Neptunus, e.revue
Centre de Droit Maritime et Océanique,
Université de Nantes, vol. 21, 2015/1
www.cdmo.univ-nantes.fr

L'amélioration du statut social du capitaine de navire : étude comparée du droit français et du droit communautaire de la Cemac à partir d'une lecture de « *capitaine de navire - armateur – contrat d'engagement - litige – compétence* » du professeur Patrick Chaumette.

Par Israël Jacob Baruc MEKOUL

**Diplômé de l'Ecole Normale Supérieure (ENS de Yaoundé 2012-2014, Philosophie),
Master droit privé, option droit des affaires (droit des transports maritimes).
Université de Yaoundé II-Soa,**

Le statut juridique des gens de mer est largement tributaire du contrat d'engagement qui les lie avec l'armateur. Entre le capitaine de navire et le marin, il s'est souvent glissé comme une « *injustice* » dans leur traitement respectif ; alors que, en comparaison du poids de leur responsabilité, le capitaine de navire, membre et commandant de l'équipage devrait jouir d'avantages, sinon importants, mais au moins à la hauteur de ses missions. « *Confiné* » pendant longtemps dans sa fonction commerciale, sa situation sociale a été marquée par de nombreux désavantages sociaux. Pourtant, à la faveur du Code du travail maritime et d'un important travail mené par les juges et la doctrine, on assiste à une nette amélioration de son statut social. Aussi, convient-il de s'interroger en ces termes : comment le statut social du capitaine de navire s'est-il amélioré ? Cette amélioration quant à son statut social permet-elle finalement de « *placer* » le capitaine de navire au même rang que le marin ? L'intérêt de cet alignement social du capitaine de navire au même rang que le marin a un intérêt juridique et social. Sur le plan juridique, l'amélioration du statut social du capitaine de navire « *diminue* » son lien de préposition, tout en faisant prévaloir son statut professionnel, lequel s'entend de la conduite du navire et de l'exercice des fonctions de représentation de l'Etat. Sur le plan social, les avantages accordés au capitaine de navire sécurisent sa personne et renforcent l'attraction sur son statut si particulier. De ce fait, notre réflexion s'articulera autour de deux axes : l'alignement du capitaine de navire au même rang que celui du marin (I) ; la prépondérance du caractère maritime du contrat d'engagement malgré les activités terrestres du capitaine de navire (II).

I - L'alignement du capitaine de navire au même rang que celui du marin

Le capitaine, comme salarié et mandataire commercial de l'armateur est lié à ce dernier aux moyens du contrat d'engagement1. De ce contrat d'engagement peut naitre un litige dont la compétence est variable selon qu'on se trouve en droit français ou en droit communautaire de la Cemac. Ce qui nous intéresse ici, c'est de voir comment le législateur communautaire de la Cemac, en s'inspirant du droit français a amélioré la situation sociale du capitaine du navire (A) tout en gardant sa spécificité (B).

A - Capitaine de navire et marins jouissent des mêmes privilèges sociaux.

1 Le professeur Patrick Chaumette insiste sur le lien qui existe entre le statut du capitaine et son contrat d'engagement. Ce qui permet « *de lier et de proportionner attributions et responsabilités. Pas de responsabilités sans prérogatives décisionnelles, pas de pouvoir de décision sans responsabilités*.», Chaumette P, « *Le capitaine de navire : statut et responsabilités, La voie pénale crée-t-elle des remous* ? » février 2005, www. afcan.org.

Bien longtemps, le capitaine du navire n'était pas colloqué à la même enseigne que le marin. Ses fonctions commerciales le condamnant à ne pas jouir des mêmes avantages que les autres membres de l'équipage dont il était pourtant le « *chef* ».

Deux faits l'accablaient : la commercialité liée à sa fonction prépositionnelle (1) et son non alignement comme cadre autonome (2).

1 - Le piège de sa commercialité

Le doyen Georges Ripert en soulignant que l'activité du capitaine de navire relevait de l'activité commerciale, faisait référence à cette fonction de mandataire commercial au profit de l'armateur : et cette commercialité tenait pour sa part au fait que, c'est le capitaine « *qui exerce régulièrement en fait le commandement d'un bâtiment, quels que soient le tonnage, l'affectation de celui-ci et l'effectif de son équipage* 2». Mais encore, cette fonction n'est possible que là où l'armateur n'a pas de représentant et surtout, cette fonction n'est qu'exceptionnelle : le capitaine de navire n'est qu'un « *entremetteur* » dans la circulation des biens et des richesses dans l'intérêt du commettant. De ce fait, il ne saurait être un commerçant au sein juridique du terme. En ce qui concerne l'unicité3 de juridiction commerciale, celle-ci tenait au fait de la commercialité du capitaine.

