

**Commentaire de C.A. Aix-en-Provence 9è ch., 23 mars 1982,  
Birkenfeld c/ Del Chiaro  
et de C.A. Paris 1è ch., 20 janvier 1989, Thirion c/ Cie Comanau**

**Pascaline Joigny  
Hubert David**

Le droit du travail connaît depuis un certain nombre d'années une grande évolution. En effet, il s'internationalise et la loi du pavillon n'a dès lors plus le statut protecteur qu'elle pouvait présenter auparavant, car elle n'est plus la seule compétente. On remarque qu'il existe à bord d'un même navire une multitude de nationalités et donc de lois potentiellement applicables. Il est même parfois nécessaire de procéder à une division du contrat de travail afin de déterminer la loi qui présente le plus de lien avec une relation de travail donnée.

Etant donné que le droit international privé n'a pas servi de base à l'élaboration des principes du droit du travail maritime, il a fallu adapter ses notions pour régir les litiges pouvant naître à bord des navires et conserver un régime favorable au salarié

C'est de l'application du droit international privé en droit du travail maritime qu'il est question dans les arrêts qui nous sont soumis ; les faits de ces deux arrêts présentent en effet un grand caractère d'extranéité

Dans l'arrêt de la Cour d'appel de Paris du 20 janvier 1989, un marin français est employé par un armateur étranger pour travailler à bord d'un navire battant pavillon étranger. Suite à un accident du travail survenu à bord du navire, le marin engage la responsabilité de l'armateur. Ce dernier, en effet, n'a pas respecté la Convention n 55 de l'Organisation Internationale du Travail. Celle-ci commande à l'armateur de souscrire une assurance couvrant la prise en charge du travailleur accidenté à l'expiration de la période de soins imposée à l'armateur.

En l'espèce, l'armateur a vu sa responsabilité engagée par les juges français en vertu d'une convention internationale que l'Etat du pavillon n'avait pourtant pas ratifiée.

Dans l'arrêt de la Cour d'appel d'Aix-en-Provence du 23 mars 1992, un marin italien est embauché par un armateur allemand pour servir à bord d'un navire battant pavillon étranger mais ancré dans le port français de Cannes.

A l'occasion d'un litige avec l'armateur, le marin saisit le Conseil des prud'hommes de Cannes qui se déclare compétent alors même que le navire ne semble présenter aucun lien avec la France. La Cour d'appel d'Aix-en-Provence confirme pourtant la décision du Conseil au sujet de sa compétence.

A travers ces deux arrêts, on voit transparaître les deux problèmes classiques du droit international privé : conflits de juridictions et conflits de lois. En droit international privé, en présence de tels problèmes, le juge doit faire une interprétation au cas par cas et examiner les faits pour trouver le tribunal compétent ou la loi qui s'appliquerait le mieux à la situation.

C'est ce que font les juges dans nos deux arrêts : il y a nécessairement détermination du tribunal compétent (I) avant le choix de la loi applicable aux accidents du travail (II).

## **I- LA DETERMINATION DU TRIBUNAL COMPETENT**

Lorsqu'un litige international se présente, il s'agit de savoir quel juge est compétent. Le problème est alors double: il faut déterminer non seulement la nationalité du juge compétent (A), mais aussi l'ordre de juridiction qui doit être saisi (B).

### **A- LA COMPETENCE TERRITORIALE DES JUGES FRANCAIS**

Il existe plusieurs moyens pour répondre à la question de la compétence internationale (ou générale) des juridictions françaises; on peut notamment appliquer des Conventions internationales qui, comme la Convention de Bruxelles du 27 septembre 1968 complétée, lient les Etats membres de la Communauté Européenne ou bien le principe du privilège de juridiction des ressortissants nationaux (affirmé par l'arrêt PELASSA du 19 octobre 1959).

Ces deux modes de résolution de conflits de juridiction ont été utilisés dans les arrêts qui nous sont soumis.

Dans l'arrêt de la Cour d'appel de Paris du 20 janvier 1989, les juges font appel à la règle du privilège de juridiction.

En droit français, cette règle est contenue dans les articles 14 et 15 du Code civil, qui donnent compétence aux tribunaux français lorsque l'une des parties est française.

Ce privilège de juridiction, si on s'en tient à la lettre des articles 14 et 15, aurait dû être limité aux obligations contractuelles, pourtant, la jurisprudence française en a fait une disposition d'application générale (Cass.Civ. 27 mai 1970, WEISS).

Dans cet arrêt encore, la Cour d'appel de Paris fait sans doute application de ce principe, puisque le marin accidenté sur un navire battant pavillon étranger est français.

