

REMERCIEMENTS

Mes remerciements s'adressent en premier lieu à Maître Christian Scapel, à Monsieur le Professeur Pierre Bonassies ainsi qu'à Monsieur le Professeur Cyril Bloch pour leur bienveillance et leur soutien tout au long de l'année.

Ensuite, à l'ensemble des intervenants du Master II 'Droit Maritime', notamment à Messieurs le Professeur Vincent Egéa et le Professeur Alexis Bugada, dont les enseignements respectifs en matière de droit international privé et de droit du travail maritime ont participé à orienter ce travail de recherche, ainsi qu'à Monsieur Stéphane Miribel, Rédacteur en Chef de la revue 'Le Droit Maritime Français', pour son intervention éclairante sur la notion de navire.

Ma gratitude s'adresse encore à tous ceux qui, de près ou de loin, ont alimenté ma pensée et tout particulièrement à Maître Johannes Bethenod qui m'a encouragée dans le choix du sujet, à Monsieur Alain Moussat, Adjoint Sous Directeur des Gens de Mer et de l'Enseignement Maritime auprès du Ministère de l'Ecologie qui m'a fourni d'intéressantes pistes de réflexions ainsi qu'à Monsieur Nicolas Pelisson pour les précisions qu'il m'a communiquées sur la nature de son activité privée de placement et de recrutement de gens de mer.

Un stage sous la direction de Maître Lionel Budieu m'a initiée à la gestion du contentieux du travail maritime. Les leçons que j'en ai tirées ont largement participé à l'élaboration de ce mémoire. Je lui en suis vivement reconnaissante.

Enfin, je remercie chaleureusement ma tante, Chantal Andrié et mon ami Cédric Stanghellini pour leur soutien et leur profitable relecture.

SOMMAIRE

REMERCIEMENTS	1
SOMMAIRE.....	3
TABLE DES ABREVIATIONS ET ACRONYMES	5
INTRODUCTION	7
PREMIERE PARTIE	31
LES FONDEMENTS DE LA COMPETENCE DES JURIDICTIONS FRANÇAISES EN DROIT INTERNATIONAL PRIVE	
TITRE I	31
LA COMPETENCE DERIVEE DU <i>FORUM ARRESTI</i>	
TITRE II.....	41
LA CONVENTION DE BRUXELLES DU 27 SEPTEMBRE 1968 ET LE DROIT DERIVE DE L'UNION EUROPEENNE	
TITRE III	55
L'EXTENSION DES REGLES DE COMPETENCE FRANÇAISES A L'ORDRE INTERNATIONAL	
TITRE IV	58
L'ORDRE PUBLIC	
PARTIE II	61
LES JURIDICTIONS FRANÇAISES SPECIALEMENT COMPETENTES	
TITRE I	61
LA COMPETENCE MATERIELLE	
TITRE II.....	70
LA COMPETENCE TERRITORIALE	
PARTIE III.....	74
LE REGIME DES PROROGATIONS CONVENTIONNELLES DE COMPETENCE	
TITRE I	74
LE REGIME DES CLAUSES ATTRIBUTIVES DE COMPETENCE	
TITRE II.....	78
LE REGIME DES CLAUSES COMPROMISSOIRES	
CONCLUSION.....	80
BIBLIOGRAPHIE	83
TABLE DES MATIERES.....	88

TABLE DES ABREVIATIONS ET ACRONYMES

AELE	Association européenne de libre échange
Aff.	Affaire
Al.	Alinéa
Art.	Article
C. civ.	Code civil
C. transp.	Code des transports
C. trav.	Code du travail
C. trav. mar.	Code du travail maritime
CA	Cour d'appel
CE	Communautés européennes
CEE	Communauté économique européenne
Civ. 1^{re} 2^e 3^e	Première, Deuxième, Troisième chambre civile de la Cour de cassation
Com.	Chambre commerciale de la Cour de cassation
Cons.	Considérant
Cons. Cont.	Conseil constitutionnel
Soc.	Chambre sociale de la Cour de cassation
Cf.	Confère
Ch.	Chambre
COJ	Code de l'organisation judiciaire
CPC	Code de procédure civile
CPCE	Code des procédures civiles d'exécution
Cons. Prud.	Conseil des Prud'hommes
DAM	Direction des affaires maritimes
DDTM	Direction départementale des territoires et de la mer
DMF	Le Droit maritime français
GAJ DIP	Grands arrêts – Jurisprudence française de droit international privé
Ed.	Edition
EMR	Energies marines renouvelables
ENIM	Etablissement national des invalides de la marine
JCP G	La Semaine Juridique, Edition générale

JEX	Juge de l'exécution
JO/JOFR	Journal officiel de la république française
MLC 2006	Convention du travail maritime 2006
N°	Numéro
NUC	Navire à utilisation commerciale
Ibid.	Ibidem
Obs.	Observations
OIT	Organisation internationale du Travail
OMI	Organisation maritime internationale
ONU	Organisation des Nations Unies
p.	page
pp.	Pages
Pt.	Point
PUF	Presses universitaires de France
Rev. Crit. DIP	Revue critique de droit international privé
RIF	Registre international français
TAAF	Terres australes et antarctiques françaises
TFUE	Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne
TUE	Traité sur l'Union européenne
UE	Union européenne
V.	Voir

INTRODUCTION

*« Perdre son temps à trouver le juge compétent conduit à perdre ses droits.
Ne pas pouvoir l'identifier ou ne pas y avoir accès correspond à n'avoir aucun droit. »¹*

1. Intérêt du sujet. – À l'heure où gronde le tonnerre, lorsque s'élèvent des contestations quant à la formation, à l'exécution ou à la rupture d'un contrat d'engagement maritime, la question préalable à tout procès est celle de la compétence juridictionnelle². L'intérêt à la judiciarisation du conflit appartient au salarié individuel plutôt qu'à l'employeur, qui bénéficie d'une position de force et du pouvoir de prendre des décisions immédiatement exécutoires³. Le contentieux⁴ du travail maritime dévoile un certain attrait des navigants professionnels pour les juridictions françaises qui sont perçues comme garantes des standards minima de protection résultant des conventions internationales négociées sous l'égide de l'OIT⁵ ainsi que des droits des travailleurs de manière générale. Ce constat est d'autant plus vrai dès lors que le contrat de travail maritime s'exécute au moins partiellement dans les eaux françaises⁶. Réciproquement, certains montages juridiques témoignent de la réticence des employeurs maritimes à porter leurs différends à la connaissance du juge français. Ainsi, les procédures judiciaires sont généralement introduites par le salarié – demandeur à qui il appartient de justifier la compétence du juge qu'il a entendu saisir. Il s'ensuit que l'employeur, attiré en justice, endosse le rôle de défendeur dans le procès civil. Celui-ci pourra, dans un premier temps, envisager sa défense sur le terrain de la procédure, notamment et surtout en contestant la compétence de la juridiction saisie par le travailleur⁷.

¹ Patrick CHAUMETTE, Centre de Droit Maritime et Océanique EA n° 1165 « La compétence juridictionnelle internationale des tribunaux français à propos du séjour de marins étrangers dans les ports français » : http://www.obs-droits-marins.fr/bibli/articlesPage/477/docs/dip_marins_pc.pdf

² « En procédure civile interne comme en droit international privé, l'analyse de la compétence juridictionnelle consiste à déterminer, parmi différentes juridictions disponibles, celle qui est apte à trancher le litige », O. CACHARD, *Droit international privé*, Collection Paradigme, 4^e éd. 2015, pt. 40.

³ « Le droit du travail en perspective contentieuse », B. MUNOZ-PEREZ et E. SERVERIN - <http://www.ladocumentationfrancaise.fr/var/storage/rapports-publics/064000297.pdf>

⁴ « Le contentieux s'entend de la masse des contestations potentiellement ou effectivement soumises au juge [...] Lié à la notion de contestation, le contentieux a nécessairement à voir avec le litige, le conflit et les procédures et organes par lesquels un système juridique entend fournir des modes de résolution d'un différend », *Dictionnaire de la Justice*, Sous la Direction de Loïc CADIET, PUF, 1^{re} éd. 2004, p. 227 :

⁵ En matière de travail maritime, le texte le plus complet et le plus abouti est celui de la MLC 2006.

⁶ L'exécution d'un travail sur le territoire français emporte de fait application des dispositions du droit du travail français, lesquelles sont d'ordre public et généralement plus favorables que la loi choisie par les parties.

⁷ D'un point de vue procédural, le défendeur peut soulever l'incompétence du juge français par le biais d'un déclinatoire de compétence, exception de procédure qui doit être présentée *in limine litis*, être motivée et indiquer la juridiction qu'il estime compétente (CPC, art. 75). Le juge français a la possibilité de relever d'office son incompétence matérielle et ou territoriale dans les cas limitativement énumérés aux articles 92 et 93 du code de procédure civile.

2. Délimitation du sujet.- Ce mémoire s'intéresse exclusivement aux règles affectant la compétence juridictionnelle en matière de conflits individuels de travail maritime salarié entre des personnes de droit privé. Le sujet sera abordé du point de l'ordre juridique français, présupposant que le juge français correspond au for de prédilection des marins⁸.

3. Contexte général. – A titre introductif, il convient de préciser les contours de certaines notions juridiques nécessaires à l'appréhension du sujet.

I. L'élément d'extranéité

4. Définition.- L'élément d'extranéité est celui qui confère un caractère international à un rapport de droit. Ainsi, selon une conception objective, la doctrine internationaliste considère que la situation revêt un caractère international dès lors qu'elle présente des éléments d'extranéité se rattachant aux ordres juridiques d'au moins deux Etats. Selon une approche subjective, la seule vérification d'un élément étranger à l'ordre juridique de celui qui contemple la situation de droit suffit à déclencher la mise en œuvre du droit international privé. Dans cette situation, certaines règles de droit interne devront être écartées.

5. L'internationalisation du travail maritime. - Les difficultés d'analyse des règles de compétence juridictionnelle en matière de travail maritime découlent de la forte internationalisation de ce secteur. En effet, la matière regorge de potentiels éléments d'extranéité. D'abord, s'agissant de ceux tenant aux personnes, il convient de citer la nationalité et ou la résidence des parties. En outre, le lieu de l'embauche du marin, les zones de navigation dans lesquelles le contrat de travail est exécuté, le choix du port d'attache administratif ou réel du navire ainsi que de son pavillon participent à une inéluctable internationalisation des rapports de droit.

⁸ « Pour un Etat, il ne s'agit pas de déterminer quel est 'le' tribunal compétent pour connaître l'affaire, mais plutôt si le tribunal devant lequel l'action a été portée est compétent pour connaître de l'affaire », C. A. ARRUE MONTENEGRO « L'autonomie de la volonté dans le conflit de juridictions », pt. 16

6. La libre immatriculation des navires et le phénomène des pavillons 'bis'. -

La nationalité d'un navire est exprimée par le port d'un pavillon national⁹. Nonobstant la règle selon laquelle « *il doit exister un lien substantiel entre l'Etat [du pavillon] et le navire* »¹⁰, la libre immatriculation des navires est parfaitement admise en pratique. Dans ces circonstances, le recours à des pavillons exotiques s'est accentué dès les années 1950. Les raisons de cette évasion sont économiques : les navires passés sous ces pavillons obéissent à une réglementation plus flexible notamment en matière de protection des marins¹¹. Constatant la dispersion de leur flotte aux quatre coins du monde¹², les grandes puissances maritimes au rang desquelles il faut citer la France et le Royaume-Uni, ont réagi en créant des registres dits internationaux, quoique nationaux, ou d'outre-mer, mieux adaptés à la concurrence internationale de la libre immatriculation des navires. En France, la loi n° 2005-412 du 3 mai 2005 relative à la création du registre international français a permis de remplacer le pavillon bis dit « Kerguelen », rattaché aux Terres Australes et Antarctiques françaises (TAAF) par le RIF.

7. Des règles de compétence spécifiques pour les relations de travail exécutées à bord des navires immatriculés au RIF. -

Alors que les règles de compétence en matière de travail maritime à bord des navires français sont en principe à rechercher dans le livre V de la partie V du code des transports, les litiges de travail maritime nés à bord de navires immatriculés au RIF obéissent à des règles de compétence spécifiques, insérées dans un livre VI de la partie V du Code des transports. Il convient désormais de se référer aux règles édictées à l'article 5621-18 du code des transports, tel que modifié par l'article 28 de la loi n°2013-619 du 16 juillet 2013 portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne dans le domaine du développement durable¹³.

⁹ P. BONASSIES & C. SCAPEL, *Droit Maritime*, LGDJ, 2^e éd., 2010, pt. 169.

¹⁰ Cette règle est issue de la Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer signée à Montego Bay en 1982, art. 91§1

¹¹ P. CHAUMETTE, *Le contrat d'engagement maritime, Droit social des gens de mer*, CNRS 1993, p. 35

¹² En terme de nombre de navire, les pavillons les plus importants sont celui du Panama et du Libéria

¹³ *JORF* n°0164 du 17 juillet 2013 page 11890, texte n° 2

II. *Le navire*

8. Une notion centrale. - La notion de navire, centrale en droit maritime, adopte des contours variables selon les institutions qui la détermine¹⁴. Doctrine et professionnels n'ont de cesse de s'interroger sur les contours de cette notion¹⁵. L'étude des règles de compétence juridictionnelle en matière de travail maritime n'échappe pas à cette difficulté¹⁶. Dans son acception la plus large et la plus unanime, le navire est un meuble flottant dans les eaux maritimes. Il faut donc comprendre que les bateaux employés exclusivement à la navigation fluviale ne répondent pas à la définition de navire. De fait, cette étude ne s'intéresse qu'aux structures à bord desquels sont engagés des salariés. En outre, le navire est souvent caractérisé par son aptitude à affronter les périls de la mer ainsi que par sa mobilité. Une partie de la doctrine propose de réserver la qualification de navire aux engins nautiques équipés d'un moyen de propulsion autonome¹⁷, ce qui exclurait les plateformes de forage et autres installations en mer de la définition de navire. Il conviendra donc de rechercher si les salariés travaillant sur les structures flottantes en mer mais ne disposant pas d'un moyen de propulsion autonome, sont soumis aux règles de compétence juridictionnelle qui font l'objet de ce mémoire¹⁸.

9. Le navire en tant que domicile ou que lieu d'accomplissement du travail des marins. – Soucieuse de protéger le domicile, la jurisprudence française a pu considérer que le navire constitue le domicile des travailleurs habitant à son bord. A ce titre, la visite douanière du navire-domicile doit être autorisée au préalable par un juge¹⁹. Or, la notion de domicile innerve les règles de compétence juridictionnelle. D'une part, identifier le domicile du défendeur permet de fonder l'applicabilité des règles de compétences juridictionnelles résultant de la Convention de Bruxelles du 28 septembre 1968 concernant la compétence judiciaire et l'exécution des décisions en matière civile ainsi que des règlements qui lui ont succédé. D'autre part, le domicile constitue un critère de rattachement territorial de compétence, que se soit

¹⁴ En ce sens, P. BONASSIES ET C. SCAPEL, *Droit maritime*, LGDJ, 2010, pt. 145

¹⁵ A titre d'exemple : P. CHAUMETTE, « Le navire ni territoire, ni personne », DMF 2007.680 ; P. BONASSIES & C. SCAPEL, *Droit Maritime*, LGDJ, 2^e éd., 2010, pts. 145 et s. ; Cass. Crim. 2 février 2016 n°15-80927, s'interrogeant sur le point de savoir si une planche à voile entre dans le champ d'application des règles spécifiques à l'abordage.

¹⁶ Cf. infra, pt. 13 et s.

¹⁷ P. BONASSIES ET C. SCAPEL *Droit Maritime*, LGDJ, 2^e éd., 2010, pt. 152

¹⁸ La difficulté résulte de ce que les règles de droit maritime destinées à gouverner les rapports des hommes en mer ont été conçues pour les navires, M. REMOND (GOULLAUD), *L'exploration pétrolière en mer et le droit*, Technip, 1970, p.4

¹⁹ CA Rennes, 24 mars 1999, DMF 2001. 1004, obs. P. BONASSIES, confirmé par Cas. Com. 12 février 2002, navire *Wapiti of the Seas*, n°99-15899

au titre de la compétence internationale ou des règles internes de compétence²⁰. En outre, le lieu du domicile de l'employeur s'entend non seulement de son lieu d'établissement mais également du lieu de situation d'une succursale²¹. Par ailleurs, les textes européens et nationaux font du lieu où le travailleur accomplit habituellement son travail un critère de rattachement de la compétence internationale ou territoriale. Aussi, ne pourrait-on pas considérer que lorsque le travail est accompli à bord d'un navire, il soit accompli sur le territoire de l'Etat du pavillon ? Selon la jurisprudence, s'agissant des règles de compétence juridictionnelles applicables aux travailleurs mobiles, le navire ne saurait constituer ni un domicile, lieu d'établissement ou succursale, ni le lieu d'accomplissement du travail²². L'ensemble de ces solutions résulte du rejet de la théorie de la territorialité du navire.

10. Le rejet de la théorie de la territorialité du navire. – Si la loi applicable à bord d'un navire est en principe celle de son pavillon, la jurisprudence et la doctrine contemporaine refusent de reconnaître le statut d'extra-territorialité du navire²³. Ainsi, dans une décision du 28 avril 2005, le Conseil Constitutionnel français a affirmé que le navire n'est pas un territoire²⁴. Cette solution doit évidemment être accueillie car elle évite que les navires, en raison de leur immatriculation voire de leur défaut de pavillon, n'échappent aux règles de compétence applicables dans les Etats desquels ils fréquentent les ports et les côtes.

III. Le contrat d'engagement maritime

11. Le contrat d'engagement maritime.– Le code du travail maritime, issu d'une loi du 13 décembre de 1926²⁵, définissait le contrat d'engagement maritime comme « *tout contrat d'engagement conclu entre un armateur ou son représentant et un marin, et ayant pour objet un service à accomplir à bord d'un navire en vue d'une expédition maritime* »²⁶. Prenant acte de ce que l'employeur du marin n'est plus toujours l'armateur du navire à bord duquel le travail est effectué, le Code des transports, issu de

²⁰ V. par exemple C. trav. Article R1412-1 (ex art. 517-1) qui vise le domicile du salarié

²¹ Règlement (CE) n°44/2001, art. 18§2 et Règlement 1215/2015, art. 20§2

²² P. CHAUMETTE, « Le rattachement à la terre d'une relation internationale de travail maritime », *DMF* 2003.642

²³ P. CHAUMETTE, « Le navire, ni territoire, ni personne » *DMF* 2007.678

²⁴ Cons. Cont. 28 avril 2005, *JORF* 4-5 2005 p. 7702 pp. 514-528, obs. P. BONASSIES.

²⁵ *JORF* du 15 décembre 1926 page 13018

²⁶ C. trav. mar., art. 1^{er}, abrogé au 1^{er} décembre 2010, soulignement ajouté

l'ordonnance n°2010-1307 du 28 octobre 2010, a actualisé la définition du contrat d'engagement maritime en visant « *tout contrat de travail, conclu entre un marin et un armateur ou tout autre employeur, ayant pour objet un service à accomplir à bord d'un navire* »²⁷. Le contrat d'engagement maritime est ainsi équivalent à un contrat de travail maritime. Le Code des transports précise que le contrat d'engagement peut être conclu pour une durée indéterminée, pour une durée déterminée ou au voyage²⁸. La version française de la Convention du travail maritime de 2006 négociée sous l'égide de l'OIT renvoie également à la notion de contrat d'engagement maritime²⁹.

12. L'objet du contrat d'engagement maritime : effectuer un travail à bord d'un navire.

- Le contrat de travail ou d'engagement est qualifié de maritime dès lors qu'il a pour objet « *un service à accomplir à bord d'un navire* »³⁰. Saisie sur contredit de compétence formé par l'employeur d'un capitaine d'armement qui avait été recruté pour gérer une flotte de navire à partir de la terre, la cour d'appel d'Aix-en-Provence eut l'occasion de préciser la portée de cette définition³¹. La particularité de l'espèce tenait à ce que le salarié était affilié à l'ENIM, organisme français de sécurité sociale des marins. Le capitaine avait saisi le conseil de prud'hommes, conformément au droit commun du travail terrestre, tandis que l'employeur revendiquait l'application du droit du travail maritime, qui soumettait jadis les capitaines à la juridiction commerciale. Dans ces circonstances, la cour fût saisie de la question de savoir si la relation de travail s'inscrivait dans le cadre d'un contrat de travail terrestre ou maritime. Au visa de l'ancien code du travail maritime, la cour prit soin de rappeler que le contrat d'engagement maritime a pour « *objet un service à accomplir à bord d'un navire en vue d'une expédition maritime* »³² avant d'observer qu'en l'espèce, les « *fonctions contractuelles, clairement définies, ne comprennent [...] aucun service à bord d'un navire en vue d'une expédition maritime* » et que « *l'intéressé a travaillé exclusivement à terre pendant toute la durée de la relation de travail* »³³. Partant, la cour rejeta le contredit et déclara la juridiction prud'homale compétente, conformément aux règles de compétence juridictionnelle issues du droit du travail terrestre. Cet arrêt propose une interprétation littérale de la définition légale de l'objet du contrat d'engagement maritime.

²⁷ C. transp., art. L. 5542-1, soulignement ajouté

²⁸ *Ibid.*, al. 2

²⁹ MLC 2006, Art. II, g) ; La version anglaise utilise l'expression équivalente de « *seafarer's employment agreement* »

³⁰ Cet élément de définition résulte des dispositions du Code des transports, art. L5542-1 mais il existait déjà dans l'article 1^{er} du Code du travail maritime de 1926

³¹ CA Aix-en-Provence (18^e Ch.), 7 juin 2011, N°11.00344, obs. P. Chaumette, *DMF* 2012.737, p. 522

³² C. trav. mar., art. 1, précité

³³ *Ibid.* note 17

13. Les difficultés d'identification de l'objet du contrat d'engagement maritime liées au renvoi à la notion de navire. – Déterminer l'objet d'un contrat

d'engagement maritime peut s'avérer complexe, dans la mesure où sa définition légale renvoie à celle de navire, laquelle adopte des contours variables selon les ordres juridiques ou les institutions qui la déterminent³⁴. Du point de vue des règles de compétence internes, il convient de s'interroger sur le point de savoir si le travail salarié exécuté sur des engins d'extraction ou d'exploitation telles des plateformes de forage ou des installations de production d'EMR, s'inscrit dans le cadre d'un contrat d'engagement maritime. Selon la convention du travail maritime la notion de navire s'entend de « *tout bâtiment ne navigant pas exclusivement dans les eaux intérieures ou dans des eaux situées à l'intérieur ou au proche rivage d'eaux abritées ou de zone où s'applique une réglementation portuaire* »³⁵. En 2010, le législateur français a adopté une définition plus restrictive qui vise « *tout engin flottant, construit et équipé pour la navigation maritime de commerce, de pêche ou de plaisance et affecté à celle-ci* »³⁶, excluant ainsi les navires affectés à l'exploration scientifique³⁷ ainsi que tous les autres bâtiments de mer. Faut-il en déduire que le contrat ayant pour objet un service à accomplir sur une structure exclue de la définition précitée échappe à la qualification de contrat d'engagement maritime ? A ce jour, la réponse peut être recherchée à travers les différentes catégories de travailleurs, précisées par le *décret n°2015-454 du 21 avril 2015 relatif à la qualification de gens de mer et de marins*.³⁸ S'attachant à classer les différents bâtiments de mer, une partie de la doctrine propose de réserver la qualification de navire aux engins nautiques équipés d'un moyen de propulsion autonome.³⁹ Etendre le spectre des règles spécifiques aux contrats d'engagement maritime est concevable soit par une acception large de la notion de navire en matière de travail maritime, soit par une modification de la définition de contrat d'engagement maritime qui pourrait être considéré comme tout contrat ayant un service à accomplir à bord d'un bâtiment de mer.

³⁴ Cf. *supra*, pt. 8, note 14

³⁵ MLC 2006, Art. II, 1. I)

³⁶ C. transp., art. L 5000-2

³⁷ Cet oubli du législateur serait involontaire. En ce sens : P. BONASSIES ET C. SCAPEL, *Droit maritime*, LGDJ, Traité, 2^e éd., 2010, pt. 152 bis.

