pays de résidence des navigants.

** L'application territoriale de la loi française*

Le Conseil constitutionnel a relevé, en un premier temps, qu'un navire de haute mer battant pavillon français ne peut être regardé comme constituant une portion du territoire français.

Il convient d'insister sur l'importance de la solution ainsi dégagée : aucune décision juridictionnelle ne l'avait encore expressément établie.

Sans doute, la thèse contraire a autrefois semblé prévaloir (Cour d'Appel d'Aix-en-Provence, 6 août 1832, Recueil Sirey 1832 I p. 577 ; arrêt Lotus du 7 septembre 1927 de la Cour Permanente Internationale de Justice).

Mais cette théorie a été depuis abandonnée. Elle présentait, au demeurant, deux inconvénients :

- le premier est qu'il est impossible d'affirmer qu'un navire constitue une portion du territoire national sans remettre en cause la compétence de l'Etat côtier à l'intérieur de ses eaux territoriales comme dans sa zone économique exclusive. Or, l'évolution du droit tend à renforcer cette compétence, comme en atteste la Convention des Nations-Unis sur le droit de la mer de 1982, dite Convention de Montego Bay, qui reconnaît aux Etats côtiers une compétence territoriale à l'égard des navires, que ce soit à travers leur souveraineté sur les eaux territoriales ou leur juridiction sur leurs zones économiques exclusives (articles 21, 22, 25, 27 et 28) et définit la compétence de l'Etat du pavillon comme une compétence personnelle et non territoriale (articles 91 et 92, en leur paragraphe 1).

- le second est qu'il est difficile de concevoir qu'un navire constitue une portion du territoire national, alors qu'en droit positif interne il peut être saisi et cédé sans l'accord de l'Etat (V. loi n° 67-5 du 3 janvier 1967 relative au statut des navires et autres bâtiments de mer).

C'est la raison pour laquelle la doctrine (voir G. Apollis, " *L'emprise maritime de l'Etat côtier* " ; R. Rodière, " *Droit maritime* ", Dalloz 1996 (12ème éd.) p. 64 ; L. Lucchini et M. Voelckel, " *Droit de la mer* ", Pedone 1990 p. 285) considère aujourd'hui qu'au vu du droit international et du droit positif, un navire battant pavillon Français ne peut être considéré comme une portion du territoire national.

Or, ce qui justifie l'application de l'ensemble des règles d'ordre public social française à une prestation de service, c'est le fait que cette prestation de service s'exécute en France (V. CJCE, 27 mars 1990, arrêt Rush Portuguesa, à la suite duquel le législateur a adopté l'article L 341-5 du code du travail ; V. également, Directive 96/71/CE du 16 décembre 1996 concernant le détachement de travailleurs effectués dans le cadre d'une prestation de service).

De cette analyse de la situation juridique des navires, le Conseil constitutionnel a déduit que 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.

** la différence de situation résultant des conditions économiques et sociales propres aux pays de résidence des navigants*

Dans un deuxième temps, le Conseil a mis en évidence une différence objective de situation : compte tenu des conditions économiques et sociales propres aux pays où se situe le centre de leurs intérêts matériels et moraux et où ils utiliseront leurs salaires, indemnités et pensions, les navigants qui résident hors de France ne se trouvent pas dans la même situation que ceux qui résident en France. Il était donc loisible au législateur d'appliquer aux premiers des règles de rémunération et de protection sociale minimales différentes de celles prévues pour les marins résidant en France.

Encore le Conseil constitutionnel devait-il s'assurer que la différence de traitement était en rapport direct avec l'objet de la loi. C'est ce qu'il a fait en rappelant que l'objet de la loi est, en améliorant la compétitivité, de promouvoir le pavillon français, de renforcer la sécurité en mer et de développer l'emploi maritime.

Par là même, il a mis en évidence que l'objet de la loi se rattache à une finalité d'intérêt général et même, pour une part, d'ordre constitutionnel (pour le contrôle implicite de la légitimité de l'objet de la loi dans le maniement du principe d'égalité, voir par exemple : n° 93-321 DC du 20 juillet 1993, cons. 19 ; n° 2003-485 DC du 4 décembre 2003, cons. 10).

2) La décision du Conseil constitutionnel au regard de celle de la cour constitutionnelle allemande et de la Cour de justice des communautés européennes.

La cour constitutionnelle allemande a statué sur la constitutionnalité de la loi fédérale du 23 mars 1989 créant le registre international allemand, et notamment sur la conformité de cette loi au principe d'égalité (10 janvier 1995, 1 BvF 1/90, 1 BvR 342, 348/90).