Or, cette commercialité du capitaine restait fondée sur l'idée ancienne qu'il est un agent de l'exploitation du navire et non un simple marin. Ce qui justifiait le caractère « ad nutum » de son congédiement.

Cette commercialité ne tenait pas non plus compte de l'évolution des fonctions du capitaine de navire. Le caractère civil de sa fonction influençait l'évolution de sa responsabilité civile: le capitaine du navire n'est responsable que de ses fautes lourdes4 et de ses fonctions nautiques et de puissance publique.

Cette prise en compte du caractère civil des fonctions du capitaine du navire ruinait ainsi la sécularité de cette commercialité.

Apprécions cette ruine à partir du droit français et communautaire de la Cemac.

Dans le droit français, la ruine de cette commercialité tient au fait que le contrat d'engagement du capitaine du navire revêt de plus en plus un aspect moins commercial que social ou civil. De ce fait, le tribunal compétent en cas de litige portant sur le contrat d'engagement est passé d'une juridiction fortement commerciale à une juridiction relativement sociale. Bien plus, la présence de nombreux agents armatoriaux ont fini par limiter la commercialité du capitaine du navire.

Ainsi, tout comme son homologue français, le législateur communautaire n'a pas voulu enfermer le capitaine du navire dans sa fonction commerciale5. On a assisté à une maturation des consciences dont la finalité est aujourd'hui, la prise en compte du caractère professionnel du capitaine de navire. Par-là, il jouit d'énormes privilèges nautiques et de puissance publique qui ne sauraient être diluées dans ses attributions commerciales. Le capitaine de navire est d'abord un marin6 avant d'avoir un statut spécifique, faisant de lui, le chef de l'équipage.

Bien plus, le capitaine du navire ne peut plus être congédié de la sorte. En France, la révocation du capitaine du navire obéit au droit du licenciement depuis 19977. Ce licenciement se fait dans le respect des dispositions légales du code du travail terrestre, du code du travail maritime8 et des dispositions conventionnelles.

2Soc. 15 mars 1972 D.M.F. 1972-403, note Lureau.

3 Cette unicité existe toujours en France ; mais, elle relève maintenant de la compétence du tribunal de grande instance.

4 Jauffret E., L'action en responsabilité dans le transport de marchandises par mer, L.G.D.J. 1957, p. 51 et s.

5 D'ailleurs, il n'est pas un commerçant car, il n'est pas enregistré dans un registre de commerce et ne fait pas des actes de commerce par nature, sa profession habituelle.

6 Art. 373, Code Cemac révisé de juin 2008.

7 Loi n° 97-1051 du 18 novembre 1997. Cf. Chaumette P., « *Quel juge compétent pour un litige capitaine-armateur ?* », http://www.afcan.org/dossiers_juridiques/litige_captaine_armateur.html

8 En vertu de l'influence de plus en plus constante du droit terrestre sur le droit maritime.

2 - Son non alignement comme cadre autonome

Le capitaine du navire souffrait aussi des dispositions qui ne lui permettaient pas de jouir des mêmes avantages que le marin. L'article 104 du Code du travail maritime de 19269l'excluait des avantages de travail accordées au marin ; l'abandonnant à l'humanisme d'un « *décret* ».Cette attitude tenait au fait que, le capitaine de navire était considéré comme un cadre dirigeant. Or, un cadre dirigeant jouit d'une indépendance large. Ce qui n'est pas le cas du capitaine de navire10. Ce sont ces deux faits, non exhaustifs qui empêchaient au capitaine de navire de bénéficier du même alignement social que le marin. Or, on assiste de plus en plus à un alignement du capitaine du navire aux privilèges du marin11. Ce qui ruine en fait la commercialité du capitaine du navire. De même, la durée du travail pour les gens de mer comme pour les autres travailleurs est en principe de huit heures par jour avec un jour de repos par semaine, plus le repos correspondant aux jours fériés.12

Le Code Cemac révisé de juin 2008 dégage les mêmes avantages sociaux pour tous les marins, y compris le capitaine du navire. Bien plus, on assiste à un élargissement de l'assiette des tribunaux. Cet élargissement a « *pour effet d'éviter l'émiettement des litiges* »13 ; ce qui donne à ces choix attributifs de juridictions, le caractère d'ordre public. Pendant longtemps, seul le tribunal commercial était compétent pour connaitre des litiges ayant trait au contrat d'engagement maritime entre le capitaine et l'armateur14 ; ce qui neutralisait les techniques d'unification du contentieux. En France, c'est le tribunal d'instance qui est compétent pour connaitre des litiges entre capitaine et armateur.

