



HAL
open science

Le service à bord comme seul critère du contrat d'engagement maritime du skipper régatier ?

Alexis Bugada

► To cite this version:

Alexis Bugada. Le service à bord comme seul critère du contrat d'engagement maritime du skipper régatier ?. Le Droit Maritime Français, 2021, 837. hal-03311676

HAL Id: hal-03311676

<https://amu.hal.science/hal-03311676v1>

Submitted on 30 Aug 2021

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 Droit Maritime Français

SPÉCIAL PLAISANCE

- La plaisance et la pandémie *Par Robert REZENTHEL*
- Epilogue de l'affaire *Motus* *Par Cyril BLOCH*
- Assurance plaisance : Sans papiers et quand même assuré *Par Pierre-Yves NICOLAS*
- Contrat au voyage de droit français pour du convoiage international
Par Alexis BUGADA
- Conditions au remboursement de TVA acquittée pour l'affrètement d'un yacht
Par Eric GINTER
- Une indemnisation limitée, mais intégrale - *Le cas de l'équipier blessé en plaisance*
Par Stéphane MIRIBEL

837 | MENSUEL
JUILLET-AOÛT 2021

| FONDÉ EN 1923

Le Droit Maritime Français

Éditeur : WOLTERS KLUWER FRANCE SAS au capital de 75 000 000 Euros • **Siège social** : 7, rue Emmy Noether, 93400 Saint Ouen • RCS Bobigny 480 081 306 00148 • N° ISSN 0012-642X • **Dépôt légal** : à parution • N° **Commission paritaire** : 1124T81829 • **Directeur de la publication, Président Directeur Général de Wolters Kluwer France** : Hubert CHEMLA • **Directrice des Éditions** : Sylvie DURAS • **Rédacteur en Chef** : Stéphane MIRIBEL -

stephane.miribel@wolterskluwer.com • 16T Route de Salaise, 38150 CHANAS - Tél. : 09 63 54 05 11 - Fax : 04 74 84 34 65 • **Abonnement annuel** : 911,75 € TTC - **Prix au numéro** : 82,88 € TTC • **Service Clients** : contact@wkf.fr  **N° Cristal** 09 69 39 58 58 APPEL NON SURTAXE • **Imprimerie BIALEC** - 23 allée des Grands Pâquis - 54180 Heillecourt • **Origine du papier** : Pologne - **Taux de fibres recyclées** : 0% - **Certification** : PEFC N°2011-SKM-PEFC-43 - **Eutrophisation** : Ptot 0,006 kg / tonne

COLLABORATEURS

- ARROYO I.,
avocat à la Cour de Madrid
et Barcelone, professeur de
droit et directeur de « Anuario
Derecho Marítimo »
- BECET J.-M.,
professeur à l'Université de
Bretagne Occidentale, Brest
- BERLINGIERI G.,
avocat à Gênes
- BEURIER J.-P.,
professeur à la Faculté de droit
de l'Université de Nantes
- BLOCH C., professeur à l'Uni-
versité d'Aix-Marseille
- BOISSON Ph.,
docteur en droit, président
d'honneur de l'Association
Française du Droit Maritime
- BONASSIES P.,
professeur émérite à la Faculté
de droit d'Aix- Marseille, prési-
dent honoraire de l'Association
Française du Droit Maritime
- BONNAUD J.,
docteur en droit, avocat (h) au
barreau de Marseille
- BORDEREAUX L.,
Professeur à l'Université de La
Rochelle
- BOULOC (B).,
professeur à l'Université de
Paris-I
- BRAJEUX G.,
avocat au barreau de Paris
- BUGADA A.,
professeur à l'Université
d'Aix-Marseille, Directeur du
centre de droit social
- CACHARD O.,
doyen (h), professeur de droit
privé, à la Faculté de droit de
Nancy
- CHAUMETTE P.,
professeur à la Faculté de droit
de l'Université de Nantes
- COSTE B., avocat, Marseille
- DELEBECQUE P.,
professeur à l'Université de
Paris-I (Panthéon-Sorbonne),
président de l'Association
Française du Droit Maritime
(AFDM)
- FALL A.,
avocat au barreau du Sénégal
- GINTER E.,
avocat à la Cour de Paris
- GODIN Ph.,
avocat (h) à la Cour de Paris,
président honoraire de l'As-
sociation Française du Droit
Maritime
- GRELLET L.,
avocat à la Cour de Paris,
vice-président de l'Association
Française du Droit Maritime
- JACOBSSON M.,
Membre du conseil des gouver-
neurs de l'université maritime
mondiale de Malmö (Suède).
- LE BIHAN-GUÉNOLÉ M.,
maître de conférences à l'Uni-
versité du Havre
- LOMBARD F.,
professeur à l'Université
d'Aix-Marseille, Directeur du
centre de recherches adminis-
tratives
- MICHEL A.-L., avocat à la Cour
d'appel de Papeete
- NICOLAS P.-Y., maître de confé-
rences des universités, avocat
au barreau du Havre
- O'CONNOR J., avocat, Montréal
- PIETTE G., professeur à la
Faculté de droit de l'Université
de Bordeaux
- RAYNAUD M.-N., avocat à la
Cour de Paris
- RÉMERY J.-P., doyen de la Cour
de cassation (Ch. com.)
- REMOND-GOUILLOUD M.
(Mme), professeur à la Faculté
de droit de l'Université de
Marne-la-Vallée
- REZENTHEL R.,
docteur en droit, avocat au
barreau de Montpellier
- ROHART J.-S.,
avocat à la Cour de Paris,
président honoraire du Comité
Maritime International (CMI)
- SANA-CHAILLE DE NERE S.,
professeur à la faculté de droit
de l'Université de Bordeaux
- SENTENAC (de) J., avocat à la
Cour de Paris
- SIMON P., avocat à la Cour de
Paris, président honoraire de
l'Association Française du Droit
Maritime (AFDM)
- VIALARD A., professeur à la
Faculté de droit de l'Université
de Bordeaux, président
honoraire de l'Association
Française du Droit Maritime