³⁸ JORF n°0095 du 23 avril 2015, p. 7143, texte n°3

³⁹ P. BONASSIES ET C. SCAPEL *Droit Maritime*, LGDJ, 2^e éd., 2010, pt. 152

14. La fin de la distinction période d'embarquement / hors embarquement.-

Le code du travail maritime de 1926 prévoyait que le « *contrat de louage de service conclu entre un armateur ou son représentant et un marin est régi, en dehors des périodes d'embarquement du marin par les dispositions du Code du travail* »⁴⁰. Cette disposition instituait un régime différent selon que le litige de droit du travail était survenu pendant la période d'embarquement ou bien en dehors des périodes d'embarquement. Dans le premier cas, il convenait de faire application des règles particulières au droit du travail maritime alors que dans le second, étaient applicables les règles du droit du travail terrestre. D'un point de vue procédural, les litiges survenus en dehors des périodes d'embarquement étaient soumis à la compétence des juridictions prud'homales selon les règles de droit commun alors que les litiges nés pendant une période d'embarquement relevaient, en vertu des règles spécifiques à la matière maritime, de la compétence du tribunal d'instance ou du tribunal de commerce. Selon une interprétation stricte de la part des juges français, les règles de compétence spécialement réservées aux litiges intervenus pendant une période d'embarquement n'étaient que rarement mises en œuvre, étant observé que les marins n'avaient que difficilement l'occasion d'engager une procédure pendant qu'ils étaient embarqués. Or, certaines juridictions considéraient que l'engagement de la procédure par le marin matérialisée par le début de l'instance marquait le « *moment d'apparition du litige* »⁴¹. La jurisprudence s'est ensuite attachée à interpréter le texte avec plus de souplesse et de cohérence ne retenant non plus le moment de l'apparition du litige mais plutôt la nature maritime ou terrestre du contrat de travail. Ainsi, dès lors que le contrat vise à encadrer un travail qui a vocation à être exécuté à bord d'un navire, le moment de survenance du conflit ne devait plus être pris en compte⁴².

15. Qualification juridique du contrat ayant pour objet un travail effectué en dehors des périodes de navigation.-

Quid juris de la qualification du contrat ayant pour objet l'accomplissement d'un travail exécuté à bord d'un navire qui n'a pas vocation à naviguer ? Tandis que le code du travail maritime de 1926 visait jadis le « *service à accomplir à bord d'un navire en vue d'une expédition maritime* »⁴³, le code des transports actuel vise « *un service à accomplir à bord d'un navire* »⁴⁴. Faut-il pour ainsi dire que la qualification de contrat d'engagement maritime n'est pas ou plus subordonnée à un fait de navigation ? Parmi les personnes travaillant à bord d'un

⁴⁰ C. trav. mar., art. 4

⁴¹ P. CHAUMETTE, *Le contrat d'engagement maritime*, CNRS 1993, p. 95

⁴² Soc., 3 mai 2006, n^o 04-46.506, SNCM c/ Vialis, *Bull. civ.* V, n^o 164, *JCP.S* 2006, 1523, note B. BOUBLI

⁴³ C. trav. mar., art. 1^{er}, abrogé au 1^{er} octobre 2010

⁴⁴ C. transp., art. L. 5542-1

navire mais exclues de la qualification de marin au sens du code des transports pour cette raison qu'elles ne participent pas à la marche du navire⁴⁵, il est intéressant de citer le personnel embarqué à bord d'un navire à quai ou au mouillage⁴⁶ ou encore, les personnes « *exerçant occasionnellement une activité professionnelle à bord dont la durée n'excède pas quarante-cinq jours d'embarquement continu ou non sur toute une période de six mois consécutifs* »⁴⁷. En ce sens, la jurisprudence antérieure avait précisé qu'une hôtesse accueillant des clients sur un voilier amarré à un ponton mais n'ayant pas vocation à prendre la mer, ne pouvait être qualifiée de marin⁴⁸. Partant, il faut constater que la navigation constitue l'un des critères sous-jacents permettant de caractériser le contrat d'engagement maritime.

16. Formalisme du contrat d'engagement maritime en droit français. –

L'article L 5542-3 du Code des transports précise que le contrat d'engagement maritime doit être constaté par écrit⁴⁹. Le texte poursuit en énumérant un certain nombre de mentions obligatoires⁵⁰, sans préciser les sanctions attachées au non-respect de ces règles. Les conséquences du défaut d'écrit ou de l'omission des mentions obligatoires restent inconnues. Néanmoins, il serait déraisonnable de considérer que l'inobservation de conditions de forme par l'employeur puisse faire échec à la constatation de l'existence démontrée d'une relation de travail maritime salariée. Qui plus est, au regard de l'obligation tant négative de s'abstenir d'entraver le droit d'accès à un tribunal, que positive de faciliter ce même accès mis à la charge de l'Etat, le manque de formalisme ne saurait empêcher les justiciables d'avoir recours au juge. Par analogie avec le droit du travail terrestre, en l'absence d'écrit, le marin pourra démontrer l'existence de la relation de travail salarié en rapportant la preuve de quatre éléments : la rémunération, la qualification, la durée et l'horaire de travail et le lieu de travail⁵¹.

17. Le contrat de travail maritime international. – Le contrat de travail international n'est défini par aucun texte. Classiquement, la doctrine estime que contrat de travail revêt un caractère international dès lors que des éléments

⁴⁵ Définition de gens de mer telle que retenue par le code des transport, aux articles L 5511-1, 4°, R. 5511-3 et R. 5511-4

⁴⁶ Décret n°2015-454 du 21 avril 2015, Art. R. 5511-5, 1°

⁴⁷ Décret n°2015-454 du 21 avril 2015, Art. R. 5511-7

⁴⁸ Cass. Soc., 26 septembre 2007, n°06-43998, *Sté Saint Tropez Gulf Holidays*, Bull. civ. V n°142, *DMF* 2003 pp. 15-21, obs. P. CHAUMETTE

⁴⁹ C. transp. art. 5542-3, I

⁵⁰ *Ibid.*, II

⁵¹ Soc. 20 octobre 1998, bull V N°435, p.326

d'extranéité peuvent être identifiés⁵². Le Professeur Henri Batiffol observait qu'« *un contrat a un caractère international quand, par les actes concernant sa conclusion ou son exécution, ou la situation des parties quant à leur nationalité ou leur domicile, ou la localisation de leur objet, il a de liens avec plus d'un système juridique* »⁵³. A ce stade, faut-il encore rappeler la profusion de potentiels éléments d'extranéité dans les relations privées de travail maritime ? En la matière, appliquer la doctrine internationaliste classique reviendrait à qualifier le contrat d'engagement maritime d'international dès lors que la situation ne répondrait pas à l'hypothèse rarissime selon laquelle chacune des parties seraient françaises et domiciliées en France, l'embauche du marin s'effectuerait en France en vue de naviguer exclusivement dans les eaux françaises et le navire arborerait un pavillon français. Finalement, la quasi-totalité des contrats d'engagement maritime devrait être traitée comme des contrats internationaux de travail. Suivant cette analyse, le domaine d'application des règles spéciales de compétence juridictionnelle prévues par le code des transports en matière de travail maritime serait alors réduit à peu de chagrin.

18. L'élément d'extranéité décisif pour retenir le caractère international du contrat de travail maritime.- Quel est l'élément d'extranéité qui permet de retenir le caractère international du contrat de travail maritime ? Des analyses doctrinales de la compétence juridictionnelle en matière de travail maritime semblent distinguer selon que le marin est embarqué « *sous pavillon français* » ou dans le cadre d'un contrat de travail international⁵⁴. Est-ce à dire que le contrat d'engagement maritime devient international pour la seule raison que le travail est accompli sur un navire arborant un pavillon étranger ? Certes, les règles de compétence juridictionnelle issues du code des transports s'appliquent aux litiges nés à bord des navires immatriculés sur le territoire métropolitain et au RIF. Et, dans la mesure où elles n'ont pas été transposées à l'ordre international, d'aucuns considèrent que les règles issues du droit français devraient être réservées aux navires nationaux. Pour autant, l'instauration d'une dichotomie systématique entre contrat de travail interne et contrat de travail international basée sur le critère de la nationalité du navire plutôt que sur des éléments d'extranéité tenant aux parties ou à la zone d'exploitation du navire paraît incohérente dans un contexte de libre immatriculation des navires. La jurisprudence n'est d'ailleurs pas fixée en ce domaine. Dans un arrêt *Navire Wedge*

⁵² Lamy Social, 2016, Partie 1 titre 1, pt. 1151 ; J.-M. Jacquet, *Répertoire de droit international*, déc. 1998

⁵³ Rép. Int. 1^{re} éd., V^o Contrats et conventions, n^o9

⁵⁴ P. Chaumette, Contentieux du travail maritime : Tribunal d'instance ou prud'hommes, http://www.obs-droits-marins.fr/_bibli/articlesPage/494/docs/cass_soc.12_2_2014_observatoire.pdf

One, la Cour de cassation s'attarde sur le critère du domicile de l'employeur plutôt que sur celui de la nationalité du navire⁵⁵, accentuant ainsi l'enjeu tenant à l'identification de l'employeur du marin. La cour d'appel d'Aix-en-Provence a admis la compétence spéciale du tribunal d'instance d'Antibes au visa du droit interne, alors que l'employeur était allemand⁵⁶. La cour d'appel de Rennes a fourni la même solution concernant un contrat d'engagement conclu avec un employeur étranger pour un travail accompli à bord d'un navire étranger⁵⁷.

IV. Les parties au litige

A. Le marin

19. Les différentes catégories de travailleurs maritimes. - Aux termes de la convention internationale sur le travail maritime de 2006, les notions de 'gens de mer' et de 'marins' sont interchangeables et visent « *les personnes employées ou engagées ou travaillant à quelque titre que ce soit à bord d'un navire [...]* »⁵⁸. La définition renvoie à la notion de navire, ce qui, là encore, est source d'incertitudes. Les personnes travaillant à bord de bâtiments n'entrant pas dans la catégorie de navire pourraient donc se voir exclues de la qualification de marins ou de gens de mer, au sens du droit international. Le code des transports français distingue entre les marins, « *exerçant une activité directement liée à l'exploitation du navire* »⁵⁹ et les autres gens de mer, « *exerçant à bord d'un navire une activité professionnelle à quelque titre que ce soit* »⁶⁰. Il faut ainsi comprendre que les marins représentent une catégorie particulière de gens de mer. Le décret n°2015-454 du 21 avril 2015 *relatif à la qualification de gens de mer et de marin*⁶¹ est venu préciser l'étendue de ces deux catégories de travailleurs maritimes. Le texte vise en outre une troisième catégorie : les « *personnels autre que gens de mer* »⁶². Issu du décret précité, l'article R. 5511-1 du code des transports précise que la notion « *d'activité liée à l'exploitation du navire* » visée à l'article L. 5511-1, 3° du même

⁵⁵ Soc. 29 avril 2003, navire *Wedge One*, obs. P. CHAUMETTE, DMF 2003.642

⁵⁶ CA Aix-en-Provence, 17^{ème} Ch. 25 mars 2003, *yacht Abacos*, Farasse c/ Wilhelm Kurt, n°453/2003

⁵⁷ CA Rennes, 3 octobre 2006 navire *Zamoura of Zermatt*,

⁵⁸ MLC, Art. II f

⁵⁹ C. transp. Art. L 5511-1., 3°

⁶⁰ *Ibid.*, 4°

⁶¹ JORF n°0095 du 23 avril 2015 p. 7143, texte n°4

⁶² Décret n°2015-454 du 21 avril 2015, Section 4. Pour un commentaire sur l'étendue de ces trois catégories, v. P. Chaumette, « Gens de mer marins, gens de mer non marins et autres : décret n°2015-454 du 21 avril 2015, DMF Juin 2016, n°781, pp. 483-494 et Fiche pratique : http://www.obs-droits-marins.fr/bibli/fichesPratiques/21/docs/9ter.fiche_pratique_gens_de_mer_mai_2016.pdf

code désigne « les activités professionnelles relatives à la marche, à la conduite ou à l'entretien ainsi que celles qui sont nécessaires pour assurer l'ensemble des fonctionnalités du navire ». L'article R. 5511-2 liste par ailleurs des catégories de personnes qui sont réputées figurer au nombre des marins au sens de l'Article L. 5511-1. Il s'agit des personnes qui exercent, à bord de tous les navires confondus les activités ou les fonctions suivantes : préparation ou service de repas pour les gens de mer, hydrographe, pilotage maritime, lamanage, médecin ou infirmier lorsque l'embarquement est exigé par la réglementation maritime⁶³. Sont également qualifiées de marin, les personnes qui exercent, à bord des navires à passagers et des navires de plaisance à utilisation commerciale (NUC), les activités suivantes : propreté, hôtellerie, restauration, vente, accueil des passagers, écrivain de bord⁶⁴. Les autres catégories de personnes envisagées par le texte du décret n°2015-454 relèvent soit de la catégorie des gens de mer, soit de celle des personnels autres que gens de mer. Curieusement, les personnes employées à la préparation ou au service des repas du personnel sont qualifiées tantôt de marins, lorsqu'elles travaillent à bord de navires, et tantôt de gens de mer, lorsqu'elles exercent leur métier dans le cadre d'activités d'installation et de constructions d'unité et de productions sous-marines ; de forage de puits, champs pétrolier ou gazier ; de plates-formes, îles artificielles, ouvrages ou installation en mer⁶⁵.

20. Les incidences de la qualification de marin. – Selon ses sources internationales, le droit du travail maritime s'applique aux gens de mer comme aux marins. En principe, les contestations relatives à un contrat de travail maritime international sont régies par les règles de compétence de droit commun, lesquelles sont seules transposables à l'ordre international. L'importance toute particulière que revêt la qualification de marin tient à ce que le droit français prévoit en ce domaine des règles de compétence spéciales, dérogoires du droit commun qui visent exclusivement les relations employeurs-marin⁶⁶. Le législateur français a-t-il volontairement restreint l'application des règles de compétence juridictionnelles spécifiques à la matière maritime aux marins ou bien s'agit-il d'une lacune *praeter legem* ? L'exclusion des gens de mer du champ d'application des règles spéciales de compétence en matière de travail maritime est donc une spécificité française, susceptible de disperser le contentieux.

⁶³ C. transp., Art. R 5511-2, 1°, a

⁶⁴ C. transp., Art. R. 5511-2, 2°

⁶⁵ C. transp., Art. R 5511-3

⁶⁶ C. transp., Art. L 5542-48 al 1 et COJ, arts. R221-13 et R 221-49

B. L'employeur

21. Les difficultés d'indentification de l'employeur.- Dans un schéma simplifié, l'employeur de l'équipage d'un navire formerait une entité juridique unique avec le propriétaire qui armerait et exploiterait directement son navire. La réalité du monde maritime moderne est amplement plus complexe, notamment en raison de l'éclatement de la structure armatoriale⁶⁷. Dans ce contexte, déterminer l'employeur du marin suppose de commencer par rechercher le responsable de la gestion nautique (1°), celle-ci pouvant être démembrée pour se voir confiée en tout ou partie à des sociétés spécialisées (2°). Alternativement, d'autres techniques d'indentification de l'employeur peuvent être envisagées (3°).

1°) - Le responsable de la gestion nautique

22. La gestion nautique.- Egalement appelée « *gestion technique* », la gestion nautique concerne les données mécaniques et humaines par lesquelles un navire est rendu opérationnel⁶⁸. La constitution et la gestion d'un équipage comptent parmi les composantes de la gestion nautique. La gestion nautique, et partant, sociale, relève en principe de la responsabilité de l'armateur, à qui il appartient d'assurer la navigabilité du navire. Elle est soit conservée par le propriétaire du navire, lorsque celui-ci revêt aussi la qualité d'armateur, soit transférée à un armateur, voire à un affréteur coque-nue. La gestion nautique peut également être démembrée afin d'être confiée à des sociétés spécialisées.

23. Le propriétaire du navire.- Il s'agit de la personne qui possède le navire en tant qu'actif dans son patrimoine⁶⁹. Ainsi, un établissement financier peut revendiquer la propriété du navire alors même qu'il resterait étranger à son armement et donc à sa gestion nautique. Cette tendance s'est d'ailleurs accentuée avec le financement de navires par des opérations de crédit-bail. Il n'existe en principe aucun lien contractuel formel entre le propriétaire non-armateur et l'équipage du navire. La dissociation entre la qualité de propriétaire de navire et d'armateur peut relever de montages difficiles à appréhender. Dans le cadre d'un

⁶⁷ P. CHAUMETTE parle d' « *éclatement des structures juridiques de gestion des navires et des marins* », *Contrat d'engagement maritime*, CNRS, 1993

⁶⁸ *Droits maritimes*, Dalloz Action éd. 2015-2016, point 333.13

⁶⁹ Le navire peut également être détenu en copropriété, conformément au C. transp., art. L 5114-30 à L 5114-50

conflit de travail survenu à bord du navire *Wedge One*, un mécanicien avait engagé une instance prud'homale contre le propriétaire du navire (la société *Wedge Limited*), implantée aux îles Caïman. Afin de permettre l'application de la Convention de Bruxelles du 27 septembre 1968, la cour d'appel d'Aix-en-Provence avait retenu que l'employeur du marin était la société de droit hollandais (*Wedge transportation Ltd Marine*) laquelle exploitait commercialement le navire. Finalement, la Cour de cassation s'est contentée de rattacher le litige à la compétence française, en se fondant d'une part sur la transposition des règles de compétence interne à l'égard de la société de droit Caïman et d'autre part sur l'article 5 de la Convention de Bruxelles du 27 septembre 1968⁷⁰ à l'égard de la société hollandaise⁷¹.

24. L'armateur. – L'armateur pourvoit à l'ensemble des équipements nécessaires à l'expédition maritime. Il est normalement responsable de la gestion nautique et donc de la mise en place et l'administration d'un équipage compétent, eu égard aux législations applicables⁷². Une fois armé, un navire a généralement vocation à être exploité commercialement. L'armateur peut alors décider d'exploiter directement le navire ou d'en confier l'exploitation à une autre personne, par le biais d'un contrat d'affrètement. Ainsi, le contrat d'affrètement s'apparente à un contrat de location de navire par lequel une personne dénommée le fréteur met un navire à la disposition d'une autre personne appelée l'affréteur, en vue de son exploitation.

25. L'affréteur coque-nue. - À ce stade, il est nécessaire de distinguer entre les contrats d'affrètements dits coque-nue d'une part et les autres contrats d'affrètement d'autre part. Dans le cadre de contrats d'affrètement coque-nue, la gestion nautique est déléguée à l'affréteur qui devient ainsi armateur alors que, s'agissant des autres types d'affrètement que sont l'affrètement à temps, l'affrètement au voyage ou encore l'affrètement d'espaces⁷³, la gestion nautique est conservée par le fréteur, qui conserve la qualité d'armateur. L'identification de l'armateur véritable au sens de responsable de la gestion nautique devient laborieuse tant les contrats d'affrètement et de sous-affrètement peuvent se superposer.

⁷⁰ Les règles de compétence prévues à l'article 5 sont applicables lorsque le défendeur est domicilié sur le territoire d'un Etat membre

⁷¹ Cass. Soc. 29 avril 2003, n°01-41599, navire *Wedge One*, obs. P. CHAUMETTE, *DMF* 2003. 642

⁷² JP BEURIER, *Droits maritimes*, Dalloz Action 3^e éd., 2015, pt. 331.11

⁷³ L'affrètement d'espaces a donné lieu à la rédaction de Chartes parties '*Slothire*'. Pour plus de précisions voir JP Beurier, *Droits maritimes*, Dalloz Action 3^e éd., 2015 pt. 341.17.

26. Le 'shipmanagement'.- La gestion nautique peut être confiée à des sociétés proposant des services de management de navire. Si le rôle de ces structures peut inclure celui d'assurer la constitution et la gestion d'un équipage, il s'étend normalement bien au-delà, comprenant l'ensemble de la gestion nautique voire certains aspects de la gestion commerciale ou financière des navires⁷⁴.

27. La gestion sociale du navire.- Dans une logique de spécialisation des activités maritimes, la gestion nautique vient à être démembrée entre la gestion purement technique d'une part et la gestion dite 'sociale' d'autre part. A son tour, la gestion sociale du navire peut être subdivisée afin d'être confiée en ses divers aspects à des entreprises spécialisées.

2°) - Le démembrement de la gestion sociale du navire

28. Le service de recrutement et de placement des gens de mer. – Selon la Convention du travail maritime de 2006, l'expression « *service de recrutement et de placement des gens de mer désigne toute personne, société, institution, agence ou autre institution du secteur public ou du secteur privé s'occupant du recrutement de gens de mer pour le compte d'armateurs ou de leur placement auprès d'armateurs* »⁷⁵. Les agences de placement d'équipage proposent des services de mise en relation entre des gens de mer qualifiés et de potentiels employeurs. Elles établissent des bases de données de profils professionnels, vérifient l'authenticité des qualifications et des références des candidats et présentent aux employeurs potentiels des profils professionnels susceptibles de correspondre à leur demande de recrutement. Ces entreprises ne recrutent pas elles même les gens de mer, ni ne fixent les conditions de travail. A travers la conclusion d'un contrat de prestation de services, dont l'obligation essentielle consiste à proposer aux recruteurs des candidats qualifiés pour un poste maritime, le rôle de ces agences se limite à la mise en relation des futures parties au contrat d'engagement maritime. La société de placement entre ainsi en relation contractuelle avec un potentiel employeur de marins tout en restant étrangère au contrat d'engagement maritime qui sera passé entre l'employeur et le marin. Elles

⁷⁴ M. Ndendé estime qu' « à l'heure actuelle, plus de 800 sociétés de shipmanagement opèrent à travers le monde et gèrent près du quart de la flotte mondiale. », Droits maritimes, Dalloz Action, 2014, pt. 333.31

⁷⁵ MLC 2006, art. II, 1, h)

ont d'ailleurs l'interdiction de faire peser le coût de leur prestation sur les marins candidats⁷⁶.

29. La réglementation des services de recrutement et de placement privés.-

La Convention du travail maritime de 2006 est venue imposer aux Etats parties de réglementer l'activité privée de recrutement et de placement des gens de mer⁷⁷. Ce texte, ratifié par le Parlement français le 28 février 2013, est entré en vigueur un an plus tard, le 28 février 2014. Le législateur français a pris acte de cet engagement international dans la loi n° 2013- 619 du 16 juillet 2013 portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne dans le domaine du développement durable qui est venue instaurer un système normalisé d'agrément ou de licence, tout en soumettant ces établissements à un certain nombre d'obligations⁷⁸. Désormais, le code des transports impose à ces agences spécialisées de procéder à toute une série de vérification tenant notamment à l' « *information préalable des gens de mer avant de signer le contrat d'engagement maritime* »⁷⁹, à la « *conformité des contrats d'engagement maritime proposés aux règles applicables* »⁸⁰ ainsi qu'au « *respect par l'armateur de ses obligations de garantie en matière de rapatriement* »⁸¹. Le code des transports précise qu'en cas d'inexécution de l'une de ces obligations, le candidat doit pouvoir être indemnisé du préjudice qu'il a subi par le biais d'une garantie financière ou d'une assurance obligatoire⁸². En l'absence d'engagement contractuel pris par la société de placement vis-à-vis du candidat, la responsabilité civile résultant de la violation d'obligations légales ne devrait être qu'extracontractuelle.

30. La gestion d'équipage par les sociétés de 'manning' et par les entreprises de travail maritime.-

Etymologiquement, le terme '*manning*' est composé de la racine anglaise 'man', qui se traduit en français par 'homme' et d'un suffixe '*ing*', utilisé pour exprimer une action. Ainsi, l'anglicisme '*manning*' désigne la prise en charge de la gestion sociale d'un navire – ou de tout autre bâtiment – à travers la constitution et la gestion de son équipage. Le code des transports français préfère l'expression d'« entreprise de travail maritime » qu'il définit comme « *toute personne, hors les entreprises de travail temporaire mentionnées à l'article L. 1251-2 du code du travail, dont l'activité est de mettre à disposition d'un armateur des gens de mer qu'elle embauche et*

⁷⁶ C. transp., art. L 5546-1-8

⁷⁷ MLC 2006, Norme A1.4, 2°

⁷⁸ C. transp., art. L 5546-1-1 et suivants.

⁷⁹ C. transp., art. L 5546-1-3, 2°

⁸⁰ *Ibid.*, 3°

⁸¹ *Ibid.*, 4°

⁸² C. transp., art. L5546-1-5

rémunère à cet effet »⁸³. Indistinctement de leur appellation, ces sociétés offrent à la personne normalement responsable de la gestion nautique du navire, la possibilité de se désintéresser de la gestion de l'équipage, laquelle comprend : un volet juridique (rédaction des contrats de travail), des tâches administratives (déclaration aux organismes sociaux et fiscaux compétents) et un aspect financier (paiement des salaires, des frais de rapatriement, etc.). Ainsi, les sociétés de *manning* déterminent, en liaison avec l'armateur, les conditions de travail et de rémunération, le droit applicable au contrat et peuvent décider d'y insérer une clause attributive de juridiction.

31. Nécessité de distinguer entre les activités de placement et de gestion

d'équipage.- La distinction entre le service de recrutement et de placement privés de gens de mer d'une part et celui de la gestion de l'équipage d'autre part n'est pas toujours comprise ni clairement établie. Le législateur de 2013 opère lui-même une confusion en insérant les dispositions relatives aux entreprises de travail maritime⁸⁴ dans la sous-section intitulée « *Services de recrutement et de placement privés* »⁸⁵. Or, cette distinction est fondamentale, surtout lorsqu'il s'agit d'identifier l'employeur du marin. Alors que l'agence de placement et de recrutement des gens de mer reste étrangère au contrat de travail, l'entreprise de travail maritime peut se substituer à l'armateur dans le contrat d'engagement maritime. Ce schéma permet à la personne normalement responsable de la gestion nautique de disparaître du contrat d'engagement maritime et d'échapper ainsi à la qualification d'employeur. Or, en matière de conflit individuel de travail, l'action en justice appartient normalement aux parties de sorte que les tiers au contrat d'engagement maritime peuvent soulever une fin de non-recevoir excipant l'irrecevabilité de la demande présentée au juge français⁸⁶.