Ces évolutions en France et en droit communautaire Cemac soulignent l'intérêt porté sur la personne du capitaine de navire. Cet intérêt n'occulte néanmoins pas la singularité juridictionnelle que propose le législateur communautaire au sujet de la compétence rationae materiae, en cas de litige.

B - La spécificité du législateur communautaire de la Comac par rapport au législateur français

Nous avons succombé à la motivation du législateur communautaire à se conformer aux exigences actuelles du droit social maritime, en améliorant le statut social du capitaine de navire. Cela est redevable à une prise en compte de la réalité professionnelle du capitaine du navire. En France, en cas de litige opposant le capitaine de navire à l'armateur, la compétence revient au tribunal d'instance ou prud'homal, c'est-à-dire à une juridiction unique. Ceci a d'intéressant qu'il place le marin et le capitaine dans la même enseigne. L'autre intérêt est qu'il n'ouvrira pas la porte aux conflits de compétence, car, tous les justiciables savent désormais à quel tribunal porter leur affaire.

Mais, la spécificité du législateur communautaire est là : il n'a pas suivi son homologue français au sujet de la compétence du tribunal et de l'unicité de juridiction. Il a plutôt intégré les dispositions du

9 « *Les modalités d'application au capitaine des articles 24 à 30 du Code du travail maritime, c'est-à-dire la durée du travail, sont déterminées par décret* » (art. 104 CTM). Cf. également : CA Rennes, 2è Ch. Com. 20 février 2002, , DMF 2002-433 - CA Caen, ch. Réunies, 17 mars 2006, Navire Pointe du Cormoran, n° 04-02384, M. Laumaillé et syndicat CFDT c/ Sté Navale Française, DMF 2007, n° 678, pp. 151-153.

10 La différence essentielle entre ces deux cadres tient au fait, contrairement au cadre dirigeant qui est indépendant, le cadre autonome n'est pas entièrement libre de son emploi du temps. Ce statut lui confère du repos quotidien et hebdomadaire ; des durées maximales du travail (quotidienne, hebdomadaire) et des heures supplémentaires. Or, le capitaine comme cadre autonome ne jouissait pas de ces prérogatives sociales dans le Code de 1926. Cf. Chaumette P., « *Statut et responsabilités du capitaine du navire. La voie pénale crée-t-elle des remous ? »,* www. Afcan.org.

11 P. Chaumette faisait déjà cette prédiction dans un article que le législateur communautaire a réalisé dans le Code Cemac révisé en 2008 : « *Dans l'avenir, les capitaines de navire pourraient sans difficultés relever des mêmes juridictions que les marins*. ». Chaumette P., « *Capitaine de navire - armateur – contrat d'engagement - litige – compétence », Revue Judiciaire de l'Ouest, 1985-3. pp. 301-312*.

12 Chaumette P., « *Du temps de travail du capitaine et de sa responsabilité personnelle* », Soc. 18 janvier 2011, Dr. Soc. 2011, pp. 462-465

13 Chaumette P.,, « *Capitaine de navire - armateur – contrat d'engagement - litige – compétence* », Revue Judiciaire de l'Ouest, 1985-3. pp. 301-312.

14 Décret en France de 1959 et le Code Cemac de mai 2001.

législateur français dans son corps de règles. Dès lors, il se pose cette question : peut-on espérer que, les innovations apportées par le législateur communautaire en élargissant les tribunaux compétents en matière de litige maritime permettront aux justiciables de ne plus éprouver des difficultés à trouver le « *juge compétent* » ?

Dans le Code Cemac, la compétence n'a pas changé de juridictions ; il y a eu plutôt élargissement de la compétence rationae materiae. Le Code révisé de juin 2008 dispose que le litige entre armateur et capitaine de navire ne relève plus uniquement de la compétence du tribunal commercial maritime, mais aussi du tribunal de commerce, ou du tribunal de grande instance dans le ressort duquel se trouve l'un des lieux ci-après : a)Le port d'immatriculation du navire ; b) le lieu de la conclusion du contrat d'engagement maritime ; c) le lieu de la naissance du litige ; d) tout lieu désigné par les parties dans le contrat d'engagement.

