

Du principe de réalité appliqué aux marins du yachting.

COUR D'APPEL D'AIX EN PROVENCE 17e Chambre B - 13 SEPTEMBRE 2012
N°2012/501

Gens de mer

Contrat de travail international. Capitaine de yacht. Conflit de juridictions. Lieu habituel de travail. Port français. Conflits de lois.

Le capitaine effectuant des sorties régulières en France à partir du port de Golfe-Juan où le navire était amarré et ce, pendant ses 27 mois d'emploi à l'exception de 4 mois à l'étranger, il convient de confirmer le jugement en ce qu'il a reconnu que le salarié exerçait habituellement ses fonctions en France ; dans ces conditions, la clause attributive de compétence incluse dans le contrat de travail international conclu entre le salarié français et la société étrangère pour être exécuté habituellement sur le territoire français n'est pas valide.

En application de l'article R.1412-1 du code du travail, le salarié n'exécutant pas son travail uniquement dans le port de Golfe-Juan, lieu d'amarrage du navire « Bristol II of Beaulieu », compte tenu des sorties régulières du navire, il accomplissait son travail en dehors de tout établissement ; le Conseil de Prud'hommes de Cannes, dans le ressort duquel est situé le domicile du salarié, s'est à juste titre déclaré compétent.

Si l'article 3 de la Convention de Rome du 19 juin 1980 pose le principe que le contrat est régi par la loi choisie par les parties, en l'espèce la loi de l'île de Man, il n'en reste pas moins qu'aux termes de l'article 6.1 « dans le contrat de travail, le choix par les parties de la loi applicable ne peut avoir pour résultat de priver le travailleur de la protection qui lui assurent les dispositions impératives de la loi, qui serait applicable, à défaut de choix, en vertu du paragraphe 2 du présent article » ; à défaut de choix par les parties de la loi applicable, le contrat de travail serait régi par la loi française compte tenu que le capitaine accomplissait habituellement son travail en France ; sont donc applicables les dispositions impératives de la loi française relatives à la procédure de licenciement et à la motivation de la lettre de licenciement ; la lettre de rupture en date du 24 septembre 2008 fait référence à la vente du navire comme motif de rupture du contrat de travail ; il n'est pas discuté que le navire, le « Bristol II of Beaulieu », n'a pas été vendu ; le motif du licenciement est dépourvu de cause réelle et sérieuse.

François MICHAUX c/ Sté LOTUS MARINE Ltd, navire Bristol II of Beaulieu

ARRÊT

M. François MICHAUX, de nationalité française, a été embauché en qualité de capitaine de navire le 1er juillet 2006 par la société LOTUS MARINE LIMITED, dont le siège social est situé sur l'île de Man et propriétaire du navire de plaisance le « BRISTOL II OF BEAULIEU » battant pavillon britannique. Le contrat de travail a été résilié le 3 octobre 2008 par la société LOTUS MARINE Ltd au motif de la vente du navire « conformément à la clause 6a) du contrat d'embarquement », le contrat ayant pris fin à la date du 31 octobre 2008. Il était versé, le 8 octobre 2008, au salarié 10 000 € au titre des congés payés et du préavis non exécuté. Contestant le bien fondé de la rupture de son contrat de travail, M. MICHAUX a saisi la juridiction prud'homale.

Par jugement du 27 mai 2011, le Conseil de Prud'hommes de Cannes s'est déclaré compétent pour connaître du litige, a jugé le licenciement du salarié sans cause réelle et sérieuse et a condamné la Sté LOTUS MARINE Ltd à payer à M. MICHAUX 11 000 € d'indemnité de licenciement sans cause réelle et

sérieuse et 1000 € au titre de l'article 700 du code de procédure civile. M. MICHAUX et la Sté LOTUS MARINE Ltd ont respectivement interjeté appel du jugement prud'homal par plis recommandés des 29 juillet et 16 septembre 2011. Les deux procédures d'appel ont été jointes par ordonnance de jonction du 8 novembre 2011 sous le numéro 11/14 336.