sommaire

Spécial Plaisance

NTG / NAVIRE – TRANSPORT MARITIME – GENS DE MER

JURISPRUDENCE FRANÇAISE

Jurisprudence commentée

GENS DE MER - PLAISANCE

- **Contrat au voyage de droit français pour du convoiage international**
COUR D'APPEL DE POITIERS (Ch. soc.) – 11 MARS 2021 > Navire *Galina*
Obs. Alexis BUGADA..... 579
- **Le service à bord comme seul critère du contrat d'engagement maritime du skipper régatier ?**
COUR D'APPEL D'AIX-EN-PROVENCE (Ch. 4-6) – 20 NOVEMBRE 2020 > Navire *Nagaïana*
Obs. Alexis BUGADA..... 590

NAVIRE – FISCALITE PLAISANCE

- **Quel fréteur de navire outre-mer peut bénéficier d'un avantage fiscal ?**
COUR ADMINISTRATIVE D'APPEL DE BORDEAUX (4^{ème} Ch.) – 17 DECEMBRE 2020
Obs. Eric GINTER..... 597
- **Conditions au remboursement de TVA acquittée pour l'affrètement d'un yacht**
COUR ADMINISTRATIVE D'APPEL DE VERSAILLES (1^{ère} Ch.) – 25 MAI 2021
Obs. Eric GINTER..... 601

LIMITATION DE RESPONSABILITE - PLAISANCE

- **Epilogue de l'affaire *Motus***
COUR DE CASSATION (Ch. com.) – 25 NOVEMBRE 2020 > Navire *Motus*
Rapp. (Extraits): Mme Stéphanie KASS-DANNO..... 607
Obs. Cyril BLOCH 621
- **Une indemnisation limitée, mais intégrale - Le cas de l'équipier blessé en plaisance**
COUR DE CASSATION (Ch. com.) – 24 MARS 2021 > Navire *Pido*
Obs. Stéphane MIRIBEL..... 634

BIBLIOGRAPHIE

- **F. LORENZON et R. COLES « The law of yachts and yachting »**
Recension Bertrand COSTE 640

PLP / PORTS – LITTORAL – PLAISANCE

DOCTRINE

- **La plaisance et la pandémie**
Par Robert REZENTHEL 643

JURISPRUDENCE FRANCAISE

Jurisprudence commentée

ASSURANCE PLAISANCE

- **L'accident ou la fortune de mer, conditions de la garantie de l'assurance plaisance**
COUR D'APPEL DE PAPEETE (Ch. civ.) – 17 DECEMBRE 2020 > Navire *Hotu Iti*
Obs. Antoine LUQUIAU 651
- **Exclusion imprécise de pertes d'exploitation**
COUR DE CASSATION (2^{ème} Ch. civ.) – 26 NOVEMBRE 2020 > Navire *Kshanna*
Obs. Pierre-Yves NICOLAS 658
- **Sans papiers et quand même assuré**
COUR D'APPEL D'AIX-EN-PROVENCE (Ch. 3-1) – 18 MARS 2021 > Navire *Esquisse*
Obs. Pierre-Yves NICOLAS 664