Ainsi, le litige pouvant naitre entre l'armateur et le capitaine du navire est porté au choix du demandeur.

Le législateur communautaire en offrant au demandeur de larges possibilités ne confine plus le contentieux entre les mains d'une juridiction et semble régler du coup, les éventuels litiges qui auraient porté sur les compétences attributives de juridiction, sur les exceptions de compétence ou d'incompétence. Il reste que, l'absence d'une jurisprudence abondante en la matière ne permet pas à la doctrine et aux praticiens de s'en servir pour exposer les cas éventuels.

Ce qui est salué peut ne plus être salutaire : car alors, la priorité de compétence se posera lorsqu'une partie saisira le juge d'instance15 et que l'autre, soulèvera la compétence du juge commercial maritime. Dans quelle mesure un litige qui a trait au domaine maritime pourra être connu par les juridictions terrestres ? Ne ferons-nous pas face à une « *crise de technicité* » des magistrats, ne comprenant rien aux affaires maritimes, mais pourtant appelés à les juger ?

Du coup, cette pluralité des ordres juridictionnels présage d'énormes conflits et des difficultés à trouver ce « *juge compétent* ».

Si les litiges peuvent être attribués à une juridiction plutôt qu'à celle qu'on estimerait compétente, il faut alors relever que l'harmonisation des ordres et des privilèges de juridiction n'est pas encore claire. Et une telle absence d'harmonisation ne risque-t-elle pas d'être préjudiciable aux justiciables et surtout aux plaignants, le plus souvent sans surface financière pour tenir le coup des procès ?

C'est donc l'avenir du conflit des lois et de juridictions qui s'annonce. Le droit international privé et l'arbitrage semblent définir leur « ombre » dans cette marine marchande.

Ce qui demeure au-delà de tout, c'est que, le droit maritime, bien qu'ayant subi l'influence du droit terrestre, s'impose.

II. Le contrat d'engagement du capitaine de navire reste maritime à beaucoup de niveaux

Le contrat d'engagement du capitaine pose la primauté de la loi d'autonomie (A) et la prévalence du droit maritime sur le droit terrestre (B).

A - L'intérêt de la loi d'autonomie dans le contrat d'engagement maritime

Le refus de spécifier les compétences des juridictions vise-t-il à rendre le traitement des litiges plus aisé et moins technique, pour ne pas dire moins coûteux en termes d'argent et de temps ?

Il reste qu'il faut accueillir la pratique du choix de la loi contractuelle. La loi du contrat de travail dans le contrat d'engagement est la loi des parties selon la Convention de Rome du 19 juin 1980, c'est-

15 Chaumette P., « *Capitaine de navire - armateur – contrat d'engagement - litige – compétence*, Revue Judiciaire de l'Ouest, 1985-3. pp. 301-312.

à-dire, la loi d'autonomie16. C'est « *le principe de la liberté des conventions qui s'applique*. »17. À défaut de choix, la Convention de Rome pose trois critères de rattachement18: * la loi applicable au contrat de travail est la loi du pays où le travailleur exerce habituellement son travail ; * à défaut celle du pays où se trouve l'établissement qui a embauché le travailleur « *si le travailleur n'accomplit pas habituellement son travail dans un même pays* » ; * en tout état de cause, ces deux critères de rattachement sont écartés s'il ressort des circonstances que le contrat de travail présente des liens plus étroits avec un autre pays. Ces critères jouent pour le contrat d'engagement maritime sous réserve d'absence de loi d'autonomie des parties19. Le droit international privé recourt à la fiction juridique selon laquelle le navire constitue une portion du territoire national. La loi du lieu d'exécution du contrat d'engagement maritime est la loi du pavillon. Cette même fiction s'applique en droit aérien, la loi de l'État d'immatriculation de l'aéronef régissant les contrats de travail20.

Cette fiction n'est pas sans critique lorsqu'il s'agit de pavillon de complaisance. Plus généralement, elle permet à l'armateur d'échapper à l'application de certaines lois, notamment l'application du Code du travail maritime. Il serait néanmoins possible de se fonder sur la notion de fraude à la loi pour écarter la loi du pavillon au profit de la loi du lieu d'embauche par exemple. La loi du pavillon est écartée en cas de mise à disposition d'un marin sur un navire, le marin restant soumis à la loi applicable à l'armement d'embauche21.

