



HAL
open science

Le destin du décret du 20 novembre 1959. La codification à droit constant ne peut engendrer une réforme des compétences juridictionnelles

Patrick Chaumette

► To cite this version:

Patrick Chaumette. Le destin du décret du 20 novembre 1959. La codification à droit constant ne peut engendrer une réforme des compétences juridictionnelles. *Neptunus*, 2012, 18 (2), pp.1-6. hal-03817984

HAL Id: hal-03817984

<https://hal.science/hal-03817984v1>

Submitted on 17 Oct 2022

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

**Le destin du décret du 20 novembre 1959.
La codification à droit constant ne peut engendrer une réforme
des compétences juridictionnelles.**

Patrick CHAUMETTE

Professeur à l'université de Nantes,
Centre de Droit Maritime et Océanique

La tradition maritime a rattaché le capitaine du navire à l'expédition maritime, donc à l'activité commerciale, ce qui était logique quand le capitaine recrutait son propre équipage. Sans être commerçants, les capitaines de navire étaient électeurs et éligibles aux tribunaux de commerce. Ils continuent à représenter juridiquement l'armateur. En tant que mandataire commercial de l'armateur, ils étaient révocables sans bénéficier du droit du licenciement, jusqu'à la loi n° 97-1051 du 18 novembre 1997 (art. 102-9 du code du travail maritime). Les litiges opposant le capitaine de navire à l'armateur sont de la compétence du Tribunal de commerce. Quant aux marins, les litiges les opposant à l'armateur relèvent de la compétence du tribunal d'instance, après tentative de conciliation devant l'administrateur des affaires maritimes. L'article 3 du décret du 20 novembre 1959 précisait la compétence géographique des tribunaux d'instance.

Selon l'article L. 5541-1 du code des transports, issu de l'Ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010, « Le code du travail est applicable aux marins salariés des entreprises d'armement maritime et des entreprises de cultures marines ainsi qu'à leurs employeurs, sous réserve des dispositions particulières prévues par le présent titre. Ces dispositions s'appliquent également aux autres gens de mer. » Pour autant le contentieux du travail maritime, sous pavillon français, ne relève pas de la compétence des conseils de prud'hommes, ni de l'article R. 1412-1 du code du travail. Le conseil de Prud'hommes n'est compétent pour des litiges de travail maritime, que lors des périodes de travail à terre du marin, même affilié ENIM, des litiges intervenant sans lien avec les périodes d'embarquement (ancien art. 4 code du travail maritime – art. L 5542-48 code des transports).

L'Ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 a publié la partie législative du code des transports. La loi n° 2012-375 du 19 mars 2012 est relative à l'organisation du service et à l'information des passagers dans les entreprises de transport aérien de passagers et à diverses dispositions dans le domaine des transports (JORF 20-3-2012) ; son article 1^{er} prévoit que l'ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 relative à la partie législative du code des transports est ratifiée. Il en est de même de l'ordonnance n° 2011-204 du 24 février 2011 relative au code des transports.

Abrogation du droit ancien.

Le décret n° 59-1337 du 20 novembre 1959 modifiant le titre VII du code du travail maritime et relatif aux litiges entre armateurs et marins a remplacé l'article 120 du code du travail maritime. Il prévoyait que *les litiges qui s'élèvent, en ce qui concerne les contrats d'engagement maritimes, entre les armateurs ou leurs représentants et les marins, à l'exception des capitaines de navires, sont portés devant le tribunal d'instance, après tentative de conciliation devant l'administration de l'inscription maritime* (art. 2). L'article 12 de ce décret de 1959 donnait compétence au tribunal de commerce pour les litiges entre le capitaine et l'armateur. Ces deux articles sont abrogés par l'Ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 relative à la partie législative du code des transports (art. 7-40°, Les articles 2, 3 et 12 du décret du 20 novembre 1959 modifiant le titre VII du code du travail maritime et relatif aux litiges entre armateurs et marins sont abrogés). Mais ces deux articles ne sont pas remplacés,

quand il s'agit en principe, selon la loi d'habilitation législative du Gouvernement pour adopter un nouveau code des transports, d'une codification à droit constant. Ils n'apparaissent pas plus dans la liste de l'article 7 de l'Ordonnance des dispositions abrogées seulement à compter de la publication des dispositions réglementaires du code des transports.