M. MICHAUX conclut à la confirmation du jugement en ce qu'il a retenu sa compétence et en ce qu'il a jugé son licenciement sans cause réelle et sérieuse, à la réformation du jugement en ce qu'il a limité son indemnisation à la somme de 11 000 € et à la condamnation de la Sté LOTUS MARINE Ltd à lui payer la somme de 50 000 € à titre de réparation de son préjudice ainsi que la somme de 2000 € sur le fondement de l'article 700 du code de procédure civile.

Il fait valoir:

- que le règlement européen n° 44-2001 du 22 décembre 2000 en vertu duquel l'employeur conteste la compétence territoriale du Conseil de Prud'hommes en se prévalant de la clause attributive de compétence contenue dans le contrat, ne peut s'appliquer au présent litige compte tenu que les deux parties n'ont pas leur domicile sur le territoire d'un état membre,
 - qu'en tout état de cause, le choix de la loi applicable ne peut priver le salarié de la protection que lui assurent les dispositions impératives du code du travail,
- que les dispositions de l'article 12 du décret du 20 novembre 1959 sont applicables uniquement aux navires immatriculés en France,
- que les dispositions du Code des transports qui a été créé par l'ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 ne s'appliquent pas en l'absence de rétroactivité de la loi nouvelle,
 - qu'il exerçait son activité salariée en dehors de tout établissement et qu'il est donc fondé à saisir le conseil de prud'hommes de son domicile, et que son licenciement est dénué de cause réelle et sérieuse.

La Sté LOTUS MARINE Ltd conclut à la réformation du jugement dont appel aux fins de voir juger, vu le règlement européen n° 44/2001 du 22 décembre 2000, les articles L.1234-1 à L.1234-9 du code du travail et le contrat de travail du 13 juillet 2006, que seules les juridictions de l'île de Man sont compétentes pour connaître de ce litige ou, subsidiairement, le tribunal de commerce d'Antibes au vu de l'article 12 du décret 59-1337 du 20 novembre 1959 ou, plus subsidiairement, le conseil de prud'hommes de Grasse en vertu des dispositions de l'article R.1412-1 du code du travail, de voir juger que le droit de l'île de Man est applicable au contrat de travail et de débouter François MICHAUX en toutes ses demandes dès lors qu'il ne justifie pas que les sommes qu'il réclame sont dues en application de ce droit, subsidiairement, de voir juger irrecevables comme prescrites les demandes de M. MICHAUX conformément aux dispositions de l'article 11 du décret du 20 novembre 1959 ou de l'article L.5542-49 du code des transports, plus subsidiairement, de voir juger que les demandes du salarié sont irrecevables en raison de la transaction intervenue entre les parties, très subsidiairement, de voir débouter M. MICHAUX de toutes ses demandes, infiniment subsidiairement, de voir fixer à deux mois de salaire au maximum (soit 8000 €) les dommages-intérêts dus au salarié, et à la condamnation de M. MICHAUX au paiement de la somme de 5000 € au titre de l'article 700 du code de procédure civile ainsi qu'aux entiers dépens.

Pour un plus ample exposé des faits, de la procédure, des moyens et des prétentions des parties, il est renvoyé au jugement entrepris, aux pièces de la procédure et aux conclusions des parties oralement reprises.

SUR CE :

Sur la compétence du conseil de prud'hommes de Cannes :

Attendu qu'il n'est pas discuté que le contrat de travail liant M. MICHAUX à la Sté LOTUS MARINE Ltd, dont le siège social est situé sur l'île de Man, et prévoyant l'embauche du salarié en tant que capitaine du navire de plaisance le « BRISTOL II OF BEAULIEU » battant pavillon britannique, est un contrat international ;

Qu'il est institué à l'article 14 dudit contrat une clause attributive de compétence ainsi rédigée : « les parties se soumettent par la présente à la juridiction des tribunaux de l'île de Man » ;

Attendu que la Sté LOTUS MARINE Ltd soutient en premier lieu que la clause attributive de compétence contenue dans le contrat de travail est valide au regard des dispositions du Règlement européen n° 44/2001 ;

Mais attendu que le Règlement (CE) n° 44/2001 du Conseil du 22 décembre 2000 concernant la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale s'applique aux personnes domiciliées sur le territoire d'un État membre et «remplace, entre les états membres, la Convention de Bruxelles, sauf en ce qui concerne les territoires des états membres qui entrent dans le champ d'application territorial de cette convention et qui sont exclus du présent règlement en vertu de l'article 299 du traité » (article 68 du règlement communautaire);

