

Contentieux du travail maritime : Tribunal d'instance ou prud'hommes ?

Marins. Contentieux du travail maritime. Contrat d'engagement maritime. Compétence juridictionnelle. Code des Transports. Code de l'organisation judiciaire. Compétence du tribunal d'instance. Embarquement ou non.

Il résulte de la combinaison des articles L. 5541-1 et L. 5542-48 du code des transports et de l'article R. 221-13 du code de l'organisation judiciaire, que le tribunal d'instance est seul compétent pour connaître, après tentative de conciliation devant l'administrateur des affaires maritimes, des litiges entre armateur et marin portant sur la conclusion, l'exécution ou la rupture du contrat d'engagement régi par le code du travail maritime.

Les parties étaient liées par un contrat d'engagement maritime, la cour d'appel en a exactement déduit que le tribunal d'instance de Nantes était compétent pour connaître du litige, peu important que le marin ait ou non été embarqué lors de son licenciement.

Cour de cassation, chambre sociale, 12 février 2014

M. Goulven, Syndicat maritime FO du littoral Manche-Mer du Nord et a. c/ Sté Entreprise Morillon Combot Courvol-Armor (EMCC)

Arrêt n° 322 F-P+B, pourvoi n° 13-10.643

Publié au Bulletin – Rejet

OBSERVATIONS.

L'arrêt de la chambre sociale de la Cour de cassation était très attendu, dans le Landerneau maritime, depuis la nouvelle codification de la partie législative du code des Transports, en 2010, et l'abrogation des articles essentiels du décret du 20 novembre 1959. L'article L. 5542-48 du code des Transports prévoit que le différend qui peut s'élever, à l'occasion des périodes d'embarquement, entre l'employeur et le marin est porté devant le juge judiciaire. Sauf en ce qui concerne, le capitaine cette instance est précédée d'une tentative de conciliation devant l'autorité compétente de l'Etat. Compte tenu de la loi n° 2013-619 du 16 juillet 2013, la formulation deviendra au 1^{er} avril 2014, « Tout différend qui peut s'élever à l'occasion de la formation, de l'exécution ou de la rupture d'un contrat de travail entre l'employeur et le marin est porté devant le juge judiciaire ». La partie réglementaire du Code des Transports, concernant les activités maritimes est toujours en attente. La référence au tribunal d'instance pour les marins et au tribunal de commerce pour le capitaine avait disparu, avec l'abrogation en 2010 des principales dispositions réglementaires du décret du 20 novembre 1959.

Il en est résulté une tentative du syndicat Force ouvrière d'obtenir la reconnaissance de la compétence prud'homale, par le biais d'une question prioritaire de constitutionnalité, sur le fondement du principe d'égalité de traitement (Cass. soc. 13 juillet 2012, n° 12-40049 QPC - Cass. soc. 19 septembre 2012, n° 12-40053 QPC, Mickaël c/ Sté SNC EMCC - ARMOR). Il en est aussi résulté une diversité d'interprétations de la part des cours d'appel. La compétence prud'homale a été recherchée, dans le cadre d'une codification à droit constant, mais aussi d'une abrogation étonnante de dispositions réglementaires, en lien avec l'adoption de la partie législative du code des transports. Faut-il renvoyer la compétence juridictionnelle du contentieux du travail maritime, aux dispositions du code du Travail (Z. Pajot et A. Moulinas, « Abrogation du Titre VII du code du travail maritime par le Code des transports : Quelle compétence juridictionnelle pour les conflits de travail maritime ? » *DMF* 2012, n° 737, pp. 503-508).

La 3^{ème} chambre commerciale de la même cour d'appel a retenu la compétence prud'homale, vis-à-vis d'un capitaine de navire, dans la mesure où l'article R 221-13 du code de l'Organisation Judiciaire fait référence au défunt code du Travail Maritime (CA Rennes, 3^{ème} ch. Com., 4 décembre 2012, *DMF* 2013, n° 747, pp. 432-436, Z. Pajot et A. Moulinas, « Quelle compétence juridictionnelle pour les conflits du travail maritime ? Suite »). L'approche peut être hybride : la 9^{ème} chambre de la cour d'appel de Rennes

s'est référée à l'article R 1412-1 du code du travail, qui détermine la compétence géographique prud'homale, afin de déterminer la compétence géographique du tribunal d'instance pour un contentieux du travail maritime ; le TI statue en matière prud'homale alors, il est vrai (CA Rennes, 9^e ch., 3 octobre 2012, Catamaran Diassanga, n° 11/07998, *DMF* 2013, n° 747, pp. 425-432, nos observations « A droit constant, le marin trouve son tribunal près de chez lui ? »).