Selon le site web Legifrance, les articles 2 et 3 du décret du 20 novembre 1959 sont abrogés par l'Ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010, alors même que les compétences juridictionnelles ne sont pas intégrées dans la partie législative du code des Transports. S'agit-il d'une abrogation en vue de la partie réglementaire ; cela serait peu compréhensible. Pourquoi abroger la compétence territoriale du tribunal d'instance ? S'agit-il de l'abrogation de la compétence commerciale pour les litiges armateur-capitaine de navire ? Cela ne semble guère possible par une codification à droit constant. Où en sommes nous ?

Un droit nouveau à droit constant ?

L'art. L. 5542-48 du code des transports prévoit que le différend qui peut s'élever, à l'occasion des périodes d'embarquement, entre l'employeur et le marin est porté devant le juge judiciaire. sauf en ce qui concerne le capitaine, cette instance est précédée d'une tentative de conciliation devant l'autorité compétente de l'Etat. Quel juge judiciaire est ainsi envisagé ? Le code l'organisation judiciaire comporte un article R 221-13, modifié par le décret n°2009-1693 du 29 décembre 2009, article 3 : « Le tribunal d'instance connaît des contestations relatives au contrat d'engagement entre armateurs et marins dans les conditions prévues par le code du travail maritime ». Il se trouve que ce n'est plus le code du travail maritime depuis longtemps, mais le décret du 20 novembre 1959. Si ce décret est abrogé, que reste-il ?

Selon le code du Travail, en son article L. 1411-4, « Le conseil de prud'hommes est seul compétent, quel que soit le montant de la demande, pour connaître des différends mentionnés au présent chapitre. Toute convention contraire est réputée non écrite. Le conseil de prud'hommes n'est pas compétent pour connaître des litiges attribués à une autre juridiction par la loi, notamment par le code de la sécurité sociale en matière d'accidents du travail et maladies professionnelles. »

L'ancien article 3 du décret du 20 novembre 1959 précisait les compétences géographiques concernant le tribunal d'instance : port d'embarquement, port d'escale, port de débarquement, port du domicile du marin, port du principal établissement de l'armateur.

"Quand le litige naît en France métropolitaine, dans un département algérien ou dans un département d'outre-mer, soit au port d'embarquement, soit dans un port d'escale, soit au port de débarquement, l'administrateur des affaires maritimes et le tribunal d'instance compétents sont ceux de ce port.

Dans tous les autres cas, et aussi lorsque, par suite du départ du navire, l'instance ne peut être suivie devant les autorités désignées à l'alinéa précédent, l'administrateur des affaires maritimes et le tribunal d'instance compétents sont ceux du port où le marin est domicilié ou résident, ou ceux du port où le marin se trouve momentanément, si la contestation est soulevée par l'armateur, et, si la contestation est soulevée par le marin, ceux du port où l'armateur a son principal établissement maritime ou une agence et, à défaut, ceux du port d'attache du navire." Z. Pajot et Me A. Moulinas considèrent que la simplification du droit conduit à la reconnaissance de la compétence prud'homale, après tentative de conciliation devant l'administrateur des affaires maritimes pour les marins (« Abrogation du Titre VII du code du travail maritime par le Code des transports : Quelle compétence juridictionnelle pour les conflits de travail maritime ? », *DMF 2012*, n° 738, à paraître). Tout au plus, regrettent-ils que l'ensemble des textes anciens n'aient pas été réécrits, que l'art. R. 221-13 du code de l'organisation judiciaire n'ait pas été abrogé.