Qu'aux termes de l'article 299 du traité instituant la Communauté européenne signé à Rome le 25 mars 1957 (dans sa version consolidée), le traité s'applique au Royaume-Uni de Grande-Bretagne, mais ne s'applique pas à l'île de Man ;

Que le juge français ne peut donc appliquer les règles de compétence judiciaire en matière de litige relatif à un contrat de travail international fixées par le Règlement du Conseil du 22 décembre 2000 ;

Attendu qu'à défaut de convention internationale ou bilatérale entre la France et l'île de Man déterminant les règles de compétence judiciaire, il convient d'examiner les règles de compétences applicables en France ;

Attendu qu'une clause attributive de compétence incluse dans un contrat de travail international conclu entre un salarié français et une société étrangère pour être exécuté à l'étranger peut valablement exclure l'application des règles internes de compétence ; Attendu que la Sté LOTUS MARINE Ltd soutient que le contrat de travail de M. MICHAUX n'a pas été exécuté dans sa totalité en France puisqu'il a également navigué à l'étranger (4 mois sur la seule année 2007) ; Qu'elle produit des extraits du journal de bord du navire « BRISTOL II » qui mentionne un départ du port d'Antibes le 3 juin 2007 à destination de la Grèce jusqu'à la date du 5 octobre 2007;

Attendu, cependant, que la Sté LOTUS MARINE Ltd ne démontre pas et ne prétend pas qu'à l'exception de ce déplacement à l'étranger de quatre mois, de juin à début octobre 2007, le navire « BRISTOL II OF BEAULIEU » était amené à quitter le territoire français ; Attendu que, le salarié effectuant des sorties régulières en France à partir du port de Golfe-Juan où le navire était amarré et ce, pendant ses 27 mois d'emploi à l'exception de 4 mois à l'étranger, il convient de confirmer le jugement en ce qu'il a reconnu que M. MICHAUX exerçait habituellement ses fonctions en France ;

Attendu que, dans ces conditions, la clause attributive de compétence incluse dans le contrat de travail international conclu entre le salarié français et la société étrangère pour être exécuté habituellement sur le territoire français n'est pas valide ;

Attendu que la Sté LOTUS MARINE Ltd soutient, à titre subsidiaire, qu'il résulte de l'article 12 du décret 59-1337 du 20 novembre 1959 que les litiges relatifs au contrat d'engagement entre armateur et capitaine sont de la compétence du tribunal de commerce;

Mais attendu que l'article 12 du décret n° 59-1337 du 20 novembre 1959 modifiant le titre VII du code du travail maritime n'est pas applicable aux marins engagés en France pour servir sur un navire étranger en vertu de l'article 5 du Code du travail maritime, non abrogé à la date de la rupture du contrat de travail de M. MICHAUX ;

Qu'il en résulte que le contrat de travail de M. MICHAUX, engagé afin d'exécuter une prestation de travail à bord du navire « BRISTOL II OF BEAULIEU » battant pavillon britannique, n'est pas soumis au Code du travail maritime ;

Attendu qu'il convient, par conséquent, de faire application de l'article R.1412-1 du code du travail ; Attendu que la Sté LOTUS MARINE Ltd soutient que M. MICHAUX ne peut prétendre qu'il travaillait en

dehors de tout établissement alors que son lieu de travail était le navire « BRISTOL II », le seul établissement de la Sté LOTUS MARINE Ltd, en sorte que le conseil de prud'hommes compétent était celui de Grasse (dont dépend Golfe-Juan, lieu d'amarrage du navire);

Attendu, cependant, que le salarié n'exécutait pas son travail uniquement dans le port de Golfe-Juan, lieu d'amarrage du navire « BRISTOL II OF BEAULIEU », compte tenu des sorties régulières du navire ;

Attendu que, le salarié accomplissant son travail en dehors de tout établissement, c'est à juste titre que le Conseil de Prud'hommes de Cannes, dans le ressort duquel est situé le domicile du salarié, s'est déclaré compétent ;