A l'inverse, la 7^{ème} chambre prud'homale de la même cour de Rennes retenait la compétence du Tribunal d'instance (CA Rennes, 7^{ème} ch. Prud'homale, 28 novembre 2012, n° 12/04462, navire Le Constellation). De même, la compétence du TI des Sables d'Olonne a-t-elle été retenue pour un embarquement sur un navire immatriculé à Wallis et Futuna (TGI Les Sables d'Olonne, 25 octobre 2013, n° 12/01058, Cibié c/ Club Méditerranée, Charming Venture Ltd, *DMF* 2014, n° 754, pp. 21-25). L'incertitude prend fin.

1° Tribunal d'instance.

Pour les marins, travaillant sous pavillon français, dans le cadre des codes des transports et du travail, le Code de l'organisation judiciaire comporte un article R. 221-13, modifié par le décret n° 2009-1693 du 29 décembre 2009 - art. 3 "*Le tribunal d'instance connaît des contestations relatives au contrat d'engagement entre armateurs et marins dans les conditions prévues par le code du travail maritime*". Même si le code du travail maritime a disparu, remplacé par le code des transports, partie législative en 2010, la compétence du tribunal d'instance pour les litiges entre les armateurs et les marins est maintenue et confirmée. L'arrêt de la cour d'appel de Rennes, 8^{ème} chambre, du 16 novembre 2012 est confirmé. Cet arrêt devrait mettre fin, *de lege lata*, aux discussions. Pour l'avenir une réforme vers la compétence prud'homale est-elle souhaitable ? C'est tout une autre question.

La compétence du tribunal d'instance est liée à un contrat d'engagement maritime, concernant un gens de mer, peu importe que le marin soit embarqué ou non : « Tout différend qui peut s'élever à l'occasion de la formation, de l'exécution ou de la rupture d'un contrat de travail entre l'employeur et le marin » (art. L. 5542-48 C. Transports). Il est loisible de penser que le capitaine est aligné sur les marins et relève du Tribunal d'instance, sans tentative de conciliation devant l'autorité compétente ; ainsi la compétence commerciale a disparu.

2° Conseil de Prud'hommes.

Si la compétence prud'homale n'est pas retenue pour un travail maritime sous pavillon français, elle revient dans le contentieux international du travail maritime, notamment concernant le yachting méditerranéen. Selon la jurisprudence, quand le défendeur n'est pas implanté dans le territoire de l'Union européenne, le décret du 20 novembre 1959, décret d'application du code du travail maritime, n'était pas transposable dans l'ordre international. Nous voyons mal l'article R. 221-3 du code de l'organisation judiciaire l'être, texte réglementaire qui se réfère au Code du travail maritime. Par contre, le juge compétent se détermine par l'intermédiaire de l'article R. 1412-1 du code du travail, ce qui renvoie à la compétence prud'homale (Cass. soc. 29 avr. 2003, n° 01-41.599, navire *Wedge One*, *Dr. soc.* 2003, 893; *DMF* 2003, 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, 1012-1021, note P. Chaumette- Cass. soc. 28 juin 2005, n° 03-45.042, M. Bobinet c/Sté Taiphon Ltd, navire *Nan Shan*, *Bull. civ.* V, n° 216 ; *DMF* 2006, 35-42).

Quand le défendeur au litige est implanté dans le territoire de l'Union européenne, le règlement CE 44/2001 du Conseil du 22 décembre 2000 s'applique. Le règlement 1215/2012 du 12 décembre 2012, concernant la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale, entrera en vigueur le 10 janvier 2015. La jurisprudence aixoise a rattaché la relation de travail maritime au port d'exploitation du navire et à la compétence prud'homale (CA Aix-en-Provence, 9^e ch., 23 mars 1992, Birkenfeld c/ Chiaro, *Gaz. Pal.* 23-25 nov. 1997, n° spéc., *Le droit de la plaisance*, 3^e partie, p. 16-20 - CA Aix-en-Provence, 17^e ch., 8 févr. 2008, navire MY/All Seven, *DMF* 2009, n° 701,