A cette occasion, elle a jugé que : " Les relations de travail des marins visés et qui travaillent sur des navires allemands servant au trafic maritime international sont toutefois également caractérisées par le fait que ces marins doivent exécuter les mêmes tâches que les marins allemands et ce, sous les mêmes conditions. Cependant, tandis que les marins domiciliés ou avec résidence permanente sur le territoire national doivent subvenir en Allemagne à leurs besoins et à ceux de leurs familles, les marins étrangers dépensent la majeure partie de leur paie à l'étranger. Le niveau général de vie et, par conséquent, le coût de la vie quotidienne y sont nettement inférieurs à ceux en Allemagne. Les paies versées dans les pays d'origine sont adaptées au niveau de paie habituel dans ces pays et correspondent aux conditions économiques et sociales locales.

A l'occasion d'un état des faits qui, a priori, ne présente qu'un lien limité avec l'Allemagne et sur lequel les conditions du marché international du travail ont un impact particulièrement important, ces différences justifient la différenciation opérée par la loi examinée "

La simple lecture de ces motifs, comme de l'ensemble de l'arrêt, permet de mesurer la similitude des critères retenus par la Cour de Karlsruhe et le Conseil constitutionnel et de la convergences de leurs analyses.

La Cour de Justice des Communautés Européennes, saisie de la question de savoir si le registre bis institué par l'Allemagne constituait une aide d'Etat, au sens du Traité, a répondu par la négative dans un Arrêt Sloman Neptun du 17 mars 1993.

Dans ses conclusions, l'Avocat Général Darmon avait indiqué : " *Il n'est pas, à notre sens, déraisonnable de penser que le contrat de travail d'un marin philippin, rédigé en espagnol, conclu aux Philippines et ayant pour objet l'emploi sur un navire faisant des trajets entre le sud-est asiatique et la République Fédérale d'Allemagne, sans que le travailleur ne puisse en aucun cas résider en Allemagne, puisse être régi par le droit Philippin* ".

Le raisonnement tenu par le Conseil constitutionnel est donc également en harmonie avec les tendances de fond du droit communautaire.

D) En ce qui concerne le respect de l'article 6 de la Charte de l'environnement :

Un dernier grief était tiré de ce que le titre II de la loi déferée violerait l'article 6 de la Charte de l'environnement de 2004, aux termes duquel : " Les politiques publiques doivent promouvoir un développement durable. A cet effet, elles concilient la protection et la mise en valeur de l'environnement, le développement économique et le progrès social ".

Les requérants estimaient que l'engagement de nombreux marins aux conditions sociales les plus basses ne pouvait conduire qu'à la constitution d'équipages sous formés et où les ordres risquaient d'être mal compris en cas d'urgence : le moins disant social ne pourrait ainsi conduire qu'au moins disant en matière de sécurité maritime.

Si le Conseil constitutionnel avait été amené à juger que le traité établissant une Constitution pour l'Europe n'était pas contraire à la Charte de l'environnement de 2004 dans son ensemble (décision du 24 mars 2005 sur des requêtes présentées par MM. Hauchemaille et Meyet et dirigées contre le décret du 9 mars 2005 décidant de soumettre un projet de loi au référendum), c'était la première fois qu'il se référait à cette dernière dans le cadre de son contrôle de constitutionnalité des lois.

A cette occasion, il a reconnu que le principe de conciliation posé par l'article 6 avait valeur constitutionnelle. Non seulement, ce principe est déjà reconnu par d'autres textes de droit positif, en droit international comme en droit communautaire, mais surtout, il résulte clairement de la volonté du constituant, telle qu'elle s'est exprimée le 1er mars 2005, que celui-ci a entendu donner une valeur juridique aux principes de la Charte, lesquels présentent une certaine analogie avec les principes économiques et sociaux du Préambule de 1946.

Le Conseil constitutionnel a dès lors attribué à l'article 6 de la Charte la même valeur juridique qu'aux principes économiques et sociaux. C'est dire qu'il appartient au législateur de déterminer, dans le respect du principe de conciliation posé par ces dispositions, les modalités de sa mise en oeuvre.

En l'espèce, il a reconnu que le législateur n'avait nullement méconnu le principe de conciliation qui s'impose à lui entre les intérêts généraux mentionnés par l'article 6 de la Charte : protection de l'environnement, développement économique et progrès social.

Il s'est pour cela reporté aux termes de l'article 4 de la loi déferée : " Les navires immatriculés au registre international français sont soumis à l'ensemble des règles de sécurité et de sûreté maritime, de formation des navigants, de santé et de sécurité au travail et de protection de l'environnement applicables en vertu de la loi française, de la réglementation communautaire et des engagements internationaux de la France ".

Cela signifie que l'ensemble des réglementations en matière de sécurité maritime et de protection de l'environnement seront donc applicables aux navires immatriculés au registre international français.

Il n'est ainsi pas déraisonnable de penser qu'un navire sous pavillon français soumis à tous les contrôles de la législation française, sous la responsabilité d'un capitaine français, offre, du point de vue du respect de la réglementation en matière de sécurité maritime et de protection de l'environnement, beaucoup plus de garanties qu'un navire sous pavillon de complaisance.

Le dernier grief a donc été rejeté non comme inopérant, mais comme non fondé.