

Travail maritime international, compétence du Conseil de Prud'hommes confirmée.

Patrick CHAUMETTE, professeur, CDMO, université de Nantes

Lorsqu'un marin, embarqué sous pavillon étranger, évoque un différend avec son employeur, entend agir en justice en escale dans un port français, à la suite d'une saisie conservatoire du navire ou non, quelle juridiction doit-il saisir ?

Cette question est ancienne, a concerné les équipages abandonnés à partir de 1993, puis le yachting méditerranéen où les pavillons étrangers sont nombreux, mais où les navires sont présents dans les ports français pour l'hiver ou pour des réparations ou entretiens. Ces marins relèvent de contrats d'engagement maritime soumis à une loi étrangère, celle du pavillon du navire ou celle du siège de la société de manning. Un éventuel rattachement au droit français, en raison d'une exploitation du navire à partir d'un port français est la question du **conflit de lois** (Règlement n° 593/2008/CE du 17 juin 2008 sur la loi applicable aux obligations contractuelles, dit Rome I, applicable à partir du 17 décembre 2009 pour les contrats conclus après cette date).

L'éventuelle compétence d'une juridiction en France ou la détermination de la juridiction française compétente est la question du **conflit de juridictions**. La détermination de la loi ou des lois applicables à la relation de travail est effectuée par le tribunal compétent. La question de la protection sociale doit être distinguée de celle de la relation de travail, du contrat d'engagement maritime. La question du conflit de juridictions est première (Fiche pratique : Contrat de travail maritime international [http://www.obs-droits-marins.fr/fiches\\_pratiques/travail\\_maritime\\_international.html](http://www.obs-droits-marins.fr/fiches_pratiques/travail_maritime_international.html) ).

**Cette question est ancienne.** Du temps du décret n° 59-1337 du 20 novembre 1959, la jurisprudence avait considéré que ce décret d'application du code du travail maritime n'était applicable que pour des embarquements sous pavillon français, n'était pas transposable dans l'ordre international. Si le défendeur au litige, l'employeur du marin, n'est pas implanté sur le territoire européen, a son siège social hors du territoire des États membres de l'Union européenne, le texte de référence est l'article R. 1412-1 du code du travail. Le marin peut saisir le conseil de prud'hommes de son lieu habituel de travail, le port français où est exploité le navire, considéré comme son lieu habituel de travail, ou le conseil de prud'hommes du domicile du marin en France, si le marin est considéré comme travaillant hors de tout établissement (Cass. soc. 29 avril 2003, n° 01-41.599, navire Wedge One, *Droit social*, 2003 p. 893, *Droit Maritime Français*, DMF 2003, p. 960 n. P. Chaumette – Cass soc. 28 juin 2005, n° 03-45042, navire Nan Shan, *Rev. Crit. DIP* 2006, p. 159 n. F. Jault Seseke, DMF 2006, p. 35 n. P. Chaumette – de nombreux arrêt aixoïis, dont CA Aix-en-Provence, 9<sup>e</sup> Ch., 23 mars 1992, Birkenfeld c/ Chiaro, *Gaz. Pal.* 23-25 novembre 1997, n° sp. Le droit de la plaisance, 3<sup>e</sup> partie pp. 16-20, 17<sup>e</sup> ch., 8 février 2008, navire MY/All Seven, DMF 2009, p. 228 n. Me C. Babault-Balluffin, 13 septembre 2012, n° 2012/501, navire Bristol II of Beaulieu, *Droit Maritime Français*, DMF 2013, n° 750, pp. 716-724, 17<sup>e</sup> ch., 26 juin 2014, n° 13/22838, M. Pondart c / Sté That's It & Keke Rosberg, navire Grayzone, DMF 2014, n° 763, pp. 869-877, n. P. Chaumette, « Le yachting international et ses rattachements »).

Si le défendeur au litige, l'employeur du marin, est implanté sur le territoire européen, le tribunal compétent est celui du lieu habituel de travail (art. 18 et 19, Règlement 44/2001, art. 21, Règlement 1215/2012, art. 20). La jurisprudence européenne définit le lieu habituel de travail à travers le lieu où le salarié reçoit ses ordres, ses consignes concernant ses tournées vers les clients ou ses livraisons (pour un chauffeur routier, CJUE, gr. ch., 15 mars 2011, Heiko Koelzsch c/ Luxembourg, aff. C-29/10, D. 2011, 957 n. L. d'Avout et S. Bollée, *Droit social* 2011 ; 849, n. E. Grass), où un marin embarque et débarque, le port d'exploitation réel du navire quelque soit son lieu d'immatriculation (CJUE, 4<sup>ème</sup> chambre, 15 décembre 2011, C-384/10, Jan Voogsgeerd c/ Navimer SA, *Rev. Crit. DIP* 2012, p. 648 n. E. Pataut, *Dr. social* 2012, p. 155 obs. P. Chaumette, DMF 2012 p. 219 « De l'établissement d'exploitation du navire et du lieu habituel de travail d'un marin »).

