

Le capitaine de navire et son pouvoir de représentation en justice.

Un nouveau représentant du bord ?

Patrick CHAUMETTE

Professeur à l'Université de Nantes

Le 22 février 2005, la 2^e chambre de la cour d'appel d'Aix-en-Provence a rendu un arrêt aussi intéressant qu'étrange concernant le pouvoir du capitaine de représenter en justice l'armateur et de recevoir des actes d'assignation (rôle n° 04/10550, Sté Keel Haul Ltd c/ Stephen Partridge et autres, navire Diana) :

Si le décret n° 69-679 du 19 juin 1969 relatif à l'armement et aux ventes maritimes comporte un article 10 selon lequel « le capitaine peut recevoir tous actes judiciaires ou extra judiciaires adressés à l'armateur », cette règle ne peut être appliquée lorsque l'armateur est assigné par le capitaine lui-même, puisque dans ce cas le demandeur et le défendeur, qui doivent nécessairement être deux personnes différentes, sont réunies dans une seule et même personne. Par ailleurs, M. Stephen Partridge, capitaine du navire Diana, ne démontre pas avoir transmis, notamment par télécopie, cette assignation à la société SANDCO 743 Ltd. L'assignation délivrée à la société SANDCO 743 Ltd par les membres de l'équipage pour salaires impayés, ainsi que toute la procédure subséquente, au fond devant le tribunal de commerce de Toulon, est annulée.

Face à une difficulté particulière, le capitaine impayé par l'armateur l'assigne en justice et l'assignation est notifiée à ce même capitaine, la cour d'appel confond, nous semble-t-il, l'identité des plaideurs et la fonction de représentation en justice ; elle ignore l'aspect collectif du contentieux, tous les membres d'équipage étant concernés par l'assignation, et non le seul capitaine ; elle fait du capitaine une sorte de délégué du bord, un représentant des marins face à l'armateur, quand il représente l'autorité de l'armateur vis-à-vis de l'équipage. Cet arrêt complique les recours en paiement des créances salariales, alors même que l'armateur peut aisément se dissimuler et devenir insaisissable. La saisie conservatoire du navire constitue la garantie essentielle des créanciers maritimes impayés, ici l'équipage, à condition que le navire ait une certaine valeur.

1) La procédure.

Le navire DIANA, motor yacht, est immatriculé à Belize ; son armateur est une société britannique ; il se trouve depuis juillet 2003 dans un chantier de réparation de Saint Mandrier. Il a fait l'objet d'une saisie conservatoire par ordonnance du président du Tribunal de Commerce de Toulon en date du 9 février 2004, à la demande de son équipage qui invoque

des créances salariales impayées, ce qui constitue des créances maritimes, sans contestation possible. « *L'article premier de la Convention de Bruxelles du 10 mai 1952 retient dans la liste des créances maritimes, dont la seule allégation permet la saisie d'un navire battant pavillon d'un Etat contractant, « les salaires des capitaine, officiers ou hommes d'équipage » ; en matière de droit maritime, il est de principe de rattacher au navire les créances liées à son fonctionnement ou son exploitation ; les salaires des marins, mais aussi les accessoires du salaire, ou les indemnités liées à la rupture du contrat de travail, ont un caractère de créance maritime* » (CA Aix-en-Provence, 18^e ch., Sté Wedge Line LTD c/ Mme Cedo, navire Wedge One, Droit Maritime Français, 2004-1012 avec nos observations).