PORT DE PLAISANCE

- **Poste d'amarrage pour un navire en copropriété et décès d'un copropriétaire**
TRIBUNAL ADMINISTRATIF DE BORDEAUX – 27 JUILLET 2020 > Pinasse *Mar del Plata*
Obs. Robert REZENTHEL..... 675
- **Quels frais peuvent être déduits du régime fiscal applicable aux sous-amodiataires étrangers d'un port français ?**
COUR ADMINISTRATIVE D'APPEL DE MARSEILLE (3^{ème} Ch.) – 18 MARS 2021
Obs. Eric GINTER et Eric CHARTIER..... 680

JURISPRUDENCE FRANÇAISE

Jurisprudence commentée

Contrat au voyage de droit français pour du convoiage international

Alexis BUGADA

Professeur, Aix-Marseille
Univ, CDS, Aix-en-Provence,
France

**COUR D'APPEL DE POITIERS (Ch. Soc.) - 11 MARS 2021
N° 18/2906**

GENS DE MER - PLAISANCE

Capitaine. Convoiage. Contrat au voyage. Contrat d'engagement maritime. Travail salarié. Contrats de louage d'ouvrage/prestations de services (non). Compétence. Compétence Prud'homale (non). Compétence du Tribunal de commerce (non). Compétence du tribunal d'instance.

Si, en mer, le capitaine d'un navire dispose, en raison de la spécificité de l'activité nautique, d'une autonomie décisionnelle pour faire face et s'adapter à des situations imprévues, notamment météorologiques ou techniques, cette autonomie n'est pas exclusive de la caractérisation d'une relation de travail salarié lorsque comme en l'espèce, le donneur d'ordre a effectivement exercé un pouvoir de direction et de contrôle et s'est réservé un pouvoir de sanction (dont l'absence de mise en œuvre, liée à la bonne exécution des prestations, ne constitue pas une preuve de l'inexistence).

Au regard de ces éléments, corroborés par le constat de l'affiliation de X à l'ENIM au titre des convois litigieux et de la non-contestation de la prise en charge au titre de la législation sur les risques professionnels, de l'accident du 26 avril 2013, le jugement déféré sera confirmé en ce qu'il a retenu l'existence d'une relation de travail salarié entre les parties et rejeté l'exception d'incompétence au profit de la juridiction commerciale et/ou civile fondée sur l'existence de contrats de louage d'ouvrage/prestations de services.

Le premier juge a exactement considéré que le livre V de la cinquième partie du code des transports ne détermine pas les règles de compétence des juridictions mais les dispositions applicables au fond des litiges concernant les gens de mer et les dispositions du droit du travail applicables à une matière spécifique et que la combinaison des articles L5000-3 et 5542-18 du code des transports et R221-13 du code de l'organisation judiciaire n'exclut pas la compétence d'attribution d'ordre du tribunal d'instance en matière d'engagement maritime portant sur un navire sous pavillon étranger, lorsque, comme en l'espèce, les contrats, rédigés en langue française et dans des termes identiques, ont été conclus entre un marin de nationalité française et une société de droit français, ayant son siège et son activité en France, stipulent que les conditions générales d'engagement sont celles du code du travail maritime et soumettent le contrôle de leur exécution à l'inspection du travail maritime française.

Le jugement déféré sera en conséquence confirmé en ce qu'il a rejeté l'exception d'incompétence au profit du conseil de prud'hommes.

SARL GULF STREAM c/ X...

ARRET (Extraits – en intégralité sur LAMYLINE inclus dans votre abonnement)

CA Poitiers, 11 mars 2021, n° 19/2906

« LA COUR,

Exposé du litige :

X..., capitaine de navire, a été recruté par la S.A.R.L. Gulf Stream, exploitant une activité commerciale de convoyage de navires dans le cadre de plusieurs contrats d'engagement maritime dits 'au voyage', dont: [...]

