

Corine Archambaud

Capitaine 200, secrétaire nationale de l'Union Fédérale Maritime CFDT, section yachting professionnel, rattachée, au Syndicat Maritime Méditerranée pour la Fédération Générale des Transports et de l'Équipement CFDT, et à l'ITF

Le contrat de travail international maritime dans l'application sur un port français de la CJEU du 15 Déc. 2011, sur les yachts amarrés en France:

Introduction :

En particulier dans l'activité du yachting, les marins sont isolés et noyés dans la méconnaissance de leurs droits.

Ma 1^{ère} difficulté dans mes intervention de conciliation, c'est que mes interlocuteurs, en général des capitaines ou manager représentant de l'armateur, ne sont pas non plus au fait de la législation dans le domaine de la gestion d'un contrat de travail et n'en mesurent pas la portée.

Surtout, ils cherchent plutôt à l'appliquer dans le sens profitable pour les intérêts de l'armateur à l'économie financière.

Par usage, ils considèrent tous que le pavillon de complaisance permet d'échapper à toute responsabilité et sanction et considèrent que les contrats, quand ils en font, n'ont aucune valeur juridique, ils sont persuadés que de toutes façons les marins n'auront jamais la possibilité de faire valoir des droits dans le pays d'immatriculation du navire.... En l'occurrence, cela est vrai... Mais surtout, cela était vrai.....

La CJEU du 15 Déc. 2011 est le fait législatif pour moi le plus marquant, qui aujourd'hui me donne la possibilité d'interpeller sérieusement mes interlocuteurs, il est l'argument principal, qui plus est opposable qui me permet d'ouvrir et de dérouler une possibilité de négociation.

Déroulement:

Dans la pratique, chaque nouvelle situation me ramène à l'analyse et la recherche des mêmes éléments et réflexes, dans l'identification de la situation les questions sont chronologiques :

*ou est amarré de façon notoire le navire et si c'est en France envoyer au plus vite une demande d'attestation d'amarrage au port d'amarrage.

*ou est signé le contrat et ou le marin a-t-il embarqué

Situation concrète:

Tribunal de Fréjus : c'est ici, la défense de ma propre situation, celle qui m'a amené à ma fonction d'aujourd'hui de défenseur de droits des marins :

J'étais marin-cuisinière, sur un navire battant pavillon Luxembourg, de statut commercial, embauchée par une compagnie à l'Isle de Man, embarquée au port d'Hyères, en CDD pour une durée de 6 mois, pour ma 2^{ème} saison consécutive à bord. Le capitaine a brutalement décidé de mettre fin à mon contrat pour des raisons personnelles à lui-même, sans en référer à l'armateur.

Je me suis retrouvée sans préavis, sans motif, débarquée.

Par bon sens, pour débarquer, j'ai demandé au capitaine de m'écrire une lettre manuscrite certifiant la rupture de mon contrat à l'initiative unilatérale de l'armateur, sans motif de faute et qu'il faisait quitus de ma responsabilité à bord. Plusieurs jours après mon débarquement, j'ai reçu à mon domicile une lettre confirmant mon licenciement sans préavis, au motif de mise en chantier du navire de plus de 10 jours. Bien entendu cela était faux j'ai été remplacée 6 jours après mon débarquement.

J'ai fait une mise en demeure auprès de l'armateur, à l'Isle de Man et chez lui (à son domicile), pour me dédommager d'un préavis, resté sans succès, puis une requête de conciliation auprès du commissariat des affaires maritimes du Luxembourg. Ils ont bien pris en compte ma demande, et ont fini par me répondre que l'armateur était de mauvaise foi et que je n'en obtiendrais rien sans une procédure en justice.

La question s'est alors posée ... une procédure au Luxembourg ?, couteuse et lointaine ?, dans un brouillard procédurier et juridique?

J'ai choisi de m'orienter vers une procédure en France...

*1ere étape, faire valoir la dette de salaires auprès du tribunal de commerce et obtenir la mise en détention du navire contre la mise en séquestre du montant de mes salaires du jusqu'au terme de mon contrat effectué.

La mise en détention a été prononcée, l'armateur a fait appel, a été débouté de ses demandes et a fini par mettre l'argent sur un compte séquestre pour libérer son navire.. Psychologiquement cette étape est déterminante. Elle permet bien souvent de rappeler aux armateurs frauduleux que la loi est applicable à tous et bien souvent permet l'ouverture d'une négociation s'il n'est pas de mauvaise foi et si il est bien conseillé.

*Dans la foulée, je suis allée au tribunal des prud'hommes de mon domicile afin de déposer une requête sur le fond.