L'employeur ne peut agir contre le salarié qu'auprès du tribunal du domicile du salarié (art. 21, Règlement 1215/2012).

Le Règlement européen 1215/2012, entré en vigueur le 10 janvier 2015, unifie les solutions quel que soit le domicile du défendeur, renforçant la référence à l'article R. 1412-1 du code du travail.

### **Évolutions récentes.**

En 2008, l'article R. 221-13 du code de l'Organisation Judiciaire a été rénové, précisant la compétence du Tribunal d'Instance.

Article R. 221-13 du code de l'Organisation Judiciaire, créé par le Décret n° 2008-522 du 2 juin 2008, art. (V) « *Sous réserve de la compétence de la juridiction de proximité, le tribunal d'instance connaît :*  
1° *Des contestations relatives au contrat de salaire différé ;*  
2° *Des contestations relatives aux frais de scolarité ou d'internat, lorsque la demande est formée par tout établissement d'enseignement public ou privé ;*  
3° *Des contestations relatives au contrat d'engagement entre armateurs et marins dans les conditions prévues par le code du travail maritime. »*

En 2010, est entré en vigueur le nouveau code des Transports, avec un article L. 5542-48, complété par la loi n° 2016-816 du 20 juin 2016, art. 38 .

Article L. 5542-48, al. 1 code des Transports,

« *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. Sauf en ce qui concerne le capitaine, cette instance est précédée d'une tentative de conciliation devant l'autorité compétente de l'Etat. »*

Le décret n° 2015-219 du 27 février 2015 est relatif à la résolution des litiges individuels entre les marins et leurs employeurs ; il modernise la procédure de conciliation préalable, réaffirme la compétence du tribunal d'instance en précisant la compétence territoriale, abroge le décret du 20 novembre 1959. Il en résulte la confirmation de la suppression de la compétence du tribunal de commerce concernant les litiges opposant le capitaine à son employeur, au bénéfice du tribunal d'instance, sans conciliation préalable obligatoire quant au capitaine, ce que l'article L. 5542-48 du code des Transports avait introduit.

Fiche pratique : Contentieux du travail maritime

[http://www.obs-droits-marins.fr/fiches\\_pratiques/droit\\_du\\_travail\\_maritime.html?idFiche=19](http://www.obs-droits-marins.fr/fiches_pratiques/droit_du_travail_maritime.html?idFiche=19)

Fiche pratique : Litiges individuels de travail

[http://www.obs-droits-marins.fr/fiches\\_pratiques/droit\\_du\\_travail\\_maritime.html?idFiche=20](http://www.obs-droits-marins.fr/fiches_pratiques/droit_du_travail_maritime.html?idFiche=20)

Dès lors, dans l'ordre international, fallait-il transposer pour les marins l'article R. 221-13 du code de l'organisation judiciaire, renvoyant à la compétence du tribunal d'instance et au code des transports, ou poursuivre la transposition de l'article R. 1412-1 du code du travail qui ouvre la compétence prud'homale ? (v. CA Aix-en-Provence, 17<sup>e</sup> ch., 21 mai 2015, n° 13/22838, navire Grayzone, et 23 juin 2015, n°12/22619, navire King K, *Droit Maritime Français*, DMF 2015, n° 774, pp. 880-893, « Le cœur Grenadine du port de Fréjus »). L'incertitude était un vrai problème, comme en l'espèce, une action en justice introduite à l'automne 2013 connaît la juridiction compétente le 28 mars 2018 ; le débat au fond sur la répétition des contrats à durée détermine entre 2010 et 2013 pourra donc enfin débiter.

