

## La Cour de cassation légalise l'immatriculation Kerguelen.

Le 18 juillet 2000, la chambre sociale de la Cour de cassation a rejeté les pourvois formés contre un arrêt de la cour d'appel de Rennes, portant sur les licenciements d'officiers marine marchande embarqués sur des navires français, immatriculés aux Terres Australes et Antarctiques Françaises (TAAF). Ces litiges soulevaient des questions de compétence juridictionnelle et d'application du Code du travail d'outre-mer ou du Code du travail maritime.

*L'annulation prononcée par le Conseil d'Etat le 27 octobre 1995 du décret du 20 mars 1987 n'a pas eu pour effet d'annuler les inscriptions prises antérieurement à ce décret sur la base du règlement d'administration publique du 26 juin 1960 ; conformément à l'article 74 de la Constitution du 4 octobre 1958, les lois édictées en France ne sont applicables dans les territoires d'outre-mer qu'en vertu d'une loi spéciale ; aucun texte n'a édicté l'application du Code du travail maritime au territoire des Terres australes et antarctiques françaises ; les contrats de travail des marins embarqués sur des navires régulièrement immatriculés dans le territoire des Terres australes et antarctiques françaises sont régis par les dispositions de la loi du 15 décembre 1952 instituant le Code du travail d'outre-mer (Arrêt n° 3599 FS-P+B).*

### **Observations :**

Cet arrêt peut passer pour un arrêt d'espèce, mais sa portée nous semble plus importante. La société Fish, après avoir immatriculé ses navires à Djibouti, puis au territoire des Affars et des Issas, a obtenu en 1977 l'immatriculation de ses navires aux Terres australes et antarctiques françaises (TAAF). Dès lors, elle échappe aux effets de l'annulation du décret du 20 mars 1987. Seuls les navires immatriculés après 1987 seraient concernés. Cependant, la loi n°96-151 du 20 février 1996 a légalisé l'immatriculation des navires aux TAAF, sans rien apporter de neuf au régime du travail à bord (« La francisation à l'épreuve du droit communautaire » *DMF* 1996 pp. 1091-1106). Le raisonnement retenu pour les immatriculations antérieures nous semble également s'appliquer aux immatriculations légalisées postérieurement. Il en résulte un arrêt de principe à notre sens.

La Cour de cassation vient surtout de supprimer tout effet à l'annulation du décret du 20 mars 1987 par le Conseil d'Etat, le 27 octobre 1995, qui réservait au législateur le pouvoir de modifier le champ d'application du Code du travail maritime sur le fondement des articles 34 et 37 de la Constitution du 4 octobre 1958 (*Dr. Soc.* 1995-1006, *DMF* 1995-893 concl. M. Denis-Linton). Le raisonnement est logique, mais choisit d'ignorer le Palais Royal, avant de le contredire.

En 1986, le gouvernement invente l'immatriculation des navires aux Terres australes et antarctiques françaises, territoire sans assemblée territoriale, car sans habitant permanent. En principe applicable, le Code du travail d'outre-mer, issu de la loi du 15 décembre 1952, n'a donné lieu qu'au seul décret n°71-1021 du 17 décembre 1971 donnant compétence aux juridictions de Saint-Denis de la Réunion. Cette immatriculation permet que l'équipage ne soit composé que de 35% de ressortissants français, officiers marine marchande, bénéficiant de la sécurité sociale maritime française, l'ENIM, et des conventions collectives, par bonne volonté des armateurs ; les marins étrangers ont des contrats internationaux soumis aux « lois » du marché

international. 49 marins français ont refusé une modification de leur contrat d'engagement leur faisant quitter la sécurité sociale au profit d'un contrat d'assurance ; ils ont été licenciés. Le litige portait tant sur le droit applicable aux licenciements - Code du travail maritime ou Code du travail d'outre-mer - que sur la juridiction compétente. Le tribunal d'instance de Nantes s'était déclaré compétent sur le fondement du Code du travail maritime (TI Nantes 2 octobre 1997, *Annuaire de Droit Maritime et Océanique*, Université de Nantes, T. XVI, 1998, pp. 405-413). D'autres tribunaux d'instance s'étaient déclarés incompétents, ce que la cour d'appel de Rennes avait confirmé, renvoyant les marins devant le TGI de leur lieu de résidence en métropole, sur le fondement de l'article 181 du Code du travail d'outre-mer (CA Rennes, 2<sup>e</sup> ch., 25 mars et 30 avril 1998).