Le code des transports envisage une tentative de conciliation devant l'administrateur des affaires maritimes, sauf pour le capitaine. L'art. L 1411-1 du code du travail prévoit la conciliation prud'homale. Faut-il vraiment deux tentatives de conciliation pour les litiges de travail maritime, une seule, la conciliation prud'homale, pour le capitaine ?

Le TI de Quimper à la dérive ?

Un marin, de l'IRD dont le contrat n'a pas été transféré à Genavir, du fait de ses fonctions sédentaires à Dakar, a saisi l'administrateur des affaires maritimes de Marseille d'une tentative de conciliation, en fonction du siège social de l'armement, puis le tribunal d'instance de Quimper, en fonction de son domicile. Les TI de Quimper s'est déclaré compétent sur le fondement de deux textes qui nous paraissent inapplicables au cas d'espèce : d'une part les compétences juridictionnelles concernant les marins ne résidant pas en France (pas en Europe), embarqués à bord de navires immatriculés au registre international français (RIF) ; d'autre part, la compétence prud'homale. Ni l'article L. 5621-18 du code des transports, ni l'article R. 1412-1 du code du travail ne sont ici applicables au litige opposant un marin français relevant du droit maritime français « classique » et résidant à Quimper (TI Quimper, 28 octobre 2011, Sanséo c/ IRD, n° 11-11-000482).

L'article L 5621-18 du code des transports, découle de la loi RIF du 3 mai 2005 et transpose le Règlement 44/2001 du 22 décembre 2000, à certaines relations de travail sous registre RIF.

« En cas de litige né d'un contrat d'engagement conclu dans les conditions du présent chapitre, l'action de l'employeur ne peut être portée que devant les tribunaux de l'Etat sur le territoire duquel le navigant a son domicile. L'employeur peut être attrait : a) Devant les tribunaux français ; b) Devant ceux de l'Etat où le navigant a son domicile ; c) Devant le tribunal du lieu où se trouve ou se trouvait l'établissement qui a embauché le navigant.

En France, ces litiges sont portés devant le juge judiciaire après tentative de conciliation dans des conditions précisées par décret en Conseil d'Etat. Il ne peut être dérogé au présent article que par des conventions attributives de juridiction postérieures à la naissance du différend ou qui permettent au navigant de saisir d'autres tribunaux que ceux indiqués ».

Il ne concerne que les navigants résidant hors de France (hors d'Europe, en raison de l'égalité de traitement des ressortissants communautaires et ressortissants de l'EEE) des navires RIF, selon l'art. L. 5612-6 du même code qui précise que "Les navigants résidant en France sont soumis aux dispositions des titres IV et V du livre V de la présente partie". Donc ceux-ci relèvent de l'article L 5542-48, qui n'aurait plus de décret d'application.

Même si le code du travail s'applique aux entreprises d'armement maritime et aux marins, des navires du premier registre français, cette s'application intervient sous réserve d'adaptations, mais aussi d'exclusions, prévus par le code des transports, les textes réglementaires non encore codifiés. La compétence prud'homale est exclue pour les litiges nés à l'occasion des périodes d'embarquements. L'article R. 1412-1 du code du travail ne prévoit nullement une tentative de conciliation devant l'administrateur des affaires maritimes, mais conduit simplement au bureau prud'homal de conciliation. Dans le cas d'espèce, il est possible de considérer que le marin ne navigue plus, qu'il reste affilié à l'ENIM, mais est responsable sédentaire de l'exploitation technique du navire océanographique de l'IRD. Le litige serait donc terrestre et non maritime ; le litige porte sur une revalorisation de la rémunération, des avantages familiaux et de la catégorie ENIM, importante quant aux prestations de sécurité sociale.

Le caractère terrestre du litige nous paraît admissible. Il ouvre la voie vers l'art. R 1412-1 C. Tr., mais vers la compétence d'un conseil de Prud'hommes, non un tribunal d'instance. S'il est responsable technique de l'établissement de Dakar, il travaille dans un établissement et peut saisir soit le tribunal du travail de l'établissement, Dakar, soit celui du siège social de l'employeur, Marseille, ou du lieu de conclusion du contrat. Le tribunal du domicile du salarié ne concerne que les salariés travaillant hors d'un établissement, qui sont donc mobiles.