L'équipage a saisi au fond le Tribunal de Commerce de Toulon en vue de la reconnaissance des créances salariales, de la condamnation de l'armateur au paiement des arriérés de salaires, de sa condamnation à des dommages et intérêts pour abandon et non-paiement des salaires, de sa condamnation aux frais de rapatriement. Une saisie exécution est pendante devant le Tribunal de Grande Instance de Toulon. Récemment dans une affaire assez semblable, la cour d'appel de Rennes a confirmé la compétence du tribunal d'instance de Saint Malo, vis-à-vis d'un marin impayé d'un navire britannique, ayant fait l'objet d'une saisie conservatoire à Saint Malo ; le contrat de travail était soumis au droit britannique, mais le juge français a appliqué à juste titre le droit français du licenciement, dans la mesure où l'armateur n'a pas apporté aux juges la preuve du contenu de la loi britannique (CA Rennes, 5^e ch., 30 novembre 2004, navire Zamoura of Zermatt, Droit maritime Français 2005-151). Le tribunal du lieu de la saisie conservatoire du navire est compétent pour statuer sur le fond de la créance maritime invoquée (Art. 7-1, Convention de Bruxelles du 10 mai 1952 ; Cass. 1^{ère} civ., 18 juillet 2000, Droit Maritime Français 2000, 725 n. Y. TASSEL ; Cass. Com. 7 décembre 2004, navire Jerba, Droit Maritime Français 2005-133 n. J.P. REMERY).

Le 29 mars 2004, le Tribunal de Commerce de Toulon, 1^{ère} chambre, a condamné l'armateur, la société SANDCO 743 Ltd, à payer 172.754,49 euros d'arriérés de salaires, avec intérêts de retard au taux légal à compter de la première mise en demeure transmise par courrier électronique par Monsieur le Capitaine du navire, à 10.000 euros de dommages et intérêts par marin, a ordonné la résiliation des contrats d'embauche, a condamné l'armateur à supporter l'intégralité des frais de rapatriement des membres de l'équipage jusqu'à leur port d'embarquement initial, dit que Monsieur le Capitaine du navire DIANA est autorisé à recevoir les actes judiciaires et extrajudiciaires destinés à l'armateur, a ordonné l'exécution provisoire du jugement (aff. n° 04/168). La société Keel Haul Ltd a fait appel de ce jugement.

Le respect du principe du contradictoire s'impose dans la procédure de saisie conservatoire des navires, de reconnaissances des créances maritimes, puis éventuellement de saisie exécution. Cette question maritime et internationale présente des spécificités en raison de la conciliation nécessaire de l'approche personnaliste, prenant en compte la personnalité morale, la notion de patrimoine de la personne et de l'approche réaliste, découlant de l'action *in rem*, qui tend à faire du navire sinon une personne, du moins un patrimoine d'affectation, gage des créanciers maritimes. Quand les procédures maritimes paraissent viser un navire quasiment personnifié, l'armateur, constitué en *single ship company*, défend les droits de la personne morale, éventuellement débitrice, oppose le siège social, changeant, de la société au domicile du navire, né de son immatriculation. Il convient aussi de noter que la mobilité du navire engendre des spécificités quant aux exigences d'information préalable de l'exploitant du navire, dans le cadre de la saisie conservatoire, puis dans la prolongation des procédures au fond. Il est nécessaire dans l'intérêt des créanciers que la saisie conservatoire puisse être une surprise pour l'armateur ; toute exigence d'information préalable conduirait au départ précipité du navire. Pour éviter des saisies excessives ou abusives, il est possible de jouer sur la responsabilité du saisissant, sur la main levée rapide de la saisie, non sur l'information

préalable de l'éventuel débiteur. C'est pourquoi le procès-verbal de saisie sera notifié au capitaine du navire ; en l'absence de mention des saisies conservatoires sur la fiche matricule du navire, la saisie sera seulement inopposable aux tiers, dont l'éventuel acheteur du navire ; le saisissant doit, dans le délai de 3 jours, notifier au propriétaire copie du procès-verbal de saisie.

2) Le pouvoir de représentation en justice du capitaine de navire.