Face à une telle fragmentation de la structure armatoriale, il y a lieu d'envisager d'autres techniques d'identification de l'employeur du marin.

⁸³ C. transp., art. L 5546-1-6, al. 1

⁸⁴ C. transp., arts. L 5546-1-6 et L 5546-1-7

⁸⁵ C. transp., art. L 5546-1-1 à L 5546-1-7

⁸⁶ Les fins de non-recevoir peuvent être présentées à toute hauteur de la procédure (CPC, art. 123). Le juge français peut également les relever d'office (CPC, art. 125)

3°) - Les méthodes alternatives d'identification de l'employeur maritime

32. L'identification de l'armateur par le jeu de présomptions.- Pour permettre le recouvrement des créances nées de l'exploitation d'un navire, le droit maritime a d'abord développé une présomption simple selon laquelle le propriétaire d'un navire en est également l'armateur. Ce mécanisme permet aux créanciers de l'armateur inconnu d'atteindre le propriétaire, identifiable au moyen du certificat d'immatriculation du navire. Le propriétaire du navire recherché indûment est libre de désigner l'armateur, afin de se dégager d'une responsabilité simplement présumée. Le cas échéant, l'armateur qui se serait dépourvu de la gestion nautique peut se libérer à son tour en désignant l'affrètement coque-nue, et ainsi de suite.

33. L'élargissement de la notion d'armateur. – Plus spécifiquement, en matière de travail maritime, les effets opacifiants du démembrement de la structure armatoriale peuvent être contrecarrés par un élargissement de la notion d'armateur. Ainsi, selon la Convention internationale du travail maritime de 2006, le terme armateur « désigne le propriétaire du navire ou tout autre entité ou personne telle que le gérant, l'agent ou l'affrètement coque-nue, à laquelle le propriétaire a confié la responsabilité de l'exploitation du navire et qui, en assumant cette responsabilité, a accepté de se charger des tâches et obligations ».⁸⁷ La loi n°2013-619 du 16 juillet 2013 portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne dans le domaine du développement durable a pareillement inséré une définition large de l'armateur dans le livre V de la partie V du Code des transports, en visant « toute personne pour le compte de laquelle un navire est armé [ainsi que] le propriétaire du navire ou tout autre opérateur auquel le propriétaire a confié l'exploitation du navire »⁸⁸.

34. La spécialisation de la notion d'entreprise d'armement maritime à raison de la matière. – L'entreprise d'armement maritime est une notion à géométrie variable, qui s'apparente largement à celle d'armateur⁸⁹. Si le Code des transports consacre un titre entier à cette notion⁹⁰, le livre V relatif aux gens de mer définit l'entreprise d'armement maritime comme « tout employeur de salarié exerçant la profession

⁸⁷ MLC 2006, art. II, 1, j), *in limine*

⁸⁸ C. transp., art. L 5511-1, 1°

⁸⁹ JP BEURRIER, *Droits maritimes*, Dalloz Action 2015-2016, chapitre 331

⁹⁰ C. transp., art. L 5411-1 à L5413-5

de marin »⁹¹. Cette définition excessivement ciblée exprime sans doute la volonté du législateur français de faciliter la recherche de l'employeur des marins.

35. Le critère du lien de subordination.- Considérant que le législateur entend faciliter la convergence des notions d'employeurs maritime et d'armateur, reste à déterminer les éléments qui permettent de prouver la qualité d'employeur, étant admis que la démarche purement formelle qui consiste à identifier la personne désignée en tant que tel dans le contrat d'engagement maritime, n'emporte pas toujours entière satisfaction. Par ailleurs, des contrats de prestation de services dits « free-lance » cachent parfois l'existence d'une relation de travail salarié⁹². Aussi, faut-il s'attacher à identifier l'employeur en fonction d'éléments concrets, factuels. En ce sens, la jurisprudence reconnaît l'existence d'une relation de travail salariée dès lors qu'est établi un lien de subordination entre un commettant et son préposé⁹³. Classiquement, la Cour de cassation estime que le lien de subordination est caractérisé par l'exécution d'un travail sous l'autorité de l'employeur qui a le pouvoir de donner des ordres et des directives, d'en contrôler l'exécution et de sanctionner les manquements de son subordonné⁹⁴. De la même manière la Cour de justice des Communautés européennes considère, à propos de l'interprétation des dispositions de Bruxelles du 27 septembre 1968 et du règlement (CE) n°44/2001 que « l'employeur est défini comme la personne pour le compte de laquelle le travailleur accomplit pendant un certain temps, en sa faveur et sous sa direction, des prestations en contrepartie desquelles elle verse une rémunération »⁹⁵. La Cour de cassation a repris à son compte cette interprétation⁹⁶.

36. L'identification de l'employeur maritime selon le critère du lien de subordination.- En mer, il est fréquent que le véritable lien de subordination se concrétise ailleurs que dans la relation employeur-salarié, telle que formalisée par le contrat d'engagement maritime. De prime abord, les marins sont placés sous l'autorité du capitaine. Normalement, le capitaine obéit aux ordres émanant du

⁹¹ C. transp., art. L 5511-1, 2°

⁹² En ce sens : CA d'Aix-en-Provence (10^e Ch.), 18 janvier 2012, N°10/10844, obs. Patrick Chaumette, *DMF* Juin 2012, n°737, pp514-522 concernant un scaphandrier employé dans le cadre d'un « *international contracting agreement* » que la Cour a pris soin de requalifier en contrat de travail en mettant en lumière l'existence d'un lien de subordination entre l'employeur et le scaphandrier.

⁹³ CA d'Aix-en-Provence (17^e Ch. soc.), 5 décembre 2000, navire *Wedge One*, CA de Lyon, (ch. soc.), 14 décembre 2012, n°12/04135

⁹⁴ En ce sens : Cass. Soc. 13 novembre 1996 : RJS 12/96 ; Cass. Soc. 1^{er} juillet 1997, Bull. Civ. V, n°242 ; Cass. Soc. 15 oct. 1998 ; Cass. Soc. 18 juillet 2000 ; Cass. civ. 2^{ème} 25 mai 2004 ; Cass. Soc. 3 juin 2009.

⁹⁵ Référence de l'arrêt CJCE

⁹⁶ Cass. Soc., 19 juin 2007, n° 05-42551, *Aspocomp* ; Cass. Soc. 30 nov. 2011, n°10-22.964 à 10-22.994, obs. G. DEDESSUS-LE-MOUTSIER, JCP G n°5, 28 janvier 2012, 110

responsable de la gestion sociale du navire, qu'il s'agisse d'un armateur à proprement parler, d'un affréteur coque-nue, d'une société de *shipmanagement*, d'une société de *manning*, etc. Alors que sur un plan formel, l'employeur s'entend de celui qui fixe les conditions de travail et de rémunération dans le contrat d'engagement maritime, l'identification de l'employeur véritable suppose de déterminer l'origine des directives quotidiennement adressées au capitaine, voire aux autres marins⁹⁷. Par exemple, dans l'hypothèse selon laquelle une société de *manning* se serait substituée au véritable armateur dans le contrat d'engagement maritime, il s'agit de vérifier que les instructions adressées chaque jour au capitaine émanent de la société de *manning* ou si elles proviennent en fait d'une autre personne, qui pourra, le cas échéant revêtir la qualité d'employeur. En réalité, les consignes sont toujours adressées par l'intermédiaire de personnes physiques, agissant soit pour le compte d'un commettant, soit pour leur propre compte. Ainsi, il arrive parfois, dans le secteur de la grande plaisance notamment, que des personnes physiques contrôlent et dirigent le travail des marins pour leur propre compte. Dans cette hypothèse, selon une application rigoureuse du critère du lien de subordination, l'éclatement de la structure armatoriale réalisé par des opérations tenant par exemple au transfert de la propriété du navire à une société, au recours à une société d'armement maritime ou encore à la substitution d'une entreprise de travail maritime au commettant véritable de l'équipage dans le contrat de travail, ne devrait pas permettre d'occulter l'existence de l'employeur véritable.

37. La théorie du co-emploi.- Suivant la dualité d'approche formelle et concrète décrite ci-avant, plusieurs personnes sont susceptibles de revêtir la qualité d'employeur. S'agissant de déterminer qui d'une société mère ou de sa filiale revêt qualité d'employeur selon le critère de la subordination, les juges français ont développé la théorie dite du co-emploi, selon laquelle la confusion de fait entre deux personnes qui se comportent pratiquement toutes deux comme les employeurs de l'intéressée et qui usent d'un pouvoir de contrôle et de direction à l'égard du salarié, permet de considérer qu'il existe une situation de co-emploi caractérisée par un cumul de plusieurs employeurs⁹⁸. Ainsi, une personne peut se voir qualifier de co-employeur dès lors qu'elle fixe des horaires de travail, donne des directives et propose de sanctions⁹⁹. Néanmoins, la Chambre sociale de la Cour de

⁹⁷ La preuve de l'origine des directives est libre, sous réserve de la loyauté du moyen de preuve utilisé (livre de bord, mél, courrier, sms, témoignages, etc.)

⁹⁸ Cass. Soc. 22 juin 2011, n°09-69.021 ; Cass. Soc. 28 sept. 2011, n°10-12.278

⁹⁹ Cass. Soc. 01 juin 2004, n°01-47165

cassation a précisé que l'existence d'une situation de co-emploi entre une société et son dirigeant suppose que la confusion d'intérêt, d'activité et de direction soit détachable du mandat social exercé par le dirigeant dans cette société¹⁰⁰.

38. Co-emploi et règles de compétence juridictionnelle.- Dans le cadre d'une situation de co-emploi, la jurisprudence estime que chaque co-employeur est solidairement responsable des créances et obligations qui découlent de la relation de travail¹⁰¹. La reconnaissance d'une situation de co-emploi réalise l'extension des parties au litige et donc un accroissement potentiel des critères de rattachement tenant à la nationalité ou au domicile des co-employeurs¹⁰². Cette théorie est ainsi susceptible de faciliter le rattachement du litige à la compétence du juge français, notamment lorsqu'une société de *manning*, domiciliée sur un territoire lointain¹⁰³, s'est substituée à l'employeur véritable dans le contrat d'engagement maritime.

V. *La phase de conciliation préalable*

39. Des règles de compétence variées.- La saisine d'une juridiction prud'homale entraîne normalement l'ouverture d'une phase de conciliation entre les parties¹⁰⁴, sous réserve de l'application de l'alinéa 3 de l'article R. 1423-7 tel qu'inséré par l'article 2 du décret n° 2016-660 du 20 mai 2016 relatif à la justice prud'homale et au traitement judiciaire du contentieux du travail¹⁰⁵ qui réserve « *les cas où l'affaire est directement portée devant le bureau de jugement [...]* ». Cette conciliation se déroule devant le bureau de conciliation du conseil des prud'hommes compétent pour juger l'affaire. Lorsque s'appliquent les règles issues de l'article L. 5542-48 du code des transports complété par le décret n°2015-219 du 27 février 2015 relatif à la résolution des litiges individuels entre les marins et leurs employeurs, la saisine du juge doit être précédée d'une tentative de conciliation qui se déroule désormais devant le directeur départemental des territoires et de la mer (DDTM) ou devant

¹⁰⁰ Cass. Soc. 24 juin 2014, n°10-19776

¹⁰¹ Conseil de Prud'hommes d'Aubenas du 15 avril 2008, RG n° F06/00153 ; Cass. Soc. 28 sept. 2011, pourvois n° 10-12278 à 10-12278

¹⁰² G. DEDESSUS-LE-MOUSTIER, « Qualification de co-employeur et application des règles de compétence juridictionnelle prévues par le règlement 'Bruxelles 1' », *JCP G* n°5, 28 janvier 2012, 110

¹⁰³ Par territoire lointain, il faut entendre un Etat ou une région, difficilement accessible pour le justiciable, voire exclue du champ d'application *ratione loci* du droit dérivé de l'Union.

¹⁰⁴ C. trav., Art L. 1411-1

¹⁰⁵ *JORF* n°0120 du 25 mai 2016, texte n° 30

une personne à qui le DDTM délègue cette compétence¹⁰⁶. La compétence territoriale est régie par l'article 3 du décret n°2015-219 : « *Le directeur départemental des territoires et de la mer territorialement compétent est celui soit du domicile du marin, soit du port d'embarquement ou de débarquement du marin. Le marin peut également former sa demande auprès du directeur départemental des territoires et de la mer territorialement compétent pour le port où l'employeur a son principal établissement ou une agence ou, à défaut pour le port d'immatriculation du navire* »¹⁰⁷. Pour les litiges introduits avant le 1^{er} mars 2015, l'administrateur des affaires maritimes était compétent pour procéder à la conciliation entre les marins et leurs employeurs¹⁰⁸.

40. Le cas particulier des capitaines.- Les litiges concernant les capitaines et leur employeur sont dispensés de la tentative préalable, dès lors que le litige est soumis aux règles de compétence résultant de l'article L 5542-48 du code des transports. Reste que le décret n° 2010-1165 du 1^{er} octobre 2010 relatif à la conciliation et à la procédure orale en matière civile, commerciale et sociale¹⁰⁹ permet dorénavant à toute partie ainsi qu'au juge de demander une conciliation préalable¹¹⁰.

41. Le Registre International Français. - S'agissant des litiges de travail maritime nés à bord des navires immatriculés au RIF, l'article L 5621-18 du code des transports prévoit également une tentative de conciliation, sans distinguer selon que le litige oppose un employeur à un marin ou à un capitaine. Cette disposition a vocation à être précisée par voie réglementaire.

42. Le problème des délais. - L'obligation de conciliation préalable peut entraîner des problèmes tenant aux délais procéduraux à respecter. Dans le cadre d'un litige né à bord du navire *Zamoura of Zermott*, un marin avait saisi le tribunal d'instance de Saint-Malo alors que la tentative de conciliation préalable devant l'administrateur des affaires maritimes n'avait pas encore eut lieu. La raison de cette précipitation tient à ce que la compétence du tribunal d'instance de Saint-Malo résultait de

¹⁰⁶ Décret n°2015-219 du 27 février 2015 relatif à la résolution des litiges individuels entre les marins et leurs employeurs, arts. 1^{er} et 2. V. cerfa n°15369*1

¹⁰⁷ Décret n°2015-219 du 27 février 2015 relatif à la résolution des litiges individuels entre les marins et leurs employeurs, art. 3

¹⁰⁸ Décret n°59-1337 du 20 novembre 1959 modifiant le titre VII du code du travail maritime et relatif aux litiges entre armateurs et marins, abrogé

¹⁰⁹ *JORF* n°0230 du 3 octobre 2010 page 17986, texte n° 3

¹¹⁰ CPC, arts. 830 et s. et CERFA n°11807*03

L'autorisation de saisir conservatoirement le navire rendu par ordonnance du tribunal de commerce de Saint-Malo. Dans cette hypothèse, le code des procédures civiles d'exécution prévoit des délais précis pendant lesquelles la saisie doit être pratiquée puis pour la saisine de la juridiction au fond. L'ordonnance autorisant la saisie doit être signifiée au débiteur dans les huit jours de sa délivrance¹¹¹, la saisie doit être pratiquée dans un délai de trois mois à compter du prononcé de l'ordonnance¹¹² et le créancier doit engager une procédure au fond dans le mois qui suit l'exécution de la mesure¹¹³. Le non-respect de ces délais est sanctionné par la caducité de l'ordonnance ou de la mesure conservatoire, le cas échéant. En l'occurrence, la cour d'appel, a pris compte de ces contraintes, jugeant que : « *la tentative de conciliation prévue par le décret 1959 devant l'administrateur des affaires maritimes n'a pu être organisée qu'après la saisine du tribunal d'instance, lequel n'a statué qu'après réception du procès-verbal de l'administrateur* »¹¹⁴.

VI. Le moment de l'introduction de l'instance

43. Date d'appréciation des règles de compétence applicables. - Les règles de compétence juridictionnelle s'apprécient au moment de l'introduction de l'instance. En matière prud'homale, l'introduction de l'instance déclenche la phase de conciliation : la procédure est réputée introduite dès lors qu'une partie saisit la juridiction. Il y a une unité de procédure entre la phase de conciliation et de jugement. De la même manière, la demande aux fins de tentative préalable de conciliation formée par déclaration auprès du greffe du tribunal d'instance en vertu du décret n°2010-1165 du 1^{er} octobre 2010 interrompt la prescription de sorte qu'il faut considérer que l'instance est introduite par la demande aux fins de conciliation¹¹⁵. En revanche, dans le cadre de la procédure instaurée par le code des transports et le décret n°2015-219 relatif à la résolution des litiges individuels entre les marins et leurs employeurs, l'introduction de l'instance n'est possible qu'après la phase de conciliation. En ce sens, la cour d'appel de Rennes, précise dans un arrêt *Navire Dissanga* que « *c'est à la date de saisine qu'il convient de se placer pour déterminer les règles de compétence territoriale applicables concernant le tribunal d'instance compétent, dans la*

¹¹¹ CPCE art. R311-1

¹¹² CPCE, art. R511-6

¹¹³ CPCE, art. L 511-4

¹¹⁴ CA Rennes (5^{ème} Ch.), 3 octobre 2006, *Navire Zamoura of Zermatt*, n°05/04144, DMF 2007, obs. P.

CHAUMETTE

¹¹⁵ CPC, art. 830

mesure où, en cas d'échec de la tentative de conciliation, l'instance ne se poursuit pas de plein droit devant le tribunal d'instance compétent, celui-ci devant faire l'objet d'une saisine distincte nouvelle par le demandeur aux fins de citation de la partie adverse »¹¹⁶. En l'espèce, le marin avait saisi l'administrateur des affaires maritimes de Marseille sur le fondement de l'ancien décret du 20 novembre 1959, avant de saisir le tribunal d'instance de Quimper sur le fondement du nouveau code des transports. On perçoit ici une certaine incohérence du système.

44. Problématisation du sujet. – Ce mémoire propose une vision critique des mécanismes juridiques permettant de fonder ou de contester la compétence des tribunaux français. L'analyse s'effectuera au moyen de trois parties distinctes, répondant successivement aux questions suivantes :

- *Quels sont les fondements de la compétence internationale des juridictions françaises en droit international privé ?*
- *Quelles sont les juridictions spécialement compétentes au sein de l'ordre juridique français ?*
- *Quel est le régime des prorogations conventionnelles de compétence ?*

¹¹⁶ CA Rennes (9^e Ch.) – 3 octobre 2012, Navire *Dissanga*, n° 11-07998 « A droit constant, le marin trouve son tribunal près de chez lui ? », obs. P. CHAUMETTE, *DMF* n° 747 de Mai 2013

PREMIERE PARTIE

LES FONDEMENTS DE LA

COMPETENCE DES JURIDICTIONS

FRANÇAISES EN DROIT

INTERNATIONAL PRIVE

45. Le domaine de la mise en œuvre du droit international privé.- L'examen des fondements de la compétence internationale des juridictions françaises suppose que le conflit de travail maritime s'inscrive dans un cadre international. En effet, le recours aux règles de droit international privé ne saurait se justifier que par la présence d'éléments d'extranéité. A l'inverse, dans l'hypothèse rare selon laquelle le litige ne présenterait aucun élément d'extranéité, la compétence des juridictions françaises ne saurait être contestée¹¹⁷.

Dans une logique de chronologie procédurale, il est nécessaire de s'intéresser à la compétence dérivée du *forum arresti* (Titre I) avant d'étudier les règles de compétence internationale directe issues du droit européen (Titre II). De manière subsidiaire, la transposition à l'ordre international des règles de compétence françaises (Titre III) ainsi que l'ordre public (Titre IV) sont également susceptibles de fonder la compétence des juridictions françaises.

Titre I

La compétence dérivée du forum arresti

46. Définition et principes – Le *forum arresti* désigne littéralement le tribunal de la saisie. Ce chef de compétence correspond à un principe largement admis dans les systèmes de *common law* selon lequel le juge autorisant l'exécution de mesures

¹¹⁷ Cette hypothèse suppose que les parties seraient françaises, domiciliées sur le territoire national français, le navire à bord duquel serait exercé le travail arborerait un pavillon français et ledit navire naviguerait exclusivement ou quasi-exclusivement dans les eaux territoriales françaises

provisoires ou conservatoires aurait compétence pour connaître du fond du litige. Participant à l'unicité de la procédure, la compétence dérivée du *forum arresti* s'avère particulièrement adaptée en matière de travail maritime.

47. La saisie conservatoire du navire : un préalable nécessaire.- La saisie conservatoire d'un navire compte parmi les voies d'exécutions coercitives auxquelles un créancier peut avoir recours pour obtenir l'exécution de son obligation par le débiteur. A ce titre, elle relève de la souveraineté de l'Etat, ce qui implique une compétence exclusive du juge dans le ressort duquel est situé le navire pour autoriser la saisie, alors même que les juridictions françaises ne seraient pas compétentes pour connaître de la créance litigieuse au fond du droit. Ce principe est réaffirmé en des termes généraux dans les textes internationaux et communautaires¹¹⁸. La compétence exclusive du juge national pour saisir un bien situé dans son ressort doit désormais s'articuler avec le principe selon lequel la compétence du *forum arresti* peut fonder la compétence des juridictions de l'Etat dans lequel la saisie a été opérée¹¹⁹. *A priori* inconnu en droit français, ce principe a d'abord été consacré, en matière maritime par l'article 7, 1° de la Convention de Bruxelles du 10 mai 1952 pour l'unification de certaines règles en matière de saisie conservatoire de mer. Ainsi, lorsqu'un navire à bord duquel est née une créance salariale¹²⁰ se situe dans une zone sous souveraineté française, l'obtention de sa saisie présente le double avantage – du point de vue du salarié maritime – de garantir l'exécution du paiement de sa créance le cas échéant et éventuellement de fonder la compétence des juridictions françaises pour connaître du fond du litige.

48. Fondements textuels. - La convention internationale pour l'unification de certaines règles sur la saisie conservatoire des navires de mer signée à Bruxelles le 10 mai 1952 ainsi que la Convention internationale de 1999 sur la saisie conservatoire des navires négociée à Genève du 1^{er} au 12 mars 1999 sous l'égide de l'ONU et de l'OMI consacrent la compétence du *forum arresti* dans la mesure où ils prévoient que les tribunaux de l'Etat dans lequel une saisie a été pratiquée peuvent

¹¹⁸ En ce sens l'article 24 de la Convention 72/454/CEE de Bruxelles du 27 septembre 1968 concernant la compétence judiciaire à l'exécution des décisions en matière civile et commerciale, *JOCE* N°L299/32, l'article 31 du Règlement (CE) n°44/2001 et l'article 35 du Règlement (UE) n°1215/2012

¹¹⁹ Les difficultés d'articulation de ces deux principes ont été envisagées par des mesures transitoires codifiées à l'article 54 bis de la Convention de Lugano du 16 septembre 1988 et permettant la mise en œuvre de l'article 7,1° de la Convention de Bruxelles du 10 mai 1952 pour l'unification de certaines règles sur la saisie conservatoire de navires de mer, dès lors que le navire concerné « aurait pu faire l'objet d'une saisie »,

¹²⁰ Ou d'un autre navire appartenant au responsable de la gestion nautique

être compétents pour statuer sur le fond du litige¹²¹. Ces textes ne sont applicables qu'à la saisie de navires « de mer »¹²², d'où l'importance, une fois encore de cette qualification. La Convention de Bruxelles du 10 mai 1952 a été ratifiée par la France le 25 mai 1957. Elle est entrée en vigueur à la date de sa publication dans le Journal officiel de la République française par un décret n°58-14 du 4 janvier 1958. Elle est donc applicable en France. En revanche, la Convention de 1999 ne lie que l'Albanie, l'Algérie, le Bénin, la Bulgarie, l'Equateur, l'Estonie, la Lettonie, le Libéria, l'Espagne et la Syrie. Elle est entrée en vigueur le 14 septembre 2011, six mois après la date de la dixième ratification, conformément à son article 14. La compétence des juridictions du *forum arresti* semble plus étendue en vertu de la convention de 1999 qui pose une compétence de principe tandis que la convention de 1952 propose un chef de compétence optionnel¹²³. En l'état des ratifications, il convient d'envisager la saisie conservatoire du navire sur le fondement de la Convention de Bruxelles du 10 mai 1952 (Chapitre I) avant de s'interroger sur la portée de la compétence du *forum arresti* (Chapitre II).