Bien sur l'armateur a plaidé la non compétence du tribunal.

En 1ere instance le tribunal des prud'hommes n'ayant pas l'habitude de traiter ce genre de particularité du contrat international a renvoyé la décision de la compétence à la cour d'appel. Sur le fondement de la CJEU et Rome, la cour d'appel a renvoyé pour le fond à la compétence des prud'hommes pour la raison principale que je n'étais pas employée comme capitaine français sur un navire français, mais bien sur une fonction autre et sur un lieu d'exploitation en France, ici, mon contrat de travail Luxembourgeois stipulant également la juridiction du travail comme compétente.

J'ai gagné ensuite sur le fond, avec la prise en compte ici du droit Luxembourgeois parce qu'il était suffisamment détaillé et similaire au droit Français. L'armateur a été condamné à plus que ce que j'avais souhaité.

*Une 2ème affaire m'a ramené devant ce même tribunal, 1 an plus tard, cette fois j'intervenais comme défenseur de salarié pour assister une hôtesse-marin, sur un navire privé, battant pavillon Cayman Islands et amarré à Fréjus de façon permanente. Le contrat de travail (CDD) de cette personne était très succinct et la référence de juridiction renvoyait sur le pays d'immatriculation.

Ici, sur de lui, le représentant de l'armateur (le Capitaine) a insulté le tribunal, en arguant de sa non compétence... Le tribunal a confirmé directement en 1ere instance sur le fondement de la CJEU 15/12/2013, de sa compétence et a sur le fond pris en compte l'application et le rattachement au droit français, au motif que le contrat de travail n'était pas détaillé et incomplet. Même si pour l'instant cette personne n'a pas encore aujourd'hui gagné sur le

fond, l'affaire est en appel et le sujet est difficile car c'est un cas de harcèlement, par contre, dans les conclusions du tribunal, il est bien clair qu'ils ont soutenu nos arguments.

*La répétition des situations aujourd'hui que je rencontre ont instauré une certaine routine.... Attestation d'amarrage d'un port Français..., contrat de travail signé en France, embarquement en France..... La plupart de mes affaires, si j'ai en face de moi à un interlocuteur qui suite à mon éclaircissement juridique de la situation de conflit, demandé conseil, sur la base de la CJEU du 15/12/2013 permet l'ouverture d'un dialogue et d'une négociation identique et sur la base de la transaction conventionnelle par accord mutuel. Parfois, seul le spectre de la CJEU subsiste et les parties, lorsqu'il s'agit d'un armateur anglais et d'un marin anglophone, s'entendent vers l'application d'un accord mutuel équivalent à celui généralement appliqué par les Red Ensign.

La CJEU ici agit comme un véritable argument pour ouvrir la discussion....

Problématiques :

*L'actualité juridique dans les programmes de formations maritimes est complètement obsolète. En France, par exemple, dans les écoles, on apprend toujours aujourd'hui, la législation pour être un marin français sur un navire battant pavillon français. Les principes pour la situation du contrat de travail maritime international ne sont pas abordés, la responsabilisation des capitaines sur le rôle et les obligations de l'employeur non plus.

*Les armateurs de yachts, même au commerce, ne sont pas des armateurs professionnels, mais des particuliers qui choisissent un statut de défiscalisation pour l'utilisation de leur navire ou ont acheté un package sans connaître leurs obligations maritimes.

*C'est au final bien souvent des armateurs de bonne foi qui payent au final à cause du manque de compétence de leur représentant et de leur manque de connaissances en matière de responsabilités maritimes. Sans en comprendre les rouages et articulations ceux que je rencontre sont souvent dégoûtés jusqu'à généralement mon éclaircissement.

Conclusion :

Dans l'esprit, l'idée que, dans un pays européen, par exemple la France, une personne mise en situation de précarité sur notre territoire, va être prise en compte par la collectivité, (CMU gratuite, RSA, Assedic etc.)...on dira, aux frais du contribuable, pour des raisons d'une autre personne (l'armateur) non contribuable, qui aura défiscalisé sur les contrats de travail pour des économies financières alors qu'il aurait dû en avoir la charge et d'aller donc, pour le législateur, chercher à la source, l'équivalent financier de ce pourquoi notre collectivité aurait dû prendre en charge...

La possibilité de couvrir un champ d'application juridique pour tous les types de navire qui ne le seront pas dans l'application de la CTM2006, (navires privés, non commerciaux).

La CJEU du 15/12/2011, dans l'ensemble m'a apporté une simplification de démarche et une possibilité radicale argumentaire.... Merci l'EUROPE.....