Mais, cette loi d'autonomie apparait comme une faculté parmi tant d'autres ; elle a souvent constitué le principe22 ; cependant le législateur communautaire fait prévaloir « *la police du contrat* » en édictant un éventail de choix possible de la loi contractuelle. Quelle option triomphera ? Nous pensons que la loi d'autonomie triomphera. Si le contrat d'engagement du capitaine du navire n'est pas juste une formalité de sa part, alors, la loi contractuelle sera celle que les parties choisiront. Car, les lois contractuelles énumérées plus haut : lieu d'immatriculation du navire, lieu de conclusion, lieu de naissance du litige, posent chacune son lot de problème, qui ne rendra pas souvent aisé, la résolution des litiges. Les conflits de lois rendront complexes la compétence des juridictions ; c'est pourquoi, au regard des possibilités qu'offre la loi d'autonomie23, elle mérite d'être soutenue, car, elle seule, peut gommer les revirements des parties lorsqu'une juridiction choisie ne satisfera pas ses attentes24. Ce privilège de la loi d'autonomie entretient la prévalence du droit maritime sur le droit terrestre.

B - La prévalence du droit maritime sur le droit terrestre

De nos jours, le contrat d'engagement maritime ne peut se réduire à un service à bord et doit couvrir également toutes les périodes consécutives au travail nautique telles que les suspensions de travail, les congés, les maladies. La jurisprudence a appréhendé cette nouvelle réalité : seules les périodes de travail à terre sont soumises au Code du travail25. En conséquence, les litiges relatifs à des

16 Cette loi est donc indépendante de la loi du pavillon. Mais, il faut relever que selon les dispositions de l'article 6 de la Convention de Rome, il existe des limites à la loi d'autonomie qui ne peut priver le travailleur des dispositions impératives de la loi qui lui serait applicable, à défaut de choix, en vertu de cette Convention.

17 Collin Y., *Conséquence de l'évolution du lien substantiel entre Etat du pavillon et navire au sein de la marine marchande française et des équipages*, ESC Bretgane Brest - Master 2008.

18 Art. 6 § 2.

19 *Soc., 29 avr. 2003 : préc.* .

20 *Soc., 6 nov. 1985 : Rev. crit. DIP 1986, p. 75, note P. Lagarde*.

21 *T. Sup. d'appel de Saint-Pierre et Miquelon, 12 janv. 2005 : DMF 2005, p. 337, obs. P. Chaumette*.

22 Civ. I, 6 juillet 1959, Fourrures Renel.

23 Les parties peuvent cristalliser la loi du contrat à une date précise (Civ. 21 juin 1950, Messageries Maritimes) ; les parties peuvent aussi réaliser le dépeçage (Convention de Rome, Art. 3, alinéa 1).

24 La loi d'autonomie a la particularité qu'elle peut être choisie après sa conclusion, sous la seule réserve des intérêts des tiers, mais devant le juge ; la Convention de Rome autorise les parties, non seulement à réparer un oubli, mais encore à modifier un choix antérieur (Art. 3, alinéa 2).

25 Soc., 27 juin 1973, DMF 1974, p. 10, note R. Jambu-Merlin..

périodes consécutives à un travail à bord ou à des périodes de congés ou d'arrêts de travail relèvent du droit maritime26.

Plus profondément, se pose cette question : comment encore faire la différence entre la compétence du code du travail terrestre et celui maritime ? Une partie ne peut-elle pas soulever l'incompétence d'une juridiction aux motifs que le litige en question relève de telle situation ou de telle autre ? Par exemple, si l'armateur sollicite la compétence du tribunal d'instance alors que le capitaine soulève la compétence d'un tribunal terrestre, qui aura gain de cause au niveau du code du travail à choisir? Les déclarations de compétence ne vont-elles pas alourdir les litiges avec des risques de prorogation de l'exposé au fond desdits litiges ? Si on ramène cette interrogation au contexte africain ou camerounais, la plupart des armateurs n'étant pas camerounais, quelle chance les plaignants auront-ils pour gagner des procès, puisque le droit maritime communautaire en vigueur est muet quant aux privilèges de nationalité ?

La jurisprudence et la doctrine se disputent le raisonnement. La cour d'Appel de Paris, dans une décision rendue a soutenu l'idée que, lorsque le marin n'est pas embarqué, tout litige naissant relève de la compétence du code du travail terrestre27. Cette décision est critiquée par le professeur Patrick Chaumette : « *le critère de compétence est constitué par la qualification juridique du contrat liant les parties, contrat d'engagement maritime ou contrat de travail. Cette qualification dépend du lieu de travail imposé au salarié et de la nature du travail : travail â bord d'un navire en vue d'une expédition maritime ou non (art. 1 et 3 C.T.M.)* 28».

