



HAL
open science

Avis de tempête sur Kerguelen !

Patrick Chaumette

► **To cite this version:**

Patrick Chaumette. Avis de tempête sur Kerguelen !: Le régime juridique du travail à bord des navires français immatriculés aux TAAF. Neptunus, 1997, 3 (4), pp.1-3. hal-03849791

HAL Id: hal-03849791

<https://nantes-universite.hal.science/hal-03849791>

Submitted on 12 Nov 2022

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Avis de tempête sur Kerguelen !

Le régime juridique du travail à bord des navires français immatriculés aux TAAF

Par Patrick CHAUMETTE.

Professeur à la Faculté de Droit de Nantes.

Face à la concurrence internationale en matière de transports maritimes, les autorités françaises ont développé un registre-bis des navires, fondé sur l'autonomie juridique des Terres Australes et Antarctiques Françaises (TAAF). Cette création intervenue en 1986 fut annulée par le Conseil d'État le 27 octobre 1995. La loi du 26 février 1996 n'a pas précisé le régime du travail des marins à bord de ces navires français, immatriculés à Port-aux-Français.

Le Tribunal d'Instance de Nantes vient de rendre deux jugements le 2 octobre 1997 qui appliquent aux officiers embarqués à bord de navires immatriculés aux TAAF l'ensemble du Code du travail maritime et des conventions collectives nationales applicables en métropole. Si l'immatriculation du navire reste à Port-aux-Français, le régime du travail est en quelque sorte rapatrié, ce qui tend à supprimer l'essentiel des avantages de cette immatriculation, née en 1986. Ce jugement ne constitue que le premier épisode d'un long feuilleton important pour notre marine marchande, au moment même de la suppression des avantages fiscaux des investissements quirataires.

A la suite de la vente de ses navires à la société SEACOR des États-Unis, moyennant une prise de participation de 5%, puis 7,5% dans le capital, la société FISH, qui affrète ces mêmes navires et en conserve donc la gestion commerciale, a proposé un embarquement à des conditions internationales à 46 Officiers français et à 3 marins d'exécution. La plupart des officiers et marins concernés ont refusé ces propositions qui leur font perdre principalement l'affiliation à l'ENIM. Ils invoquent l'irrégularité de leurs licenciements, intervenus sans aucune procédure, ni indemnité. Ils revendiquent l'application de l'ensemble des règles du Code du travail maritime et des conventions collectives nationales étendues. Les indemnités demandées représentent environ 1 million de francs par officier. L'enjeu véritable est le passé et l'avenir de l'immatriculation Kerguelen, dont la vie fut mouvementée. Le 25 octobre 1995 le Conseil d'État a annulé le décret du 20 mars 1987 ; la loi du 26 février 1996 a légalisé l'immatriculation Kerguelen.

Certains marins furent licenciés avant l'entrée en vigueur de la loi, d'autres après. La question est donc double et son ampleur particulièrement déterminante pour le passé comme pour l'avenir.

Quel juge compétent ?

Ces marins français, résidant en France, ont saisi en vue d'une tentative de conciliation l'administrateur des affaires maritimes de leur domicile, sur le fondement du décret du 20 novembre 1959, pris en application du Code du travail maritime. De nombreux administrateurs se sont déclarés incompétents, considérant que la relation de travail était régie par le Code du travail d'outre-mer de 1952, seul applicable aux TAAF. Ces marins ont saisi le Tribunal d'Instance de leur domicile, en application de l'article 181 CTOM, puisqu'ils résident en métropole. Déjà fin septembre, les Tribunaux d'Instance de Quimper et de Quimperlé ont décliné leur compétence. La Cour d'appel de Rennes devra trancher ce premier point en février 1998: quel juge est compétent pour trancher ces litiges ?

Une fois déterminé le juge compétent, quel Code doit-il appliquer ? L'administrateur des affaires maritimes de Nantes avait lui admis sa compétence et a délivré un permis de citer devant le Tribunal d'Instance de Nantes, à la suite de la non-conciliation intervenue en septembre 1996. Les problèmes soulevés sont simples et leurs solutions complexes : quel est le juge compétent, quelles sont les règles applicables.

Les effets de l'annulation par le Conseil d'État.