Sur la loi applicable :

Attendu que, si l'article 3 de la Convention de Rome du 19 juin 1980 pose le principe que le contrat est régi par la loi choisie par les parties, en l'espèce la loi de l'île de Man, il n'en reste pas moins qu'aux termes de l'article 6.1 « dans le contrat de travail, le choix par les parties de la loi applicable ne peut avoir pour résultat de priver le travailleur de la protection qui lui assurent les dispositions impératives de la loi, qui serait applicable, à défaut de choix, en vertu du paragraphe 2 du présent article' »;

Attendu qu'à défaut de choix par les parties de la loi applicable, le contrat de travail serait régi par la loi française compte tenu que François MICHAUX accomplissait habituellement son travail en France et ce, en application des dispositions du paragraphe 2 de l'article 6 de la Convention de Rome ;

Attendu que sont donc applicables les dispositions impératives de la loi française relatives à la procédure de licenciement et à la motivation de la lettre de licenciement ;

Sur la prescription :

Attendu que la Sté LOTUS MARINE Ltd soutient que les actions ayant trait au contrat d'engagement maritime sont prescrites dans un délai d'un an conformément aux dispositions de l'article 11 du décret du 20 novembre 1959 et également en conformité avec les dispositions de l'article L.5542-49 du code des transports et sollicite que soit constaté que l'action intentée par M. MICHAUX le 11 janvier 2010, soit plus d'un an après la fin de ses fonctions à bord, est prescrite ; Mais attendu que les dispositions de l'article L.5542-49 du code du transport ont été créées par ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010, soit postérieurement à la rupture du contrat de travail de Monsieur François MICHAUX, et ne s'appliquent donc pas au présent litige ;

Qu'il a été vu ci-dessus que les dispositions du décret du 20 novembre 1959 modifiant le titre VII du code du travail maritime ne sont pas applicable aux marins engagés en France pour servir sur un navire étranger en vertu de l'article 5 du Code du travail maritime, non abrogé à la date de la rupture du contrat de travail de M. MICHAUX;

Attendu, en conséquence, que la demande d'indemnisation de Monsieur François MICHAUX au titre de son licenciement n'est pas prescrite ;

Sur la transaction intervenue :

Attendu que la Sté LOTUS MARINE Ltd fait valoir qu'une transaction est intervenue entre les parties le 7 octobre 2008 et qu'une somme de 10 000 € a été réglée au salarié à titre d'indemnité transactionnelle, en sorte que, par application de l'article 1234-20 du code du travail, M. MICHAUX est irrecevable à remettre en cause cette transaction

Attendu qu'il résulte, cependant, de l'échange de courriels entre les parties le 7 octobre 2008 que la Sté LOTUS MARINE Ltd a répondu à la réclamation du salarié, qui revendiquait « 7 333 € au titre des congés payés et 4000 € au titre du préavis », et s'est engagée à verser au salarié « la somme de 10 000 € représentant la somme totale que (l'employeur considère qu'il) pourrait être dû (au salarié) : congés payés plus préavis qu'il est « officiellement » dispensé de faire... » ;

Attendu que la somme ainsi versée par la Sté LOTUS MARINE Ltd ne concerne donc que le paiement des congés payés et du préavis et n'a pas valeur d'indemnité transactionnelle en ce qui concerne les conséquences relatives à la contestation de la rupture du contrat de travail ;

Qu'il n'y a donc pas eu de transaction conclue entre les parties susceptibles d'être opposée à Monsieur François MICHAUX quant à sa réclamation en indemnisation pour licenciement sans cause réelle et sérieuse ;

Sur le licenciement :

Attendu que la lettre de rupture en date du 24 septembre 2008 fait référence à la vente du navire comme motif de rupture du contrat de travail de M. MICHAUX ;

Attendu qu'il n'est pas discuté que le navire, le « BRISTOL II OF BEAULIEU », n'a pas été vendu, le salarié produisant une attestation d'assurance concernant ledit navire appartenant toujours à la Sté LOTUS MARINE Ltd à la date du 4 décembre 2009, peu importe que des négociations aient existé et aient échoué quant à la vente du navire ;