### **Cass. soc. 28 mars 2018: compétence prud'homale.**

La Cour de cassation confirme que la compétence du tribunal d'instance, avec tentative de conciliation devant l'administration maritime, sauf pour le capitaine de navire, est réservée au contrat d'engagement maritime sous pavillon français. Même si cela n'est pas dit explicitement le décret du 27 février 2015 n'est pas transposable dans l'ordre international. La chambre sociale de la Cour de cassation se fonde sur l'article L. 5000-3 du code des Transports, limitant le champ d'application de ce

code aux navires battant pavillon français, en quelque que lieu qu'ils se trouvent (logique de la loi du pavillon) et aux navires battant pavillon d'un Etat étranger, auxquels sont assimilés pour l'application du présent code les navires sans pavillon ou sans nationalité, dans les espaces maritimes relevant de la juridiction ou de la souveraineté française, c'est-à-dire l'application des conditions sociale de l'Etat d'accueil (logique territoriale, Art. L. 5561-1 à L. 55674 C. Transports, Décret n° 2014-881 du 1er août 2014 pris pour l'application des dispositions du titre VI du livre V de la cinquième partie du code des transports et relatif aux conditions sociales du pays d'accueil).

Article L. 5000-3 code des Transports : « *Les dispositions de la présente partie s'appliquent sous réserve des engagements internationaux de la France et des compétences reconnues aux Etats par le droit international :*

*1° Aux navires battant pavillon français, en quelque lieu qu'ils se trouvent ;*

*2° Aux navires battant pavillon d'un Etat étranger, auxquels sont assimilés pour l'application du présent code les navires sans pavillon ou sans nationalité, dans les espaces maritimes relevant de la juridiction ou de la souveraineté française. »*

Cet arrêt du 28 mars 2018 assure une continuité ; il clarifie la situation née du silence du décret du 27 février 2015 sur son champ d'application. Il maintient la dichotomie entre tribunal d'instance sous pavillon français et prud'hommes sous pavillon étranger. Il faut la connaître, l'expliquer aux conseillers prud'hommes étonnés d'avoir à s'occuper de gens de mer. Au fond, il n'est pas très important de savoir si cette dichotomie est bonne ou complexe. Ensuite, le tribunal compétent peut discuter du fond du litige, éventuellement du conflits de lois.

## **COUR DE CASSATION, Chambre sociale, 28 MARS 2018,**

Pourvoi n° 16-20.746 Rejet

### **GENS DE MER.**

**Marin. Contrat d'engagement maritime. Litige avec l'armateur. Pavillon étranger. Malte. Compétence juridictionnelle. Conflit de juridictions. Code des Transports (non). Compétence prud'homale.**

*Il résulte de l'application combinée des dispositions des articles L. 5000-3 et L. 5542-48 du code des transports, et R. 221-13 du code de l'organisation judiciaire, dans leur rédaction applicable au litige, que le conseil de prud'hommes est seul compétent pour connaître des litiges entre armateur et marin portant sur la conclusion, l'exécution ou la rupture du contrat d'engagement maritime sur un navire étranger ;*

*Ayant constaté que la salariée était affectée sur un navire battant pavillon maltais, la cour d'appel en a exactement déduit que la relation de travail n'était pas soumise au code des transports, que l'application de l'article R. 221-13 du code de l'organisation judiciaire devait être exclue et que la juridiction prud'homale était compétente pour connaître du litige l'opposant à son employeur ;*

MME X C/ STÉ DEBAIRA YACHTING LTD, NAVIRE QUEEN AÏDA

LA COUR DE CASSATION, CHAMBRE SOCIALE, a rendu l'arrêt suivant :

Sur le moyen unique :

Attendu, selon l'arrêt attaqué rendu sur contredit (Aix-en-Provence, 28 avril 2016), que Mme X... a été engagée par la société Debaira Yachting Limited, société de droit maltais ayant son siège social à Malte, selon plusieurs contrats d'engagement maritime allant du 1er octobre 2011 au 1er octobre 2013, en qualité de chef cuisinier sur le yacht de grande plaisance Queen Aïda battant pavillon maltais ; que la salariée a saisi la juridiction prud'homale de diverses demandes au titre de l'exécution et la rupture de ses contrats de travail ;

Attendu que l'employeur fait grief à l'arrêt de dire la juridiction prud'homale compétente pour connaître du litige l'opposant à la salariée alors, selon le moyen :