Chapitre I

La saisie conservatoire du navire sur le fondement de la Convention de Bruxelles du 10 mai 1952

49. Domaine d'application de la convention.- Dans le respect de la hiérarchie des normes formalisée par l'article 55 de la Constitution, la saisie conservatoire d'un navire national ou étranger en France doit être envisagée en priorité sur le fondement de la convention internationale plutôt que sur celui des règles internes consacrées à l'article L5114-22 du Code des transports. D'ailleurs, il faut préciser qu'en l'état de la jurisprudence, la compétence des juridictions françaises ne saurait être fondée sur celle du *forum arresti* dans l'hypothèse d'une saisie pratiquée sur le fondement des textes internes¹²⁴. Aux termes de son l'article 2, la Convention de

¹²¹ En ce sens l'article 7, 1° de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles sur la saisie conservatoire des navires de mer signée à Bruxelles le 10 mai 1952 et l'article 7, 1° de la convention internationale de 1999 sur la saisie conservatoire des navires

¹²² Ce pléonasm est directement issu du titre de la Convention de Bruxelles du 10 mai 1952 pour l'unification de certaines règles sur la saisie conservatoire des navires de mer

¹²³ M. REMOND-GOUILLOUD, « *Forum arresti* : le jusant », *DMF* 1996.563

¹²⁴ En droit français, la jurisprudence a pu admettre que le juge dont la compétence était provisoirement établie pour ordonner des mesures provisoires ou conservatoires était également compétent pour connaître du fond du litige dans un arrêt *Nassibian*, Cass. 1^{re} civ. 6 novembre 1979, pourvoi n° 77-15856, *Rev. Crit. DIP*, 1980, p. 588, note G. Couchez, Y. LEQUETTE, grands arrêts, n°59-60. Cette doctrine a été abandonnée par un arrêt Cass. 1^{re} civ. 11 février 1997, n°94-21500, Bull. I, n°47.

Bruxelles du 10 mai 1952 s'applique à la saisie en France d'un navire battant pavillon d'un Etat partie. En outre, la Convention est applicable à la saisie de navires arborant le pavillon d'Etats tiers¹²⁵ ou de navires sans pavillon¹²⁶.

50. Conditions tenant à la nature de la créance et à la qualité de la prétention.- La Convention de Bruxelles du 10 mai 1952 exige que le demandeur à la saisie allègue d'une créance maritime¹²⁷. La condition excessivement souple tenant à l'allégation de la créance est interprétée *secundum legem* par la jurisprudence française qui n'exige en rien que le demandeur ne prouve l'existence formelle de la créance ni n'avance un quelconque fondement à cet effet¹²⁸. Au titre des créances « maritimes », le texte vise notamment « *les salaires des capitaines, officiers ou hommes d'équipage* »¹²⁹ ainsi que « *les débours du capitaine* »¹³⁰. Par extension, la jurisprudence qualifie de maritime toutes les créances salariales comprenant non seulement les salaires proprement dits mais encore les primes et les indemnités de licenciement¹³¹.

51. Conditions quant au navire.- L'article 3, 1° de la Convention permet au marin demandeur de saisir « *soit le navire à laquelle la créance se rapporte, soit tout autre navire appartenant à celui qui était, au moment où est née la créance maritime, propriétaire du navire auquel cette créance se rapporte [...]* ». Cette disposition suppose d'identifier le propriétaire du navire saisi, l'article 3, 2° précisant que « *des navires seront réputés avoir le même propriétaire lorsque toutes les parts de propriété appartiendront à une même ou aux mêmes personnes.* » Suite à quelques digressions jurisprudentielles, il semblerait que cette disposition soit interprétée restrictivement en droit français. Par exemple, la Cour de cassation juge que la détention de la totalité du capital d'une société d'armement n'équivaut pas à la détention de l'ensemble des parts de copropriété d'un navire¹³². Dans le cas d'un affrètement coque-nue¹³³, le demandeur est fondé à saisir soit le navire auquel la créance salariale se rapporte, soit tout autre navire

¹²⁵ Convention de Bruxelles du 10 mai 1952, art. 8, 1°

¹²⁶ CA Aix-en-Provence 20 janvier 2008, navire *I am no Lady*, DMF 2008. 734, obs. A VIALARD et DMF 2009 Hors séries n° 13, obs. P. BONASSIES au n°56 et P. DELEBECQUE au n°58

¹²⁷ Convention internationale de Bruxelles du 10 mai 1952 pour l'unification de certaines règles sur la saisie conservatoire des navires de mer, Article 1

¹²⁸ Cass. 26 mai 1987, navire *African Star*, DMF 1987.645 ; Cass. 12 janv. 1988, navire *Nora*, DMF 1992. 134 censurant la Cour d'appel de Rouen qui avait fait application des conditions posées par la loi française.

¹²⁹ Art. 1, m)

¹³⁰ *Ibid*, n) *in limine*

¹³¹ CA Aix-en-Provence, 18^e ch., 13 avril 2004 ; CPH Cannes, 13 mai 2004, navire *Wedge One*, DMF 2004.1012, obs. P. CHAUMETTE ; CA Aix-en-Provence, 8^e ch. 21 janv. 2010, RG n°09/17079, *Compass Rose Marine*, RD *transp.* 2010, comm. N°245, p. 21, note M.NDENDE.

¹³² V. Cass. 11 juin 2008, DMF 2008. 991, obs P. Chaumette et Cass. 15 novembre 1994, navire *Osiris I*, DMF 1995. 135, obs. A. VIALARD - Pour de plus de précision sur l'interprétation de l'article 3, 2° en droit français voir également P.BONASSIES et C. SCAPEL, Droit maritime, LGDJ, pts. 600-603.

¹³³ Le texte vise l'affrètement avec remise de la gestion nautique

appartenant à l'affréteur, responsable de la gestion nautique du navire auquel se rapporte la créance¹³⁴. L'article 3, 3° précise quant à lui qu'un navire ne peut être saisi contre caution ou garantie dès lors qu'une garantie ou caution a déjà été donnée, « *pour la même créance et par le même demandeur* », à l'issue d'une saisie pratiquée dans un autre Etat contractant. Ainsi, un navire saisi dans un Etat tiers peut faire l'objet d'une nouvelle saisie dans un Etat contractant. De la même manière, un créancier saisissant peut solliciter une nouvelle saisie du navire dès lors qu'il allègue d'une créance distincte de celle pour la conservation de laquelle le navire a été saisi une première fois¹³⁵. Il n'est pas nécessaire que le montant de la créance pour la conservation de laquelle le navire est saisi se rapproche de la valeur du navire saisi¹³⁶.

52. Compétence du juge de la saisie.- La compétence du *forum arresti* se détermine en vertu des règles de droit interne¹³⁷. Ainsi, l'autorisation de saisir un navire pour la conservation d'une créance salariale doit désormais être sollicitée auprès du juge de l'exécution de droit commun¹³⁸. Le juge territorialement compétent est celui dans le ressort duquel est domicilié le défendeur ou dans le ressort duquel se situe le navire¹³⁹.

53. Conditions de délais et déroulement de la procédure. – Selon le droit français, l'ordonnance autorisant la saisie doit être signifiée dans les huit jours de son prononcé, à peine de caducité¹⁴⁰. La saisie doit ensuite être pratiquée par voie d'huissier dans le délai de trois mois suivant le prononcé de l'ordonnance, à peine de caducité de l'autorisation¹⁴¹. Le demandeur est alors contraint de procéder à la saisine d'une juridiction au fond, dans le délai d'un mois suivant l'exécution de la saisie conservatoire du navire¹⁴². C'est à ce moment que se pose la question de la juridiction compétente pour statuer sur le fond du litige. Dès lors que la saisie du navire aura été autorisée et pratiquée en France, le demandeur peut fonder la

¹³⁴ Art. 3, 4°

¹³⁵ Cannes, 25 septembre 2008, navire *Indian Express*, DMF 2009.157, obs. A. VIALARD

¹³⁶ CA Aix-en-Provence, 8^e ch. 21 janv. 2010, RG n°09/17079, *Compass Rose Marine*, RD transp. 2010, comm. N°245, p. 21, note M.NDENDE qui juge que la disproportion entre le montant de la créance alléguée et la valeur du navire ne rend pas la saisie abusive.

¹³⁷ Convention de Bruxelles du 10 mai 1952 pour l'unification de certaines règles sur la saisie conservatoire des navires de mer, art. 6 al 2

¹³⁸ En principe, cette compétence appartient au Président du tribunal de grande instance

¹³⁹ En principe, le juge territorialement compétent est celui du domicile du débiteur mais voir article qui vise le lieu de situation du navire en arguant du fait que le capitaine représente l'armateur.

¹⁴⁰ CPCE, art. R311-1

¹⁴¹ CPCE, art. R511-6

¹⁴² CPCE., L 511-4

compétence du juge français sur le principe du *forum arresti*. Il convient donc d'analyser les conditions de la mise en œuvre de ce chef de compétence.

Chapitre II

La portée de la compétence du *forum arresti*

54. Problématique. - S'interroger sur la portée de la compétence du *forum arresti* revient à se demander dans quelle mesure la saisie conservatoire d'un navire autorisée et pratiquée en France emporte compétence du juge français pour statuer sur le fond du litige. En admettant que la compétence du *forum arresti* ne saurait être inconditionnelle, plusieurs propositions méritent d'être analysées successivement :

- Première proposition : Le *forum arresti* est exclusivement compétent pour statuer sur la validité de la saisie qu'il a autorisé (Section I)
- Deuxième proposition : la saisie d'un navire pour la conservation de créances salariales en France entraîne la compétence des juridictions françaises sur le fond, sous réserve d'un élément de rattachement avec la France. (Section II)
- Troisième proposition : Les juridictions de l'Etat du *forum arresti* sont compétentes dans les cas limitativement énumérés à l'article 7,1° de la Convention de Bruxelles de 1952. (Section III)

Section I – Les juridictions françaises ont compétence exclusive pour statuer sur la validité de la saisie pratiquée en France

55. Une proposition largement admise par la jurisprudence.- Cette affirmation concerne la compétence des juridictions de l'Etat dans lequel une saisie a été autorisée pour statuer sur la validité de la saisie et non pour connaître du bien-fondé de la créance, au fond du droit. Elle est de loin la plus solide et la plus largement admise des trois propositions. Le caractère exclusif de cette compétence découle des impératifs tenant à la cohérence et à l'économie de la procédure de saisie. Il se justifie au moyen d'une lecture extensive de l'article 5 *in limine* de la Convention de Bruxelles du 10 mai 1952 qui dispose que « *Le Tribunal ou toute autre autorité judiciaire compétente dans le ressort duquel le navire a été saisi, accordera la mainlevée de*

la saisie [...]». Tout en mettant fin à l'admission, en droit commun, de la compétence du *forum arresti* pour connaître du fond de la créance, initiée en 1979 par le Président Ponsard dans l'arrêt *Nassibian*¹⁴³, la Cour de cassation avait admis dans un arrêt relevant de la matière maritime que « les juridictions françaises sont seules compétentes pour statuer sur la validité d'une saisie pratiquée en France et apprécier, à cette occasion, le principe de la créance. »¹⁴⁴ Si la compétence des juridictions pour statuer sur le principe de la créance n'est pas pertinente s'agissant d'une saisie autorisée sur le fondement de la convention internationale, laquelle ne soumet pas la validité de la saisie à la démonstration d'une créance fondée en son principe, il n'en reste pas moins que la compétence exclusive des juridictions françaises pour statuer sur la validité de la créance ne saurait être contestée. Cette compétence a en effet été rappelée, par la cour d'appel de Douai le 1^{er} décembre 1997¹⁴⁵ puis, par la cour d'appel de Rennes le 21 octobre 1998¹⁴⁶ dans des arrêts rejetant la compétence du *forum arresti* pour statuer sur l'existence de créances salariales au fond du droit.¹⁴⁷

Section II – La saisie conservatoire d'un navire en France fonde la compétence des juridictions françaises pour statuer sur le fond du litige, sous réserve d'un rattachement suffisant avec la France

56. L'interprétation de l'arrêt de la Cour de cassation de 1995 par les cours d'appel de Rennes et de Douai.- Dans l'arrêt du 17 janvier 1995 précité, la première chambre civile de Cour de cassation avait refusé de reconnaître la compétence française pour statuer sur le fond d'une créance commerciale, en raison de l'absence de tout lien de rattachement avec la France.¹⁴⁸ Cette vision restrictive

¹⁴³ Suite à une saisie-arrêt de compte, le juge dont la compétence était provisoirement établie pour ordonner des mesures provisoires ou conservatoires était également compétent pour connaître du fond du litige dans un arrêt *Nassibian*, Cass. 1^{ère} civ. 6 novembre 1979, pourvoi n° 77-15856, *Rev. Crit. DIP*, 1980, p. 588, note G. Couchez, Clunet, rapp. PONSARD, GADIP n°58 – Cette Y. LEQUETTE, grands arrêts, n°59-60. Cette doctrine a été réutilisée dans un arrêt Civ. 1^{ère}, 18 novembre 1986, *Rev. Crit. DIP* 1987, p. 773, note H. MUIR-WATT avant d'être abandonnée dans un arrêt Cass. 1^{ère} civ. 11 février 1997, n°94-21500, Bull. I, n°47.

¹⁴⁴ Civ. 1^{ère}, 17 janvier 1995, *Méridien Brecknold et Cie c. Soc. COBENAM et autres*, n°92-10.165, obs. Y. LEQUETTE *Rev. Crit. DIP*, 1996 p. 133 - obs. M. REMOND-GUILLOU, *DMF* 1996.563

¹⁴⁵ CA Douai, (1^{ère} Ch.), 1^{er} décembre 1997, Navire *Obo Basak*, obs. P. CHAUMETTE, *DMF* 1998.248, p. 252

¹⁴⁶ CA Rennes (2^{ème} Ch.), 21 octobre 1998, Société CNM Romline Shipping Co et Popa N. Gheorgue c. Capitaine du navire *Oscar Jupiter*, obs. P. Chaumette, *DMF* 1999.593.

¹⁴⁷ V. également : Aix, 28 mars 2013, navire *Habib*, *DMF* n°210 obs. S. SANA CHAILE DE NERE.

¹⁴⁸ Civ. 1^{ère}, 17 janvier 1995, *Méridien Brecknold c. Cobenanm*, *JCP* 1995, Ed. G, I, 22430 – *DMF* 1996, 815, obs. P. BONASSIES *DMF* 1996.119 – M. REMOND-GUILLOU, « Forum arresti : le jusant », *DMF* 1996 – Y. LEQUETTE, *Rev. Crit. DIP* 1996, p. 133

de la compétence du *forum arresti* a ensuite été appliquée par des juridictions d'appel, en matière de créances salariales.

D'abord, dans le cadre de l'affaire de l'*Obo Basak*, la cour d'appel de Douai avait décliné sa compétence pour connaître de l'existence au fond de la créance salariale de marins turcs, embauchés par un armateur turc à bord d'un navire battant pavillon de ce même Etat. Or, en l'espèce, les marins impayés, abandonnés entre les mois de juillet 1997 et de mars 1998 dans le port de Dunkerque, avaient obtenu auprès du tribunal de commerce de Dunkerque, une saisie conservatoire justifiant l'application de l'article 7,1^o de la convention de 1952. En méconnaissance du texte de la Convention, la cour avait rejeté l'action en paiement de salaires au motif que le lieu de la saisie ne saurait fonder la compétence internationale pour connaître du fond d'un litige qui ne présentait aucun rattachement avec la France.

L'approche fût identique dans l'affaire de l'*Oscar Jupiter* : la cour d'appel de Rennes, dans un arrêt du 21 octobre 1998, avait refusé d'admettre la compétence française pour statuer sur le fond de créances salariales, en raison de l'absence de lien de rattachement effectif avec le territoire français.¹⁴⁹ A l'inverse, le juge français avait reconnu sa compétence internationale pour statuer sur le fond de la créance du fournisseur des soutes de l'*Oscar Altair*. Or, il s'avère qu'après quelques déboires procéduraux, chacun des créanciers avait obtenu auprès du tribunal de commerce de Nantes, la saisie Conservatoire de l'*Oscar Jupiter* aux fins de garantir leur propre créance, sur le fondement de la convention de 1952. Il fallait donc s'interroger sur la nature du rattachement exigé par les juges. D'un côté, la créance du fournisseur impayé se rattachait à la France par sa livraison. De l'autre, la créance salariale des marins roumains, embauchés par un armateur roumain, à bord d'un navire battant pavillon de ce même Etat n'intéressait pas la compétence française. Or, les marins impayés de l'*Oscar Jupiter*, comme ceux de l'*Obo Basak*, étaient laissés à l'abandon dans un port français pendant près d'un an. Leur subsistance avait été assurée par des associations caritatives et par la collectivité. Mais, les juges rennais considéraient que les amarres qui retenaient le navire au quai de l'oubli, sous le pont de Cheviré à Nantes ne constituaient pas un lien juridique entre le navire et la France.

¹⁴⁹ CA Rennes (2^{ème} Ch.) 21 octobre 1988, obs. P. Chaumette, DMF 1999.593

Outre l'aspect choquant de ces décisions eu égard à la situation des marins abandonnés¹⁵⁰, force est de constater qu'elles n'obéissent aucunement à la lettre de la Convention de Bruxelles de 1952. Il importait donc que la Cour de cassation précise sa jurisprudence de 1995 qui, estimant que les juridictions françaises « *ne peuvent se prononcer sur le fond de cette créance que si leur compétence est fondée sur une autre règle* », laissait déjà la porte ouverte à une interprétation *secundum legem* de la convention de 1952.¹⁵¹

Section III – Les juridictions de l'Etat du *forum arresti* sont compétentes pour statuer sur des créances salariales au fond dans les cas limitativement énumérés par la Convention de Bruxelles du 10 mai 1952

57. Vers une lecture plus fidèle à la lettre des conventions internationales.-

L'article 7, 1^o de la Convention de Bruxelles du 10 mai 1952 prévoit une série de cas dans lesquels la saisie conservatoire d'un navire peut fonder la compétence des juridictions de l'Etat du *forum arresti*. Les hypothèses pertinentes en matière de travail maritime sont les suivantes :

« *Les Tribunaux de l'Etat dans lequel la saisie a été opérée, seront compétents pour statuer sur le fond du procès :*

- *soit si ces Tribunaux sont compétents en vertu de la loi interne de l'Etat dans lequel la saisie a été pratiquée ;*
- *soit dans les cas nommément définis :*
 - a. *si le demandeur a sa résidence habituelle ou son principal établissement dans l'Etat où la saisie a été pratiquée ;*
 - b. *si la créance maritime est elle-même née dans l'Etat contractant dont dépend le lieu de la saisie ;*
 - c. *si la créance maritime est née au cours d'un voyage pendant lequel la saisie a été faite ; [...]* »

La première condition posée par le texte vise l'hypothèse dans laquelle la compétence des juridictions de l'Etat dans lequel la saisie a été opérée se justifie par

¹⁵⁰ Cette vision restrictive du *forum arresti* avait été décriée la doctrine: R. REZENTHEL, « La situation juridique des marins sur les navires saisis », *DMF* 1998.584 ; P. CHAUMETTE « L'abandon du *forum arresti*, le pétrole français et les marins roumains », obs. sous CA Rennes (2^e Ch.) 21 octobre 1998, navire *Oscar Jupiter*, *DMF* 1999.593, pp 437-443.

¹⁵¹ Civ. 1^{re}, 17 janvier 1995, *Méridien Breckwoldt c. Cobenanm*, *JCP* 1995, Ed. G, I, 22430 *DMF* 1996, 815, obs. P. BONASSIES *DMF* 1996.119 – M. REMOND-GOULLLOUD, « *Forum arresti : le jusant* », *DMF* 1996 – Y. LEQUETTE, *Rev. Crit. DIP* 1996, p. 133

une règle issue du droit de l'Etat du *forum arresti*. Il s'agit sans doute du cas visé par l'arrêt de 1995 qui estimait la compétence internationale des juridictions françaises devait être « *fondée sur une autre règle* »¹⁵². Dans ce cas, la compétence dérivée du *forum arresti* devient redondante. Elle perd tout utilité, puisqu'il suffit d'invoquer une règle de droit interne pour fonder, à titre principal, la compétence des tribunaux français.

La deuxième condition se décompose en plusieurs branches dont seules les trois premières sont pertinentes dans le contentieux du travail maritime. La première branche (a), vise le cas où le demandeur a sa résidence habituelle dans l'Etat dans lequel est pratiquée la saisie. Cette possibilité offerte au marin domicilié en France est peu exploitée en pratique ainsi qu'en témoigne l'arrêt rendu par la cour d'appel de Rennes le 3 octobre 2006. L'affaire avait donné lieu à la saisie conservatoire du navire *Zamoura of Zermatt*, alors en cale sèche à Saint-Malo, sur le fondement de la convention de 1952, par un marin domicilié à Marseille. Alors que le marin saisisseur était domicilié à Marseille, la cour s'est contenté de reconnaître la compétence des juridictions françaises pour statuer sur le fond de la créance, « *en raison des procédures de saisies conservatoires introduites par le marin devant le Tribunal de commerce de Saint-Malo.* »¹⁵³

La deuxième branche (b), vise le cas où la créance maritime est née dans l'Etat contractant dont dépend le lieu de la saisie. Ce fondement aurait pu être utilement employé dans les affaires de l'*Obo Basak* et de l'*Oscar Jupiter*. Egalement sous exploité, il est particulièrement intéressant dès lors que le contrat d'engagement maritime est rompu dans une zone sous souveraineté française, alors que le marin n'est pas domicilié en France et qu'aucune autre règle interne n'attribue compétence aux juridictions françaises.

Enfin, l'article 7, 1° (c), concerne l'hypothèse selon laquelle la créance est née au cours d'un voyage pendant lequel la saisie a été faite. Ce fondement textuel a finalement été exploité par la Cour de cassation dans le cadre de l'affaire de l'*Obo Basak*¹⁵⁴.

¹⁵² Civ. 1^{re}, 17 janvier 1995, n°92-10.165

¹⁵³ CA Rennes (5^{ème} Ch.) 3 octobre 2006, Navire *Zamoura of Zermatt*, n°05/04144, obs. P. CHAUMETTE, *DMF* 2007.678

¹⁵⁴ Civ. 1^{re}, 18 juillet 2000, navire *Obo Basak*, obs. Y. TASSEL, *DMF* 2000.607 – A. LEFRANÇOIS, *Revue Neptunus*.

58. Critiques et perspectives.- Monsieur Yves Lequette souligne « *qu'un forum arresti trop largement entendu serait de nature à entraver le commerce extérieur de la France en décourageant les détenteurs de capitaux de les y déposer dans des comptes ouverts en France et les navires et aéronefs étrangers d'y faire escale* »¹⁵⁵. A l'inverse, les décisions des cours d'appel de Rennes et de Douai dans les affaires des marins abandonnés respectivement à bord des navire *Obo Basak* et *Oscar Jupiter* ont été vivement critiquées pour leur vision trop restrictive de la compétence dérivée du *forum arresti* nonobstant le caractère explicite de l'article 7, 1°. Au regard de la portée incertaine de la compétence dérivée du *forum arresti* et de la pusillanimité des juges français dans sa mise en œuvre, l'étude des autres chefs de compétence des juridictions françaises revêt une importance considérable. D'ailleurs, la compétence du *forum arresti* suppose la pratique préalable d'une saisie.

Titre II

La Convention de Bruxelles du 27 septembre 1968 et le droit dérivé de l'Union européenne

59. Principes. - Il résulte du principe de hiérarchie des normes tel qu'exprimé par l'article 55 de la Constitution française que « *[les] traités ou accord régulièrement ratifiés ou approuvés ont, dès leur publication, une autorité supérieure à celle des lois [...]* ». Les règles de compétences juridictionnelles affectant les contrats de travail ont été harmonisées à travers la construction d'un espace judiciaire européen en matière civile et commerciale (Chapitre I). Sous réserve de leur applicabilité (Chapitre II), les règles de compétence juridictionnelles issues du droit dérivé de l'Union européenne (Chapitre III) doivent être appliquées en priorité.

¹⁵⁵ Y. LEQUETTE, « Du juge compétent pour connaître de la saisie conservatoire d'un navire », *Rev. Crit. DIP*, 1996 p. 133

Chapitre I

Les instruments de construction d'un espace judiciaire européen en matière civile et commerciale

Section I – La Convention de Bruxelles du 27 septembre 1968

60. Un instrument de droit international ratifié par des Etats européens.- La coopération judiciaire en matière civile et commerciale trouve son origine dans une convention internationale conclue à Bruxelles le 27 septembre 1968 *concernant la compétence judiciaire et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale*. Ce texte est ainsi une convention internationale ordinaire dont la particularité est de lier les seuls Etats membres de la Communauté européenne¹⁵⁶. Il ne s'agit donc pas d'un texte communautaire.

D'abord ratifiée par les six Etats parties au traité de Rome du 25 mars 1957 instituant les Communautés européennes, ce texte fut successivement adapté par diverses conventions d'adhésion lors des élargissement successifs de la communauté : en 1978 lors de l'adhésion du le royaume de Danemark, de l'Irlande et du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, en 1982 lors de l'adhésion de la République Hellénique, et en 1989 lors de l'adhésion du royaume d'Espagne, et de la République portugaise¹⁵⁷.

61. L'adoption du texte par les bâtisseurs d'une Europe à plusieurs vitesses. - En parallèle, certains Etats de l'Association européenne de libre-échange ont également souhaité se soumettre aux règles posées par la Convention de Bruxelles de 1968 pour participer à la coopération judiciaire. Ainsi l'Islande, le Liechtenstein et la Norvège se sont rapprochés de la CEE afin de conclure, le 16 septembre 1988, la Convention de Lugano concernant la compétence judiciaire et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale. Cette Convention comporte par ailleurs

¹⁵⁶ La communauté européenne avait été instituée par le traité de Rome du 25 mars 1957 (Traité CE) conclu entre l'Allemagne, la France, l'Italie et les Etats formant le Benelux.