Le juge d'instance de Quimper est à la dérive, car il ne dispose plus de textes solides et sérieux. Il bricole comme il peut, en vue d'une solution juste, l'accès du marin à un juge de proximité. Un contredit a été élevé par l'employeur et l'affaire est devant la cour d'appel de Rennes, qui pourrait renvoyer le litige vers le conseil de Prud'hommes de Marseille, ou celui de Quimper.

Faudra-t-il deux années pour identifier le tribunal compétent ?

Non abrogation de la compétence commerciale pour les litiges capitaine – armateur ?

Le capitaine de navire est un marin, donc dorénavant le tribunal d'instance serait compétent, sans tentative de conciliation devant l'administrateur des affaires maritimes, pour les litiges avec l'armateur, intervenant à l'occasion des périodes d'embarquement ? Les articles L. 5542-48 du code des Transports et l'article R. 221-13 du code l'organisation judiciaire suffiraient ?

Le principe de codification à droit constant ne permettait pas, à notre sens, l'abrogation des articles du décret du 20 novembre 1959, de sorte qu'aucune réforme des compétences juridictionnelles n'est possible par une telle voie. Il ne s'agit pas d'un conflit entre dogmatique et pragmatique, ni de l'oubli du caractère archaïque du décret du 20 novembre 1959. Ce texte méritait une réécriture : tous les armements n'ont pas leur siège social dans un port, tous les marins ne résident pas dans un port ; la compétence commerciale n'a plus de sens pour les capitaines de navire, qui ne sont plus révocables, qui ne sont nullement des mandataires sociaux ou des cadres dirigeants.

La Cour de cassation, chambre sociale a récemment montré qu'elle n'entendait pas s'enfermer dans l'imprécision du nouvel ordonnancement du nouveau code du travail, en ce qui concerne la protection d'un salarié intérimaire, exerçant les fonctions de conseiller du salarié en matière de licenciement, dans les petites entreprises dépourvues de délégué syndical (Cass. soc. 13 février 2012, n° 11-21946, M. I c/ Sté Randstad Intérim, JCP-S 2012 obs. J.Y. Kerbourc'h). L'article L 2413-1 du nouveau code du travail, recodifié en 2008, comportait une double lacune : il ne visait pas explicitement le salarié travaille temporaire ; il envisage l'interruption ou le non-renouvellement de la mission de l'intérimaire, mais nullement l'absence de toute proposition de nouvelle mission, ce qui était le cas de l'ancien art. L 122-14-16. Le lien entre les conseillers du salarié et les délégués syndicaux n'a pas été conservé par la nouvelle rédaction. Le pourvoi en cassation soulevait une question prioritaire de constitutionnalité (QPC) afin de combler cette lacune. La chambre sociale de la Cour de cassation rétablit ce lien en se fondant sur l'article 57 de la loi n° 2006-1770 du 30 décembre 2006 autorisant le gouvernement à procéder par ordonnance à la recodification du Code du travail qui énonce que, sauf dispositions expresses contraires, cette recodification est intervenue à droit constant. Précédemment, la chambre sociale de la Cour de cassation avait eu l'occasion de rappeler que le conseiller du salarié bénéficiait d'un statut protecteur, en matière de rupture du contrat de travail, pendant 12 mois, même si la nouvelle écriture du code du travail avait négligé de reprendre cet élément (Cass. soc. 27 janvier 2010, n° 08-44376, RJS 1010, n° 322).

A droit constant, la compétence commerciale portant sur les litiges opposant le capitaine de navire à son employeur n'a pu disparaître. L'enchantement n'appartient pas à une telle procédure à l'habilitation législative encadrée.

Délai annal de prescription des actions contractuelles.