Dans l'arrêt du 23 mars 1992, la Cour d'appel d'Aix-en-Provence fait application de l'article 5 paragraphe 1 de la Convention de Bruxelles du 27 septembre 1968 pour admettre la compétence du Conseil des prud'hommes de Cannes.

La Convention de Bruxelles a pour objet essentiel l'alignement des Etats membres de la Communauté Européenne sur le plan de la compétence internationale. Elle s'applique lorsque le défendeur est domicilié sur le territoire d'un Etat membre de la Communauté. Elle a été modifiée plusieurs fois; le texte aujourd'hui applicable est celui qui résulte de la Convention d'adhésion de l'Espagne et du Portugal, signée à San Sebastian le 26 mai 1989. Le champ d'application de la Convention inclut l'ensemble du "droit privé", elle s'applique donc au droit du travail, comme l'a affirmé la C.J.C.E., notamment dans son arrêt du 13 novembre 1979, Sanicentral c/ Collin (Daloz 1980).

D'après l'article 5-1 originel, c'est le tribunal du domicile du défendeur qui est en principe compétent

Pour éviter que les litiges soient toujours réglés par le tribunal du domicile de l'employeur (qui est généralement défendeur dans les conflits de droit social), la C.J.C.E. a souvent renvoyé les litiges vers "le lieu d'exécution de l'obligation principale du contrat". C'est le cas dans ses arrêts IVENEL du 26 mai 1982, SHENAVAI du 15 janvier 1987 ou encore SOCIETE SIX CONSTRUCTION du 15 février 1989

Dès lors et en application de ce principe, le Conseil des Prud'hommes de Cannes se reconnaît compétent lorsqu'il est saisi par un marin italien embauché par un armateur allemand pour servir à bord d'un navire battant pavillon étranger, ancré dans le port de Cannes.

En effet, le défendeur allemand est domicilié sur le territoire d'un Etat membre et la convention de Bruxelles est donc applicable. Le Conseil des prud'hommes considère que l'article 5-1 de la Convention de Bruxelles commande la compétence du juge français quel que soit le pavillon du navire puisque le contrat de travail du marin s'exécute de manière habituelle dans le port de Cannes.

La Cour d'appel, en confirmant la compétence du Conseil des prud'hommes décide de donner plus de poids à la réalité (c'est à dire au travail dans le port de Cannes) plutôt que de laisser prévaloir l'apparence (c'est à dire l'immatriculation dans un port étranger).

En cela, la Cour d'appel ne fait que suivre la jurisprudence de la C.J.C.E.; son choix judicieux sera d'ailleurs rapidement entériné. En effet, la Convention de San Sebastian du 26 mai 1989 prendra en compte l'interprétation par la C.J.C.E. de l'article 5-1 en précisant que le lieu d'exécution est "celui où le travailleur accomplit habituellement son travail".

La Cour d'appel d'Aix-en-Provence avait peut-être eu vent des modifications textuelles qui s'annonçaient, elle n'en est pas moins louable pour cet aspect de sa décision. Il n'en va par contre pas de même pour ce qui concerne la validation de la compétence matérielle du Conseil des prud'hommes de Cannes.

## **B- LA COMPETENCE MATERIELLE CONTESTABLE DU CONSEIL DES PRUD'HOMMES DE CANNES**

Le conseil des prud'hommes de Cannes s'est déclaré compétent pour juger du conflit opposant le marin italien et l'armateur allemand. La Cour d'appel d'Aix-en-Provence, le 23 mars 1992 ne lui a pas donné tort; on peut pourtant s'interroger sur la compétence du Conseil.

En effet, la Convention de Bruxelles de 1968 est valable uniquement pour savoir si les juridictions françaises sont compétentes. Quand il s'agit de déterminer quel est le juge du lieu habituel de travail qui doit être déclaré compétent *ratione materiae*, ce n'est plus la Convention de Bruxelles qui tranche mais les critères nationaux du juge compétent.

Pour un litige maritime, c'est à dire un litige découlant du contrat d'engagement et non du travail à terre, c'est le Tribunal d'Instance qui est compétent après tentative de conciliation, ou bien encore le Tribunal de commerce si le marin est capitaine du navire; il ne s'agit en tout cas jamais du Conseil des prud'hommes.

Mais la Cour d'appel d'Aix-en-Provence ne semble pas s'intéresser à cet aspect de Droit interne résultant de l'article 4 du Code du travail maritime, tout absorbée qu'elle est par les problèmes de conflits internationaux de juridictions.

Il ne fait pourtant aucun doute que cette question de compétence matérielle n'est pas négligeable en droit international privé, pas plus que le problème de la loi applicable.

