

ENTREPRISES EN DIFFICULTÉ Protection du salaire (Directive 80/987) – Marins – Abandon à l'étranger – Employeur établi dans un pays tiers – Exclusion du champ d'application de la directive (non) – Législation interne restrictive – Action en manquement.

CJUE 25 février 2016, *Stroumpoulis* (aff. C-292/14) (extrait)

1) La directive 80/987/CEE du Conseil du 20 octobre 1980, concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à la protection des travailleurs salariés en cas d'insolvabilité des employeurs, doit être interprétée en ce sens que, sous réserve de l'application éventuelle de l'article 1^{er}, paragraphe 2, de cette directive, des marins demeurant dans un État membre et ayant été engagés dans cet État par une société qui a son siège statutaire dans un État tiers, mais dont le siège effectif est situé dans ledit État membre, pour travailler en tant que salariés à bord d'un navire de croisière propriété de cette société et battant pavillon dudit État tiers, aux termes d'un contrat de travail désignant comme droit applicable le droit de ce même État tiers, doivent, après que ladite société a été déclarée en faillite par une juridiction de l'État membre concerné selon le droit de ce dernier, pouvoir bénéficier de la protection que prévoit ladite directive en ce qui

concerne les créances salariales impayées qu'ils détiennent à l'égard de cette même société.

2) L'article 1^{er}, paragraphe 2, de la directive 80/987 doit être interprété en ce sens que, s'agissant de travailleurs se trouvant dans une situation telle que celle des défendeurs au principal, ne constitue pas une «*protection équivalente à celle qui résulte de [cette] directive*», au sens de ladite disposition, une protection telle que celle prévue à l'article 29 de la loi 1220/1981 complétant et modifiant la législation relative à l'organisme de gestion du port du Pirée en cas d'abandon de marins à l'étranger.

Note.

Plusieurs marins grecs ont été recrutés, en juillet 1994, par une société établie à Malte, afin d'embarquer

sur un navire de croisière battant pavillon maltais. Il était prévu que ce navire, immobilisé au port du Pirée (Grèce) depuis septembre 1992 dans le cadre d'une procédure de saisie, soit de nouveau affrété durant l'été 1994. En définitive, à défaut d'affrètement, les marins dénonceront leurs contrats d'engagement en décembre 1994 et feront valoir en justice leurs salaires impayés. Ne pouvant obtenir le recouvrement de leurs créances dans le cadre de la faillite de leur employeur, déclarée devant un tribunal du Pirée, ils vont solliciter l'Agence pour l'emploi des travailleurs grecque afin de bénéficier du mécanisme national de protection des créances salariales impayées (1).

Dans le cadre de sa transposition de la directive 80/987 du 20 octobre 1980, concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à la protection des travailleurs salariés en cas d'insolvabilité de l'employeur, la Grèce a décidé d'exclure les équipages des navires de mer. D'après l'article 1^{er}, paragraphe 2, de la directive, les États étaient en effet admis à écarter certaines catégories de travailleurs, soit en raison de la nature particulière de leur contrat de travail ou de leur relation de travail, soit parce qu'ils bénéficient d'une autre forme de garantie. Ce second point a été mis en avant par la Grèce pour justifier sa décision, les équipages des navires de mer relevant de l'article 29 de la loi 1220/1981, lequel dispose, dans son paragraphe 1, que « *en cas d'abandon à l'étranger de marins grecs embarqués sur des bateaux battant pavillon grec ou des bateaux étrangers affiliés à la caisse de retraite des marins, si le propriétaire du bateau ne respecte pas les dispositions applicables en matière de salaires et de nourriture : a) la caisse de retraite des marins verse, à partir de son fonds Maladie et Chômage, une somme correspondant à un trimestre au maximum de rémunération, à valoir sur les salaires de base et les allocations en retard, tels qu'ils sont définis dans les conventions collectives ; b) les bénéficiaires sont rapatriés aux soins du Foyer des marins, conformément aux dispositions applicables et moyennant le versement des menus frais de voyage* ».

L'Agence pour l'emploi des travailleurs a donc rejeté la demande des marins, lesquels, n'ayant pas été

abandonnés dans les conditions de la loi 1220/1981, ont alors engagé la responsabilité de l'État grec pour défaut de transposition (2). Après avoir été déboutés en première instance, ils verront la Cour administrative d'appel d'Athènes accueillir leur demande. Celle-ci retient, en effet, que le cas d'espèce relève bien du champ d'application de la directive 80/987, en raison de la localisation en Grèce du siège effectif de la société exploitant le navire. Elle insiste au passage sur le fait que le navire bat un pavillon de complaisance (Malte) (3). Elle constate, par ailleurs, que la transposition de la directive en droit national a été réalisée sans que les travailleurs salariés concernés ne bénéficient d'une protection équivalente à celle qu'elle prévoit.