Pour compléter, ces interrogations, il faut noter que l'article 11 de ce décret du 20 novembre 1959 que le Conseil d'Etat avait déclaré illégal, relevant de compétence législative est devenu l'article L. 5542-49 du code des transports. La codification a transformé un texte réglementaire en texte législatif et décidé d'ignorer une annulation du Conseil d'Etat, afin de restaurer une prescription contractuelle annale, en dépit de la réforme législative générale des prescriptions civiles intervenue en 2008 qui a, pour l'essentiel, prévue une prescription contractuelle quinquennale. La loi n° 2008-561 du 17 juin 2008 a modifié, par son article 16, les dispositions du code du travail, en conservant la prescription quinquennale des salaires. Dorénavant, l'article L. 3245-1 du code du travail précise que « L'action en paiement ou en répétition du salaire se prescrit par cinq ans conformément à l'article 2224 du code civil. » Le législateur a réformé les prescriptions civiles et a soumis à une prescription quinquennale les actions personnelles ou mobilières (art. 2264 C. Civ, loi n° 2008-561, 17 juin 2008 - P. Chaumette, « *Droits Maritimes* », J.P. Beurier (dir.), Dalloz Action, 2è éd., 2008, n° 413.68).

C'est la distinction de la prescription quinquennale des salaires et de la prescription annale des actions contractuelles, prévue par l'article 11 du décret du 20 novembre 1959, qui a engendré une évolution jurisprudentielle. La Cour de cassation avait très strictement canalisé cette prescription annale contractuelle, lui préférant la prescription trentenaire de droit commun, réduite à cinq ans par la loi n° 2008-561 du 17 juin 2008. « Il résulte des dispositions combinées des articles 433-1 du Code de

Commerce et 2277 du Code Civil, auxquelles ne peuvent faire échec celles de l'article 11 du décret du 20 novembre 1959, que se prescrivent par 5 ans les actions en paiement des salaires et généralement de tout ce qui est payable par année ou à des termes périodiques plus courts ; la cour d'appel a exactement décidé que l'action en paiement de l'indemnité pour licenciement sans cause réelle et sérieuse et de l'indemnité de licenciement, qui trouvent leur cause dans la rupture du contrat et non dans la prestation de travail, était soumise à la prescription trentenaire de droit commun » (Cass. soc., 27 février 2002, Chalutier *Boulsinet*, Sté Jégo-Quééré c/ Le Coz, *DMF* 2002, pp. 608-612).

Ultérieurement, la Cour de cassation a interrogé le Conseil d'Etat sur la compétence législative exclusive pour fixer les délais de prescriptions des actions contractuelles (Cass. soc., 28 février 2006, n° 04-46365, M. X c/ Sté Delmas, *DMF* 2007, n° 678, pp. 141-145, nos observations « Les prescriptions des actions contractuelles sont-elles de la compétence exclusive du législateur ? »). Selon le Conseil d'Etat, « Il résulte de l'article 34 de la Constitution qu'il n'appartient qu'au législateur de déterminer les principes fondamentaux des obligations civiles, au nombre desquels figure la fixation d'un délai de prescription pour l'action en paiement d'une créance. Il en découle que le gouvernement ne saurait abroger des dispositions législatives prévoyant une règle de prescription, ni édicter lui-même une telle règle, sans méconnaître le champ de compétence réservé au législateur » (CE 27 novembre 2006, n° 296018, *DMF* 2007, n° 682, pp. 512-517). Le décret du 20 novembre 1959 ne pouvait abroger l'article 130 du code du travail maritime, même pour en recopier le contenu. La chambre sociale de la Cour de cassation en a tiré la conclusion que « Le Conseil d'Etat, par décision du 27 novembre 2006, a déclaré que l'article 11 du décret n° 59-1137 du 20 novembre 1959 est illégal ». Dès lors, en l'espèce, l'action du marin n'est pas prescrite (Cass. soc., 21 décembre 2006, M. X c/ Sté Delmas, n° 04-46365 - Cass. soc., 7 mars 2007, n° 05-13323, M. Bordey c/ Copropriété Amanda Galante, Sté Comatrilé, *DMF* 2007, n° 682, pp. 512-517) Depuis cette évolution jurisprudentielle, le législateur a réformé les prescriptions civiles et a soumis à une prescription quinquennale les actions personnelles ou mobilières (art. 2264 C. Civ, loi n° 2008-561, 17 juin 2008 - P. Chaumette, « *Droits Maritimes* », J.P. Beurier (dir.), Dalloz Action, 2è éd., 2008, n° 413.68).