## **II-DESIGNATION DE LA LOI COMPETENTE : L'EXCEPTION A LA REGLE DE CONFLIT**

A l'heure actuelle, le travail maritime voit de plus en plus l'absence d'unité de nationalité à bord des navires. La présence de diverses nationalités vient remettre en cause l'unité que constituait la loi du pavillon et cela pose des difficultés en cas de litiges lorsqu'il est nécessaire de déterminer une loi compétente. La solution sera alors donnée par les règles de Droit International Privé mais il faut constater que la règle de conflit diffère entre le contrat de travail lui-même et les conditions de travail.

Dans l'arrêt de la Cour d'appel de Paris du 20 janvier 1989, le litige survient à l'occasion d'un accident du travail à bord d'un navire étranger affectant un marin français qui engage la responsabilité de l'armateur qui n'a pas souscrit d'assurance pour assurer la prise en charge du marin blessé.

L'armateur voit ainsi sa responsabilité engagée en vertu de la Convention n 55 de l'O.I.T. qui impose à l'armateur de souscrire cette assurance.

Ce litige présentant un caractère d'extranéité, il faut tout d'abord déterminer la règle de conflit en matière d'accident de travail survenu à bord d'un navire (A) et il convient ensuite d'étudier la solution donnée par les juges du fond (B).

### **A-LES REGLES CONFLICTUELLES EN MATIERE D'ACCIDENTS DU TRAVAIL**

En droit français, l'article 3 du Code civil précise que les faits juridiques sont régis par la loi du lieu où ils surviennent (la *lex loci delicti*).

Il serait aisé de procéder à un rapprochement entre le fait juridique et l'accident du travail à bord d'un navire pour dire que ce dernier relève de la loi du navire sur lequel il est survenu c'est à dire de la loi du pavillon.

Seulement en droit du travail terrestre, un arrêt des chambres réunies de la Cour de Cassation du 26 mai 1921 a posé le principe selon lequel la responsabilité dérivée d'un accident du travail est soumise à la loi du contrat de travail. Il faut alors déterminer la loi applicable au contrat; il s'agit de la loi d'autonomie ou de la loi qui présente les liens les plus déterminants (G. et A. LYON-CAEN : Droit social international et européen .Daloz 8 éd. 1993). La Convention de Rome de 1980 relative aux obligations contractuelles qui est rentrée en vigueur en 1991 donne d'importantes précisions sur la loi compétente en matière de contrats de travail; il s'agit de la loi choisie par les parties ou celle du lieu de travail habituel et ce, même en cas de détachement temporaire. Quant au salarié dont le travail s'exerce dans différents pays, la loi compétente est celle du lieu où est situé l'établissement d'embauche.

Or en droit du travail maritime, la pratique a fait une distinction entre le contrat et le travail en tant que tel, la règle de conflit relative aux accidents du travail propose des rattachements différents de ceux qui concernent le contrat de travail. En effet les deux rattachements sont la loi d'autonomie avec certaines limites ou la loi du pavillon.

La loi du pavillon conserve encore un domaine d'action mais la loi du pavillon lui est souvent préférée, car il s'agit dans la plupart des cas de la loi de conclusion du contrat.

Ainsi la Cour d'appel de Rouen, dans un arrêt du 5 décembre 1991 (DMF 1992-377), s'était référée à la loi d'autonomie pour trouver une indemnisation sur le terrain de la responsabilité contractuelle.

Cette loi d'autonomie ne s'applique qu'à la condition qu'elle soit plus avantageuse pour la victime et ses proches que la loi du pavillon (R.Jambu-Merlin: La loi applicable aux accidents du travail en droit international et en droit communautaire, R.C.A.D.I. 1983, vol.180). L'éviction de la loi d'autonomie moins avantageuse se justifie par la vocation de loi de police de la loi nationale.

En ce qui concerne les accidents du travail survenus aux marins à terre, on tient compte de la loi du lieu de l'accident.

Ces règles de conflit laissent une faible marge de manœuvre au juge mais celles-ci ne s'imposent pas nécessairement au juge qui pourra choisir un rattachement différent en fonction de la solution qu'il souhaite donner au litige. Le juge pourra même être amené à évincer la loi normalement compétente au profit de sa loi nationale ou d'une convention internationale.

## **B-L'EVICITION DE LA LOI ETRANGERE**

Dans le litige qui nous est soumis, il convient d'abord de justifier la compétence de l'ordre juridictionnel français pour ensuite commenter la solution de ces juges qui a abouti à refuser la compétence de la loi étrangère qui se voulait normalement applicable.