Saisi en cassation, le Conseil d'État grec a alors adressé deux questions préjudicielles à la CJUE, la première portant sur le champ d'application de la directive de 80/987 et la seconde sur le caractère équivalent de la protection accordée aux équipages de navire de mer par la loi 1220/1981.

I. De l'application dans l'espace de la directive 80/987

La directive 80/987 définit son champ matériel d'application en référence à deux principales notions. Elle concerne les travailleurs salariés, sous réserve que ceux-ci n'appartiennent pas à une catégorie de travailleurs exclue lors de la transposition nationale. Il faut ensuite que l'employeur de ces travailleurs se trouve en état d'insolvabilité. Si la directive apporte des précisions quant à l'état d'insolvabilité (article 2), elle renvoie aux droits nationaux la définition du travailleur salarié ou de l'employeur. La capacité accordée aux États membres d'exclure certains travailleurs est cependant étroitement encadrée (article 1, paragraphe 2) et contrôlée par le juge communautaire. D'une manière générale, mettant en avant la finalité sociale de l'instrument, la Cour de justice s'est livrée à une interprétation restrictive des limites à la garantie des créances salariales que la directive prévoit et que les États membres sont susceptibles d'adopter (4). Sur le plan territorial, il faut que la procédure d'insol-

(1) Cet arrêt a fait l'objet de plusieurs commentaires qui envisagent des aspects de droit de la mer et de droit maritime qui ne seront pas abordés ici : v. P. Chaumette, « Institution de garantie des créances salariales : champ d'application de la directive et insuffisance de la loi grecque concernant les marins », *Le Droit maritime français*, n° 780, 2016, pp. 387 et s., et O. Fotinopoulou-Basurko, « La protección de la gente de mar frente a los créditos salariales derivados del abandono de buques y dotaciones », *Nueva Revista de Derecho del Trabajo*, n° 188, 2016 (à paraître).

(2) CJCE, 19 novembre 1991, *Franovich*, aff. C-6/90 et C-9/90 ; v. les précisions de P. Rodière, *Droit social de l'Union européenne*, Paris, LGDJ, 2014, pp. 554 et s. ; M. Schmitt, *Droit du travail de l'Union européenne*, Bruxelles, Larcier, 2012, pp. 83 et s.

(3) Les pavillons de complaisance correspondent à une forme de labellisation sociale des États du pavillon à laquelle se livre la Fédération syndicale internationale des ouvriers du transport (ITF) : N. Lillie, *A Global Union for Global Workers. Collective Bargaining and Regulatory Politics in Maritime Shipping*, New York, Routledge, 2006. ; A. Charbonneau, « Bilan et devenir d'une négociation collective internationale. L'action d'ITF dans le transport maritime », in P. Chaumette (dir.), *Gens de mer : un marché international du travail en perspectives*, Bilbao, Gomylex Ed., 2016 (à paraître).

(4) V., par exemple, l'arrêt CJCE, 17 novembre 2011, C-435/10, *Ardenen*, Revue de jurisprudence sociale, 2012, pp. 87 et s., n. H. Tissandier, selon lequel l'enregistrement préalable comme demandeur d'emploi ne saurait conditionner le droit au paiement des créances salariales impayées par l'organisme de garantie national compétent.

vabilité soit conduite selon le droit d'un État membre (article 2 de la directive et paragraphe 47 de l'arrêt *Stroumpoulis*), ce qui est le cas ici, la déclaration de faillite émanant d'un tribunal du Pirée, en vertu du droit grec.