Vis-à-vis des licenciements intervenus avant l'entrée en vigueur de la loi du 26 février 1996, le juge considère que l'annulation des textes de 1987 par le Conseil d'État ne permet pas de rattacher la relation de travail au Code du travail d'outre-mer de 1952. Seul le législateur pouvait autoriser cette immatriculation, limiter le champ d'application du Code du travail maritime, à condition de définir le régime du travail aux TAAF, à bord des navires. Faute de rattachement légal, la relation de travail ne peut qu'être régie par le Code du travail maritime, ce qui entraîne la compétence du Tribunal d'Instance de Nantes, l'application du Code du travail maritime et des conventions collectives nationales étendues, la condamnation de la société FISH à verser près d'un million de francs d'indemnités à chacun des officiers.

L'armateur va certainement faire appel, la discussion sera reprise devant la Cour d'appel de Rennes, puis sans doute devant la Cour de Cassation, dans trois ou quatre ans. Divers éléments nourrissent un débat complexe sur certains points juridiques techniques. Globalement, il nous semble que le juge a tiré les conséquences logiques de l'annulation par le Conseil d'État des textes du 20 mars 1987 organisant l'immatriculation Kerguelen et du caractère non-rétroactif de la loi du 26 février 1996. Ces navires français ne peuvent rester dans un vide juridique, pas plus que le régime de travail. Pour des marins, les règles du travail à bord de navires français sont contenues au sein du Code du travail maritime. Les TAAF sont des terres françaises. La conclusion paraît s'imposer.

Il est possible de soutenir que l'annulation des textes de 1987 ne devrait avoir que des effets symboliques, mais aucune conséquences sociales. Il s'agit alors d'admettre que tout est permis en économie, que le droit est négligeable, que l'administration peut tout autoriser, que le pouvoir politique peut créer des cadres juridiques incertains. En 1987, l'immatriculation Kerguelen est née mal formée, personne n'a eu le courage de la retoucher, le Parlement s'est bouché les yeux en 1996. La Fish n'a rien négocié avec ses navigateurs. Voici les conséquences tardives !

L'absence d'effets de la loi du 26 février 1996 ?

Mais ce n'est pas tout ! Plusieurs licenciements sont intervenus après l'entrée en vigueur de la loi du 26 février 1996 qui a rendu légale l'immatriculation des navires aux TAAF, pour l'avenir.

Le Tribunal d'Instance de Nantes constate que le législateur en 1996 n'a pas répondu à l'attente du Conseil d'État. S'il a précisé les conditions de rattachement du navire à Port-aux-Français, il n'a pas défini le régime du travail à bord. Or, le Code du travail d'outre-mer de 1952 est une coquille vide, doté d'un seul décret d'application datant de 1971. Le juge en déduit que la loi n'a pas pu exclure le régime du travail à bord du champ d'application du Code du travail maritime et des conventions collectives nationales étendues. Si la navire peut désormais être rattaché aux TAAF, le travail à bord s'effectue en France dans le cadre du droit commun du travail maritime.

Le juge en tire les conséquences vis-à-vis des officiers licenciés par la FISH en 1996, mais son affirmation vaut pour tous les marins, français et étrangers, embarqués actuellement sur tous les navires du registre Kerguelen. Seul le navire est lié à l'Antarctique, le marin l'est au CTM. On imagine les répercussions, l'effroi du comité central des armateurs, la mobilisation générale au sein du Ministère des Transports.

Le feuillet commence. D'autres juges d'instance auront peut être des analyses contraires. Toute la marine marchande attendra avec nervosité l'arrêt de la Cour de Rennes. Le temps va paraître long. D'ici là le nouveau gouvernement aura peut être fait enfin connaître le contenu de sa politique maritime et le Ministre aura pris conscience des réalités économiques et sociales du secteur. Il faut éviter que les navires n'aillent s'immatriculer au Luxembourg ou au Liberia, que ne se produise un immense gâchis depuis onze ans annoncé. Peut-on encore rêver d'une loi d'orientation marine marchande ? N'y a-t-il pas urgence de prendre ces problèmes à bras le corps ?

Patrick CHAUMETTE
Université de Nantes

BIBLIOGRAPHIE SOMMAIRE

P. CHAUMETTE Le contrat d'engagement maritime - Droit social des gens de mer, CNRS Ed., Paris 1993, pp. 63-73 ;

Ph-J HESSE et autres Droits maritimes T.I, Mer, navire et marins Juris-Service, Lyon, 1995, pp. 421-435 ;

CE Ass. 27 octobre 1995 Dr. Soc. 1995-1006, DMF 1995-893 concl. M. DENIS-LINTON

P. CHAUMETTE Loi du pavillon ou statut personnel ? - Du navire comme lieu habituel de travail , Dr. Soc. 1995 pp. 997-1006

P. CHAUMETTE La francisation à l'épreuve du droit communautaire, DMF 1996 pp. 1091-1106