

TRANSPORTS MARITIMES – Temps de travail – Encadrement – Convention OIT n°180 – Application – Capitaine de navires – Exclusion (non).

CONTRAT DE TRAVAIL – Responsabilité pécuniaire du salarié envers l'entreprise – Condition – Faute lourde.

COUR DE CASSATION (Ch. Soc.) 18 janvier 2011
C. contre Association An Test Navire Notre-Dame de Rumengol

Attendu, selon les arrêts attaqués, que M. C. a été engagé par l'association An Test, par contrat à durée déterminée à compter du 1^{er} avril 2004 jusqu'au 30 septembre 2004, en qualité de patron du navire "Notre Dame de Rumengol" ; qu'après une mise à pied à titre conservatoire par lettre du 13 septembre 2004, il a été mis fin à son contrat par lettre du 28 septembre 2004 pour faute grave ; que contestant la rupture anticipée de son contrat de travail et réclamant paiement d'heures supplémentaires, M. C. a saisi la juridiction prud'homale ;

Sur le premier moyen :

Vu la convention n° 180 de l'OIT sur la durée du travail des gens de mer et les effectifs des navires, ratifiée le 27 avril 2004, en ses articles 3, 4 et 5 ;

Attendu qu'il résulte de ces textes, d'application directe en droit interne, que la durée du travail pour les gens de mer comme pour les autres travailleurs est en principe de huit heures par jour avec un jour de repos par semaine, plus le repos correspondant aux jours fériés ;

Attendu que pour rejeter la demande de M. C. en paiement d'heures supplémentaires l'arrêt du 27 mai 2008 retient que le contrat de travail de ce dernier ne précise rien en ce qui concerne les heures supplémentaires et est muet sur l'existence ou non d'une convention collective ; que M. C. a été embauché en qualité de patron, c'est-à-dire capitaine du navire et qu'en cette qualité il est soumis aux dispositions du code du travail maritime ; que la loi n° 2006-10 du 26 janvier 2006, qui a modifié les termes de l'article 104 du code du travail maritime, ne peut s'appliquer rétroactivement, étant observé que ses modalités d'application sont soumises à un décret d'application qui n'a jamais été pris ; que la directive européenne 1999/63/CE du 21 juin 1999 a été transposée dans la législation française par la loi du 26 janvier 2006 précitée et ne peut donc être appliquée à ce litige ; qu'enfin la loi du

19 janvier 2000 ne peut être non plus invoquée, M. C., à supposer qu'il soit un cadre autonome, ne pouvant faire état à son avantage d'une convention collective qui n'existe pas ; qu'il apparaît que le contrat de travail est régi par les dispositions de l'article 104 du code du travail maritime, qui excluent l'application au capitaine des dispositions des articles 26 à 30 relatives à la durée du travail, notamment celles concernant les heures supplémentaires ;

Qu'en statuant ainsi, la Cour d'appel a méconnu la convention internationale susvisée ;

Et sur le troisième moyen : (...)

Et sur le quatrième moyen :

Vu le principe selon lequel la responsabilité du salarié n'est engagée envers son employeur qu'en cas de faute lourde ;

Attendu que pour condamner M. C. à payer à l'association An Test une certaine somme à titre de dommages-intérêts, l'arrêt rectificatif du 15 octobre 2008 énonce que les faits reprochés du 20 juillet 2004 ont causé une atteinte à l'image de l'association ainsi qu'il résulte du courrier du rédacteur en chef du "Chasse-marée" ;

Qu'en statuant ainsi, alors que l'employeur n'imputait au salarié qu'une faute grave, la Cour d'appel a violé le principe susvisé ;

PAR CES MOTIFS :

Casse et annule, dans toutes leurs dispositions, les arrêts rendus le 27 mai 2008 et le 15 octobre 2008, entre les parties, par la cour d'appel de Rennes ; remet, en conséquence, la cause et les parties dans l'état où elles se trouvaient avant lesdits arrêts et, pour être fait droit, les renvoie devant la Cour d'appel de Caen.

(Mme Mazars, f.f. prés. - M. Ludet, rapp. - M. Allix, av. gén. - M^e Blondel, SCP Boré et Salve de Bruneton, av.)

Note.