Attendu qu'à défaut de la vente du navire, il convient de confirmer le jugement en ce qu'il a dit que le motif du licenciement fondé sur la vente du navire était dépourvu de cause réelle et sérieuse ;

Attendu que M. MICHAUX produit un contrat de travail à durée indéterminée à temps complet le liant à la société FARDEL Ltd en qualité de capitaine à compter du 1er mai 2009 en contrepartie d'une rémunération mensuelle nette de 1500 €, étant précisé que le salarié bénéficie d'une garantie chômage et d'une assurance retraite dans le cadre de ce contrat, ce qui n'était pas le cas dans le cadre de son contrat conclu avec la Sté LOTUS MARINE Ltd ;

Que l'appelant ne fournit pas d'élément sur l'évolution de sa situation professionnelle et sur ses ressources entre octobre 2008 et avril 2009 ;

Qu'en considération de l'élément produit sur le préjudice, de l'ancienneté du salarié de deux ans dans l'entreprise et du montant de son salaire, la Cour confirme l'évaluation faite par les premiers juges de l'indemnité allouée pour licenciement sans cause réelle et sérieuse à hauteur de 11 000 € ;

Sur l'article 700 du code de procédure civile :

Attendu que l'équité n'impose pas qu'il soit fait application de l'article 700 du code de procédure civile ;

PAR CES MOTIFS :

LA COUR,

STATUANT PUBLIQUEMENT, EN MATIERE PRUD'HOMALE, PAR ARRET

CONTRADICTOIRE,

Reçoit les appels en la forme,

Confirme le jugement,

Dit que les dépens d'appel seront partagés entre les par application de l'article 700 du code de procédure civile.

Me Franck SABATIER, avocat au barreau de Grasse, Me Bertrand COSTE, avocat au barreau de Marseille.

OBSERVATIONS -

Du principe de réalité appliqué aux marins du yachting.

La cour d'appel d'Aix-en-Provence poursuit son ouvrage dans le rattachement réel des relations de travail maritime, après avoir reçu le soutien de la Cour de Justice de l'Union Européenne. Si la libre immatriculation des navires reste entière, ainsi que l'internationalisation du travail maritime, si les registres internationaux ou d'outre-mer des Etats membres de l'Union Européenne n'ont aucune coordination ou harmonisation, les solutions des conflits de juridictions et des conflits de lois, encadre les relations de travail dans un principe de réalité, leur centre de gravité effectif, ce qui limite des possibilités de dérive et de manipulation du droit. L'Ile de Man, en l'espèce, n'est pas une île méditerranéenne ; il en était de même du Luxembourg dans d'autres affaires.

Un capitaine de yacht est recruté par une société de l'Ile de Man, pour travailler sur un yacht battant pavillon de l'Ile de Man avec un contrat soumis à la loi manxoise : le contrat comporte une clause attributive de compétence à la juridiction de l'Ile de Man. Tout semble limpide, sauf que le navire est exploité à partir du port de Golf Juan, que le capitaine réside à Cannes. Le navire va évidemment en mer,

mais sur les 27 mois d'embarquement, la navigation ne comportera que 4 mois autour de la Grèce, pour une activité effectuée à partir du port de Golf Juan.

Le contrat de travail est international ; la solution du conflit de juridictions et du conflit de lois nécessite à chacune des étapes d'identifier le lieu habituel de travail du salarié, ici capitaine de yacht. Ce rattachement vers le lieu d'exploitation réel du navire a été entamé par les juridictions italiennes, grecques et françaises ((O. Fotinopoulou-Basurko, *El contrato de trabajo de la gente de mar*, Ed. Comares, Granada, 2008 - S.M. Carbone, *Conflits de lois en droit maritime*, Les Livres de Poche de l'Académie de Droit International de la Haye, ADI-Poche, La Haye, 2010 - M. Perakis, « Modern tendencies towards a disruption of the bond between the ship's flag and the applicable law », *Annuaire de Droit Maritime et Océanique*, université de Nantes, t. XXIX, 2011, pp. 341-357 – P. Chaumette, « Quel lieu habituel de travail pour le marin international », obs. sous Cass. soc., 31 mars 2009, Sté Luxembourgeoise Four Winds Charter c./ M. Latoja, navire Ontario, *Droit social* 2009, n° 6, pp. 733-735, *DMF* 2009, n° 707, pp. 835-843 n. Gw. Proutière-Maulion). Il a été confirmé par la jurisprudence européenne (CJUE, 4^{ème} chambre, 15 décembre 2011, C-384/10, Jan Voogsgeerd c/ Navimer SA, *DMF*, 2012, n° 734, pp. 219-233, Dr. soc. 2012, n° 3, pp. 315-317 – pour un chauffeur routier, CJUE, gr. ch., 15 mars 2011, Heiko Koelzsch c/ Luxembourg, aff. C-29/10, *RCDIP* 2011, n° 2, pp. 438-461 obs. F. Jault-Seséke).