¹⁵⁷ Convention de Saint Sébastien du 26 mai 1989 (89/535/CEE) Cette convention joue un rôle notable dans la construction de l'espace judiciaire européen en matière civile et commerciale puisqu'elle a pour effet d'intégrer au textes de la Convention de Bruxelles, les modifications ultérieures, notamment celles apportées par la Convention de Lugano du 16 septembre 1988.

des dispositions transitoires dont l'article 54 bis qui suggère qu'à l'égard respectivement du Danemark, de la Grèce, de l'Irlande, de la Norvège, de la Finlande et de la Suède, au moment où la Convention internationale pour l'unification de certaines règles sur la saisie conservatoire des navires de mer signées à Bruxelles le 10 mai 1952 sera en vigueur, le chef de compétence dérivé du *forum arresti*, pourra, dans les conditions posées à l'article 7,1° de la Convention de Bruxelles du 10 mai 1952, être envisagé dès lors qu'un navire « *aurait pu y faire l'objet d'une saisie.* »

62. L'extension de l'espace judiciaire au-delà du territoire communautaire.-

La Convention de Lugano de 1988 a ensuite été révisée par la Convention concernant la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale signée à Lugano le 30 octobre 2007 par la Communauté, le Danemark, l'Islande, la Norvège et la Suisse. Ratifiée par la Communauté européenne le 18 mai 2009 avec effet pour tous les Etats membres à l'exception du Danemark. Le 1^{er} janvier 2009, la Convention est entrée en vigueur entre les parties contractantes. La Norvège a été le premier Etat de l'AELE ayant déposé l'instrument de ratification, le 1^{er} juillet 2009. Le Danemark l'a finalement ratifiée le 24 septembre 2009. La Convention de Lugano du 30 octobre 2007 est entrée en vigueur entre la Norvège et l'Union européenne le 1^{er} janvier 2010. Elle a ensuite été ratifiée par la Suisse avec effet au 1^{er} janvier 2011. Elle est en vigueur en Islande depuis le 1^{er} mai 2011.

Section II – Les règlements

63. Un nouveau format à côté de l'ancien.- Les élargissements successifs et la lourdeur du processus conventionnel ont conduit les autorités communautaires à préférer le format du règlement directement applicable dans tous les Etats¹⁵⁸ au titre de l'acquis communautaire, au format de la convention internationale, qui suppose renégociations et adhésions. C'est ainsi que, sans suppression de la Convention (une convention internationale ne saurait être abrogée ou remplacée par un instrument de droit dérivé de l'Union européenne), un nouveau règlement qui reprend les dispositions de la Convention en la modernisant et en consolidant la

¹⁵⁸ TFUE, art. 288

jurisprudence de la Cour de Justice. Il s'agit du règlement (CE) n°44/2001 baptisé 'Bruxelles I' par la doctrine internationaliste. Le « formatage » de la Convention en règlement s'est opéré à l'époque sur la base de l'ancien article 65 du Traité CE régissant l'espace de liberté de sécurité et de justice au titre du troisième pilier. Cela souleva une difficulté s'agissant des Etats membres qui, lors du Traité d'Amsterdam, s'étaient ménagés un régime particulier pour échapper à l'application de certaines règles de droit communautaire : l'application du règlement était subordonnée à l'exercice d'un *opt in*. Le Royaume du Danemark, pour sa part, a attendu la négociation d'un accord spécifique avec la Communauté européenne pour se soumettre au Règlement : depuis le 1^{er} juillet 2007, le Règlement Bruxelles I y est en vigueur¹⁵⁹. Le Danemark a notifié son *opt in* le 20 décembre 2012.

64. Le règlement « Bruxelles I ». - Le 22 décembre 2000, toujours sur le fondement des articles 65 et suivants du Traité instituant les Communautés européennes, le Conseil a adopté le règlement (CE) n°44/2001 qui remplace la convention de Bruxelles de 1968 en ce qui concerne les territoires des Etats membres visés par le TFUE¹⁶⁰. Par la décision 2006/325/CE du Conseil, la Communauté a conclu avec le Danemark un accord garantissant l'application des dispositions du règlement (CE) n°44/2001 à compter du 1^{er} juillet 2007.

65. La refonte du règlement « Bruxelles I ».- Réunis à Bruxelles, le Parlement européen et le Conseil ont finalement procédé à la refonte du règlement Bruxelles I par le Règlement (UE) n° 1215/2012 du Parlement européen et du Conseil du 12 décembre 2012.

¹⁵⁹ Conformément à l'accord entre la Communauté européenne et le Royaume de Danemark sur la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale conclu par la Décision n° 2006/215/CE du Conseil. Adde. Cons. UE, Déc. n°2009/942/CE du 30 novembre 2009 portant modification de la Déc. n°2006/325/CE ; JOUE, n°L331 du 16 décembre 2009, p. 26.

¹⁶⁰ Pour une vision synthétique des régions exclues de l'application des règlements, voir O. Cachard, *Droit international privé*, Larcier, Paradigme, 3^e éd., 2014, E9

Chapitre II

Le champ d'application des règles communautaires de compétence juridictionnelle

66. L'élément d'extranéité : condition préalable.- L'application des règles de compétence juridictionnelle issues de la Convention de Bruxelles et des règlements qui lui ont succédé suppose que le rapport de droit présente un élément d'extranéité.

Section I – le champ d'application *ratione materiae*

67. La matière civile et commerciale inclut la relation privée de travail maritime.- Les textes communautaires relatifs à la compétence judiciaire sont applicables à la matière civile et commerciale.¹⁶¹ La Cour de justice des Communautés européennes a fourni une interprétation autonome de cette notion en adoptant un raisonnement *a contrario* : l'intervention d'une autorité publique agissant dans l'exercice de la puissance publique se situe en dehors de la matière civile et commerciale.¹⁶² Ainsi, la relation de travail maritime relève du champ d'application de l'ensemble des textes présentés dès lors qu'une personne publique agissant dans l'exercice de la puissance publique y est étrangère.¹⁶³

Section II – Le champ d'application *ratione loci*

68. Le critère de la Convention de Bruxelles : la domiciliation du défendeur sur le territoire d'un Etat partie. – La convention de Bruxelles du 27 septembre 1968 a vocation à s'appliquer lorsque le défendeur – le plus souvent l'employeur – est domicilié sur le territoire d'un Etat partie. Déterminer le champ d'application de la convention a suscité des difficultés du fait de mises en place d'*opt in*.

¹⁶¹ Convention de Bruxelles du 27 septembre 1968, Règlement n°44/2001 et règlement n°1215/2012, arts. 1

¹⁶² CJCE Eurocontrol 14 oct. 1976 et 14 juil. 1977, revue critique de droit international 1977, p. 772. Cette solution est rendue sous l'égide de la Convention de Bruxelles 1968 mais elle s'étend à l'ensemble des textes qui lui ont succédé.

¹⁶³ Cette affirmation est confirmée par le fait que la Convention de Lugano est venue apporter des règles de compétence juridictionnelle spécialement adaptés au conflit résultant de la formation, exécution ou fin d'un contrat de travail.

69. Le critère du règlement Bruxelles I : la domiciliation du défendeur sur le territoire d'un Etat membre.- En principe, le critère d'applicabilité spatiale des textes est celui de la domiciliation du défendeur sur le territoire communautaire. *A contrario*, « [dès] lors que le défendeur est domicilié en dehors de ce territoire, la compétence est réglée, dans chaque Etat membre par la loi de cet Etat membre ». ¹⁶⁴ La mise en œuvre du critère du domicile du défendeur a fomenté d'importantes difficultés dans la mesure où d'une part, certains Etats comme le Danemark ont souhaité retarder l'entrée en vigueur des textes et d'autre part, certains territoires d'outre-mer se sont vus exclure du champ d'application du droit dérivé de l'Union ¹⁶⁵. Ainsi, la domiciliation de l'employeur – généralement défendeur à l'instance – sur un territoire exclu du champ d'application géographique du droit communautaire, pouvait faire échec à l'application des règles de compétence juridictionnelle d'origine communautaire. ¹⁶⁶ Les autres règles de droit international privé français trouvaient alors à s'appliquer de manière subsidiaire. En théorie, la Convention de Bruxelles de 1968 doit continuer de s'appliquer en ce qui concerne les territoires des Etats membres qui entrent dans le champ d'application territorial de cette convention et qui sont exclus du présent règlement en vertu de l'article 355 du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne. ¹⁶⁷ Cette analyse emberlificotée n'a pas été empruntée de manière notable par les praticiens. Elle le sera d'autant moins avec l'application du nouveau règlement (UE) n°1215/2012.

¹⁶⁴ Convention de Bruxelles 27 septembre 1968, art. 2 ; Règlement CE n°44/2001, Art. 4 ; règlement UE n°1215/2012, art.

¹⁶⁵ Le territoire de l'Union européenne est délimité par l'article 52 du traité sur l'Union européenne (Traité de Maastricht de 1992), qui dispose : « 1. Les traités s'appliquent au Royaume de Belgique, à la République de Bulgarie, à la République tchèque, au Royaume de Danemark, à la République fédérale d'Allemagne, à la République d'Estonie, à l'Irlande, à la République hellénique, au Royaume d'Espagne, à la République française, à la République italienne, à la République de Chypre, à la République de Lettonie, à la République de Lituanie, au Grand-Duché de Luxembourg, à la République de Hongrie, à la République de Malte, au Royaume des Pays-Bas, à la République d'Autriche, à la République de Pologne, à la République portugaise, à la Roumanie, à la République de Slovaquie, à la République slovaque, à la République de Finlande, au Royaume de Suède et au Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord. 2. Le champ d'application territoriale des traités est précisé à l'article 355 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne. » - L'article 355 du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (Traité de Lisbonne 2007) EV 2009 prévoit : « 5. Par dérogation à l'article 52 du traité sur l'Union européenne et aux paragraphes 1 à 4 du présent article: a) les traités ne s'appliquent pas aux îles Féroé; b) les traités ne s'appliquent à Akrotiri et Dhekelia, zones de souveraineté du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord à Chypre, que dans la mesure nécessaire pour assurer l'application du régime prévu dans le protocole sur les zones de souveraineté du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord à Chypre annexé à l'Acte relatif aux conditions d'adhésion à l'Union européenne de la République tchèque, de la République d'Estonie, de la République de Chypre, de la République de Lettonie, de la République de Lituanie, de la République de Hongrie, de la République de Malte, de la République de Pologne, de la République de Slovaquie et de la République slovaque, et conformément aux dispositions dudit protocole; c) les dispositions des traités ne sont applicables aux îles Anglo-Normandes et à l'île de Man que dans la mesure nécessaire pour assurer l'application du régime prévu pour ces îles par le traité relatif à l'adhésion de nouveaux Etats membres à la Communauté économique européenne et à la Communauté européenne de l'énergie atomique, signé le 22 janvier 1972. »

¹⁶⁶ R. LE MESTRE, « *Iles au trésor ou îles mystérieuses ? Le statut juridique de l'île de Man et des îles anglo-normandes* », Annuaire de droit maritime et Océanique 2009, Tome XXVII

¹⁶⁷ Règlement (UE) n° 1215/2012, Cons. (9)

70. Le cas particulier des territoires ultra-marins.- S'agissant du champ d'application géographique des règlements, il faut distinguer les territoires ultra-marins soumis au Traité, comme les départements et régions d'outre-mer, où le règlement s'applique¹⁶⁸, des autres territoires relevant du régime spécial d'association, où la Convention reçoit encore application, faute d'application du Traité¹⁶⁹. Par exemple, dans l'arrêt concernant le navire *Wedge One*, on perçoit que la domiciliation du défendeur dans les îles Caïman est susceptible de faire échec à l'application du droit de l'Union¹⁷⁰. La cour d'appel a même jugé qu'un plongeur professionnel ne pouvait se prévaloir ni de la Convention de Bruxelles du 27 septembre 1968 ni du règlement n°44/2001 contre un défendeur domicilié aux îles Vierges britanniques, « *territoire d'outre-mer dépendant du Royaume Uni mais auquel le droit communautaire ne s'applique pas, à défaut de disposition spécifique prévoyant cette application* »¹⁷¹.

71. La vocation universelle du Règlement refondu à l'égard des parties faibles. - La refonte du règlement (CE) n°44/2001 par le règlement (UE) n°1215/2012 prévoyait l'extension de son champ d'application spatial aux défendeurs non domiciliés dans un Etat de l'Union, ce qui revenait à unifier complètement le droit international privé des Etats membres, en éliminant le rôle résiduel ménagé aux règles nationales de compétence internationale directe. Finalement, à la suite d'un compromis politique, l'extension a été cantonnée au champ d'application des règles concernant les consommateurs et les travailleurs. Ainsi, la refonte du règlement « Bruxelles I » étend le champ d'application géographique des règles européennes pour les conflits individuels de travail. Cette extension est d'abord réalisée par l'article 6 qui rappelle la règle classique selon laquelle « *si le défendeur n'est pas domicilié sur le territoire d'un Etat membre, la compétence est, dans chaque Etat membre, réglée par la loi de cet Etat* » avant d'ajouter « *sous réserve de l'application [...] de l'article 21 paragraphe 2 [...] pour les travailleurs* ». L'article 21 paragraphe 2 prévoit en effet qu'« *un employeur qui n'est pas domicilié sur le territoire d'un Etat membre peut être attiré devant les juridictions d'un Etat membre [...]* »¹⁷²

¹⁶⁸ TFUE, art. 198

¹⁶⁹ TFUE 349

¹⁷⁰ Cass. (ch. soc.) 29 avril 2003, n°01-411599, obs. P. CHAUMETTE, *DMF* 2003.642

¹⁷¹ CA Aix-en-Provence (10^e Ch.) 18 janvier 2012, n°10/10844, obs. P. CHAUMETTE, *DMF* 2012.737, pp. 514-522

¹⁷² Règlement (UE) n°1215/2012

Section III – le champ d’application *ratione temporis*

72. Rappel. - La compétence juridictionnelle se détermine selon les règles de droit en vigueur au moment de l’introduction de l’instance.

73. Champ d’application temporel de la Convention de Bruxelles de 1968. - Les textes communautaires relatifs à la compétence juridictionnelle ne sont pas entrés en vigueur dans toutes leurs dispositions au même moment. Il faut préciser que la Convention de Bruxelles est entrée en vigueur le 1^{er} février 1973. La convention de Lugano 1988, révisée en 2007 a été ratifiée par la communauté européenne le 18 mai 2009 avec effet pour tous les Etats membres sauf Danemark. La Convention y est entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2010. Elle a été ratifiée par la Suisse le 1^{er} janvier 2011.

74. Champ d’application temporel du Règlement ‘Bruxelles I’. – Le règlement (CE) n°44/2001 est applicable aux actions judiciaires intentées depuis le 1^{er} mars 2002¹⁷³. Il est applicable au Danemark depuis le 1^{er} juillet 2007. Certains territoires d’outre-mer des Etats membres ne sont pas soumis au Règlement 44/2001¹⁷⁴ et restent liés par la convention de Bruxelles révisée par la Convention de Saint Sébastien et Lugano¹⁷⁵, sauf à ce que s’applique le nouveau règlement UE n° 1215/2012.

75. Champ d’application temporel du Règlement (UE) n°1215/2012. - La version refondue du Règlement est applicable aux actions intentées depuis le 10 janvier 2015.

¹⁷³ Règlement n°44/2001, art. 66

¹⁷⁴ TFUE, Art. 355

¹⁷⁵ CF. supra et surtout cons. RBI bis et Cons. RBI

Chapitre III

Les règles de compétence juridictionnelles applicables en matière de contrat de travail

Section I – Les règles issues de la Convention

76. Une règle applicable à l'ensemble de la matière contractuelle. - A l'origine, la Convention de Bruxelles ne contenait aucune disposition spécifique au contrat de travail. Ainsi, convenait-il de faire application de la règle de principe selon laquelle, en matière contractuelle, le défendeur domicilié sur le territoire d'un Etat membre doit être attiré devant le tribunal du lieu où l'obligation a été exécutée¹⁷⁶. Or, en matière de contrat de travail, l'obligation à prendre en considération est celle qui caractérise le contrat, ce qui renvoie au juge du lieu habituel d'exécution du travail¹⁷⁷.

77. La spécialisation des règles en matière de contrat de travail. - Depuis l'entrée en vigueur des Conventions de Lugano du 16 septembre 1988 et de Saint Sébastien du 26 mai 1989, la Convention de Bruxelles dispose d'une règle de compétence spécifique en matière de contrat de travail. Ces règles ont ensuite été reprises et précisées dans les règlements qui lui ont succédé.

Section II – Les règles explicitées dans les règlements

78. La distinction opérée dans le règlement Bruxelles I et sa refonte.- Dans un objectif de protection des parties faibles, les règlements distinguent selon que l'action est intentée par l'employeur ou par le salarié.

I. Les règles applicables aux actions intentées par l'employeur

79. L'employeur. - Le droit européen considère l'employeur comme la partie forte. Cette conception est juste dans la mesure où l'employeur dispose d'une position de force : il rédige le contrat, peut prendre des décisions immédiatement exécutoires,

¹⁷⁶ Convention de Bruxelles 1968, Art. 5-1

¹⁷⁷ CJCE 26 mai 1982, aff. N° 133/81 ; CJCE 15 janv. 1987 aff. N° 266/85 ; CJCE 15 fév. 1989, aff. n° 133/81 ; CJCE 28 sept. 1999, GIE Groupe Concorde n°C-440/97,

etc. Il en résulte que l'employeur demandeur – la situation est rare – ne dispose d'aucune alternative. Il ne peut attirer le salarié que devant le tribunal du domicile de celui-ci¹⁷⁸.

II. Les règles applicables aux actions intentées par le travailleur

80. La raison d'être de cette dichotomie. - Qualifié de partie faible, le salarié dispose d'une option de compétence qui se divise en deux branches principales. Il pourra ainsi saisir le for le plus proche de ses intérêts.

A. Le domicile du défendeur

81. Le domicile du défendeur sur le territoire d'un Etat membre. - Une première option offre au marin salarié la possibilité de saisir le for du domicile de l'employeur, dès lors que celui-ci se situe sur le territoire d'un Etat membre¹⁷⁹. Reste alors à déterminer qui est l'employeur...

82. L'extension de la notion de domicile en faveur des salariés. - Par faveur pour les salariés, les règlements communautaires ont étendu le critère de la domiciliation du défendeur sur le territoire d'un Etat membre pour le cas où le défendeur « *possède une succursale, une agence ou tout autre établissement dans un Etat membre* »¹⁸⁰. Cette nuance a donné lieu à une jurisprudence abondante s'attachant à définir de manière autonome les contours des notions de succursale, agence et établissement¹⁸¹. Les articles 18§2 du Règlement 'Bruxelles I'¹⁸² et 20§2 du Règlement refondu¹⁸³ prévoient que « *lorsqu'un travailleur conclut un contrat individuel de travail avec un employeur qui n'est pas domicilié dans un Etat membre mais possède une succursale, une agence ou tout autre établissement dans un Etat membre, l'employeur est considéré, pour les contestations relatives à leur exploitation, comme ayant son domicile dans cet Etat*

¹⁷⁸ Règlement (CE) n°44/2001, Art. 20§1 et Règlement (UE) n°1215/2012, art. 22§1

¹⁷⁹ Règlement (CE) n°44/2001, Art. 19§1 et Règlement (UE) 1215/2012, art. 21§1

¹⁸⁰ Règlement (CE) n°44/2001, art. 18§2 et Règlement 1215/2015, art. 20§2

¹⁸¹ CJCE, 18 mars 1981, aff. 139/80, *Blanckaert & Willemis* – CJCE, 22 novembre 1978, aff. 33/78, *Somafer* rendues à propos de l'article 5 point 5 du Règlement (CE) n°44/2001, relatifs aux litiges portant sur l'exploitation d'un siège secondaire.

¹⁸² Règlement (CE) n°44/2001

¹⁸³ Règlement (UE) n°1215/2012

membre ». Ces dispositions invitent à une acception large de la notion de domicile de l'employeur.

83. La notion d'établissement. – Selon la jurisprudence européenne, l'établissement constitue une notion autonome qui repose sur l'existence d'un « *centre d'opération qui se manifeste de façon durable vers l'extérieur, comme le prolongement d'une maison mère* », pourvu d'une direction et apte à négocier avec les tiers. Par ailleurs, l'utilisation de ce critère suppose que le litige porte sur des actes relatifs à l'exploitation de cette entité ou sur des engagements pris par une entité au nom de la maison mère et devant être exécutés dans l'Etat où elle est située¹⁸⁴. Lorsque les litiges sont relatifs à l'exploitation d'un navire comme c'est le cas notamment en matière de conflit individuel de travail maritime, il est possible de considérer que le navire, en tant qu'il dispose d'un pouvoir de direction et de négociation autonome concentré entre les mains de son capitaine, pourrait correspondre aux critères dégagés par la jurisprudence. Cette interprétation n'a pas été retenue.

Inclure le navire dans la notion d'établissement correspond à reconnaître l'existence d'établissements mouvants. Selon ce raisonnement, déterminer la territorialité du lieu de l'établissement suppose de tenir compte soit les zones de navigations et les ports d'escales du navire, soit de sa nationalité. La seconde proposition doit être écartée dans la mesure où le navire ne saurait être considéré comme un territoire, ainsi que l'affirme le Conseil constitutionnel français qui précise dans un registre sensiblement différent « *qu'il résulte des règles actuelles du droit de la mer qu'un navire battant pavillon français ne peut être regardé comme constituant une portion du territoire français : que, dès lors, les navigants résidents hors de France qui sont employées à bord d'un navire immatriculé au registre international français ne peuvent se prévaloir de toutes les règles liées à l'application territoriale du droit français.* »¹⁸⁵.

Tenir compte des zones de navigation du navire pose difficulté également dès lors que le navire navigue dans des zones sous souveraineté de divers Etats, voire en haute mer. Ainsi, la jurisprudence considère qu'à l'instar des autres travailleurs mobiles, le marin est réputé travailler en dehors de tout établissement. Cette

¹⁸⁴ CJCE, 18 mars 1981, aff. 139/80, *Blanckaert & Willems* – CJCE, 22 novembre 1978, aff. 33/78, *Somafer* rendues à propos de l'article 5 point 5 du Règlement (CE) n°44/2001, relatifs aux litiges portant sur l'exploitation d'un siège secondaire.

¹⁸⁵ Cons. Cont. 28 avril 2005 à propos de la loi créant le RIF, au considérant 33

position est tempérée par le fait que la relation de travail peut parfois être rattachée à la terre à travers le critère du lieu où le travail est accompli.

B . L'option offerte au travailleur

84. Les hypothèses envisagées par les textes. - Les articles 19§2 du Règlement (CE) n°44/2001 et 21§2 du Règlement (UE) n°1215/2012 offrent une option supplémentaire au travailleur. Les textes envisagent deux cas de figure : un premier dans lequel il est possible d'identifier le tribunal du lieu habituel d'accomplissement du travail ou celui du dernier lieu habituel d'accomplissement du travail¹⁸⁶ et un deuxième lorsque le travail n'est pas ou n'a pas été accompli dans un même pays¹⁸⁷. Dans cette dernière hypothèse, le choix du travailleur se situe entre le lieu du domicile de l'employeur ou celui du lieu où se trouvait l'établissement qui l'a embauché.

1°) Le lieu où le travail est accompli habituellement

85. Le lieu habituel d'accomplissement du travail maritime. – La notion de lieu où le travailleur accomplit habituellement son travail a été dégagée par la jurisprudence avant d'être consacrée par la convention de Lugano du 16 septembre 1988, puis à l'article 5§1 de la Convention de Bruxelles de 1968 telle que révisée suite à l'entrée en vigueur de la Convention de Saint Sébastien du 26 mai 1989. Elle a ensuite été reprise dans les Règlements CE n°44/2001 et UE n° 1215/2012.