La contestation de l'application de la directive pouvait néanmoins s'appuyer sur plusieurs arguments. En premier lieu, il s'agissait des rattachements entre la situation litigieuse et un État tiers, en l'occurrence Malte (5). En effet, si les marins étaient grecs et la faillite déclarée en Grèce, le navire battait pavillon maltais, la société employeur avait son siège installé à Malte et le contrat relevait, de par la volonté des parties, de la loi maltaise. La Cour de justice refuse de voir dans ces rattachements matière à remettre en cause l'application de la directive, de même qu'elle écarte l'argument fondé sur la prise en considération des eaux maritimes sur lesquelles le navire était appelé à naviguer et les travailleurs à exercer leur activité. La protection accordée par le droit grec, au titre de la transposition de la directive 80/987, n'est pas conditionnée à l'exercice d'une activité en Grèce. La Cour caractérise le lien suffisamment étroit entre les relations de travail concernées et le territoire de l'Union, à travers les rattachements suivants : le contrat d'engagement a été conclu sur le territoire d'un État membre par des travailleurs résidant dans cet État membre, l'insolvabilité a été prononcée par un tribunal d'un État membre, lequel a considéré que l'employeur exerçait une activité d'exploitation de navires depuis cet État, où se trouvait son siège effectif.

Une fois l'application retenue, une autre question peut se poser sur le plan de la mise en œuvre territoriale de la directive, celle de la détermination de l'institution nationale de garantie compétente lorsque les lieux d'exécution habituelle du travail et d'établis-

sement du siège de l'entreprise ne coïncident pas. Interprétant la directive 80/987, deux principaux arrêts de la Cour de justice ont apporté des éclaircissements sur ce point. Si l'employeur dispose d'un établissement ou d'une succursale dans l'État membre où le salarié réalise habituellement son activité, c'est l'institution de garantie de cet État qui devra prendre en charge la couverture des créances salariales impayées (6). À défaut, c'est l'institution de l'État membre sur le territoire duquel la procédure d'insolvabilité est décidée ou la fermeture de l'entreprise ou de l'établissement constatée qui sera compétente (7). Dans l'arrêt *Stroumpoulis*, la Cour rappelle que cette construction jurisprudentielle vise à régler un conflit de compétences entre des institutions de garanties de deux États membres, ce qui n'est pas le cas ici. Le juge communautaire a, par ailleurs, dans l'arrêt *Defossez*, eu l'occasion de préciser que cette détermination n'était pas exclusive, le salarié pouvant s'adresser de manière complémentaire ou substitutive à une institution nationale différente, dès lors que le droit national le prévoit et que cela lui est plus favorable (8).

La directive 80/987 a été modifiée, ultérieurement aux faits, par la directive 2002/74 du 23 septembre 2002 (9), laquelle, lorsque l'entreprise en état d'insolvabilité a des activités sur le territoire d'au moins deux États membres, retient pour critère unique le lieu d'exercice habituel du travail, critère confirmé ensuite dans le cadre de la refonte (10) opérée par la directive 2008/94 du 22 octobre 2008. Aux yeux du juge français, le choix d'un critère unique n'a cependant pas éteint la jurisprudence *Defossez* (11). La référence actuelle au lieu d'exercice habituel du travail est source d'incertitudes pour les travailleurs du transport international. L'arrêt *Holmqvist* apporte un début de réponse en précisant ce qu'il faut entendre par l'exercice d'une activité dans plus de deux États membres (12).

(5) Cet État n'ayant adhéré à l'Union européenne qu'en 2004.

(6) CJCE, 16 décembre 1999, *Everson*, aff. C-198/98.

(7) CJCE, 17 septembre 1997, *Mosbaek*, aff. C-117/96. Concernant la reprise en droit français de la jurisprudence communautaire, v. Cass. Soc. 20 janvier 1998, n°93-43.577, n. A. Mejias de Haro, « Détermination de l'institution de garantie compétente », *Semaine sociale Lamy*, 1998, n°873. ; Cass. Soc. 2 juillet 2002, n°99-46.140, n. Ch. Radé, *Droit social*, 2002, pp.1004 et s. et J.-E. Tourreil, *Semaine sociale Lamy*, 2002, n°1094, pp.12 et s. ; Cass. Soc. 21 septembre 2011, n°08-41.512. L'arrêt *Defossez*, cité ci-après, désigne aussi l'institution du siège de l'employeur déclaré insolvable, lorsque celui-ci remplit son obligation de contribution au financement de cette garantie dans l'État membre de son siège.

(8) CJCE, 10 mars 2011, *Defossez*, aff. C-477/09, n. S. Laulom, « Insolvabilité et activités transnationales », *Semaine sociale Lamy*, Supplément, n°1531, pp.18 et s. La Cour de cassation a repris l'apport de la jurisprudence *Defossez* : Cass. Soc. 11 avril 2012, n°09-68.553, n. L. Driguez, « Quelles institutions de garantie des salaires compétentes en cas de situation de travail transnationale », *Revue de droit du travail*, 2012, pp.422 et s. ; n. J.-M. Jude, « Des institutions compétentes pour garantir les salaires dans les procédures collectives transfrontalières », *Revue critique de droit international privé*, 2013, pp.210 et s.