Conflit de juridictions.

La cour d'appel d'Aix est très méthodique dans cet arrêt afin de décider que notre capitaine travaille en France. Quant à la recherche de la juridiction compétente, le défendeur au litige, la société manxoise, n'est pas implantée sur le territoire de l'Union européenne, du fait du statut ultra-marin de l'île de Man, comme Jersey ou Gernesey, les collectivités d'outre-mer françaises, Polynésie, Nouvelle-Calédonie, Wallis et Futuna, Saint-Pierre et Miquelon. Il n'est donc pas possible au juge de l'Etat membre de l'Union européenne de se référer aux dispositions du Règlement 44/2001 du 22 décembre 2000. Ce sont donc les règles nationales de compétence qu'il faut transposer dans l'ordre international. Il ne s'agit pas du décret du 20 novembre 1959, qui envoie vers le Tribunal de Commerce les litiges entre le capitaine et l'armateur, puisque ce décret est considéré par la jurisprudence, comme non transposable, n'étant qu'un décret d'application du code du travail maritime, devenu code des transports. En effet, ce contrat d'engagement, sous pavillon étranger, n'est pas à prime abord soumis au droit français, au code des transports.

C'est donc l'article R 1412-1 du code du travail, qui détermine la juridiction compétente, qui sera un conseil de Prud'hommes. Voici notre marin international, sous pavillon étranger, devenu terrien, pour son bien ; cette tendance est maintenant ancienne et régulièrement confirmée (Cass. soc. 29 avril 2003, n° 01-41.599, navire Wedge One, *Dr. soc.* 2003, 893, *DMF* 2003, pp. 960-966, obs. P. Chaumette - dans le même sens, Cons. prud'h. Cannes, 13 mai 2004, Tingson et Verginesa c/ Sté Wedge Ltd 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, pp. 35-42). Quel conseil de Prud'hommes est alors géographiquement compétent ? Le marin ne travaille pas dans un établissement, même si le navire est exploité au port de Golf Juan. Dès lors, la juridiction est déterminée par le domicile du France du marin, Cannes, et non Grasse dans le ressort duquel se trouve le port d'exploitation du navire.

A notre sens, la cour d'appel se complique un peu la vie dans l'analyse de la clause contractuelle attributive de compétence juridictionnelle, à la juridiction de l'île de Man. Selon l'article 21 du Règlement 44/2001, la clause attributive de juridiction du contrat de travail n'est opposable au salarié que si elle est postérieure à la naissance du différend, ou permet au travailleur de saisir d'autres tribunaux déterminés en application des articles 19 et 20 (Cass. Soc. 14 novembre 2000, Sté Hydrema c/ J.J. Kieffer, *Dr. soc.* 2001-204 n. H. Gaudemet-Tallon- CA Aix-en-Provence, 12 novembre 2007, *DMF* 2009, n° 701, pp. 225-234 n. C. Babault-Ballufin).