86. Comment déterminer le lieu habituel du travail du marin qui effectue des trajets internationaux ? - La jurisprudence européenne estime que « *le lieu où le travailleur accomplit habituellement son travail est celui où le travailleur a établi le centre effectif de ses activités professionnelles. Pour la détermination concrète de ce lieu, il convient de prendre en considération la circonstance que le travailleur accomplit la majeure partie de son temps de travail dans un des Etats contractants où il a un bureau à partir duquel il organise ses activités pour le compte de l'employeur et où il retourne après chaque voyage professionnel à l'étranger* »¹⁸⁸. Elle a précisé par ailleurs que « *s'agissant d'un contrat de travail en exécution duquel le salarié exerce les mêmes activités au profit de son employeur dans plus d'un Etat contractant, il faut, en principe, tenir compte de toute la durée de la relation de travail pour déterminer le lieu où*

¹⁸⁶ Règlement n° 44/2001, art. 19§2, a) et règlement UE n°1215/2012, art. 21§2, a)

¹⁸⁷ Règlement n° 44/2001, art. 19§2, b) et règlement UE n°1215/2012, art. 21§2, b)

¹⁸⁸ CJCE 9 janvier 1997, aff. C 383-95

l'intéressé accomplissait habituellement son travail [...] A défaut d'autres critères, ce lieu est celui où le travailleur a accompli la plus grande partie de son temps de travail [...] Il n'en serait autrement que si, au regard des éléments de fait du cas d'espèce, l'objet de la contestation en cause présenterait des liens de rattachement plus étroit avec un autre lieu de travail [...]»¹⁸⁹. Le critère du lieu habituel d'accomplissement du travail est inadapté lorsque le travail est exécuté à bord d'un navire qui navigue de manière permanente et qui ne saurait être rattaché à un port ou à la côte d'un Etat donné. En revanche, la cour d'appel d'Aix-en-Provence a pu retenir ce critère dès lors que le navire est exploité à partir d'un Etat membre, alors même qu'il effectue des trajets internationaux¹⁹⁰. Ce raisonnement est fréquemment adopté s'agissant des litiges de travail maritime qui surviennent dans le secteur de la plaisance professionnelle¹⁹¹. Ainsi, la cour d'appel d'Aix-en-Provence a pu considérer que le travail d'hivernage d'un navire au port Canto de Cannes pendant une période de cinq mois sur les trois ans qu'avait duré la relation de travail permettait de considérer que la juridiction cannoise dans le ressort de laquelle le marin avait été licencié comme le tribunal du dernier lieu d'accomplissement du travail du marin. Néanmoins, la Cour de cassation a cassé cette décision jugeant « qu'en statuant ainsi, par des motifs impropres à caractériser le dernier lieu de travail habituel au sens de l'article 19 du Règlement CE n°44/2001 du 22 décembre 2000, la Cour d'appel d'Aix-en-Provence n'a pas donné de base légale à sa décision »¹⁹². La décision de la Cour de cassation s'explique difficilement au regard de la jurisprudence européenne précitée, d'autant qu'en l'espèce, le marin était domicilié à Cannes et qu'il n'existait pas de rattachement plus étroit avec un autre lieu de travail. Reste que les juges aixois résistent en continuant d'appliquer le critère du lieu d'exploitation réel du navire¹⁹³.

2°) Le rattachement subsidiaire au lieu où se trouvait l'établissement qui a embauché le salarié

87. Le caractère subsidiaire de la seconde option.- La subsidiarité du rattachement au lieu qui a embauché le salarié par rapport au lieu habituel d'accomplissement du travail découle directement de la lettre des articles 19§2 b) du

¹⁸⁹ CJCE 27 février 2002, aff. N° C-37-00, DMF 2002, p. 632, obs. P. CHAUMETTE

¹⁹⁰ CA Aix 9^e ch., 23 mars 1992, *Birkenfeld c/ Chiaro* : les juges du fonds ont retenu la compétence du lieu du port d'exploitation du navire alors même que le salarié était italien, de nationalité étrangère embauché par un allemand.

¹⁹¹ P. Chaumette, « Du principe de réalité appliqué aux marins du yachting »

¹⁹² Cass. soc. 31 mars 2009, n°08-40367, *navire Ontario*, DMF 2009 n°707, obs. G. PROUTIERE-MAUILION

¹⁹³ P. CHAUMETTE, « Du principe de réalité appliqué aux marins du yachting », DMF 2013.750

Règlement n° 44/2001 et 21§2, b) du règlement UE n°1215/2012, art. Par ailleurs, elle doit être confortée par un raisonnement en analogie avec la jurisprudence rendue en matière de loi applicable. En effet, en l'absence de loi d'autonomie contractuelle choisie par les parties, ou lorsque cette loi est écartée en raison du caractère impératif des dispositions de la loi du lieu habituel de travail ou de celle du lieu de conclusion du contrat, l'article 6§2 de la Convention de Rome du 19 juin 1980 et l'article 8§2 du Règlement (CE) n°593/2008 du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 2008 sur la loi applicable aux obligations contractuelles (Rome I) organisent une hiérarchie entre les critères de rattachement : le critère du lieu habituel de travail prime sur le lieu d'embauche du salarié. La Cour de justice de l'Union européenne a eu l'occasion de rappeler la subsidiarité du lieu d'embauche du salarié par rapport au lieu d'accomplissement du travail¹⁹⁴.

88. Les difficultés liées à l'identification du lieu de l'établissement qui a embauché le salarié. - Avoir égard au lieu de l'établissement qui a embauché le salarié suppose que le lieu (ou le dernier lieu) où le travail du marin a été accompli ne puisse pas être identifié. Selon une interprétation stricte, le lieu de l'établissement qui a embauché le marin ne saurait se confondre avec le lieu où le marin a été embauché. La lettre des textes invite donc à identifier la personne qui a embauché le marin. En ce sens, il est utile de se demander si l'agence de placement d'équipage doit être considérée comme celle qui a embauché le marin. Ce raisonnement en opportunité n'est pas des plus rigoureux d'un point de vue juridique dans la mesure où l'agence de placement ne fait que mettre en relation les employeurs et candidats potentiels. Dans un contexte de démembrement de la structure armatoriale, cette branche de l'option n'est pas favorable aux marins.

¹⁹⁴ CJUE, grande ch., 15 mars 2011, *Heiko c/ Etat du Grand Duché de Luxembourg*, aff. C-29/10, *Rev. Crit. DIP* 2011, n°2, pp. 438-461, obs. F. JAULT-SESEKE concernant des chauffeurs routiers et CJUE, 4^{ème} chambre, 15 décembre 2011, C-384/10, *Jan Voogsgeerd c/ Navimer*, DMF, 2012, n°734, pp.219-233 SA concernant les marins

Titre III

L'extension des règles de compétence française à l'ordre international

89. Le principe.- Dans un arrêt *Pelassa* de 1959, la Cour de cassation a formellement énoncé le « *principe qui étend à l'ordre international les règles internes de compétence* »¹⁹⁵. Ce principe a été repris dans l'arrêt *Scheffel*¹⁹⁶. Certains auteurs en ont déduit un principe de portée sans doute trop générale selon lequel chaque règle de compétence territoriale interne a vocation à être érigée en règle de compétence internationale¹⁹⁷. Telle n'est pas la portée contemporaine des arrêts *Pelassa* et *Scheffel* en effet, puisque la jurisprudence a refusé de transposer certaines règles internes de compétence à l'ordre international.

Chapitre I

Les règles de compétence applicables en matière de conflit individuel de travail

Section I - L'extension des règles issues du code du travail

90. L'extension des règles issues du code du travail. - Les règles de compétence territoriale issues du code du travail ont été transposées à l'ordre international depuis l'arrêt *Pelassa*. Il en découle qu'en matière de contrat de travail maritime international, les juridictions françaises peuvent se reconnaître compétentes, en dehors du champ d'application de la Convention de Bruxelles du 27 septembre 1968 et du droit dérivé de l'Union¹⁹⁸.

¹⁹⁵ Civ. 1^{re} 19 octobre 1959, *Pelassa*, n°58-10.628

¹⁹⁶ Civ. 1^{re} 30 oct. 1962

¹⁹⁷ B. AUDIT & L. D'AVOUT, *Droit international privé*, Collection Corpus droit privé, éd. Economica, 7^{ème} refondu, 2013, pt. 402.

¹⁹⁸ Cass. Soc. 29 avril 2003, *Navire Wedge One*, n°01-41.599, DMF 2003 n° 642, obs. P. Chaumette, reconnaissant la compétence d'une juridiction française au visa de l'ancien article R517-1 du Code du travail ; CA Aix-en-Provence, (17^e Ch. B) 1^{er} septembre 2012, *Navire Bristol II of Beaulieu* n°2012/50, DMF 2013 n° 750 obs. P. Chaumette, reconnaissant la compétence d'une juridiction française au visa de l'actuel article R1412-1 du code du travail

Section II - Les limites à l'extension des règles de compétence

91. L'absence de transposition des règles spéciales.- Les textes issus de l'ancien code du travail maritime et de l'actuel code du transport ne sont pas transposables à l'ordre international. Or, ces textes ne se suffisent pas à eux-mêmes, ils ne font que définir le champ d'application des règles de compétence applicables en matière de travail maritime. Les règles de compétence à proprement dit sont posées à l'article R 221-13, 3° du code de l'organisation judiciaire. Une fois l'entrée en vigueur de l'ordonnance de n°2010-1307 du 28 octobre 2010 portant codification de la partie législative du code du transport et dans l'attente de la publication du décret d'application n°2015-219 pris pour son application, l'article R221-13, 3° du code de l'organisation judiciaire s'était trouvé vidé de sa substance puisqu'il renvoyait au code du travail maritime abrogé par l'ordonnance de 2010. La doctrine s'était alors interrogée sur le sort du décret n°59-1337 du 20 novembre 1959 pris pour l'application des règles de compétence en matière de travail maritime...¹⁹⁹ Cette question n'intéresse plus le droit positif. Reste que l'interdépendance de l'article R 221-13, 3° du code de l'organisation judiciaire avec les textes relatifs au travail maritime a conduit la jurisprudence et la doctrine à considérer que cette disposition n'est pas transposable à l'ordre international.

92. Une situation bancale. – La transposition à l'ordre international des articles R 1412-1 à R 1412-5 du code du travail d'une part et l'absence de transposition des règles de compétence spéciales issues de la combinaison des articles L5542-48 du code des transports et R 221-13 du code de l'organisation judiciaire tel que modifié par le décret N°2015-219 conduit à une situation bancale : les conflits de travail maritime sont soumis à la compétence du tribunal d'instance lorsqu'ils relèvent du champ d'application du code des transports d'une part alors qu'ils relèvent de la compétence prud'homale dans l'ordre international.

¹⁹⁹ Pajot et A. Moulinas « Quelle compétence juridictionnelle pour les contrat d'engagement maritime » DMF 2012 n°737, 503-507

Chapitre II

Le privilège de juridiction des articles 14 et 15 du code civil

93. Notion. – La notion de privilège de juridiction renvoie aux articles 14 et 15 du Code civil établissant la compétence des juridictions françaises en présence quand l'un des plaideurs est de nationalité française. Ainsi, l'article 14 vise l'hypothèse selon laquelle le demandeur est français tandis que l'article 15 s'applique pour le cas d'un défendeur français. Ces textes sont transposables à l'ordre international en vertu de la jurisprudence *Pelassa*.

94. Les conditions d'application des articles 14 et 15 du code civil. – Les textes visent exclusivement la nationalité des plaideurs. Aucune condition de domiciliation ou de résidence n'est attachée à l'applicabilité du privilège. Ces textes sont applicables aux personnes physique ou morale. Dans cette dernière hypothèse, il conviendra éventuellement de rechercher la nationalité de la société employeur du marin. La nationalité française des plaideurs se vérifie au jour de l'introduction de l'instance. Il importe peu que les parties perdent leur nationalité en cours d'instance.²⁰⁰ Ces dispositions d'un autre âge étaient utilisées à une époque où la compétence des juridictions françaises était réservée aux seuls nationaux.²⁰¹

95. Caractères : subsidiaire – facultatif – non exclusif. - Ces règles n'ont qu'un caractère subsidiaire de sorte qu'elles ne pourront être appliquées que lorsque le droit dérivé de l'Union n'est pas applicable et en l'absence d'autres conventions internationales, bilatérales ou multilatérales applicables.²⁰²

96. Critiques et perspectives. - Si ces dispositions ont pu faire l'objet de vives critiques eu égard notamment au principe de non-discrimination posé par le droit communautaire²⁰³, il n'en reste pas moins que la Cour de cassation a refusé de permettre l'examen de la compatibilité de l'article 14 du Code civil avec les droits

²⁰⁰ O. Cachard, *Droit international privé*, Collection Paradigme, 4^e ed. 2015, pt. 60 et s.

²⁰¹ O. Cachard, *Droit international privé*, Collection Paradigme, 4^e ed. 2015, pt. 50.

²⁰² Cass. 1^{ère} civ. Fercometal Cass. 1^{ère} civ. 22 mai 2007

²⁰³ P. BONNASIES ET C. SCAPEL, *Droit maritime*, LGDJ, 2^e éd. 2010, pt. 1150.

fondamentaux²⁰⁴. Le nouveau Règlement UE 1215/2012 est sources de nombreuses incertitudes sur la place désormais réservée aux règles nationales²⁰⁵.

Titre IV

L'ordre public

97. Une notion protéiforme difficile d'appréhension.- Qualifiée de « *loi suprême* »²⁰⁶, l'ordre public est l'expression des valeurs essentielles du consensus social de la nation²⁰⁷ qui sont garanties par le législateur et par le juge. En lien avec l'évolution de la société, l'ordre public est une règle de droit abstraite, dont le contenu exact ne saurait être fixé définitivement par un texte²⁰⁸. L'ordre public est ainsi une notion plurisémiq, difficile à appréhender qui recouvre une pluralité de mécanismes de droit matériel et procédural²⁰⁹. En droit international privé, l'ordre public s'entend d'une exception à la règle de conflit permettant l'éviction d'une loi étrangère et son remplacement par une autre loi, généralement empruntée au droit du for²¹⁰. Dans un second temps, l'ordre public peut empêcher l'*exequatur* d'une décision ou d'un jugement étranger. L'objet de ce chapitre sera de découvrir en quoi l'ordre public est susceptible de fonder la compétence des tribunaux français en matière de travail maritime.

98. Ordre public et interdiction du déni de justice.- Le déni de justice est contraire à l'article 6§1 de la Convention européenne de sauvegarde des Droits de

²⁰⁴ L. USUNIER, « La compatibilité de l'article 14 du Code civil avec les droits fondamentaux, une question dépourvue de caractère sérieux », à propos de l'arrêt Cass. 1^{ère} civ., 29 février 2012 », *Ren. Crit. DIP*, 2013, p. 775.

²⁰⁵ F. MOREAU, « La compétence juridictionnelle en matière de contrat de travail international après le règlement (UE) n°2115/2012 », *JCP Droit social* 2016 p. 359

²⁰⁶ J-E-M Portalis, *Discours rapports et travaux sur le code civil*, Joubert, 1844, p. 160

²⁰⁷ B. STIRN, Intervention du 17 septembre 2015 lors du colloque sur l'Ordre public, organisé par l'Association française de philosophie du droit les 17 et 18 septembre 2015.

²⁰⁸ L'ordre public était visé par le code napoléon de 1804 et il l'est de nouveau par le législateur de 2016 (v. art. 1102 et 1104 du nouveau code civil résultant de l'ordonnance n° 2016-131 du 10 février 2016 portant réforme du droit des contrats, du régime général et de la preuve des obligations) mais sa substance a inévitablement changé entre les deux époques. La jurisprudence témoigne quotidiennement de l'évolution de la substance de l'ordre public : V. par exemple Civ. 1^{re}, 4 novembre 2011, n°10-20114 jugeant de la cause d'un contrat conclu par un homme marié avec une société de courtage matrimonial n'est pas contraire à l'ordre public ; Civ. 1^{re} 28 janvier 2015, n°13.50059 prenant acte de la loi du 17 mai 2013 ouvrant le mariage pour tous pour écarter l'application d'une convention internationale contenant une règle de conflit qui aurait conduit à interdire la célébration d'un mariage homosexuel en France.

²⁰⁹ L'ordre public a fait l'objet d'une étude approfondie dans le *Rapport annuel de la Cour de Cassation de 2013*

²¹⁰ Henri BATIFFOL et Paul LARGARDE, *Traité de Droit international privé*, Tome I, 1993, 8^e éd. LGDJ, pt. 354.

l'homme qui garantit l'accès effectif au juge. Ainsi, le déni de justice est contraire à l'ordre public. Or, la recherche du juge compétent est susceptible de retarder l'obtention d'une décision définitivement exécutoire et l'article 31 de la loi 67-5 du 3 janvier 1967 portant statut des navires et autre bâtiment de mer reconnaît un privilège de troisième rang pour les créances salariales des marins²¹¹. Ainsi, la procédure de saisie des navires ne garantit pas toujours le paiement effectif des marins. On comprend alors toute la portée de l'affirmation selon laquelle « *perdre son temps à trouver le juge compétent conduit à perdre ses droits* »²¹².

99. La sanction de l'incompétence absolue du juge français.- En droit français, l'incompétence du juge ne saurait être sanctionnée trop sévèrement, au risque de conduire à un déni de justice. Ainsi, la saisine d'un juge même incompetent interrompt la prescription²¹³. Dans le même esprit, l'article 92 du code de procédure civile prévoit que le juge a la faculté de relever d'office son incompetence, uniquement lorsque le défendeur n'a pas comparu ou lorsqu'il a été saisi en violation d'une règle d'ordre public. En revanche, les articles 25 du règlement Bruxelles I et 27 du règlement refondu, reprenant la règle prévue à l'article 19 de la Convention de Bruxelles du 27 septembre 1968, imposent au juge national, saisi en méconnaissance de la compétence exclusive de la juridiction d'un autre Etat, de se dessaisir d'office.

100. Règles de compétence et ordre public.- Les règles de compétence exclusives sont d'ordre public. Le législateur français s'est octroyé le pouvoir de déroger à la règle de compétence exclusive posée à l'article L 1411-1 du code du travail par le décret n°2015-219 du 27 février 2015 relatif à la résolution des litiges entre les marins et leurs employeurs. On peut se demander si la hiérarchie des normes ne s'oppose pas à ce qu'un texte à valeur réglementaire vienne contredire un texte législatif.

101. L'ordre public de rattachement. - La jurisprudence française étend le mécanisme de l'ordre public en matière de compétence internationale. La Cour de cassation estime que l'ordre public s'oppose à ce qu'un employeur puisse se prévaloir des règles de conflit de juridictions pour décliner la compétence des

²¹¹ R. REZENTHEL, « La situation juridique des marins sur les navires saisis », *DMF* 1998.584

²¹² Patrick CHAUMETTE, Centre de Droit Maritime et Océanique EA n° 1165 « La compétence juridictionnelle internationale des tribunaux français à propos du séjour de marins étrangers dans les ports français » : http://www.obs-droits-marins.fr/_bibli/articlesPage/477/docs/dip_marins_pc.pdf

²¹³ Cass. Mixte. 24 nov. 2006, n°04-18.610 statuant au visa de l'article 2246 C.civ.

juridictions nationales et évincer l'application de la loi française dans un différend qui présente un rattachement avec la France, et qui a été élevé par un salarié placé à son service sans manifestation personnelle de sa volonté et employé dans des conditions ayant méconnu sa liberté individuelle²¹⁴. Ainsi, le juge français a pu faire fi de son incompétence en raison du risque de déni de justice, résultant de l'absence d'autre juridiction compétente. Ce raisonnement mérite d'être transposé en matière de travail maritime. Suite aux affaires de l'*Obo Basak* et de l'*Oscar Jupiter*, le professeur Robert Rézenthel avait envisagé la possibilité de fonder la compétence des juridictions françaises sur la notion d'ordre public laquelle comprend, notamment le droit fondamental à la juste rémunération de tout emploi²¹⁵.

²¹⁴ Cass. Soc. 10 mai 2006, n° 03-46.593, Bull. civ. V, n° 168 ; D 2006. 1400, obs. P. GUIOMARD ; ibid. 2007. 1751, obs. P. COURBE ET F. JAULT-SESEKE, *Rev. Crit. DIP* 2006

²¹⁵ R. REZENTHEL, « La situation juridique des marins sur les navires saisis », *DMF* 1998.584

PARTIE II

LES JURIDICTIONS FRANÇAISES SPECIALEMENT COMPETENTES

Titre I

La compétence matérielle

102. Domaine d'applicabilité. - Le juge français n'ayant pas explicitement jugé les règles de compétence spéciales, tirées du code des transports français, transposables à l'ordre international, la doctrine majoritaire estime que celles-ci ne sont applicables qu'aux navires nationaux²¹⁶. Cependant, l'étude de la jurisprudence fait apparaître un important laxisme dans l'application de ce principe. Les règles relatives à la compétence matérielle diffèrent selon que le contentieux résulte d'un contrat d'engagement maritime à bord d'un navire français ou bien d'un contrat de travail international s'agissant d'un travail effectué à bord d'un navire battant pavillon étranger.

Chapitre I

Vers la compétence du tribunal d'instance ?

Section I – Historique

103. La distinction entre les litiges opposant armateur et marins et ceux concernant le capitaine. – Le décret n°59-1337 du 20 novembre 1959²¹⁷ opérerait une seconde distinction, selon que le litige s'élevait « *entre les armateurs ou leurs*

²¹⁶ Site de l'Observatoire des marins, Fiches pratiques : Litiges individuels de travail maritime, http://www.obs-droits-marins.fr/bibli/fichesPratiques/20/docs/8.odm_fiche_pratique_litiges_individuels_mai_2015.pdf

²¹⁷ JORF 25 novembre 1959

représentants et les marins »²¹⁸ ou « *entre les armateurs et les capitaines* »²¹⁹ Dans le premier cas, le décret fixait la compétence du tribunal d'instance, après tentative de conciliation devant l'administrateur des affaires maritime alors que les litiges intéressant les capitaines étaient soumis à la compétence du tribunal de commerce.

104. Critique des textes anciens. – Ces textes étaient critiquables à plusieurs égards. D'un point de vue lexical d'abord, alors que l'article 4 du code du travail maritime de 1926 et l'article 2 du décret de 1959 visent « *l'armateur ou son représentant* », l'article 12 renvoyant simplement à la notion d'armateur. La raison d'être de cette différenciation peut s'expliquer par le fait que, d'un point de vue hiérarchique, le capitaine incarnait le représentant de l'armateur. En raison de l'éclatement de la structure armatoriale et du démembrement de la gestion nautique dont il est fait état dans l'introduction, l'utilisation du terme « armateur » ou de l'expression « armateur ou son représentant » pour désigner l'adversaire du salarié dans un litige de droit du travail maritime est devenu trop réducteur et inadapté. Il y a donc lieu de louer le remplacement de la notion d' « armateur » par celle d' « employeur » dans les textes issus de l'ordonnance de 2010.

S'agissant de l'organisation du contentieux du travail maritime, les distinctions entre, d'une part, les litiges survenus hors période d'embarquement et ceux intervenus à bord et, d'autre part, les litiges opposant armateurs et marins et ceux opposant armateur et capitaine et ceux intéressant les marins, pouvaient aboutir à un éparpillement du contentieux entre diverses juridictions. Ainsi, un litige de droit du travail maritime pouvait relever, selon les cas, soit de la compétence du conseil des prud'hommes, soit de la compétence du tribunal d'instance après tentative de conciliation devant l'administrateur des affaires maritimes, soit de la compétence du tribunal de commerce.

²¹⁸ Décret n°59-1337 du 20 novembre 1959 modifiant le titre VII du Code du travail maritime relatif aux litiges entre armateurs et marins, Art. 2

²¹⁹ *Ibid.*, Art. 12

Section II - Le temps des réformes

I. L'ordonnance de 2010 portant codification du code des transports

105. Les références au code du travail.- Conformément à l'habilitation donnée par l'article 92 de la loi n° 2009-526 du 12 mai 2009 de simplification et de clarification du droit et d'allègement des procédures, une réforme a été amorcée par l'ordonnance n°2010-1307 portant codification de la partie législative du code des transports. Les règles applicables en matière de droit du travail maritime s'articulent désormais autour du principe posé à l'article L 1311-1 du code des transports et repris à l'article L 5541-1 du code des transports selon lequel il convient de se référer aux règles découlant du code du travail, « *sous réserve des dispositions particulières ainsi que des mesures d'adaptations prises par voie réglementaire dans les conditions prévues par le présent titre.* »²²⁰

106. La compétence spéciale exclusive du juge judiciaire.- Selon cette logique, l'article L. 5542 – 48 alinéa 1^{er} du code des transports fixe la règle de compétence matérielle selon laquelle « *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.* »²²¹ Ce texte institue la compétence matérielle générale du juge judiciaire sans désigner le juge spécialement compétent au sein de cet ordre. Il poursuit en précisant que : « *Sauf en ce qui concerne le capitaine, cette instance est précédée d'une tentative de conciliation devant l'autorité compétente de l'Etat.* »²²² Ainsi, s'agissant des litiges relatifs à un contrat de travail entre l'employeur et le marin, l'instance devant le juge judiciaire est précédée d'une tentative de conciliation devant une juridiction compétente, cette dernière n'étant pas désignée par le texte législatif. L'article L 5621- 18 du Code des transports contenu dans la section applicable au RIF vise également la compétence du juge judiciaire mais son décret d'application se fait encore attendre.

²²⁰ Cette réserve est apportée par l'article L 5551-1 C. transp.

²²¹ Art. L 5542-48 al. 1^{er} C. transp., *in limine*

²²² *Ibid.*, *in fine*

II. Une période d'incertitudes juridiques

107. Suite à l'entrée en vigueur de l'Ordonnance de 2010 en date du 1^{er} décembre 2010, l'attente de la publication des dispositions réglementaires prises pour l'application du code des transports a soulevé un certain nombre d'interrogations.