La cour d'appel de Rennes a paru faire revivre l'article 130 CTM et sa prescription annale contractuelle : *Aux termes de l'article 130 de la loi du 13 décembre 1926 portant code du travail maritime « toutes actions ayant trait au contrat d'engagement sont prescrites un an après le voyage terminé »*. Par arrêt en date du 27 novembre 2006, le Conseil d'Etat a considéré que le gouvernement ne pouvait abroger des dispositions législatives prévoyant une règle de prescription, ni édicter lui-même une telle règle sans méconnaître le champ de compétence réservé au législateur ; les dispositions de l'article II du décret de 1959 étaient par la suite entachés d'illégalité. Il s'ensuit que les dispositions de l'article 130 prévoyant une prescription annale ont toujours vocation à s'appliquer (CA Rennes, 8è ch., 16 octobre 2008, n° 07/05259, M. Nédellec c/ IRD, navire Antéa, *DMF* 2009, n° 703, pp. 413-422, nos observations « La résurrection de la prescription annale des actions contractuelles du travail maritime : une erreur de droit ? »).

L'obligation de nourriture, due au marin tant qu'il est inscrit au rôle d'équipage (art. 72 CTM, devenu L. 5542-18 code des Transports, Cass. soc., 12 janvier 2010, n° 07-40792, Sté PO Stena Line Ltd, *DMF* 2010, n° 712, pp. 206-211, « Du rôle d'équipage »), produit un contentieux régulier qui interroge parfois le délai de prescription. La cour d'appel de Rouen, en 2009, avait considéré que l'indemnité de nourriture avait un caractère salarial et était donc soumise à la prescription quinquennale des salaires, prévues, depuis la loi du 16 juillet 1971, par l'ancien article 2277 du code civil. La chambre sociale de la Cour de cassation a rejeté le pourvoi en considérant que l'article L. 110-4, II, 1° du code du commerce, qui prévoit une prescription annale, concerne seulement les livraisons de nourriture faites aux armateurs et ne s'applique pas à l'action d'un marin aux fins de paiement d'une indemnité de nourriture, de nature salariale (Cass. soc., 5 octobre 2010, n° 09-41492, SNRH c/ M. X, *DMF* 2010, n° 720, pp. 994-999).

Le nouveau code des transports assure-t-il la résurrection de la prescription annale contractuelle ? Selon son article L. 5542-49, « sous réserve des dispositions de l'article L. 3245-1 du code du travail, les actions ayant trait aux différends liés à l'embarquement se prescrivent par un an

après la fin du voyage » (Ordonnance n° 2010-1307, 28 octobre 2010). Cette disposition renvoie à la question de l'interprétation de la fin du voyage. Cette disposition concerne-t-elle seulement les contrats d'engagement maritime conclu au voyage ? Dans ce cas, les autres actions contractuelles, liées à un CDD ou CDI, relèvent de la nouvelle prescription contractuelle quinquennale (art. 2264 C. Civ.). Ou cette disposition est-elle limitée aux seules créances contractuelles, non salariales, du marin née du voyage, c'est-à-dire de l'embarquement ? Mais celles-ci sont délicates à identifier, en dehors de l'obligation de nourriture et de couchage, liées aux conditions de vie à bord du navire. La nouvelle codification semble, sur ce point, avoir perdu une occasion de clarification, même à droit constant.

La recodification semble parfois une aventure étonnante d'improvisation.