Par cet arrêt du 18 janvier 2011, la Chambre sociale de la Cour de cassation est venue reconnaître l'application directe en droit interne des articles 3, 4 et 5 de la Convention n° 180 de l'Organisation internationale du travail

(OIT), sur la durée du travail des gens de mer et les effectifs des navires, de 1996 (1). Cette affaire s'inscrit dans le contexte des fêtes de Douarnenez de 2004, durant lesquelles il fut reproché à un capitaine de navire divers comportements constitutifs, aux yeux de l'employeur, d'une faute grave justifiant un licenciement (2). Dans le cadre de la contestation de son licenciement, le capitaine formulera une demande de paiement d'heures supplémentaires, qui sera rejetée le 27 mai 2008 par la Cour d'appel de Rennes.

D'autres conventions de l'OIT ont vu certaines de leurs dispositions être reconnues directement applicables. On songe en particulier aux décisions qui, visant la Convention n° 158 sur le licenciement, de 1982, avaient précipité le terme de la courte existence du contrat nouvelles embauches (3). L'intérêt de cette reconnaissance est de rendre directement invocable à l'occasion d'un litige le contenu d'une Convention internationale du travail ratifiée en cas de non conformité de la législation nationale (4). Par ce biais, le juge national devient alors un acteur de l'interprétation et du contrôle de l'application des normes de l'OIT.

L'ancien Code du travail maritime, aujourd'hui intégré dans le Code des transports, excluait le capitaine des dispositions relatives à la durée légale du travail, notamment pour le compte et la rémunération des heures supplémentaires (5). A défaut, seule une stipulation du contrat de travail ou une disposition conventionnelle en ce sens pouvait fonder sa demande (6). Or, son contrat de travail était silencieux et la convention collective dont relevait l'activité principale de l'entreprise, mentionnée sur son bulletin de paie, avait été écartée par la Cour d'appel en application de l'article R. 742-1 de l'ancien Code du travail (7), qui prévoit que « les conventions et accords collectifs réglant les rapports entre les armateurs et les personnels navigants sont discutés entre les organisations représentant les armateurs et les organisations représentant les personnels » (8).

Le droit interne faisant défaut, il était alors logique de se tourner vers les textes supranationaux pour appuyer cette demande. La durée du travail des gens de mer fait l'objet de plusieurs conventions de l'OIT, dont la dernière en date au moment des faits, la Convention n° 180 de 1996, reconnaît que la durée normale quotidienne de travail des gens de mer, « comme pour les autres travailleurs, est de huit heures avec un jour de repos par semaine, plus le repos correspondant aux jours fériés » (article 4). La Recommandation n° 187 de 1996, associée, précise le régime de paiement des heures supplémentaires qui devrait être instauré au niveau national. Il se trouve que la Convention n° 180 a été reprise en droit communautaire, par le biais de la directive 99/63 du Conseil du 21 juin 1999, mettant en œuvre un accord conclu par les partenaires sociaux européens du secteur maritime (9). Cette directive, qui concerne les navires battant pavillon d'un Etat membre de l'Union européenne, se trouve complétée par la directive 95/99 du Parlement européen et du Conseil du 13 décembre 1999 qui rend applicable, à travers le contrôle par l'Etat du port des navires en escale, le contenu de la convention n° 180 aux navires battant pavillon d'un Etat tiers, même lorsque celui-ci n'a pas ratifié cette convention (10). La transposition de la directive 99/63 a été assurée par la loi n° 2006-10 du 26 janvier 2006, postérieure et donc non invocable dans le cas d'espèce (11).

Afin de censurer l'arrêt de la Cour d'appel de Rennes, la Cour de cassation remonte donc directement à la Convention n° 180 de l'OIT. Elle ne se contente d'ailleurs pas de reconnaître au seul article 4 de cette convention le caractère d'être directement applicable, elle vise aussi les articles 3 et 5 sur la durée maximale de

(1) Cette convention a été ratifiée par la France en 2004, par la loi n° 2004-146 du 16 février 2004, JO n° 40 du 17 février 2004, p. 3167.

(2) Sur cet aspect et sur la responsabilité civile du capitaine, se reporter à la note de l'arrêt de P. Chaumette, *Droit social*, 2011, p. 462 et s.

(3) CE Section, *Confédération générale du travail et autres*, 19 octobre 2005, note G. Borenfreund, *Dalloz*, n° 9, Jurisprudence, p. 629 et s., *Dr. Ouv.* 2006 p.75 n. G. Koubi et l'arrêt annonceur Soc., 29 mars 2006, *Société Euromédia Télévision*, Avis de l'avocat général J. Duplat, *Droit social*, 2006, p. 636 et s., Rapport du Conseiller référendaire A. Martinel, *RJS*, 2006, p. 369 et s. ; Soc., 1^{er} juillet 2008, note Servais J.-M., « L'application par la France de la Convention n° 158 de l'OIT », *Revue de Droit du Travail*, 2008, p. 197 et s.

