

La refondation de l'immatriculation Kerguelen au dessus du vide !

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

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.

La Cour d'appel de Rennes vient de rendre deux arrêts les **25 mars 1998** et **27 avril 1999** qui appliquent aux officiers embarqués à bord des navires immatriculés aux TAAF, le Code du Travail d'Outre-Mer de 1952, quand le tribunal d'instance de Nantes avait appliqué la Code du Travail Maritime. L'immatriculation du navire reste à Port-aux-Français, le régime du travail est toujours « expatrié », sous pavillon français, ce qui maintient l'essentiel des avantages de cette immatriculation, née en 1986. Les marins étrangers des navires Kerguelen sont soumis à des contrats « allégés », internationaux, sans protection sociale, alors même que l'article 91 CTOM interdit toute discrimination salariale liée à l'origine du travailleur. Si la Cour d'appel de Rennes refonde l'immatriculation Kerguelen, cette fondation apparaît extrêmement fragile

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. 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, au moins en apparence.

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 1997, les Tribunaux d'Instance de Quimper et de Quimperlé ont décliné leur compétence. La Cour d'appel de Rennes, le 25 mars 1998, a rattaché la relation de travail au Code du Travail d'Outre-Mer, et en application de son article 181, renvoyé les marins devant le Tribunal de Grande Instance de leur domicile en métropole.

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. La Cour d'appel de Rennes a ainsi pu statuer au fond, en précisant le régime juridique de la relation de travail, assujetti au Code du Travail d'Outre-Mer de 1952.

Le rattachement au CTOM fondé sur une Ordonnance inexistante.

Vis-à-vis des licenciements intervenus avant l'entrée en vigueur de la loi du 26 février 1996, le juge d'instance considérait que l'annulation des textes de 1987 par le Conseil d'État ne permettait plus de rattacher la relation de travail au CTOM. 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 pouvait 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 soutenait que l'annulation des textes de 1987 ne devrait avoir que des effets symboliques, mais aucune conséquences sociales.

Pour la Cour de Rennes, la loi n° 98-145 du 6 mars 1998 autorise le gouvernement à prendre les mesures législatives nécessaires à l'actualisation et à l'adaptation du droit applicable Outre-Mer, notamment en droit du travail. Le rapport de la commission des lois du Sénat fait référence à la création d'une inspection du travail maritime contrôlant le régime de travail des marins à bord des navires immatriculés sous "pavillon Kerguelen". A ce jour, aucune ordonnance n'a été prise suite à la loi du 6 mars 1998. Il y a lieu de dire que le Code du Travail d'Outre-Mer est seul applicable en l'espèce. Les licenciements économiques étant abusifs, en l'absence de motifs économiques réels, chaque marin reçoit 310 000F de dommages et intérêts.

Ainsi, c'est seulement un projet, évoqué par la commission des lois du Sénat, alors que les Ordonnances devaient être adoptées avant le 15 septembre 1998 et ratifiées avant le 15 novembre 1998, qui refonde l'immatriculation Kerguelen. Autant dire que nous sommes en sustentation au-dessus du vide, en plein droit fictif. Si l'adaptation à la concurrence internationale peut apparaître nécessaire, elle ne peut se construire autour d'une discrimination inconstitutionnelle, pas plus que sur des projets de textes inexistants. La sécurité juridique des armateurs et des marins nécessitent une tout autre approche.

Toute la marine marchande attend avec nervosité la suite. Il n'est pas sur que la Cour de Cassation soit saisie d'un pourvoi, une transaction étant fort possible dans cette affaire. D'ici là, le 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 treize ans annoncé. L'immatriculation du Mistral montre qu'il existe un marché français de l'immatriculation d'Outre-Mer (Le Marin 2-7-1999 p.4). Ces pratiques liées à d'heureuses mesures de défiscalisation créent une impression indéfinissable entre l'amertume et le ridicule. 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