A. L'abrogation du décret de 1959 par la codification à droit constant ?

108. L'incompatibilité des textes. - L'Ordonnance du 28 octobre 2010 abroge la loi du 13 décembre 1926 portant codification de l'ancien code du travail maritime, à l'exception de quelques dispositions relatives à la nourriture et au couchage à bord, ou au calcul de la rémunération des marins en cas d'annulation d'un voyage par le fait de l'armateur.²²³

Le nouvel article L. 5542 – 48 du Code des transports fixant la compétence matérielle du juge judiciaire en matière de travail maritime était devenu incompatible avec l'article 12 du décret du 20 novembre 1959 soumettant à la juridiction commerciale les litiges survenus entre armateur et capitaine. Doctrine et praticiens se sont inquiétés de savoir si une ordonnance avait pu abroger implicitement un texte de nature réglementaire.

Malgré les indications figurant sur le site internet *Légifrance* précisant que l'Ordonnance avait bien abrogé certains articles du décret du 20 novembre 1959, le Professeur Chaumette a toujours émis de sérieuses réserves à l'encontre de ce raisonnement²²⁴. D'autres auteurs ont pu considérer qu'en raison de la référence faite par le Code du transport au Code du travail, il convenait, conformément à l'objectif de simplification et de clarification du droit et d'allégement des procédures poursuivi par la loi du 12 mai 2009, d'avoir recours au droit commun du travail pour déterminer la juridiction spécialement compétente²²⁵.

²²³ Ordonnance n°2010-1307 du 28 octobre 2010 *relative à la partie législative du code des transports*, Art. 7, 16°

²²⁴ « Le destin du décret du 20 novembre 1959. La codification à droit constant ne peut engendrer une réforme des compétences juridictionnelles », P. CHAUMETTE, *Neptunus, e.revue*, Vol. 18, 2012/2 – « Des compétences juridictionnelles dans le travail des marins », P. CHAUMETTE, *DMF* n° 737 de juin 2012, p. 527 – « A droit constant, le marin trouve son tribunal près de chez lui ? » P. CHAUMETTE, obs. sous CA Rennes (9^e Ch.) 3 oct. 2012 *Navire Dissanga*, N° 11-0998, *DMF* n° 747

²²⁵ « *Quelle compétence juridictionnelle pour les conflits maritime ?* » Z. PAJOT & A. MOULINAS *DMF* n°737, p 503

La cour d'appel de Rennes a affirmé successivement dans le dernier trimestre de l'année 2012 qu' « il résulte des dispositions des articles 7 et 17 de l'ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 que les articles 2, 3 et 12 du décret du 20 novembre 1959 modifiant le titre VII du code du travail maritime et relatif aux litiges entre armateurs et marins sont abrogés à compter du 1^{er} décembre 2010, [...] »²²⁶ et « que le texte donnant compétence au Tribunal de commerce pour les capitaine a été abrogé »²²⁷. Le Rapport annuel de 2013 de la Cour de cassation va dans le même sens en précisant que les dispositions du décret du 20 novembre 1959 avaient été abrogées par l'Ordonnance du 28 octobre 2010. Toutefois, conformément aux souhaits des auteurs précités²²⁸, le rapport indique qu'une intervention était devenue nécessaire pour dissiper les doutes subsistant en matière de règles de compétence applicables aux litiges entre armateurs et marins²²⁹.

En effet, la question restait entière de savoir comment déterminer le juge judiciaire spécialement compétent pour connaître d'un litige en matière de droit du travail maritime.

B. Le recours aux règles issues du Code du travail

109. Le recours aux règles générales de compétence. - Les articles L 1311-1 et L 5541-1 du Code des transports renvoyant de manière subsidiaire à l'application du code du travail, la doctrine avait suggéré d'avoir égard aux règles du droit commun du travail pour déterminer les juridictions compétentes en matière de conflit du travail maritime. S'agissant de la compétence matérielle, cette analyse a été mise en œuvre par la cour d'appel de Rennes dans un arrêt du 4 décembre 2012. Ainsi, la jurisprudence a pu parfois considérer que le contentieux du travail maritime français relevait de la compétence prud'homale, sur le fondement d'une lecture combinée des articles L 5542-48, L 1311-1 et L 5541-1 du Code des transports et L 1411-1 du Code du travail.

²²⁶ CA Rennes (9^e Ch.) 3 octobre 2012 *Navire Dissanga*, N° 11-0998, « *A droit constant, le marin trouve son tribunal près de chez lui ?* » obs. P. CHAUMETTE, DMF n° 747 de Mai 2013, p. 425

²²⁷ CA de Rennes (3^e Ch. com.) du 4 décembre 2012 n°12-04474, « *Quelle compétence juridictionnelle pour les conflits du travail maritimes ? Suite* » obs. Z. PAJOT, DMF n°747, p. 432

²²⁸ *Ibid.* note 40 et *Ibid.* note 41

²²⁹ Rapport annuel de la Cour de cassation 2013, La Documentation française, 2014 page 69.

C. Le recours à l'article R 221-13 du code de l'organisation judiciaire

110. La compétence du tribunal d'instance en application du code de l'organisation judiciaire.- En l'état du processus de codification, il fallait envisager de déterminer la compétence matérielle du juge eu égard à l'article R. 221-13 du code de l'organisation judiciaire qui dispose que « *Sous réserve de la compétence de la juridiction de proximité, le tribunal d'instance connaît : [...] 3° Des contestations relatives au contrat d'engagement entre armateurs et marins dans les conditions prévues par le code du travail maritime.* » Cette disposition à valeur réglementaire a également été source d'opacité dans la mesure où elle renvoie au code du travail maritime, dont les dispositions ont été abrogées par voie d'ordonnance au 1^{er} décembre 2010. Ainsi, la Cour de Rennes dans son arrêt du 4 décembre 2012 précité considérait qu'aucune portée ne saurait être donnée à cette disposition devenue obsolète. Au contraire, le Rapport annuel de la Cour de cassation de 2013 s'y réfère pour fonder la compétence du tribunal d'instance s'agissant des litiges relatifs au contrat d'engagement maritime²³⁰. Ainsi, la jurisprudence n'a pu se fixer dans la constance, continuant de retenir tantôt la compétence du tribunal d'instance sur le fondement de l'article R 221-13 du code de l'organisation judiciaire²³¹, tantôt la compétence prud'homale sur le fondement du code du travail²³².

Finalement, la Cour de cassation a eu l'occasion de se prononcer en faveur de la compétence du tribunal d'instance. La juridiction suprême a ainsi retenu la compétence exclusive du tribunal d'instance sur le fondement d'une lecture combinée des articles L 5541-1 et L 5542-48 du Code des transports et de l'article R 221-3 du code de l'organisation judiciaire²³³. Cette position était critiquable à plusieurs égards. D'abord en raison de la vétusté de l'article R 221-13 du code de l'organisation judiciaire, du fait qu'il n'est pas spécifique au contentieux maritime, du fait de la référence au Code du transport maritime abrogé et du fait de la référence au code du travail.

²³⁰ Rapport annuel de la Cour de cassation de 2013 : « *L'ordre public* », La documentation française, 2014, p. 69

²³¹ CA Rennes, 16 novembre 2011, CA Rennes, 7^{ème} Ch. Prud'homale, 28 novembre 2012, n° 12/04462, navire le Constellation, TGI Sables d'Olonne, 25 octobre 2013, n° 12/01058, Cibié c/ Club Méditerranée, Charming Venture LTD, DMF 2014, n°754, pp. 21-25. « *Contentieux du travail maritime : Tribunal d'instance ou prud'hommes ?* »

²³² CA Rennes, 4 déc. 2012

²³³ Cass. Soc. 12 fév. 2014, n° 13.100643, « *Contentieux du travail maritime : Tribunal d'instance ou prud'hommes ?* », DMF n° 756 de 2014

Section III - Les clarifications apportées par le décret n° 2015- 219 du 27 février 2015

111. L'arrivée au compte-goutte des dispositions réglementaires.- La publication du décret n° 2015-219 du 27 février 2015 relatif à la résolution des litiges individuels entre les marins et leurs employeurs pris pour l'application de l'article 25 de la loi n° 2013-619 du 16 juillet 2013 modifiant l'article L 5542-48 du Code des transports a permis de mettre fin aux controverses. Le décret n° 2015-219 du 27 février 2015 relatif à la résolution des litiges individuels entre les marins et leurs employeurs est finalement venu préciser les règles posées par l'article L 5542-48 du Code des transports. Les dispositions réglementaires prises pour l'application RIF se font encore attendre.

I. La confirmation de la compétence du tribunal d'instance

112. Actualisation du code de l'organisation judiciaire. - Le titre II du décret intitulé « *La compétence du tribunal d'instance* » modifie l'article R 221-13 du code de l'organisation judiciaire qui dispose désormais que : « *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.* » L'article 12 du décret du 27 février 2015 est venu modifier l'article R 221-13 du code de l'organisation judiciaire en remplaçant les termes « *au contrat d'engagement entre armateurs et marins dans les conditions prévues par le code du travail maritime* » par « *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.* » Ainsi disparaît la référence inadaptée au Code du travail maritime abrogé. En outre, la rédaction de la disposition est harmonisée avec celle de l'article L 5542-48 du code des transports qui a été modifiée par une loi de 2013 qui est venue substituer la formule « *tout différend pouvant s'élever pendant la période d'embarquement* » à celle plus heureuse visant 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* ».

Ainsi, il faut louer le remplacement du terme « *armateur* » par celui d' « *employeur* ». La compétence du tribunal d'instance est confirmée à l'égard de tous les marins, capitaines compris. Le décret précise les modalités de la tentative de conciliation

mais n'éclaire pas sur le fait de savoir si dans la conciliation est possible en vertu des règles du code de procédure civile dans le cadre d'un litige opposant un capitaine et son employeur. Enfin, le décret précise que l'autorité compétente de l'Etat visée par l'article L 5542-48 est le directeur départemental des territoires et de la mer (DDTM), lequel peut déléguer cette compétence aux agents qualifiés, placés sous son autorité et désignés à cet effet²³⁴.

II. La compétence du directeur départemental des territoires et de la mer s'agissant de la phase de conciliation préalable

113. La compétence du DDTM. - La période d'incertitude juridique avait soulevé la question de savoir quelle était la juridiction compétente pour conduire la tentative de conciliation prévue, pour les marins à l'exception des capitaines, par l'article L 5542-48 du code de transports. Désormais, c'est le directeur départemental des territoires et de la mer (DDTM) qui est compétent en la matière.²³⁵ Cette compétence peut être déléguée²³⁶.

III. Le champ d'application temporel des règles issues du nouveau décret

114. Le droit transitoire. - L'article 16 vient abroger explicitement le décret n° 59 – 1337 du 20 novembre 1959. Cependant, le texte précise que les litiges en cours demeurent régis par les dispositions antérieures à l'entrée en vigueur du décret. Ainsi, les controverses sus-exposées sont toujours d'actualité, s'agissant des procédures introduites avant l'entrée en vigueur du décret.

Chapitre II **La compétence prud'homale**

115. - Le champ d'application de l'article R 1412-1 du code du travail.- La compétence matérielle des prud'hommes est posée à l'alinéa 1^{er} de l'article L 1412-1

²³⁴ Art. 1^{er} et 2 du décret n°2015-219

²³⁵ Décret n° 2015-219 du 27 février 2015 relatif à la résolution des litiges individuels entre les marins et leurs employeurs, art. 1^{er}

²³⁶ Ibid. art. 2

du code du travail qui énonce clairement que « *l'employeur et le salarié portent les différends et litiges devant le conseil de prud'hommes territorialement compétent* ». La mise en œuvre de ce texte suppose d'identifier une relation de travail salarié. La relation de travail salarié peut se déduire de l'existence formelle d'un contrat de travail conclu entre les parties, le cas échéant. Surtout, la relation de travail salarié résulte d'un lien de subordination qui se caractérise par l'exécution d'un travail sous l'autorité de l'employeur qui a le pouvoir de donner des ordres et des directives, d'en contrôler l'exécution et de sanctionner les manquements²³⁷.

Ainsi qu'exposé précédemment, les règles de compétence spéciales portant les litiges entre marins et leur employeurs ne sont pas transposables à l'ordre international. La compétence prud'homale, visée aux articles R 1412-1 et suivants du code du travail peut être retenue dans deux hypothèses distinctes : lorsque la compétence internationale française est retenue sur le terrain du droit dérivé de l'Union mais aussi par le jeu d'une transposition directe à l'ordre international de l'article R 1412-1²³⁸.

²³⁷ Cass. Soc. , 25 octobre 2005, n° 01-45.147

²³⁸ Cass. Soc. 29 avril 2003, n°01-41599, DMF 2003 n°642, obs. P. CHAUMETTE ; CA Aix-en-Provence (17^e ch. B) 13 septembre 2012, Navire Bristol II of Beaulieu, DMF 201 », n°750, obs. P. CHAUMETTE

Titre II

La compétence territoriale

Chapitre I

Les règles de compétence territoriale pour les litiges relevant du code des transports

Section I – Les règles issues du décret n°2015-219

116. La réécriture de l'article R 221-49 du COJ.- L'article R 221-49 du code de l'organisation judiciaire pose des règles de compétence territoriales, applicables pour le cas où le litige relèverait de l'article R 221-13 code de l'organisation judiciaire. Ce texte pose une double option : tribunal d'instance du domicile du marin ou tribunal d'instance du port d'embarquement ou de débarquement du marin. Le marin peut également saisir le tribunal d'instance dans le ressort duquel est situé le port où l'employeur a son principal établissement ou une agence ou, à défaut, le port d'immatriculation du navire. L'emploi du terme, « à défaut » laisse perplexe quand à l'ouverture de l'option tenant au port d'immatriculation du navire. Cette option est-elle ouverte à défaut d'établissement ou d'agence de l'employeur ou bien à défaut pour le marin de pouvoir l'identifier ?

Section II - Les incertitudes

117. Les questions en suspens. – Certaines questions ne sont pas encore résolues ni par les textes, ni par la jurisprudence. Par exemple :

- Quelles sont les règles de compétence territoriales applicables aux litiges introduits avant l'entrée en vigueur du décret n°2015-219 ?
- Quelles sont les règles de compétence territoriales applicables aux litiges relevant de l'article L.5621-18 du code des transports, applicables aux navires immatriculés au RIF ?

Chapitre II

La compétence territoriale en matière prud'homale

Section I – Les règles de droit interne

118. Les options de compétence territoriales offertes par l'article R 1142-1 du code du travail.- Lorsque le litige relève de la juridiction prud'homale, il faut appliquer l'article R1412-1 issu du Décret n°2008-244 du 7 mars 2008 - art. (V). Selon ce texte, le Conseil territorialement compétent pour connaître d'un litige entre un employeur et son salarié est : *« 1° soit celui dans le ressort duquel est situé l'établissement où est accompli le travail ; 2° soit, lorsque le travail est accompli à domicile ou en dehors de toute entreprise ou établissement, celui dans le ressort duquel est situé le domicile du salarié. »* De manière classique, le législateur favorise le salarié en lui réservant deux options de compétence supplémentaire. Le salarié peut également saisir les conseils de prud'hommes du lieu où l'engagement a été contracté ou celui du lieu où l'employeur est établi.

D'abord, le 1^{er} alinéa du texte offre deux options de compétence territoriale, indépendamment du fait de savoir si l'action est intentée par l'employeur ou par le salarié. La première branche de l'alinéa 1^{er} vise le conseil dans le ressort duquel est situé l'établissement où est accompli le travail. Cette option est particulièrement inadaptée au travail maritime. En effet, que faut-il entendre par établissement où est accompli le travail ? Considérer que l'établissement où est accompli le travail du marin est l'entreprise armatoriale, cette option correspondrait au lieu où l'employeur est établi, option qui est réservée au salarié.

En réalité, le travail est accompli à bord du navire, lequel est difficilement localisable. La question revient encore : doit-on prendre en compte le lieu de son immatriculation ou bien le lieu où il est exploité à titre principal ? Le lieu d'immatriculation du navire est en réalité le port d'attache administratif du navire. Il s'agit du lieu où le navire est enregistré, sans qu'il ne soit nécessaire que le navire y retourne physiquement. Cet élément de rattachement peut s'avérer éloigné de la réalité et inaccessible pour les parties. Une autre interprétation consiste à prendre

en compte le lieu du port d'attache réel du navire, c'est à dire le lieu où le navire à vocation à retourner s'amarrer dès lors qu'il n'est pas en mer. Certains navires ne bénéficient pas d'un point d'ancrage : ils ont vocation à être exploités en mer et, lorsqu'ils ne sont pas exploités, ils sont placés au mouillage voire abandonnés dans les ports. D'autres navires peuvent être exploités selon une navigation côtière, voire à quai. Ils peuvent bénéficier d'une place à quai, à moyen voire à long terme selon des modalités d'occupation du domaine public maritime variables. Cette hypothèse concerne des navires d'une valeur vénale importante que l'on retrouve dans le secteur du yachting.

Le second chef de compétence territoriale doit être mis en œuvre dès lors que le travail est accompli à domicile ou en dehors de tout entreprise ou établissement. Si, comme semble le faire la Cour de justice de l'Union européenne, l'on considère que le travail maritime s'effectue en dehors de tout établissement, l'employeur ne pourra attirer son salarié que devant le tribunal dans le ressort duquel le salarié a son domicile. Cette option unique peut s'avérer inopportune, selon les lieux de situation du domicile du marin.

S'agissant des options supplémentaires réservées au salarié, on retrouve le lieu où l'engagement a été contracté et le lieu où l'employeur est établi. La première option ne pose pas vraiment de difficulté particulière : lorsque le marin a été embauché en France il s'agira du lieu où le contrat d'engagement maritime a été conclu, lequel correspond dans la majorité des cas avec le lieu d'embarquement du marin. La deuxième option suppose que l'employeur soit établi en France.

Section II - Le recours aux critères de rattachement issus du droit dérivé de l'Union

119. Les rattachements territoriaux issus du droit dérivé de l'Union.- De manière générale, le droit dérivé de l'Union européenne permet de rattacher les conflits de travail maritime au lieu du domicile des parties. Plus spécifiquement, la demande introduite par le salarié peut être portée soit devant le tribunal du domicile de l'employeur, soit devant le tribunal du lieu où le marin accomplit habituellement

son travail ou du dernier lieu où il a accompli habituellement son travail et à défaut devant le tribunal du lieu d'établissement de la personne qui l'a embauché. Ces critères de rattachements sont par essence territoriaux de sorte qu'il n'est pas nécessaire d'avoir égard aux textes internes pour déterminer la compétence territoriale.

Section III – L'approche hybride

Dans l'attente de la publication du décret n°2015-219 fixant les règles de compétence territoriale pour les litiges entre marins et employeurs relevant du champ d'application de l'article 5542-48 du code des transports, la Cour de cassation a utilisé les règles de compétence territoriale posées à l'article L 1412-1 du code du travail afin de fixer la compétence territoriale du juge d'instance²³⁹.

²³⁹ CA rennes (9^e Ch.) 3 octobre 2012, *Navire Diassanga*, n°11-07998, DMF 2013, n°747, obs. P. CHAUMETTE

PARTIE III

LE REGIME DES PROROGATIONS CONVENTIONNELLES DE COMPETENCE

Dans le contentieux du travail maritime, la prorogation conventionnelle de compétence résulte de l'insertion, dans le contrat d'engagement maritime, d'une clause attribuant compétence à une juridiction autre que celle normalement compétente en vertu des règles étudiées dans les deux premières parties²⁴⁰.

Les clauses d'élection de for attribuent compétence à une juridiction étatique (Titre I) tandis que les clauses compromissaires désignent une juridiction arbitrale (Titre II).

Titre I

Le régime des clauses attributives de compétence

120. Prorogation de compétence internationale et prorogation de compétence interne.- Les clauses attributives de compétence sont des dispositions contractuelles par lesquelles les parties entendent déroger aux règles de compétence légalement applicables, en faveur d'une juridiction étatique. Il convient de distinguer entre les clauses dites d'élection de for, qui dérogent à une compétence internationale en désignant les juridictions d'un Etat de manière générale (Chapitre I), des clauses qui désignent une juridiction spécifique, affectant ainsi les règles de compétence propres à l'ordre juridique d'un Etat (Chapitre II).

²⁴⁰ Pour une définition générale de la prorogation de compétence : V. *Lexique des termes juridiques*, sous la direction de S. GUINCHARD Dalloz, 22^e éd., 2014, p. 800 ou *Vocabulaire juridique*, sous la direction de G. CORNU, p. 814

Chapitre I

Le traitement des accords d'élection de for

121. Les règles applicables. - La Convention de La Haye du 30 juin 2005 sur les accords d'élection de for n'est pas entrée en vigueur. Il convient de se référer aux dispositions des articles 17 de la Convention de Bruxelles, repris à l'article 21 de la Convention de Lugano ainsi qu'aux articles 21 du Règlement (CE) n°44/2001 et 23 du Règlement (UE) n°1215/2012. Selon ces deux derniers textes, il ne peut être dérogé aux règles de compétences relatives aux travailleurs que dans deux hypothèses alternatives : lorsque l'accord est postérieur à la naissance du différend ou qu'il offre une option supplémentaire au travailleur. Par hypothèse, une clause d'élection de for insérée dans un contrat de travail est antérieure à la naissance du différend de sorte que, dans la mesure où elle n'offre pas d'option supplémentaire au travailleur la clause devrait être réputée nulle ou au moins privée d'effet. Les clauses insérées dans les contrats d'engagement maritimes ne pourront jouer que dans la mesure où elles sont asymétriques optionnelles *in favorem*²⁴¹ pour le marin.

122. L'extension du domaine d'application des règles européennes.- Le Règlement (UE) n°1215/2012 modifie le champ d'application des règles européennes en matière de clause attributive de compétence. Dans l'ancien règlement, les clauses d'élection de for étaient régies tantôt par les dispositions du règlement, tantôt par les dispositions internes, en fonction de la domiciliation du défendeur, dans ou hors le territoire de l'Union. Le nouveau texte devrait soumettre davantage de clauses aux conditions de validités fixées par les règles européennes et ce dans deux directions. D'abord, devrait y être soumise la clause invoquée dans le cadre d'un litige où le marin attrait un employeur même domicilié hors Union, pour ne pas le priver de la possibilité de saisir le juge du lieu d'accomplissement du travail si celui-ci est situé dans l'Union. Ensuite, de manière générale le règlement s'applique désormais aux clauses désignant une juridiction européenne, alors même qu'aucun des contractants ne serait domicilié sur le territoire de l'Union.²⁴²

123. Le droit français. – Le droit français s'applique de manière résiduelle. Les solutions dégagées par le juge français ne sont pas très claires. Schématiquement, la clause est nulle lorsqu'elle fait échec à un rattachement fort avec la France, en

²⁴¹ O. CACHARD, *Droit international privé*, Ellipse, éd. 2014 p.82-83.

²⁴² Règlement UE n°1215/2012, arts. 6 et 25.

raison de l'exécution du travail en France. La clause est en revanche valable lorsque le rattachement avec la France est faible, par exemple lorsque le contrat a simplement été conclu en France²⁴³.

Chapitre II

Le régime des aménagements de compétence au sein de l'ordre juridique français

Le droit interne français distingue selon que la clause attributive affecte la compétence matérielle (Section I) ou territoriale (Section II).

Section I – La prorogation affectant la compétence matérielle

124. En principe, les parties ne peuvent déroger à la compétence des ordres de juridiction (administratif, pénal, civil) ou à celles des degrés de juridiction (sauf à renoncer à l'appel dans certaines matières²⁴⁴). La prorogation est difficilement admise : les parties peuvent aménager la compétence si la règle de compétence n'est pas d'ordre public.²⁴⁵ Or, les règles de compétence exclusives sont en principe impératives. Une clause attributive de compétence incluse dans un contrat de travail international ne peut donc pas faire échec aux dispositions impératives de l'article R. 1412-1 du code du travail applicables dans l'ordre international²⁴⁶. Ainsi, le litige concernant un salarié travaillant à l'ambassade du Maroc, à Paris, relève de la compétence du conseil de prud'hommes de Paris. Mais, dès lors qu'un employeur et un salarié sont, dans un pays étranger où s'exécutait la relation de travail, convenus, à l'occasion de l'affectation du salarié dans un site de l'employeur situé en France, que le contrat de travail qui les liait restait régi par la loi étrangère même après le changement d'affectation et que les juridictions de ce pays seraient seules compétentes pour le règlement des litiges nés de l'exécution du contrat de travail, une telle clause attributive de compétence, qui n'est pas contraire à la conception

²⁴³ P. RODIERE, *Droit social de l'Union européenne*, LGDJ, 2014, n°534

²⁴⁴ CPC, Arts. 556 et 41

²⁴⁵ B. BEIGNER « Ordre public et compétence », in *Mélanges Boyer*, 1996, 99)

²⁴⁶ Soc., 29 septembre 2010, pourvoi n° 09-40.688, *Bull.* 2010, V, n° 204

française de l'ordre public international, est opposable au salarié²⁴⁷. Reste à savoir s'il est possible de déroger à la compétence matérielle du tribunal d'instance visée par l'article R. 221-13 du code de l'organisation judiciaire tel que modifié par le décret n° 2015-219 du 27 février 2015 relatif à la résolution des litiges entre les marins et leurs employeurs.

