

### LITIGES CAPITAINE-ARMATEUR

#### TRIBUNAL d'INSTANCE (sauf sous pavillon étranger)

Il convient de retenir que les tribunaux de commerce n'ont plus compétence. On doit cependant distinguer deux cas selon le pavillon. Que vous soyez armateur ou salarié, ce qui suit touche très rapidement les conditions de concurrence loyales ou non entre entreprises.

#### SOUS PAVILLON FRANÇAIS

La compétence du tribunal de commerce a disparu. Le litige qui oppose un capitaine à son employeur relève du Tribunal d'Instance.

#### Parenthèse évitant les confusions

Attention cependant, les contrats commerciaux établis entre un capitaine à son compte et une entreprise relèvent toujours du tribunal du commerce, sauf rares cas (travail dissimulé notamment).

Les contrats commerciaux entre entreprise (le capitaine à son compte) et un particulier relèvent de la justice « ordinaire » (les tribunaux varient selon la qualification du litige).

Fin de parenthèse

Le 12 février 2014, la chambre sociale de la Cour de cassation a confirmé la compétence du Tribunal d'Instance, concernant les litiges de travail maritime, intervenant sous pavillon français.

Le Tribunal d'Instance est compétent pour les différends qui peuvent 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. Les marins sont soumis à une tentative de conciliation devant l'autorité compétente, qui délivre le permis de citer, en cas de non-conciliation (art. L. 5542-48 C. Transports). Le capitaine de navire en est dispensé de cette tentative de conciliation.

La Cour se réfère à l'article R. 221-13 du Code de l'Organisation Judiciaire. Cour de cassation, chambre sociale, 12 février 2014 - pourvoi n° 13-10.643

Si la durée du contrat s'exécute majoritairement en eaux internationales, c'est le droit français qui s'applique. S'il s'exécute majoritairement dans les eaux d'un autre état, c'est le droit le plus avantageux pour le marin qui s'applique (peut être plus avantageux dans certains états d'UE).

### SOUS PAVILLON ETRANGER EN EAUX FRANCAISES: PRUD'HOMMES

L'arrêt du 12 février 2014 ne concerne pas ce domaine international du contentieux du travail maritime où la compétence prud'homale est reconnue.

Depuis la loi française dite "de l'état d'accueil", consolidée dans le code des transports, et les directives et règlements CE dont elle est issue (donc applicables dans toutes les eaux d'UE), seuls deux points priment :

- port d'attache (et pas d'immatriculation) du navire et temps passé dans les eaux de l'état
- pays de résidence (pas de nationalité) des membres d'équipage

Ainsi, un équipage résident d'un état d'UE (mais de n'importe quelle nationalité) embarqué sous n'importe quel pavillon mais circulant majoritairement dans les eaux de cet état d'UE se voit appliquer le droit de cet état de "circulation" ou "d'accueil".

Lorsque ces eaux et pays de résidence sont la France, ce sont les tribunaux de Prud'hommes qui jugent, avec possibilité d'appel au tribunal d'instance. La saisie du navire, en garantie du

paiement des salaires, ou la menace de la pratiquer, sont devenues presque banales et écourtent singulièrement les procédures.

Les jurisprudences françaises, hollandaises et belges avaient déjà devancé ces textes en condamnant des armateurs établis hors d'UE et en UE, mais sous pavillon étranger (intra ou extra communautaires, de l'état de l'armateur ou non) mais employant des résidents dans ces pays d'UE sur des navires qui y avaient port d'attache.

Sans distinction ni du pavillon, ni du pays d'établissement de l'armateur, ni de la nationalité des résidents, plus particulièrement en matière de rupture du contrat et d'indemnités, et se basant sur le fait que la rupture donne lieu à indemnisation par les organismes sociaux de l'état de résidence alors que les armateurs se soustraient à la loi nationale, les indemnités de rupture et rappels de cotisation sont dus, pouvant aussi conduire au financement, après rupture, de recyclages de formations par l'armateur.

Ainsi, tout se passe comme si un navire était un établissement national d'une entreprise internationale : L'établissement doit respecter le droit national.

Le pavillon du navire n'a plus aucune incidence sur le droit applicable, à la seule exception de la caractérisation du type de navire et de son armement, qui relèvent toujours de l'état du pavillon, et des inspections qu'il pratique.