Dans le cadre de l'article R. 1412 du code du travail, ces clauses contractuelles sont illicites dans l'ordre interne : la compétence des juridictions du travail est exclusive et d'ordre public, qu'il s'agisse de la compétence d'attribution ou territoriale (art. L. 1411-4 et R. 1412-4 C. Tr.). De même, la clause compromissoire est prohibée sur la base des articles L. 1411-4 et L. 1221-5 C. Tr. Les modes alternatifs de règlement des différends sont à la mode, mais ne sont pas admis concernant le contrat de travail (Cass. soc. 19 juillet 1988, n° 85-45004, Bull. civ. V, n° 475, *Grands Arrêts du Droit du Travail*, GADT, 4^e éd., Dalloz, 2008, n° 23 et les observations). La chambre sociale de la Cour de cassation a défini une ligne claire concernant la clause compromissoire au sein d'un contrat de travail international. Elle a décidé qu'une telle clause n'est pas opposable au salarié, quand celui-ci a régulièrement saisi la juridiction française compétente en fonction du lieu habituel de travail, quelle que soit la loi applicable au contrat (Cass. soc. 16 février 1999, SARL Château Tour Saint Christophe, Dr. Soc. 1999-632 n. M.A. Moreau). Le salarié peut éventuellement invoquer la clause compromissoire, s'il y trouve un intérêt ; celle-ci lui est inopposable, mais n'est pas nulle. Cet arrêt a été confirmé (Cass. soc. 9 octobre 2001, Dr. soc. 2002-122 n. M.A. Moreau ; Cass. soc. 28 juin 2005, navire Nan Shan, DMF 2006 pp. 35-42 obs. P. Chaumette, RCDIP 2006, n° 1, pp. 159-167 obs. F. Jault-Seseke). Il a fallu un temps certain pour que la Cour de cassation élabore un principe clair concernant la clause attributive de compétence incluse dans un contrat de travail international : « Celle-ci ne peut faire échec aux dispositions impératives de l'article R. 1412-1 du code du travail applicables dans l'ordre international » (Cass. soc. 29 septembre 2010, n° 09-40688, Mme X. c/ Royaume du Maroc, Dr. soc. 2011, n° 2, pp. 212-214 – *JCP-S*, 2011, n° 4, 1036, n. J.Ph. Tricoit).

Il semblait ainsi possible d'écarter cette clause dès le début du raisonnement : elle n'a pas été conclue une fois le différend né ; elle ne peut faire échec à la compétence du tribunal du lieu habituel de travail ou du domicile de salarié, pour un travail hors de tout établissement. Sinon son examen devait intervenir une fois le texte applicable défini, Règlement ou code du travail. Evoquer cette clause à mi-parcours peut paraître un peu étrange. Finalement, le travail maritime international est rattaché soit au domicile en France du salarié, soit au port français d'exploitation du navire, en tant que lieu habituel de travail, ainsi qu'au conseil des prud'hommes.

Conflit de lois.

Quant à l'encadrement juridique du contrat de travail, le juge de l'Etat membre de l'Union européenne compétent ne peut que se référer à la convention de Rome du 19 juin 1980. En matière de contrat de travail, la convention de Rome impose son système combinatoire à toutes les juridictions des États membres. Il s'agit de la loi d'autonomie choisie par les parties contractantes, de la loi du lieu de travail habituel, même en cas de détachement à titre temporaire, ou celle du pays où se trouve l'établissement d'embauche du salarié, lorsque le travailleur n'accomplit pas habituellement son travail dans un même pays (art. 6). Le principe est celui du libre choix de la loi applicable par les contractants, ceux-ci ne pouvant toutefois échapper à la protection que les dispositions impératives de la loi, qui eût été applicable à défaut de choix des parties, assurent aux travailleurs.

La Cour de Justice de l'Union Européenne (CJUE) a rappelé que la loi d'autonomie contractuelle, choisie par les contractants, imposée par l'employeur au marin, ne saurait priver le travail de la protection des dispositions impératives de la loi du lieu habituel de travail ou de celle du lieu de conclusion du contrat. Elle organise la hiérarchie entre les critères de l'article 6-2 de la Convention de Rome du 19 juin 1980 et confirme la jurisprudence Heiko Koelzsch du 15 mars 2011 : le critère du lieu habituel de travail prime sur l'établissement d'embauchage du salarié (CJUE, 4^{ème} chambre, 15 décembre 2011, C-384/10, Jan Voogsgeerd c/ Navimer SA, *RDT*, 2012, n°2, pp. 115-119, obs. F. Jault-Seseke, *DMF*, 2012, n° 734, pp. 219- 233, *Dr. soc.* 2012, n° 3, pp. 315-317- O. Fotinopoulou-Basurko, « De nuevo sobre la ley aplicable al contrato de embarque », *Revista de Derecho Social*, Madrid, 2012, n° 58, pp. 1-32). Cette jurisprudence est essentielle pour les travailleurs mobiles, chauffeurs routiers et marins. Le Règlement n° 593/2008/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 2008 sur la loi applicable aux obligations contractuelles