### **1 ) La compétence des juridictions françaises**

Comme cela a été précisé dans la première partie, s'agissant d'un marin français travaillant sur un navire étranger, celui-ci peut librement saisir une juridiction française et ceci en vertu du privilège de juridiction. En effet, l'article 14 du Code civil permet à tout demandeur de nationalité française de saisir une juridiction française.

### **2 ) Le rattachement à la loi française**

A travers la décision de la Cour d'appel, on constate que les juges du fonds ont fait une exacte application de la règle de conflit de loi puisqu'ils ont recherché si la loi du pavillon, qui est la loi normalement compétente pour l'accident du travail survenu à bord, contenait des dispositions prévoyant un régime de protection sociale. Les juges justifient alors le rattachement à la Convention n 55 de l'O.I.T. par l'absence de dispositions en la matière contenus dans la loi du pavillon.

Cette Convention de l'O.I.T. du 29 octobre 1939 prévoit que l'armateur doit obligatoirement souscrire une assurance pour assurer la prise en charge du marin accidenté pendant son travail à bord d'un navire. La même convention prévoyant une prise en charge initiale par l'armateur pendant une période de quatre mois, le régime d'assurance viendra se substituer à l'obligation de soins due par l'armateur.

Cette obligation de soins a d'ailleurs été reprise en droit interne par le décret-loi du 17 juin 1938 modifié le 25 janvier 1987 et l'article 79 du Code du travail maritime.

En l'espèce, l'éviction de la loi étrangère s'explique par la volonté d'offrir au marin un régime de protection sociale tel qu'il est prévu par la Convention n 55, seulement il faut expliquer la démarche juridique qui a permis aux juges français d'appliquer cette convention.

En effet, le Droit International Privé permet aux juges de substituer la loi du for à la loi désignée par la règle de conflit, lorsque cette dernière se heurte à certains principes ayant une valeur importante en droit interne, il s'agit de la notion d'ordre public international consacrée par l'arrêt Lautour de la Cour de cassation du 25 mai 1948.

Pour appliquer cette notion, le juge doit désigner la loi compétente selon la règle de conflit, il doit justifier que son application serait contraire à l'ordre public international et il peut alors lui substituer la loi du for.

En l'espèce, le juge a bien désigné la loi du pavillon comme loi compétente mais il a constaté son vide juridique en matière de protection sociale du marin accidenté. Le juge considère que cette protection sociale est un droit reconnu qui serait injuste de ne pas octroyer au marin français. De plus l'existence d'une convention internationale en la matière révèle l'importance de cette protection sociale.

Mais si l'exception d'ordre public international permet de faire jouer la loi française comment expliquer l'application de la Convention de l'O.I.T.? Il s'agit là de la force obligatoire de cette convention qui, en vertu de l'article 55 de la Constitution, aura une valeur supérieure à la loi dans la hiérarchie des normes en droit interne.

Même si les juges ne font pas expressément référence à cette notion d'ordre public, elle permet de justifier la décision qui déclare l'armateur responsable pour ne pas avoir souscrit d'assurance pour le marin français accidenté et de rendre la Convention de l'O.I.T. opposable à l'armateur alors que les juges n'avaient pas recherché si l'état du pavillon avait ratifié la présente convention.

Il s'agit donc d'une solution nécessaire à la protection du marin travaillant sur un navire étranger et qui ne fait qu'appliquer un principe de justice sociale élaboré de façon conventionnelle dans l'ordre international.

L'étude ces deux décisions de Cour d'appel met donc en évidence les difficultés rencontrées par les juges en matière droit du travail maritime, et notamment lorsque le travail n'est pas localisé dans un état particulier mais qu'il s'exerce à bord de navires étrangers.

Face à l'émergence de ces situations de travail où des marins se retrouvent sur des navires dont ils ne partagent pas la nationalité, les juges élaborent de nouveaux critères pour garantir la protection sociale dont jouissent les salariés du travail à terre.

Par ailleurs, la communauté internationale a lancé le mouvement en établissant des conventions pour tenter d'harmoniser les critères de rattachement à la souveraineté des états.

Mais toutes ces solutions ne peuvent dissimuler l'évolution du travail maritime et il faut craindre, pour l'avenir, que les marins n'aient plus les mêmes garanties de protection sociale. Il semble nécessaire de protéger les marins contre les abus résultant du développement des pavillons bis et des pavillons de complaisances. Seulement, il ne faut pas non plus que la protection sociale octroyée aux marins devienne un handicap dans leur recherche d'un poste à bord, l'armateur étant tenté de privilégier des marins moins "embarrassants". Il faut craindre que le manque de protection dont bénéficient les marins asiatiques et africains touche nos marins nationaux et européens dans l'avenir, et cela avec le concours des armateurs occidentaux..