(9) Cette révision est applicable aux procédures collectives ouvertes postérieurement au 8 octobre 2005, date d'échéance du délai de transposition.

(10) J.-Ph. Lhernould, « Directive 2008/94/CE du Parlement européen et du Conseil du 22 octobre 2008 relative à la protection des travailleurs salariés en cas d'insolvabilité », *Revue de droit du travail*, 2009, pp.163 et s.

(11) Cass. Soc. 4 décembre 2012, n°11-22.166, conc. R. Weissmann, « Travail dans un pays de l'Union européenne », *Revue de jurisprudence sociale*, 2013, pp.90 et s. ; n. F. Jault-Seseke, « Relations internationales de travail, compétence de l'AGS et choix du droit applicable au licenciement », *Revue de droit du travail*, 2013, pp.437 et s. ; D. Jacotot, « De l'institution compétente pour le paiement de la garantie des salaires dans une faillite internationale », *Revue critique de droit international privé*, 2013, pp.518 et s.

(12) CJCE, 16 octobre 2008, *Holmqvist*, aff. C-310/07, n. F. Jault-Seseke, *Revue de droit du travail*, 2009, pp.333 et s. Cet arrêt précise que l'activité de l'entreprise sur le territoire de plus de deux États membres n'implique pas nécessairement l'existence d'une infrastructure physique dans chacun de ces États, mais au moins une présence économique stable, caractérisée par l'existence de moyens humains permettant d'y accomplir des activités.

Cependant, il laisse sans réponse la question préjudicielle suivante : « *si l'entreprise doit être considérée comme ayant des activités sur le territoire de plusieurs États membres et si le travailleur exerce son travail (...) dans plusieurs de ces États membres, selon quels critères le lieu où le travail est habituellement exercé est-il déterminé ?* ».

Un autre argument, dans le prolongement du précédent, renvoie à la question de la cohérence même du droit communautaire de l'insolvabilité (13). Le gouvernement grec a ainsi mis en avant l'article 10 de la Convention de Rome, qui précise le domaine de la loi du contrat, pour défendre l'idée que les parties auraient désigné, en plaçant leurs relations contractuelles sous la loi maltaise, l'institution nationale de garantie des créances salariales compétente. Cette lecture peut aussi s'appuyer sur le règlement communautaire 1346/2000 relatif aux procédures d'insolvabilité, refondu en 2015 (14), qui prévoit en son article 10 que « *les effets de la procédure d'insolvabilité sur un contrat de travail et sur le rapport de travail sont régis exclusivement par la loi de l'État membre applicable au contrat de travail* ». La Cour de justice rejette cet argument, en prenant soin de rappeler que « *la demande de paiement de l'équivalent des créances de rémunération impayées adressée par un travailleur à une institution de garantie doit être distinguée de la demande introduite par un tel travailleur à l'encontre de l'employeur en état d'insolvabilité et visant à obtenir le paiement de telles créances* » (15). En ce sens, elle affirme la cohérence des instruments communautaires en les ordonnant au regard de leur objet respectif, le règlement de 2000 ne traitant pas explicitement de la détermination de l'organisme compétent et semblant, dans ses dispositions liminaires, circonscrire sa portée (16).

Un troisième argument mettait en avant l'absence de cotisations versées par l'employeur à l'institution de garantie grecque ou de possibilité, pour l'État grec, d'exiger de l'employeur le versement de ces cotisations. Le Cour rappelle sur ce point que les cotisations constituent un moyen de financer l'Institution et non une condition d'accès à la garantie minimale

octroyée, conformément à l'article 5, paragraphe c) de la directive.

Concernant la seconde question préjudicielle, c'est-à-dire l'exclusion de certains travailleurs en raison de l'existence d'une forme de garantie assurant une protection équivalente, la Cour avait précisé par le passé « *qu'il résulte tant de la finalité de la directive, qui entend assurer un minimum de protection à tous les travailleurs, que du caractère exceptionnel de la possibilité d'exclusion prévue par l'article 1^{er}, paragraphe 2, que ne peut être considérée comme équivalente au sens de cette disposition qu'une protection qui, tout en étant fondée sur un système dont les modalités diffèrent de celles prévues par la directive, assure aux travailleurs les garanties essentielles définies par celle-ci* » (17). À l'époque de cette décision, l'équivalence de la protection accordée par la loi 1220/1981 n'avait pu être examinée par la Cour.