Par acte du 27 mai 2015, X... a saisi le tribunal d'instance de La Rochelle d'une action en paiement de rappel de rémunération et de diverses indemnités au titre de ces cinq contrats.

Par acte du 5 février 2016, X... a fait assigner en intervention forcée l'Etablissement National des Invalides de la Marine.

Par jugement du 26 mars 2018, le tribunal d'instance de La Rochelle a :

- rejeté l'exception d'incompétence soulevée par la société Gulf Stream au profit du tribunal de commerce ou du tribunal de grande instance,
- rejeté l'exception d'incompétence soulevée par la société Gulf Stream au profit du conseil de prud'hommes, [...] La société Gulf Stream a interjeté appel de cette décision [...]

MOTIFS

Sur l'exception d'incompétence soulevée au profit du tribunal de commerce et/ou du tribunal judiciaire de La Rochelle :

Le jugement déféré a qualifié les contrats litigieux de contrats de travail maritime au sens de l'article L5542-1 du code des transports, sur la base d'un faisceau d'indices constitué par:

- l'absence de contestation par l'armateur de la décision de l'Etablissement National des Invalides de la Marine de prise en charge, au titre de la législation sur les risques professionnels, d'un accident survenu en cours d'exécution

tion d'un contrat et le paiement par la société Gulf Stream des cotisations et contributions afférentes,

- l'économie des contrats révélant l'existence d'un lien de subordination (détermination par la société Gulf Stream de la durée du convoyage et de la date de départ, clause des contrats stipulant que le skipper doit rester libre de tout engagement, exécution d'un service à bord, soit le convoyage du bateau en qualité de capitaine). [...]

En l'absence de définition légale, l'existence d'une relation de travail salarié ne dépend ni de la volonté exprimée par les parties ni de la dénomination qu'elles ont donnée à leur convention mais des conditions de fait dans lesquelles est exercée l'activité litigieuse, la relation de travail étant caractérisée par l'exécution d'une prestation, par le versement en contre partie d'une rémunération et par l'existence d'un lien de subordination.

Le lien de subordination qui constitue le critère essentiel du contrat de travail est caractérisé par l'exécution d'un travail sous l'autorité d'un employeur qui a le pouvoir de donner des ordres, d'en contrôler l'exécution et de sanctionner les manquements de son subordonné.

En l'espèce, les conventions signées par les parties, dans des termes globalement identiques, prévoient:

- que le marin est engagé en qualité d'équipier/chef de bord ou chef de bord pour une durée précisément déterminée en journées à compter du jour de départ du navire dont la date est précisée et qu'il doit rester libre de tout engagement,
- qu'en contrepartie de son travail, il percevra une rémunération brute de (montant en euros) (forfait convoyage), une prime de nourriture selon le taux de 13,95 %, une prime de précarité de 10 % et une indemnité compensatrice de congés payés de 1/10, qu'un acompte pourra être versé par l'armateur, le solde étant payé dès la réception du P.V. de livraison du bateau signé par un responsable,
- que le marin convoiera le bateau des Sables d'Olonne à (lieu d'arrivée),
- que l'inspection du travail maritime compétente est la D.D.A.M. de La Rochelle,
- que le contrat pourra être rompu en cas de faute grave du marin ou en cas de force majeure ou d'un commun accord entre les deux parties.

Par ailleurs, trois des cinq contrats (Uluwatu, Havachat, Second Chance), tous signés par le représentant de Gulf Stream sous la mention 'l'employeur', comportent un article 8 intitulé 'obligations du chef de bord', ainsi rédigé:

8-1: préparation: le chef de bord est juge de la navigabilité et de la préparation du bateau, il a la responsabilité du contrôle avant le départ et l'obligation d'en rendre compte à Gulf Stream ou son représentant, Gulf Stream ayant tout pouvoir pour intervenir dans la préparation du bateau,

8-2: Navigation:

- > le chef de bord a la responsabilité de réunir son équipage, toutefois Gulf Stream se réserve le droit de refuser l'embarquement d'un équipier (profes-

sionnel ou bénévole); le chef de bord peut débarquer où et quand il veut, pour quelque motif que ce soit, une personne pouvant nuire au bon déroulement du convoyage; il devra cependant en informer impérativement Gulf Stream dès que possible;