(dit Rome I), est applicable à partir du 17 décembre 2009 pour les contrats conclus après cette date, et s'applique sur le territoire communautaire ; son article 8 fait référence au lieu à partir duquel le travailleur exécute habituellement ses prestations. Il se situe dans un mouvement de continuité de la territorialisation de la relation de travail, ce que la Cour de Justice a déjà totalement intégré.

Que devient le rattachement du navire à l'Etat du pavillon, à travers une immatriculation librement choisie ? Il faut rappeler que ce rattachement intervient en matière d'affiliation à la sécurité sociale dans le cadre de l'Union européenne. Le rattachement principal des travailleurs est déterminé par leur lieu habituel de travail, notamment en ce qui concerne les plates-formes gazières et pétrolières installées sur le plateau continental des Etats membres (CJUE, gr. ch., 17 janvier 2012, aff. C-347/10, Saleminck, Dr. Soc. 2012, n° 4, pp. 436-438, DMF 2012, n° 736, pp. 412- 417, « Du travail sur les plates formes gazières et pétrolières du plateau continental ». L'Etat membre qui tire profit des prérogatives économiques d'exploration et/ou d'exploitation des ressources exercées sur la partie du plateau continental, qui lui est adjacente, ne saurait se soustraire à l'application des dispositions du droit de l'Union visant à garantir la libre circulation des travailleurs exerçant leur activité professionnelle sur de telles installations (point 36).

Il n'en va pas de même d'un certain nombre de travailleurs mobiles, notamment des gens de mer qui sont rattachés en matière de coordination des régimes nationaux de sécurité sociale à la loi de l'Etat du pavillon « *L'article 13, § 2, sous c), du règlement (CEE) n° 1408/71 du Conseil, du 14 juin 1971, relatif à l'application des régimes de sécurité sociale aux travailleurs salariés, aux travailleurs non salariés et aux membres de leur famille qui se déplacent à l'intérieur de la Communauté, dans sa version modifiée et mise à jour par le règlement (CE) n° 118/97 du Conseil, du 2 décembre 1996, tel que modifié par le règlement (CE) n° 307/1999 du Conseil, du 8 février 1999, doit être interprété en ce sens qu'il s'oppose à ce qu'une mesure législative d'un Etat membre exclut de l'affiliation au régime de sécurité sociale de cet Etat membre une personne qui a la nationalité dudit Etat membre, mais ne réside pas dans celui-ci, et qui est employée sur un dragueur battant pavillon du même Etat membre et déployant ses activités en dehors du territoire de l'Union européenne.* » (CJUE, 8è ch., 7 juin 2012, aff. C-106/11, J. Bakker c/ Minister van Financiën, DMF, 2012, n° 739, pp. 700-710).

Il reste à évaluer la portée de cette évolution jurisprudentielle au-delà du contentieux du yachting. L'exploitation d'une ligne régulière intra-communautaire, ou d'une ligne internationale touchant un port de l'Union européenne peut valablement se faire avec des navires à l'immatriculation variée, mais les conditions d'emploi, de travail, de rémunération doivent être rattachées au lieu d'exploitation réel du navire : est-ce à dire à l'un des bouts de la ligne régulière ? au port d'armement du navire, plus dense nettement que celui de son immatriculation administrative ? Une ligne intracommunautaire peut-elle être exploitée à l'aide d'un navire immatriculé sur le registre international d'un Etat membre, quand la législation nationale de l'un des ports de bout de ligne l'interdit aux navires de son pavillon national ? Il est vain d'attendre l'harmonisation des registres internationaux des Etats membres d'un texte de l'Union européenne ; il est maintenant envisageable de l'obtenir de la jurisprudence de la Cour de Justice. La recherche de la gravité de la relation de travail, même maritime, de sa « territorialisation », n'a pas fini d'interroger la fluidité internationale des transports maritimes.

Patrick CHAUMETTE