1° qu'en l'absence de conflit international de compétence, la juridiction spécialement compétente pour connaître du litige au sein de l'ordre juridictionnel français doit être déterminée selon les règles de compétence juridictionnelle internes sans tenir compte des éléments d'extranéité du litige ; qu'aux termes de l'article R. 221-13 du code de l'organisation judiciaire, le tribunal d'instance connaît des contestations relatives à la formation, à l'exécution ou à la rupture du contrat de travail entre l'employeur et le marin, dans les conditions prévues par le

livre V de la cinquième partie du code des transports ; qu'en retenant, pour écarter cette compétence, que "cette attribution de compétence suppose l'absence d'élément d'extranéité pouvant donner au litige une dimension internationale qui exclut l'application des dispositions maritimes du code des transports" et que tel était le cas en l'espèce, "

Mme Nelly X..., affectée sur un navire battant pavillon maltais, [étant] liée à la société Debaira Yachting limited par des contrats rédigés en anglais mentionnant que la loi applicable est celle du pavillon" de sorte "que la relation de travail [n'était] pas soumise, en l'état des constatations susvisées, au code des transports, la cour d'appel a violé l'article R. 221-13 du code de l'organisation judiciaire, ensemble l'article L. 5542-48 du code des transports dans sa rédaction, applicable au litige, issue de la loi n° 2013-619 du 16 juillet 2013 ;

2°/ qu'aux termes de l'article R. 221-13 du code de l'organisation judiciaire, le tribunal d'instance connaît des contestations relatives à la formation, à l'exécution ou à la rupture du contrat de travail entre l'employeur et le marin, dans les conditions prévues par le livre V de la cinquième partie du code des transports ; que, selon l'article L. 5542-48 du code des transports, 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 ; qu'enfin, l'article L. 5511-1 du même code prévoit que, pour son application, est considéré comme : « 1° "Armateur" : toute personne pour le compte de laquelle un navire est armé [ou

] le propriétaire du navire ou tout autre opérateur auquel le propriétaire a confié la responsabilité de l'exploitation du navire [

] », « 2° "Entreprise d'armement maritime" : tout employeur de salariés exerçant la profession de marin » ; « 3° "Marins" : les gens de mer salariés ou non salariés exerçant une activité directement liée à l'exploitation du navire " ; qu'il résulte de ces dispositions combinées applicables à l'intérieur de l'ordre juridictionnel français la compétence exclusive du tribunal d'instance pour juger de tout différend élevé entre un armateur et un marin à l'occasion de la formation, l'exécution ou la rupture du contrat de travail conclu entre eux, indépendamment de la loi applicable au contrat de travail ; qu'en décidant le contraire, la cour d'appel a violé ces textes par fausse application ;

3°/ qu'aux termes de l'article 6 de la Convention de Rome du 19 juin 1980, la loi applicable au contrat de travail international est la loi des parties ; que cependant, cette loi d'autonomie ne peut priver le travailleur des dispositions impératives de la loi qui lui serait applicable, à défaut de choix, en vertu de cette Convention ; qu'en retenant, à l'appui de sa décision, que "Mme Nelly X..., affectée sur un navire battant pavillon maltais, [étant] liée à la société Debaira Yachting Limited par des contrats rédigés en anglais mentionnant que la loi applicable est celle du pavillon" de sorte "que la relation de travail [n'était] pas soumise, en l'état des constatations susvisées, au code des transports", sans déterminer la loi qui eût été applicable à défaut de choix aux contrats d'engagement maritime internationaux conclus entre ces parties, la cour d'appel a privé sa décision de base légale au regard du texte susvisé ;

Mais attendu qu'il résulte de l'application combinée des dispositions des articles L. 5000-3 et L. 5542-48 du code des transports, et R. 221-13 du code de l'organisation judiciaire, dans leur rédaction applicable au litige, que le conseil de prud'hommes est seul compétent pour connaître des litiges entre armateur et marin portant sur la conclusion, l'exécution ou la rupture du contrat d'engagement maritime sur un navire étranger ;

Et attendu qu'ayant constaté que la salariée était affectée sur un navire battant pavillon maltais, la cour d'appel en a exactement déduit que la relation de travail n'était pas soumise au code des transports, que l'application de l'article R. 221-13 du code de l'organisation judiciaire devait être exclue et que la juridiction prud'homale était compétente pour connaître du litige l'opposant à son employeur ;

D'où il suit que le moyen, inopérant en sa troisième branche comme critiquant un motif surabondant, n'est pas fondé pour le surplus ;

PAR CES MOTIFS :

REJETTE le pourvoi ;

Condamne la société Debaira Yachting Limited aux dépens ;

Vu l'article 700 du code de procédure civile, rejette la demande ;