(4) Jeammaud A., « Sur l'applicabilité en France des conventions internationales du travail », *Droit social*, 1986, p. 399 et s., Beaudonnet X. (dir.), *Droit international et droit interne. Manuel de formation pour juges, juristes et professeurs de droit*, Turin, Centre international de formation de l'OIT, 2009.

(5) Article 104 du Code du travail maritime, alors en vigueur, devenu l'article L. 5544-33 du Code des transports. Le décret n°2007-1843 du 26 décembre 2007 fixe aujourd'hui le régime de la

durée du travail du capitaine de navire, par renvoi, sauf disposition spéciale, aux règles générales applicables aux marins.

(6) La Cour d'appel a écarté l'argument fondé sur la loi n° 2000-37, du 19 janvier 2000, qui tendrait à assimiler le capitaine à un cadre autonome, au motif que cette loi n'est elle-même invocable que sur la base de dispositions conventionnelles précisant la situation de ces cadres, « convention collective qui n'existe pas ».

(7) Qui sera codifié dans la future partie réglementaire du Code des transports.

(8) La Chambre sociale, par le revirement que constitue son arrêt du 15 novembre 2007, a d'ailleurs restreint la portée de cette mention pour le salarié, qui ne « vaut plus que présomption de l'applicabilité de la convention collective à son égard, l'employeur étant admis à apporter la preuve contraire ».

(9) Chaumette P., « L'organisation et la durée du travail à bord des navires », *DMF*, 2003, p. 3 et s.

(10) En vertu de la clause de traitement pas plus favorable de l'article 9 de la directive 95/99 du Parlement européen et du Conseil du 13 décembre 1999.

(11) Le pourvoi soulignait pourtant le caractère tardif de l'intervention de cette transposition, dont la date limite était le 30 juin 2002.

travail à bord ou la durée minimale de repos. L'article 5, repris en des termes identiques par la directive 99/63, prévoit ainsi une option entre une durée maximale de travail (14 heures par période de 24 heures, 72 heures par période de 7 jours) ou une durée minimale de repos (10 heures par période de 24 heures, 77 heures par période de 7 jours). Ce dispositif, éloigné des standards terrestres (12), explique sans doute l'attention que la Commission d'experts pour l'application des conventions et recommandations du travail de l'OIT semble vouloir lui accorder (13). Il est évident que la préservation du repos en mer concourt directement à une meilleure sécurité maritime et à la protection de la santé au travail des gens de mer.

La Convention n°180 fait aujourd'hui l'objet d'une consolidation dans une nouvelle norme maritime de l'OIT, la Maritime Labour Convention de 2006 (MLC, 2006), qui n'est pas encore entrée en vigueur, par manque de ratifications (14). Concernant la durée maximale du travail ou minimale de repos, elle précise qu'il revient à l'Etat membre d'exprimer un choix quant à l'option prévue, alors que le texte de la Convention n° 180 permettait à l'Etat de renvoyer le choix à la négociation collective, voire à la compagnie maritime.

Alexandre Charbonneau, *Maître de conférences, Université de Bordeaux 1,*
Membre du COMPTRASEC, UMR CNRS n° 5114 (Université de Bordeaux IV).

NDLR. Sur le principe selon lequel la responsabilité du salarié n'est engagée envers son employeur qu'en cas de faute lourde, v. C. Mathieu-Géniaut « Déficit de caisse et responsabilité du salarié (à propos de Soc. 21 octobre 2008) » *Dr. Ouv.* 2009 p. 213.

(12) Articles L. 1321-34 et s. du Code du travail.

(13) Voir notamment la demande directe adressée à l'Allemagne en 2009, disponible sur le site de l'Organisation, ainsi que les rapports de la Commission d'experts.

(14) Voir, à ce sujet, Chaumette P. et Charbonneau A., « The ILO Maritime Labour Convention 2006 (MLC, 2006) : An exemple

of innovative normative consolidation in a globalized sector », (avec P. Chaumette), *European Labour Law Journal*, vol 1, n° 3, 2010, p. 332 et s. ; Charbonneau A., *Marché international du travail maritime. Un encadrement juridique en formation*, Aix-Marseille, Préface de Patrick Chaumette, Presses Universitaires d'Aix-Marseille, collection Berthold Goldman, 2009.