228-234 n. C. Babault-Ballufin – Cass. soc., 31 mars 2009, n° 08-40367, navire Ontario, Sté luxembourgeoise Four Wings Charter c/ M. Latoja, *Bull. civ. V*, n° 93, *DMF* 2009, n° 707, pp. 835-843 n. Gw. Proutière-Maulion, *Dr. soc.* 2009, 733, obs. P. Chaumette, *RDT* 2010, n° 1, pp. 63-66 obs. F. Jault-Seseke, « La compétence judiciaire internationale dans les rapports de travail » - CA Aix-en-Provence, 17^e ch., 23 nov. 2009, n° 2009/1245, SA Maritime Charter Corporation, navire Speed II). Le rattachement du litige et de la relation de travail au port d'exploitation du navire a été confirmé par la Cour de Justice (CJUE, 4^{ème} ch., 15 déc. 2011, aff. C-384/10, Jan Voogsgeerd c/ Navimer SA, *Dr. soc.* 2012, n° 3, 315-317, *DMF* 2012, n° 734, 219-233 n. P. Chaumette « De l'établissement d'exploitation du navire et du lieu habituel de travail d'un marin », *RDT* 2012, n° 2, 115-119, F. Jault-Seseke). La compétence prud'homale est confirmée même vis-à-vis d'un capitaine de yacht (CA Aix-en-Provence, 17^{ème} ch., 17 décembre 2013, n° 12/23376, Sté Marine Neva Ltd, navire Miss Irisha, obs. à paraître *DMF*, « Le rattachement d'un capitaine de yacht au lieu de conclusion de son contrat de travail en France »).

COUR DE CASSATION – CHAMBRE SOCIALE – 12 FÉVRIER 2014

n° 13-10.643

Rejet Arrêt n° 322 F-P+B

GENS DE MER

Contrat d'engagement maritime. Litige. Compétence juridictionnelle. Code des Transports. Code de l'Organisation Judiciaire. Embarquement ou non. Compétence du Tribunal d'Instance.

Il résulte de la combinaison des articles L. 5541-1 et L. 5542-48 du code des transports et de l'article R. 221-13 du code de l'organisation judiciaire, que le tribunal d'instance est seul compétent pour connaître, après tentative de conciliation devant l'administrateur des affaires maritimes, des litiges entre armateur et marin portant sur la conclusion, l'exécution ou la rupture du contrat d'engagement régi par le code du travail maritime.

M. Goulven, syndicat maritime FO du littoral Manche-mer du Nord, et fédération FO de l'équipement, de l'environnement, des transports et des services c/ Sté Entreprise Morillon Combot Courvol-Armor (EMCC)

LA COUR,

Sur le moyen unique :

Attendu, selon l'arrêt attaqué (Rennes, 16 novembre 2011), que M. Goulven, qui a travaillé à bord d'un navire armé par la société EMCC-ARMOR en qualité de chef mécanicien, a saisi la juridiction prud'homale de diverses demandes à titre de rappels de salaire et d'indemnités consécutives à la rupture du contrat de travail ; que le syndicat maritime FO du littoral Manche-Mer du Nord et la Fédération FO de l'équipement, de l'environnement, des transports et des services sont intervenus à l'instance ;

Attendu que le marin et les syndicats font grief à l'arrêt de déclarer incompétente la juridiction prud'homale et de renvoyer les parties devant un tribunal d'instance, alors, selon le moyen, qu'en application de l'article L. 5542-48 du code des transports, le tribunal d'instance est compétent pour connaître des litiges nés durant les périodes d'embarquement d'un marin lié à un armateur par un contrat d'engagement, tandis que le conseil de prud'hommes est compétent pour statuer sur les litiges nés lors des périodes hors embarquement ; qu'ayant relevé que le litige portait sur la rupture du contrat de travail de M. Goulven, chef mécanicien à bord d'un navire armé par un armateur dans le cadre d'un contrat d'engagement, intervenue alors qu'il avait été débarqué et arrêté pour maladie, la cour d'appel qui a néanmoins déclaré le conseil de prud'hommes incompétent pour connaître de ce litige né lors d'une période hors embarquement, a violé les articles L. 5542-48 du code des transports, R. 221-13 du code de l'organisation judiciaire et R. 1412-1 du code du travail ;

Mais attendu qu'il résulte de la combinaison des articles L. 5541-1 et L. 5542-48 du code des transports et de l'article R. 221-13 du code de l'organisation judiciaire, que le tribunal d'instance est seul compétent pour connaître, après tentative de conciliation devant l'administrateur des affaires maritimes, des litiges entre armateur et marin portant sur la conclusion, l'exécution ou la rupture du contrat d'engagement régi par le code du travail maritime ;

Et attendu qu'ayant constaté que les parties étaient liées par un contrat d'engagement maritime, la cour d'appel en a exactement déduit que le tribunal d'instance de Nantes était compétent pour connaître du litige, peu important que le marin ait ou non été embarqué lors de son licenciement ;

D'où il suit que le moyen n'est pas fondé ;

PAR CES MOTIFS :

REJETTE le pourvoi ;

Condamne M. Goulven aux dépens ;

Vu l'article 700 du code de procédure civile, rejette les demandes.