Les réserves du professeur Patrick Chaumette quant aux décisions de la Cour d'Appel de Paris au sujet de l'attribution de la juridiction compétente montrent bien que, l'erreur ne serait que toujours grande lorsqu'il faudra qualifier le litige naissant entre les parties. Ce qui reste vrai, c'est que, le marin stabilisé ou officialisé est un salarié de l'entreprise ; et comme tel, il est lié par le contrat du code du travail maritime ; le code du travail terrestre intervenant dans les litiges « *hors des périodes d'embarquement.* ». C'est dire que, le travail hors des périodes d'embarquement dépend du code du travail terrestre, mais les litiges y naissant, dépendent du code du travail maritime.

Cependant, et c'est là que se porte tout l'enjeu : comment qualifier les périodes de non embarquement, quand on sait que le contrat d'engagement maritime couvre l'espace d'embarcation et de repos ou de congés.

Au sujet de cette prévalence du droit maritime sur le droit terrestre, une autre question jaillit : en cas de litiges naissant lors d'un travail, comment aligner travail et litige subséquent à la même compétence juridictionnelle ? On peut en déduire que le droit du travail terrestre perd du terrain face au droit du travail maritime. Le professeur Patrick Chaumette peut alors conclure : « *Le contrat d'engagement ou de travail ne concerne pas que les périodes de travail du salarié, mais aussi les pauses, les congés payés ou non, les périodes de maladie... Du fait du contrat d'engagement, le marin a droit à des congés, qu'il prendra le plus souvent â terre ; ces congés restent pourtant régis par les dispositions du contrat d'engagement maritime. Est soumis au code du travail, non pas les litiges apparus hors des périodes d'embarquement, mais le travail du marin intervenu hors des périodes d'embarquement*29. »

En guise de conclusion, notre réflexion s'est donnée pour objectif d'apprécier les évolutions conduites par le législateur communautaire dans l'amélioration du statut social du capitaine de navire, à partir d'une lecture des travaux menés par la jurisprudence et la doctrine françaises. Il y ressort un éclairage sur de nombreux aspects : d'une part, le capitaine de navire jouit des mêmes avantages que le marin ; d'autre part, on observe une prépondérance du droit maritime sur le droit terrestre, en cas de

26 Soc., 14 janv. 1987, Bull. civ. 1987, V, n° 24, Soc., 13 oct. 1988, Bull. civ. 1988, V, n° 502, Soc., 12 janv. 1993, JCP G 1993, II, 22185, note M. Pierchon ;
Dr. soc. 1993, p. 444, note P. Chaumette ; Soc., 5 janv. 1995, DMF 1995, p. 740, obs. P. Chaumette.

27 Paris, 21 novembre 1960 ; Paris 6 octobre, 1966, DMF, 1968-717 ; Paris 12 juillet 1982, DMF, 1983,p. 178, note critique, R. Jambu-Merlin.

28 Aix-en-Provence, 24 février 1983, DMF, 1984, p. 601

29 Chaumette P., « *Capitaine de navire - armateur – contrat d'engagement - litige – compétence* », Revue Judiciaire de l'Ouest, 1985-3. pp. 301-312.

litiges nés entre le capitaine du navire et l'armateur. Le choix de la juridiction compétente constitue de ce fait, un gros problème en matière maritime, quand il faut analyser la situation terrestre et/ou maritime du capitaine du navire. Tout cela, préjudiciable au plaignant lorsqu'il sera marin ou capitaine du navire. A condition comme le relève le professeur Patrick Chaumette que, « *l'équité et l'usage imposent à l'employeur une obligation d'aide et d'assistance vis-à-vis de ses subordonnés, en vue de leur défense pour des faits réalisés dans le cadre de leurs fonctions*30 ».

Convoquer l' « *usage* » et l' « *équité* » peuvent avoir une obligation juridique, en vertu de l'article 1135 du Code civil. Il faut espérer que dans un univers où les intérêts financiers sont énormes, les armateurs et les propriétaires des navires aient encore à cœur un brin d'humanisme.

30 Chaumette P., « *Le capitaine de navire : statut et responsabilités* », La voie pénale crée-t-elle des remous, février 2005, www. afcan.org