Dans l'arrêt *Stroumpoulis*, la législation nationale conditionne le bénéfice de la protection à la caractérisation d'un abandon de marins à l'étranger. En ce sens, en ne s'alignant pas sur les conditions fixées par la directive, notamment la survenance de l'insolvabilité de l'employeur, la protection n'est pas jugée équivalente, traduisant un défaut de transposition qui justifie l'action en responsabilité des marins contre l'État grec.

II. De l'abandon et de la garantie des créances salariales impayées des équipages de navire de mer

Les créances salariales des membres d'équipage des navires de commerce bénéficient d'un privilège reconnu en droit français comme en droit international, que ceux-ci peuvent invoquer dans le cadre d'une procédure de saisie, puis de vente judiciaire du navire (18), à l'instar de la procédure initialement engagée dans l'affaire *Stroumpoulis*, laquelle n'avait pas abouti (19). Cependant, ce mécanisme a montré ses limites dans le cadre des situations dites d'abandon d'équipage, les navires abandonnés étant souvent de faible valeur, renouvelant alors la réflexion autour de la mise en place d'une garantie financière afin d'assurer une protection adaptée aux marins (20).

(13) L. C. Henry, « La réforme oubliée, la protection des salariés face à l'insolvabilité de l'employeur », Recueil Dalloz, 2013, pp. 2410 et s.

(14) Le règlement n° 2015/848 du 20 mai 2015 relatif aux procédures d'insolvabilité reprend et complète cette disposition en son article 13.

(15) § 44 de l'arrêt *Stroumpoulis*.

(16) V. l'utilisation du conditionnel dans la disposition liminaire 28 du règlement : « *Aux fins de la protection des travailleurs et des emplois de travail, les effets de la procédure d'insolvabilité sur la poursuite ou la cessation des relations de travail et sur les droits et les obligations de chaque partie découlant de ces relations doivent être déterminés par la loi applicable au contrat en vertu des règles générales de conflit de lois. D'autres questions d'insolvabilité, telles que, par exemple, celle de savoir si les créances des travailleurs*

sont garanties par un privilège et quel est le rang éventuel de ce privilège, devraient être déterminées conformément à la loi de l'État d'ouverture ». Une formule similaire se retrouve dans la disposition liminaire 72 de la refonte de 2015.

(17) (17) CJCE, 8 novembre 1990, aff. C-53/88, *Commission c/ République hellénique*, § 19.

(18) P. Chaumette, « De l'abandon des marins. Vers une garantie internationale de paiement des créances salariales ? », *Droit Social*, 1999, pp. 872 et s.

(19) § 22 de l'arrêt.

(20) Partageant ce constat au-delà des situations maritimes : A. Bronstein, « La protection des créances salariales en cas d'insolvabilité de l'employeur : du droit civil à la Sécurité sociale », *Revue internationale du travail*, 1987, pp. 795 et s.

Il s'agit de deux approches dont la complémentarité se trouve affirmée dans le cadre des instruments que l'Organisation internationale du travail consacre à la question de la protection du salaire (21).

Avant d'être appréhendé par le droit (22), l'abandon d'équipage a d'abord été un phénomène qui s'est imposé à des acteurs portuaires (associations d'accueil des marins), se trouvant confrontés à l'immobilisation d'un navire et de son équipage sur un quai, avec des marins qui ne sont ni payés, ni rapatriés, qu'il faut prendre en charge socialement et assister juridiquement dans le cadre des procédures engagées afin de leur permettre de recouvrer leurs créances salariales (23). Les causes d'un abandon sont variables : cela peut découler, notamment, de la faillite de l'amateur, intervenir à la suite d'une saisie du navire opérée par des créanciers ou bien d'une immobilisation en raison d'une non-conformité grave du navire aux règles applicables en matière de sécurité maritime. Les abandons d'équipages ont été nombreux à la suite de la chute du mur de Berlin, avec la faillite des compagnies maritimes subventionnées des pays de l'ex-Union soviétique. Le phénomène perdure aujourd'hui, influencé par le contexte économique changeant dans lequel se réalisent les opérations de transport maritime à l'échelle internationale. L'OIT a contribué de manière décisive à la mise en œuvre d'un mécanisme destiné à protéger les gens de mer contre les conséquences d'un abandon.