Ce sont à la fois la mobilité du navire et sa valeur, comme celle des marchandises transportées, qui fondent les spécificités du droit maritime. Le navire doit être identifié, il est quasiment personnalisé par un nom, un domicile, le port dit d'attache, une nationalité, une immatriculation. Les anglo-saxons font du navire, rattaché au genre féminin, un ensemble titulaire de droits et d'obligations. « *Cette tendance à la personnification est significative du respect que l'on entend marquer envers cette entité de grand prix* », (L. LUCCHINI « Le navire et les navires », in *Le navire en droit international*, colloque de Toulon, AFDI, Pédone, Paris, 1991, p. 11). Suffit-il au navire de prendre le large pour échapper à ses créanciers ? Suffit-il à l'armateur d'être fort éloigné de ses créanciers pour échapper à leurs poursuites ? Le navire constitue le gage des créanciers maritimes de l'armateur (M. RÉMOND-GOUILLOUD, *Droit Maritime*, Pédone, Paris, 2^e éd. 1993, n° 285). Ce gage est non seulement le navire concerné par la créance, mais l'ensemble de la flotte de l'armateur, dans la mesure où la Convention de Bruxelles du 10 mai 1952 pour l'unification de certaines règles sur la saisie des navires de mer a constitué un compromis entre la tradition anglo-saxonne et les législations nationales continentales. La pratique des *single ship companies* permet aux armateurs la division des risques, ce qui réduit les garanties des créanciers. Cette convention reste très marquée par l'action *in rem* en vigueur dans les pays de *common law*, qui permettent au titulaire d'un *maritime lien* de faire valoir leurs droits directement sur le navire, sans se préoccuper de la personne du propriétaire, constituant le navire en patrimoine d'affectation au bénéfice des seuls créanciers maritimes du débiteur. La mobilité internationale du navire justifie que le juge de la saisie soit compétent sur le fond de la créance, ce qui est habituellement dénommé le *forum arresti*.

En raison du caractère international des activités maritimes et de la mobilité du navire, il sera possible de plaider contre le navire, si l'on peut dire, ou il lui sera possible d'agir en justice, par l'intermédiaire de son capitaine. Le procès-verbal de saisie conservatoire le désigne gardien du bâtiment et de tous les objets saisis. Quand le règlement du port de Rotterdam est modifié en 1996 afin de désigner le saisissant comme gérant ou gardien de l'entretien du navire, il s'agit bien de le responsabiliser, mais aussi de limiter dans ce port les possibilités de saisies conservatoires.

Originellement, le pouvoir de représentation du capitaine constituait une exception au principe « Nul ne plaide par procureur, que le Roy ». Le capitaine représentait pleinement l'armateur, plaidait en son nom en demande comme en défense, activement comme passivement. Plus que l'armateur, le capitaine représentait le navire (R. RODIÈRE, *L'armement*, Traité général de droit maritime, Dalloz, Paris, 1976, n° 390 p. 513). BONNECASE faisait du capitaine le tuteur de son pupille. Ce pouvoir de représentation s'est réduit : le capitaine ne peut agir pour son armateur que s'il a été mandaté à cet effet. Il peut évidemment agir contre son armateur pour la défense de ses propres droits. La doctrine moderne le réduit à une boîte aux lettres, ce qui semble une expression assez sommaire. « *Le capitaine reçoit tous actes judiciaires et extrajudiciaires adressés à l'armateur* » (art. 10, décret n° 69-679 du 19 juin 1969 relatif à l'armement et aux ventes maritimes). La cour d'appel de Rennes a limité cette fonction de représentation aux lieux où l'armateur n'est pas présent ou représenté, restriction qui semble approuver par la doctrine (CA Rennes 3 février 1975, DMF

1975-342). Cette pratique ne pose guère de difficultés et est reconnue par la jurisprudence : un armateur peut être assigné, quels que soient le pavillon du navire et le siège social de la société à travers le capitaine du navire ou le consignataire, qui tous deux le représentent (Cass. Com. 12 octobre 1993, DMF 1994-111 ; Cass. Com. 16 février 1993, DMF 1993-336). Récemment, il s'agissait d'une assignation des assureurs facultés ; le navire, le capitaine, le consignataire étaient étrangers, l'assignation fut faite à Dakar (CA Paris 6 novembre 2003, Bull. des Transports 2003, 811, DMF 2004 n° sp., juin 2004, n° 34 p. 36 obs. P. BONASSIES). En pratique, le capitaine de navire informe toujours son armement de ces significations.