Section II – La prorogation affectant la compétence territoriale

125. La prorogation de la compétence territoriale des juridictions est en principe interdite, qu'elle soit directe ou indirecte²⁴⁸, c'est à dire résultant par exemple d'une élection de domicile dans un acte conformément à l'article 111 du code civil²⁴⁹. L'article 48 *in fine* du code de procédure civile prévoit une exception lorsque la clause figure de manière très apparente dans un contrat conclu entre commerçants. Par hypothèse, le marin salarié n'a pas qualité de commerçant de sorte que la clause ne pourra lui être opposé²⁵⁰. En revanche, si l'employeur du marin a la qualité de commerçant, le marin pourra se prévaloir de la clause dès lors que celle-ci figure de manière très apparente dans le contrat d'engagement maritime. On retiendra l'absence de visa utilisé par la cour d'appel d'Aix-en-Provence pour retenir que « *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.* »²⁵¹

²⁴⁷ Soc., 21 janvier 2004, pourvoi n° 01-44.215, *Bull.* 2004, V, n° 24

²⁴⁸ CPC, art. 48

²⁴⁹ N. FRICERO *Procédure Civile*, Mementos LGDJ 2016, p. 74.

²⁵⁰ Il en va différemment lorsqu'un marin est embauché sous le statut d'auto entrepreneur

²⁵¹ CA Aix-en-Provence (17e Ch. B), 13 Septembre 2012 N°2012/501, *navire Bristol II of Beaulieu*

Titre II

Le régime des clauses compromissoires

126. Définition. - La clause compromissoire est une stipulation par laquelle les parties à un contrat s'engagent à soumettre à l'arbitrage les contestations qui pourraient s'élever entre elles.²⁵² L'arbitrage est un mode alternatif de règlement des conflits par une autorité qui tient son pouvoir de juger, non d'une délégation étatique ou d'une institution internationale mais de la convention des parties²⁵³.

127. Régime. - La Convention internationale de La Haye de 2005 en vigueur depuis 2015 exclut les contrats de travail de son champ d'application²⁵⁴. L'arbitrage est en outre exclu du champ d'application des textes européens sur la compétence des juridictions. En principe, les clauses d'arbitrage obéissent au principe dit compétence-compétence selon lequel les juridictions nationales saisies en méconnaissance d'une clause compromissoire, doivent se déclarer incompétente sauf si le tribunal arbitral n'est pas encore saisi et si la convention d'arbitrage est manifestement nulle ou manifestement inapplicable. En revanche, les juridictions de l'Etat ne peuvent relever d'office leur incompétence²⁵⁵. Les juridictions arbitrales n'étant pas favorables aux salariés, l'hypothèse susceptible de poser problème en pratique sera celle dans laquelle le salarié aura saisi une juridiction nationale en méconnaissance de la clause compromissoire et l'employeur aura saisi la juridiction arbitrale, avant d'opposer une exception d'incompétence devant la juridiction nationale. Le juge, pourra tout de même se reconnaître compétence en se fondant sur l'article II (1) de la convention de New York 10 du juin 1958 qui exclut l'obligation des Etats de reconnaître les clauses arbitrales lorsque celles-ci portent sur des questions « non susceptibles d'être réglées par voie d'arbitrage²⁵⁶. En droit français, la clause compromissoire est prohibée dans le contrat de travail et doit être considérée comme nulle en application des articles 2061 du Code civil et L. 1411-4 du code du travail. Selon ce dernier texte, « *le conseil de prud'hommes est seul compétent [...] pour connaître des différends mentionnés au présent chapitre. Toute convention contraire est réputée non écrite* ». Dans un arrêt du 28 juin 2005, la chambre commerciale de la Cour de cassation exprime un principe important : la clause compromissoire insérée

²⁵² G. CORNU, *Vocabulaire Juridique*, p. 177

²⁵³ G. CORNU, reformulée avec mes mots, p. 78, reformuler

²⁵⁴ Article 2, b).

²⁵⁵ CPC, art. 1448

²⁵⁶ D. BUREAU et H. MUIR WATT., *Droit international privé*, Tome II partie spéciale

dans un contrat de travail maritime international est inopposable au salarié.²⁵⁷ La règle avait déjà été affirmée en droit « terrestre », sans d'ailleurs que la Cour ne la fonde sur un texte²⁵⁸. Il est bon qu'elle soit rappelée pour les contrats de travail maritime. La Cour, comme elle l'avait déjà fait en 1999, soumet toutefois la règle qu'elle édicte à une condition : pour que la clause compromissoire soit inopposable au salarié, il faut que celui-ci ait « *saisi régulièrement la juridiction compétente* », ce qui était le cas en la cause. Le marin concerné avait « *exercé son activité en dehors de tout établissement* ». Il avait donc valablement saisi le conseil de prud'hommes du lieu de son domicile.

²⁵⁷ Cass. Soc., 28 juin 2005, navire *Nan Shan*, *Revue Scapel* 2005.135 ; *DMF* 2006. 35, obs. P. CHAUMETTE

²⁵⁸ Soc. 16 février 1999, *Bull. V*, n^o 78

CONCLUSION

128. L'uniformisation des règles de droit international privé.- La vocation universelle du nouveau règlement (UE) n° 1215/2012 devrait permettre une application plus uniforme des chefs de compétence en matière de travail maritime. Surtout, les employeurs ne pourront plus aussi facilement se prévaloir de leur domiciliation sur les territoires ultra-marins exclus du champ d'application du droit dérivé de l'Union parmi lesquels il faut citer les Îles Vierges Britanniques, les îles Caïman, les îles anglo-Normandes, etc. Il faut s'en réjouir. Cette solution doit minimiser la déception résultant de l'échec de la conférence de La Haye de 1998 pour la rédaction d'une convention internationale sur la compétence judiciaire et les effets des jugements étrangers²⁵⁹ et relativiser la thèse selon laquelle : « *en l'absence d'un législateur mondial, une unification des chefs de compétence ne pourrait avoir lieu que par une convention internationale ratifiée par tous les Etats du globe. Les échecs des tentatives en ce sens démontrent qu'il s'agit d'une entreprise utopique.* »²⁶⁰ Initiée par la voie de la convention internationale, la construction d'un espace judiciaire commun en matière civile et commerciale a désormais vocation à s'exporter progressivement hors des frontières de l'Union. Reste à observer quelle sera la réception de l'application étendue de ces règles par les Etats tiers. D'ailleurs, la vocation universaliste du règlement Bruxelles I refondu aura sans doute le mérite d'atténuer les effets du retrait programmé du Royaume-Uni de l'Union européenne sur les parties faibles...

129. La dispersion du contentieux. - La règle spéciale prévue à l'article R 221-13 du code de l'organisation judiciaire attribuant compétence au tribunal d'instance pour connaître des litiges entre employeurs et marins génère un large contentieux sur la question de la compétence. Le problème peut être posé en les termes suivants : certains litiges de droit du travail maritime sont susceptibles d'échapper à la compétence du tribunal d'instance soit par leur caractère international soit par le fait que certains travailleurs maritimes ne sauraient être qualifiés de marins au sens des articles L 5511-1 et R 5511-1 du Code des transports. Le marché du travail maritime étant mondialisé, notamment en raison de la libre immatriculation des navires, le domaine de la compétence du tribunal d'instance en matière de travail maritime risque d'être réduit à peau de chagrin. En outre, il est permis de douter de

²⁵⁹ A. T. VON MEHREN, « *La rédaction d'une convention universellement acceptable sur la compétence judiciaire internationale et les effets des jugements étrangers : le projet de la conférence de la Haye peut-il aboutir ?* », *Rev. Crit. DIP* 2001 p. 85

²⁶⁰ C. ARRUE MONTENEGRO, pt. 28

L'opportunité de confier d'une part au tribunal d'instance le contentieux relatif aux marins et d'autre part aux juridictions prud'homales celui relatif aux gens de mer et autres travailleurs maritimes. Cette distinction, résultant de la nécessité de prévoir des règles de fond spécifiques pour les marins ne semble guère opportune en matière de compétence. Ainsi, les membres d'un même équipage devraient-ils se présenter devant des juridictions différentes en raison du poste qu'ils occupent. La spécificité des travailleurs embarqués sur des plateformes d'extraction ou des installations EMR n'est pas non plus prise en compte. En l'état, cette règle de droit, a pour effet de disperser le contentieux du travail maritime et de créer une inégalité de traitement entre les travailleurs maritimes²⁶¹.

130. La transposition de l'article R 221- 13 du code de l'organisation judiciaire à l'ordre international.- L'une des solutions envisageables pour regrouper le contentieux du travail maritime serait d'admettre la transposition de la règle issue de l'article R 221-13 du code de l'organisation judiciaire à l'ordre international. Toutefois, cette solution n'est pas la plus appropriée dans la mesure où elle ne règle pas le problème de la disjonction du contentieux entre marins et employeurs d'une part et entre gens de mer et employeurs d'autre part.

131. La fin de la compétence du tribunal d'instance en matière de conflit individuel du travail maritime. – Ce mémoire approuve la position adoptée par Monsieur Serge Guinchard en 2008, favorable à l'abrogation de la compétence du tribunal d'instance pour les litiges entre marins et leurs employeurs²⁶². Il s'agira alors de regrouper l'ensemble du contentieux du travail maritime français devant les conseillers prud'homaux et de rouvrir le débat concernant la création de sections maritimes spécialisées.

132. La phase de conciliation. - La question de la compétence en matière de conciliation préalable se pose également. La majorité des syndicats de marins reste attachée au maintien de la conciliation préalable auprès de l'administration maritime. Cette préoccupation est légitime eu égard aux spécificités des conditions de travail maritime. A ce titre, l'exclusion des capitaines de la phase de conciliation préalable ne se justifie guère. D'un autre côté, à cause des impératifs tenant aux

²⁶¹ Cette question a d'ailleurs été soulevée par le biais de questions prioritaires de constitutionnalité : Cass. Soc. 13 juil. 2012, n°12-40049 QPC ; Cass. Soc. 19 septembre 2012, n°12-40053 QPC, Mackaël c/ Sté SNC - ARMOR

²⁶² Rapport du Recteur S. GUINCHARD au Garde des Sceaux : « *L'ambition d'une justice apaisée* », La documentation française, 2008

délais procéduraux dans lesquels la saisine de la juridiction au fond doit être réalisée suite à la saisie conservatoire du navire, les obligations de conciliation préalable ne sont pas toujours opportunes. L'introduction de la conciliation préalable devant l'autorité administrative pourrait devenir interruptive de prescription et être assimilée à l'introduction d'une instance au fond²⁶³.

Enfin, le contrôle des navires par l'Etat du port résultant notamment du *Mémorandum of Understanding* de Paris pourrait constituer un chef de compétence internationale pour les litiges entre marins et armateur. Cette logique permettrait de renforcer l'effectivité des règles internationales instaurant des conditions minimales pour le travail des gens de mer.

²⁶³ C. Eoche-Duval « Réforme de la résolution des litiges individuels de entre les marins et leurs employeurs », DMF 2015, n°768, pp.289-295

BIBLIOGRAPHIE

I. Dictionnaires

Loïc CADIET (Dir.)

Dictionnaire de la justice, PUF, 2004

Gérard CORNU (Dir.)

Vocabulaire juridique, PUF, Quadrige dicos poche, 2016

Serge GUINCHARD (Dir.)

Lexique des termes juridiques, Dalloz, 22^e ed. 2014

II. Traité et Manuels

Soraya AMRANI MEKKI et Yves STRICKLER

Procédure Civile, PUF, Thémis droit, 1^{re} éd., 2014

Bernard Audit & Louis D'Avout

Droit international privé, Collection Corpus droit privé, 7^e éd. refondue, ECONOMICA, 2013

Henri BATIFFOL et Paul LAGARDE

Traité de Droit International Privé, Tome I, LGDJ, 8^e éd., 1995

Jean-Pierre BEURIER (Dir.) et autres

Droits Maritime, Dalloz Action, 3^e éd., 2014

Pierre BONASSIES et Christian SCAPEL

Droit Maritime, LGDJ, Traité, 3^e éd., 2016

Dominique BUREAU et Horatia MUIR WATT

Droit international privé, PUF, Thémis droit, 3^e éd., 2014

Olivier CACHARD

Droit international privé, Larcier, Paradigme, 3^e éd., 2014

Patrick CHAUMETTE

Le contrat d'engagement maritime : Droit social des gens de mer, CNRS éd., 1993

Natalie FRICERO

Procédure civile, Gualino éditeur, Lextenso, Mémentos LMD, 12^e éd., 2015

Procédures civiles d'exécutions, Gualino éditeur, Lextenso, Mémentos LMD, 5^e éd., 2015

Jean-Etienne Marie PORTALIS

Discours, rapports et travaux inédits sur le Code civil, Joubert, 1844

Martine REMOND

L'exploration pétrolière en mer et le droit, Technip, 1970

René RODIERE et Emmanuel du PONTAVICE

Précis de Droit Maritime, Précis Dalloz, 12^e éd. , 1997

III. Thèses et mémoires

Carlos Alberto ARRUE MONTENEGRO

« L'Autonomie de la volonté dans le conflit de juridiction », Thèse de doctorat en Droit international privé, sous la direction de Bertrand Ancel, *LGDJ*, Thèses, Bibliothèque de droit privé, 2011, Tome 531.

Luiz Felipe FREYRE COSTA OLIVEIRA

« Doux et amer : essai sur quelques contradictions du jugement de *conveniens* », Mémoire pour l'obtention du Master II Recherche de droit européen comparé à l'Université Panthéon-Assas (Paris II), sous la direction de Marie Goré

Wahiba SAHED

« Le contrat d'engagement maritime », Mémoire pour l'obtention du Master II de droit maritime et des transports sous la direction de Christian Scapel, 2007

IV. Articles

Patrick CHAUMETTE

« Gens de mer marins, gens de mer non marins et autres : Décret n°2015-454 du 21 avril 2015 », *DMF* Juin 2016, n°731, pp. 483-494

« Contentieux du travail maritime : Tribunal d'instance ou prud'hommes ? », *DMF* 2014, n°756

« Le rattachement d'un capitaine de yacht, au lieu de conclusion de son contrat en France », *DMF* 2014, n°756

« Du principe de réalité appliqué aux marins », *DMF* 2013, n°750

« Le contentieux du yachting », *Neptunus*, e.revue, *CDMO*, Université de Nantes, vol. 19, 2013 /3

« Un scaphandrier au TGI de Paris ? », *DMF* Juin 2012, n°737, pp 514-522

« Des compétences juridictionnelles dans le travail des marins », *DMF* Juin 2012, n°737, pp 522-528

« Le navire, ni territoire, ni personne », *DMF* 2007, n°678

« Le rattachement à la terre d'une relation internationale de travail maritime », *DMF* 2003, n° 642

« L'abandon du forum *arrestii*, le pétrole français et les marins roumains » *DMF* 1999, n°593.

Gérard CHEVALIER

« La localisation de la compétence juridictionnelle en droit du travail maritime », extrait d'une allocution prononcée à l'occasion du colloque « Le droit social et la mer » organisé par le Centre de Droit et d'Economie de la Mer (CEDEM), Brest le 10 mars 2006 – v. compte-rendu au DMF n 674, p. 804

Giles DEDESSUS-LE-MOUSTIER

« Qualification de co-employeur et application des règles de compétence juridictionnelle prévues par le règlement 'Bruxelles 1' », *JCP Ed. Générale* n 5, 28 janvier 2012, 110

Christian EOCHE-DUVAL

« Réforme de la résolution des litiges individuels de entre les marins et leurs employeurs », DMF 2015, n 768, pp.289-295

Fabienne JAULT-SESEKE,

« Inopposabilité au salarié de la clause compromissoire insérée dans un contrat de travail international », *Rev. Crit. DIP* 2006 p. 159

Amandine LEFRANCOIS

« Le cas de l'Obo Basak », revue *Neptunus*

Yves LEQUETTE

« Du juge compétent pour connaître de la saisie conservatoire d'un navire », *Rev. Crit. DIP*, 1996, p. 133

Florelle MOREAU

« La compétence juridictionnelle en matière de contrat de travail international après le règlement (UE) n 1215/2012 », Dalloz, Droit social 2016 p. 359

Zo  PAJOT et Augustin MOULINAS

« Quelle compétence juridictionnelle pour les conflits du travail maritime ? », *DMF* Juin 2012, n 737, pp 503-508

Gwenaële PROUTIERE-MAULION

« Quel lieu habituel de travail pour le marin international ? », *DMF* 2009 n 707

J. P. REMERY

« Contestation du for de la saisie et de l'opposabilité d'une clause d'élection du for à l'occasion de la saisie conservatoire d'un navire », *DMF* 2005, n 656

Martine REMOND-GOUILLOUD

« *Forum arresti* : le jusant », *DMF* 1996, n 563

Robert REZENTHEL

« La situation juridique des marins sur les navires saisis », *DMF* 1998.584.

V. Principales jurisprudences

Cass. Soc. 12 février 2014, n°13.10643, *DMF* 2014.756, obs. P. CHAUMETTE

Cass. Soc. 31 mars 2009, n°08-40367, navire *Ontario*, *DMF* 2009 n°707, obs. G. PROUTIERE-MAULION

Cass. Soc. 28 juin 2005, *Soc. Taiphon Ltd c. M. Bobinet*, *D.* 2005, p. 2035, obs. T. CLAY

Cass. Soc. 29 avril 2003, navire *Wedge One*, *DMF* 2003, n°642, obs. P. CHAUMETTE

Cass. 1^{re} civ. 18 juillet 2000, navire *Obo Basak*, *DMF* 2000.725 n°607, obs. Y. TASSEL

Cass. 17 janvier 1995, *DMF* 1996.815

CA Aix-en-Provence (17^e Ch), 12 mai 2016, n°15/15973

CA Aix-en-Provence (17^e Ch.), 17 décembre 2013, navire *Miss Irisha*, N°12.23376, *DMF* 2014, n°756, obs. P. CHAUMETTE

CA Aix-en-Provence (17^e Ch.), 13 septembre 2012, navire *Bristol II of Beaulieu*, N°2012/501, *DMF* 2013, N°750, obs. P. CHAUMETTE

CA Aix-en-Provence, 8 février 2008, navire *MY All Seven*, *DMF* 2008, n°228, obs. C. BABAULT-BALLUFIN

CA Aix-en-Provence, 12 novembre 2007, navire *M/S Ontario*, *DMF* 2009, n°225, obs. Cécile BABAULT-BALLUFIN

CA Rennes (3^e Ch. com), 4 déc. 2012, N°12-04474, *DMF* obs. Z. PAJOT

CA Rennes (9^e Ch.), 3 octobre 2012, navire *Diassanga*, N°11-07998, *DMF* Mai 2013, N°747, pp 425 – 432, obs. P. CHAUMETTE

CA Rennes (5^{ème} Ch.), 3 octobre 2006, navire *Zamoura of Zermatt*, N°05/04144, *DMF* 2007, n°678, obs. P. CHAUMETTE

CA Rennes 21 octobre 1998, navire *Oscar Jupiter*

VI. Rapports publics

Rapport annuel 2013 de la Cour de cassation : « *L'ordre public* », La Documentation française, 2014

Serge GUINCHARD

« *L'ambition raisonnée d'une justice apaisée* », Rapport au Garde des Sceaux, La

Documentation française, 2008

Brigitte MUNOZ-PEREZ et Evelyne SERVERIN

« *Le droit du travail en perspective contentieuse* »

<http://www.ladocumentationfrancaise.fr/var/storage/rapports-publics/064000297.pdf>

VII. Sites internet

Centre de droit Maritime et Océanique de l'Université de Nantes :

<http://www.cdmo.univ-nantes.fr>

Conseil d'Etat

« Ordre public et libertés publiques », Discours de Bernard Stirn lors du colloque sur l'Ordre public, organisé par l'Association française de philosophie du droit les 17 et 18 septembre 2015.

<http://www.conseil-etat.fr/Actualites/Discours-Interventions/Ordre-public-et-libertes-publiques>

Observatoire du droit des marins (Fiches pratiques)

http://www.obs-droits-marins.fr/fiches_pratiques.html

Observatoire du droit des marins (articles)

« Contentieux du travail maritime. Compétence juridictionnelles quant aux litiges entre marins et employeurs », P. Chaumette : http://www.obs-droits-marins.fr/_bibli/articlesPage/522/docs/obs_decret_27_2_2015_contentieux_travail_maritime_litiges_marins_employeurs_competences.pdf

TABLE DES MATIERES

Remerciements	1
Sommaire	3
Table des abréviations et acronymes	5
Introduction	7
I. L'élément d'extranéité	8
II. Le navire	10
III. Le contrat d'engagement maritime	11
IV. Les parties au litige	17
A. Le marin	17
B. L'employeur	19
1°) - Le responsable de la gestion nautique	19
2°) - Le démembrement de la gestion sociale du navire	21
3°) - Les méthodes alternatives d'identification de l'employeur maritime	24
V. La phase de conciliation préalable	27
VI. Le moment de l'introduction de l'instance	29
Première Partie	31
Les fondements de la compétence des juridictions françaises en droit international privé	
Titre I	31
La compétence dérivée du <i>forum arresti</i>	
Chapitre I	33
La saisie conservatoire du navire sur le fondement de la Convention de Bruxelles du 10 mai 1952	
Chapitre II	36
La portée de la compétence du <i>forum arresti</i>	
Section I – Les juridictions françaises ont compétence exclusive pour statuer sur la validité de la saisie pratiquée en France	36
Section II – La saisie conservatoire d'un navire en France fonde la compétence des juridictions françaises pour statuer sur le fond du litige, sous réserve d'un rattachement suffisant avec la France	37
Section III – Les juridictions de l'Etat du <i>forum arresti</i> sont compétentes pour statuer sur des créances salariales au fond dans les cas limitativement énumérés par la convention de Bruxelles du 10 mai 1952	39
Titre II	41
La Convention de Bruxelles du 27 septembre 1968 et le droit dérivé de l'Union européenne	
Chapitre I	42
Les instruments de construction d'un espace judiciaire européen en matière civile et commerciale	
Section I – La Convention de Bruxelles du 27 septembre 1968	42
Section II – Les règlements	43

Chapitre II	45
Le champ d'application des règles communautaires de compétence juridictionnelle	
Section I – le champ d'application <i>ratione materiae</i>	45
Section II – Le champ d'application <i>ratione loci</i>	45
Section III – le champ d'application <i>ratione temporis</i>	48
Chapitre III	49
Les règles de compétence juridictionnelles applicables en matière de contrat de travail	
Section I – Les règles issues de la Convention.....	49
Section II – Les règles explicitées dans les règlements	49
I. Les règles applicables aux actions intentées par l'employeur.....	49
II. Les règles applicables aux actions intentées par le travailleur	50
1°) Le lieu où le travail est accompli habituellement.....	52
2°) Le rattachement subsidiaire au lieu où se trouvait l'établissement qui a embauché le salarié	53
Titre III	55
L'extension des règles de compétence française à l'ordre international	
Chapitre I.....	55
Les règles de compétence applicables en matière de conflit individuel de travail	
Section I - L'extension des règles issues du code du travail.....	55
Section II - Les limites à l'extension des règles de compétence	56
Chapitre II	57
Le privilège de juridiction des articles 14 et 15 du code civil	
Titre IV	58
L'ordre public	
Partie II.....	61
Les juridictions françaises spécialement compétentes	
Titre I	61
La compétence matérielle	
Chapitre I.....	61
Vers la compétence du tribunal d'instance ?	
Section I – Historique	61
Section II - Le temps des réformes.....	63
I. L'ordonnance de 2010 portant codification du Code des transports.....	63
II. Une période d'incertitudes juridiques	64
A. L'abrogation du décret de 1959 par la codification à droit constant ?	64
B. Le recours aux règles issues du Code du travail.....	65
C. Le recours à l'article R 221-13 du code de l'organisation judiciaire	66
Section III - Les clarifications apportées par le décret n° 2015- 219 du 27 février 2015 ...	67
I. La confirmation de la compétence du tribunal d'instance	67
II. La compétence du directeur départemental des territoires et de la mer s'agissant de la phase de conciliation préalable	68
III. Le champ d'application temporel des règles issues du nouveau décret	68
Chapitre II	68
La compétence prud'homale	
Titre II	70
La compétence territoriale	
Chapitre I.....	70
Les règles de compétence territoriale pour les litiges relevant du code des transports	
Section I – Les règles issues du décret n°2015-219.....	70

Section II - Les incertitudes.....	70
Chapitre II.....	71
La compétence territoriale en matière prud'homale	
Section I – Les règles de droit interne	71
Section II - Le recours aux critères de rattachement issus du droit dérivé de l'Union	72
Section III – L'approche hybride	73
Partie III	74
Le régime des prorogations conventionnelles de compétence	
Titre I	74
Le régime des clauses attributives de compétence	
Chapitre I.....	75
Le traitement des accords d'élection de for	
Chapitre II.....	76
Le régime des aménagements de compétence au sein de l'ordre juridique français	
Section I – La prorogation affectant la compétence matérielle	76
Section II – La prorogation affectant la compétence territoriale	77
Titre II	78
Le régime des clauses compromissoires	
Conclusion	80
Bibliographie	83
Table des matières.....	88