Cela s'est traduit, en avril 2014, par l'adoption d'un amendement à la Convention du travail maritime 2006 (MLC) (24). Il prévoit la mise en place, au niveau national, d'une garantie financière en cas d'abandon. Aux termes de ce dispositif, un marin est considéré comme abandonné lorsqu'en violation des prescriptions de la convention ou des termes du contrat d'engagement maritime, « *l'armateur ne prend pas en charge les frais de rapatriement ; ou a laissé le marin sans l'entretien et le soutien nécessaires, sans nourriture convenable, sans les soins médicaux nécessaires ; ou a provoqué une rupture unilatérale des liens avec le*

marin et, notamment, n'a pas versé les salaires contractuels durant une période d'au moins deux mois ». La détermination de la forme adoptée par cette garantie financière appartient à l'État membre, après consultations des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées. La garantie financière peut prendre la forme d'un régime de Sécurité sociale, d'une assurance, d'un fonds national ou d'autres dispositifs équivalents.

Le dispositif de garantie devra notamment couvrir « *les salaires en suspens et autres prestations que l'armateur doit verser au marin comme prévu dans le contrat de travail, la convention collective pertinente ou la législation de l'État du pavillon, le montant dû ne devant excéder quatre mois de salaire et quatre mois pour les autres prestations en suspens* ». Il est explicitement prévu que le futur dispositif ne saurait être exclusif, ni porter atteinte à d'autres droits, créances ou recours destinés à indemniser les gens de mer abandonnés.

Dans le cadre de la révision, puis de la refonte de la directive 80/987 (25), les possibilités d'exclusion des travailleurs ont été restreintes et ne concernent aujourd'hui plus que les gens de maison occupés par une personne physique et les travailleurs salariés bénéficiant d'une autre forme de garantie leur assurant une protection équivalente. À ce titre, certains États continuent d'écarter les gens de mer ou certaines catégories de gens de mer (26). La MLC fait l'objet d'une reprise en droit communautaire, laquelle devrait, dans le futur, s'étendre aux amendements adoptés en 2014 (27). Elle offrira alors un cadre apportant des précisions quant à la consistance de la protection accordée aux gens de mer au titre de la directive 2008, y compris lorsqu'il s'agit d'une autre forme de garantie équivalente.

Alexandre Charbonneau, Maître de conférences à l'Université de Bordeaux

(21) V. la convention n° 95 de 1949 sur la protection du salaire (ratifiée par la France) et la convention n° 173 de 1992 sur la protection des créances des travailleurs en cas d'insolvabilité de l'employeur, ainsi que les analyses de M. Humblet, « Les conditions générales de travail », in J.-M. Thouvenin et A. Trebilcock (dir.), *Droit international social*, Tome 2, Bruxelles, Bruylant/CEDIN, 2014, pp. 976 et s.

(22) Citons, en France, l'article 27 de la loi n° 2013-619 du 16 juillet 2013 qui introduit un délit d'abandon des gens de mer dans le Code des transports ; v. P. Chaumette, « La ratification et la transposition de la convention du travail maritime », *Droit Social*, 2013, pp. 915-924.

(23) V. les Actes du colloque *Navires bloqués, marins abandonnés, pour le respect et la dignité des marins du commerce*, Rezé/Nantes, les 29 et 30 avril 1998, ainsi que les Actes des Journées de l'Observatoire des droits des marins de Carry-le-Rouet, publiés à Nantes en 2007.

(24) A. Charbonneau et P. Chaumette, « Premiers amendements à la Convention du travail maritime de l'OIT de 2006 : Garanties financières en matière d'abandon des gens de mer et de responsabilité des armateurs en cas de décès ou de lésions corporelles », *Droit Social*, 2014, pp. 802 à 810. Il s'agit de la future Norme A2.5.2 de la MLC.

(25) En dernier lieu par la directive 2015/1794 du 6 octobre 2015.

(26) V. le document COM/2011/0084 final, Rapport de la Commission au Parlement européen et au Conseil sur la mise en œuvre et l'application de certaines dispositions de la directive 2008/94.

(27) Cette reprise est le fait de plusieurs directives, en particulier de la directive 2009/13/CE du 16 février 2009 portant mise en œuvre de l'accord conclu par les Associations des armateurs de la Communauté européenne (ECSA) et la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) concernant la convention du travail maritime, 2006, et modifiant la directive 1999/63/CE.