Ainsi les questions de compétence juridictionnelle et de règles de fond paraissaient inextricables. Il s'agit d'un litige de droit international privé, interne en quelque sorte, soulevant conflit de juridictions et conflit de lois. Le 27 avril 1999, la cour d'appel de Rennes, au fond, appliqua le Code du travail d'outre-mer sur le fondement d'une ordonnance inexistante, évoquée dans un rapport de février 1998 de la commission des lois du Sénat (« L'immatriculation Kerguelen sauvée des eaux » *DMF* 1999 pp. 703-712).

Saisie du problème de compétence juridictionnelle, la Cour de cassation supprime tout effet à l'arrêt du Conseil d'Etat par l'affirmation d'un principe juste : « l'annulation prononcée par le Conseil d'Etat le 27 octobre 1995 du décret du 20 mars 1987 n'a pas eu pour effet d'annuler les inscriptions prises antérieurement à ce décret sur la base du règlement d'administration publique du 26 juin 1960 ». Les navires restent immatriculés aux TAAF ; c'est la modification réglementaire du régime du travail des marins à bord qui seule est annulée, pour compétence législative exclusive. Si les navires restent aux TAAF, si les marins ne peuvent être régis par le CTOM, sont-ils régis par le CTM ? La réponse dépassait la compétence du Conseil d'Etat, elle appartenait au seul législateur. La Cour de cassation décide d'ignorer ce principe découlant des articles 34 et 37 de la Constitution. Dès lors, elle choisit de faire la loi et retient une seconde affirmation également incontestable : « conformément à l'article 74 de la Constitution du 4 octobre 1958, les lois édictées en France ne sont applicables dans les territoires d'outre-mer qu'en vertu d'une loi spéciale ; aucun texte n'a édicté l'application du Code du travail maritime au territoire des terres australes et antarctiques françaises ».

La conclusion ne peut être un déni de justice, le renvoi du législateur à ses obligations ; il convient de trancher le litige et la logique entamée conduit à contredire l'arrêt du Conseil d'Etat : « les contrats de travail des marins embarqués sur des navires régulièrement immatriculés dans le territoire des terres australes et antarctiques françaises sont régis par les dispositions de la loi du 15 décembre 1952 instituant le Code du travail d'outre-mer ». Les navires étant immatriculés aux TAAF, les marins sont soumis au CTOM, en dépit de son triste état. La Cour de cassation est ainsi conduite à appliquer un décret annulé.

Le juge judiciaire ne cite même pas la loi n°96-151 du 20 février 1996 qui s'est efforcée de légaliser l'immatriculation des navires aux TAAF, sans jamais préciser le régime des marins à bord. Il n'est pas possible de débattre ici des effets de l'annulation d'une disposition réglementaire sur les rapports de droit privé insérés dans cette disposition. La messe est dite : l'immatriculation des navires a fait l'objet d'une intervention législative ; le législateur n'a pas fixé

le régime du travail à bord, ce que demandait le Conseil d'Etat ; le juge judiciaire vient de le faire. Si les marins français sont renvoyés vers un CTOM incomplet, faute de mesures d'application, les marins étrangers sont renvoyés vers leurs contrats internationaux, les juridictions de Saint-Denis de la Réunion, où ils ne vont jamais, l'absence de toute protection sociale sous pavillon français, comme de règles d'ordre public (*Dr. Soc.* 1987-115).

Deux paquebots se sont immatriculés à Wallis et Futuna, dont l'un récemment inauguré par le premier Ministre, dans la mesure où le Code du travail maritime n'y est pas applicable ; la loi n° 66-508 du 12 juillet 1966 prévoit explicitement son application ; mais aucun décret d'application n'étant intervenu pour prendre des mesures d'adaptation, la loi n'a pas d'effet (Avis de la section sociale du Conseil d'Etat du 27 février 1990). Il conviendrait de saisir une juridiction administrative pour qu'elle tire les conséquences de l'inertie du pouvoir réglementaire. Pour des raisons de concurrence internationale, il est urgent de ne rien faire ; le juge judiciaire ne pourra que constater la légèreté des contrats conclus ; il reste à espérer en l'autonomie des partenaires sociaux pour habiller la discrimination de traitement à bord. L'adaptation de la loi de la République semble soulever quelques difficultés dans les territoires dotés d'une autonomie juridique. La diversité du droit du travail maritime correspond-elle à une nouvelle conception de la République une et indivisible ?

**Patrick CHAUMETTE**