En l'espèce le commandant PARTRIDGE transmettait un compte mensuel des dépenses, a informé préalablement Julie HARRISSON du cabinet Wardhadaway de la procédure de saisie conservatoire et a sans doute transmis par fax l'assignation qui lui a été délivrée le 20 février 2004. Encore faut-il que l'armement le tienne au courant de ses changements de domiciliation et de configuration juridique. Il y a là une forme d'invocation de sa propre négligence, pour ne pas recourir au terme de turpitude. L'armateur informé n'entreprendra aucune action pour obtenir la main levée de la saisie conservatoire, puis invoquera la nullité de l'ensemble de la procédure.

Dans aucun contentieux connu portant sur une saisie conservatoire de navire, il ne fut exigé, jusqu'à présent, nous semble-t-il, que le capitaine fasse la preuve de ses transmissions, ce qui nécessite des accusés de réception aux télécopies ou aux courriers électroniques, pratiques inhabituelles dans les relations de confiance entre armements et commandants de bord ; le capitaine est un préposé de l'armateur, un subordonné ; il appartient à son employeur de faire la preuve de fautes commises dans l'exercice de ses fonctions.

3) Le capitaine représentant du bord ?

Qu'en est-il lorsque le capitaine de navire est également demandeur contre l'armateur, en général, avec les autres membres d'équipage ; il s'agit de la situation d'un équipage impayé et même parfois abandonné par l'armateur pendant de longs mois. Le fait pour le capitaine d'être personnellement demandeur contre son armateur doit-il conduire à la disparition de ses fonctions de commandant de bord, alors même que le contrat d'engagement n'est pas rompu, que le capitaine est gardien du navire ? Cette question est en pratique exceptionnelle et la réponse de la cour d'appel d'Aix-en-Provence ne nous convient pas.

Le capitaine est demandeur au litige, avec les autres membres d'équipage ; il n'est donc pas l'unique demandeur. Sur le plan de la logique formelle, la cour d'appel confond d'une part le défendeur, c'est-à-dire l'armateur, et son représentant ; il s'agit là de l'aspect individuel du litige. Elle confond d'autre part le capitaine demandeur et l'ensemble des demandeurs, les marins ; il s'agit là de l'aspect collectif du litige. C'est de cette double erreur que résulte l'idée qu'il existe en l'espèce identité de demandeur et de défendeur, en la personne du capitaine de navire et donc l'annulation de l'assignation et de la procédure subséquente.

Le capitaine est devenu le représentant des marins, ce qu'il n'est pas, puisque, à bord, il représente l'armateur aussi bien vis-à-vis des créanciers que des marins. Il s'agit du commandant de bord, du commandant à bord. Il a autorité sur l'équipage et sur les passagers. Il suffit de reprendre les dispositions du Code pénal et disciplinaire de la marine marchande (CDPMM). Le droit français prévoit toujours l'hypothèse du congédiement du marin par le capitaine de navire à l'article 98 du Code du travail maritime, sans clairement préciser s'il agit d'une attribution personnelle du capitaine es fonctions, susceptible d'engager sa responsabilité personnelle ou s'il agit en tant que représentant de l'armateur, engageant éventuellement la responsabilité de ce dernier.

La fonction de représentant du bord n'est pas inconnue. Il s'agit des délégués du personnel, en matière maritime du délégué de bord. Ces délégués du personnel peuvent présenter à l'employeur les réclamations individuelles et collectives des salariés. Les délégués du personnel ne sont nullement substitués aux salariés, qui peuvent présenter eux-mêmes leurs réclamations. L'employeur ne peut rien faire pour dissuader les salariés de passer par l'intermédiaire des délégués du personnel, ce qui constituerait le délit pénal d'entrave à leurs fonctions (Cass. Crim. 20 mars 1984, Bull. crim. n° 118). Ces délégués du personnel ne sauraient représenter les salariés en justice ; ils représentent la communauté du personnel, mais aussi les intérêts individuels et collectifs des salariés. Seul le syndicat dispose de cette fonction. Non seulement, il représente les intérêts collectifs de la profession, mais il peut, dans certains cas prévus par le législateur, agir en justice pour le compte et au nom du salarié, dans le cadre de l'action dite de substitution (J. PELISSIER, A. SUPIOT et A. JEAMMAUD, *Droit du travail*, Dalloz, Paris, 22^e éd., 2004, n° 576). Le syndicat agit alors comme « procureur d'intérêts individuels » ; le syndicat n'a pas besoin de justifier d'un mandat du salarié, mais ce dernier doit avoir été dûment informé et ne pas s'être opposé à cette initiative (Cass. Soc. 1^{er} février 2000, JCP 2001-G-II-10451 n. E. JEULAND). Telle n'est en aucun cas la fonction du commandant de bord. Il n'est pas plus l'équivalent du représentant des salariés qui intervient dans le cadre d'une procédure de faillite.