On notera que a minima, le contenu de la MLC (convention du travail maritime) de l'OIT s'applique dans le monde entier, même pour les navires sous pavillon non signataire (et il y en a très peu). Les très rares exceptions d'états, très tiers-mondistes et isolés, ne peuvent appliquer un droit moins avantageux que dans leurs seules eaux territoriales.

**DONC :**

A) La protection sociale n'est pas une option mais une obligation pour l'armateur. Elle doit être soit :

- de l'état où le navire passe la majorité de son temps, ou

- de l'état du pavillon si et seulement si le navire est dans son état d'immatriculation ou est en

eaux internationales ou non européennes la majorité de son temps.

- souscrite aux frais partagés de l'armateur et du salarié (en proportions équivalentes à celles pratiquées dans l'état) auprès d'assurances privées si l'état l'admet. Par exemple, l'assurance chômage et vieillesse sont dues en France, qui ne reconnaît pas les assurances privées autrement que comme complémentaires.

Dans le cas de navires ayant un port d'attache français et navigant en eaux françaises la majorité du temps, c'est donc un détachement de l'ENIM qu'il faut prévoir, car c'est le plein droit de l'état d'accueil qui s'applique...ici la France. La logique du détachement est même discutable, puisqu'il s'agit d'interventions sur le territoire national (mais c'est un débat qu'il est difficile de tenir avec notre bureaucratie...)

B) La MLC impose au moins la double rédaction des contrats dans la langue du pavillon et en anglais. Mais toute référence au droit anglais ne se justifierait que dans le seul cas où le navire passerait la majeure partie du contrat en eaux anglaises, sinon elle fait partie des clauses non écrites, sauf pour leur partie plus avantageuse...

Le droit français impose une rédaction en français. Si le navire est basé en France et passe la majorité de son temps en France, le contrat doit être en Français.

Un contrat absent dans la langue du pavillon permet, si un doute pouvait subsister, de savoir que le pavillon n'a qu'un motif d'optimisation fiscale, et que vraisemblablement l'armateur ignore tout ou partie du droit maritime.

Il convient de vérifier qu'il s'agit bien en anglais d'un contrat d'engagement maritime, certains armateurs escrocs ayant rédigé des contrats de propriété intellectuelle (au moins ces cas sont connus) qui une fois traduits ne permettent pas de se défendre car ne mentionnant aucun engagement maritime !...

C) Donc, que vous soyez armateur ou marin salarié, un contrat ne peut pas contenir n'importe quoi.

**MAIS ATTENTION** : le droit ne prévoit pas tout, donc cette part non prévue est supposée figurer dans le contrat d'engagement maritime, qui est un accord entre parties. Il convient donc de n'écrire, ni de signer à la légère car l'engagement est réciproque et sera applicable pour

toute sa part conforme au droit, qui reste vaste.

D'un bord comme de l'autre, en cas de litige, il ne sera réglé que s'il est examiné, donc donnant lieu à discussion voire procédure. Les cas d'armateurs ayant renoncé à se défendre existent, ils ont finalement été contraints de le faire dans l'urgence alors qu'une procédure qu'ils auraient engagé à temps leur aurait économisé bien du souci. Il en va de même pour les salariés...

D) Qu'il s'agisse d'un engagement maritime (contrat de travail) ou d'un contrat commercial (non défendable aux prud'hommes).

Tout ceci suppose donc de bien lire le contrat en détail et a priori de ne signer que ce avec quoi on est d'accord, sachant que des clauses illégales sont bien contre la loi !

Mais ces clauses, qui sont donc « non-écrites » peuvent être signées puisqu'elles n'engagent à rien ! Il n'est pas utile de perdre un contrat à cause d'elles.

Par exemple les clauses précisant qu'il est interdit de signaler des actes délictueux commis à bord, sous couvert de confidentialité, sont illégales : c'est ne pas signaler ces actes qui est délictueux et rend complice. Un équipage n'est en aucun cas astreint au secret professionnel et ne pourra en aucun cas se retrancher derrière celui-ci pour éluder une complicité. Dans le cas d'un capitaine, cette complicité est aggravée.

Donc, il est possible de signer cette clause, sans jamais la respecter si jamais elle devait entrer en action, puisque la loi oblige à son non respect. Il est alors prudent de prendre par avance quelques précautions pour sa propre protection...

Enfin, heureusement, les litiges restent l'exception.