Cet arrêt crée une confusion inutile. Il ne facilite pas les recours des équipages impayés et quasiment abandonnés par leur armateur. Ces situations doivent pourtant être traités, prévenues et réprimées.

En Grèce, le non-paiement des salaires constitue une infraction pénale, même quand le navire est abandonné à Sète et qu'il bat pavillon des Iles Tonga ; il est vrai qu'une part de l'équipage était grecque. *Constitue une infraction, prévue par la loi coercitive 690/1945, remplacée par l'article 8 § 1 de la loi 2336/95, le fait de ne pas rémunérer des salariés à temps, ici l'équipage d'un navire ; sur plainte de l'équipage, condamne à un emprisonnement de 5 mois et à une amende de 20.000 euros, chacun des gestionnaires de la société Vermille Tradina Ltd dont le siège est au Pirée ; commue la peine d'emprisonnement en peine pécuniaire à raison de 4,40 euros pour chaque jour d'emprisonnement. Les salaires dus sont de 22.540 euros pour le capitaine grec, 11.100 euros pour l'officier mécanicien grec, 14.800 USD pour le second capitaine, 13.600 USD pour le second mécanicien, 6.597 USD pour le cuisinier, 4.420 USD pour chacun des deux marins* (Tribunal correctionnel Pireus, 2juin 2004, navire Edoil, M. et Mme Panderimalis, Droit Maritime Français 2005-147).

En France, l'article 223-1 du Code pénal réprimant le délit de mise en danger de la vie d'autrui concerne un navire étranger dans un port ou les eaux territoriales françaises, dès lors qu'il existe une violation manifestement délibérée d'une obligation particulière de prudence ou de sécurité, imposée par la loi ou le règlement, en cas de violation manifeste des obligations du Chapitre IV du décret du 30 août 1984. Le navire Diana étant à Saint Mandrier, l'infraction est constituée en France. Ne pas payer, nourrir, chauffer, rapatrier l'équipage, conduit à mettre les marins et leurs familles en danger ; il s'agit aussi d'un délaissement de personnes fragiles (art. 223-3 C. Pén.), de soumission à des conditions de travail et d'hébergement contraires à la dignité de la personne (art. 225-14 C. Pén.).

BREVE BIBLIOGRAPHIE

CHAUMETTE (P), *Le contrat d'engagement maritime – Droit social des gens de mer*, CNRS Ed., Paris, 1993.

LUCCHINI (L), « Le navire et les navires », in *Le navire en droit international*, colloque de Toulon, AFDI, Pédone, Paris, 1991.

NAVARRÉ-LAROCHE (C), *La saisie conservatoire des navires en droit français*, Ed. Moreux, Paris, 2001.

RÉMOND-GOUILLOUD (M), *Droit Maritime*, Pédone, Paris, 2^e éd. 1993.

VIALARD (A), *Droit Maritime*, PUF, Paris, coll. Droit Fondamental, 1997.

PESCHAUD (H), « Le droit de substitution et les garanties des salariés », *Droit Ouvrier* 2000-478.

RÉMOND-GOUILLOUD (M), « Forum arresti, le jusant », *Droit Maritime Français* 1996-787.

TASSEL (Y), « Du concept de lien : nature juridique et histoire », *Droit Maritime Français* 1997-867.