- > le chef de bord devra remettre à Gulf Stream ou son représentant la liste de son équipage en mentionnant pour chacun les noms, prénoms, adresse, téléphone d'une personne à prévenir et un numéro de passeport ou CNI,
- > le chef de bord s'engage à naviguer de manière à éprouver au minimum le bateau et le matériel; il doit le maintenir en parfait état de marche et de propreté et éviter toute dégradation sur le navire; il doit aussi respecter et faire respecter à son équipage toutes les règles de sécurité prévues par les lois maritimes et celles données par Gulf Stream;
- > le chef de bord devra s'assurer d'aucune présence ou usage de narcotique à bord, quel qu'il soit; toute violation de cette règle entraînera la nullité du contrat sans indemnité d'aucune sorte;

8-3: livraison: le chef de bord fera les formalités nécessaires dès son arrivée; il s'engage à remettre un bateau en parfait état de propreté au plus tard 24 heures après l'arrivée à destination; il fera un état des lieux avec le responsable; il lui remettra les documents prévus et annexés au contrat

8-4: escale: à chaque escale, le chef de bord doit impérativement informer sans retard Gulf Stream ou son représentant par tout moyen approprié. Seules les escales techniques ou liées à des conditions météorologiques ne permettant pas un bon déroulement du convoyage sont autorisées.

Il ne peut être considéré que X... disposait, dès la mise en œuvre des contrats, d'une autonomie exclusive de tout lien de subordination quant à l'exécution des prestations qui lui étaient confiées dès lors que l'armateur s'était réservé et exerçait un pouvoir de direction et de contrôle

- tant au stade de la préparation du voyage: Gulf Stream se réservant 'tout pouvoir' d'intervenir dans la préparation du bateau ainsi que la possibilité de refuser l'embarquement d'un équipier recruté par le skipper, lequel avait l'obligation de rendre compte du contrôle, les dates de départ, les durées de convoyage et les éventuelles escales (convoyage du navire Second Chance) étant par ailleurs fixées par l'armateur,
- que pendant la traversée: le skipper ayant l'obligation de respecter les règles de sécurité données par Gulf Stream et devant, à chaque escale, impérativement l'informer sans retard par tout moyen approprié, X... soulignant exactement qu'à l'exception du voyage transatlantique, les moyens non satellitaires de communication permettaient un suivi et un échange d'informations (cf. pièce 83 de l'intimée, échange de SMS entre M. X... et le gérant de la S.A.R.L. Gulf Stream dans le cadre du convoyage du Milana sur les conditions météorologiques et un ravitaillement en carburant).

Par ailleurs, si, dans les faits, le comportement de X... n'a donné lieu à aucune sanction, la situation n'est pas exclusive de l'exercice d'un pouvoir disciplinaire par l'armateur dont la mise en œuvre ne peut, compte-tenu de la particularité de l'acti-

vité nautique en termes d'éloignement et d'isolement, se concevoir et s'opérer que de manière différée.

Si, en mer, le capitaine d'un navire dispose, en raison de la spécificité de l'activité nautique, d'une autonomie décisionnelle pour faire face et s'adapter à des situations imprévues, notamment météorologiques ou techniques, cette autonomie n'est pas exclusive de la caractérisation d'une relation de travail salarié lorsque comme en l'espèce, le donneur d'ordre a effectivement exercé un pouvoir de direction et de contrôle et s'est réservé un pouvoir de sanction (dont l'absence de mise en œuvre, liée à la bonne exécution des prestations, ne constitue pas une preuve de l'inexistence).

Au regard de ces éléments, corroborés par le constat de l'affiliation de X... à l'ENIM au titre des convois litigieux et de la non-contestation de la prise en charge au titre de la législation sur les risques professionnels, de l'accident du 26 avril 2013, le jugement déféré sera confirmé en ce qu'il a retenu l'existence d'une relation de travail salarié entre les parties et rejeté l'exception d'incompétence au profit de la juridiction commerciale et/ou civile fondée sur l'existence de contrats de louage d'ouvrage/prestations de services.

Sur l'exception d'incompétence soulevée au profit du conseil de prud'hommes:

Le premier juge a rejeté l'exception d'incompétence au profit du conseil de prud'hommes soulevée par la S.A.R.L. Gulf Stream au titre des contrats d'engagement maritime internationaux (concernant les quatre navires battant pavillon étranger) en considérant:

- qu'aux termes de l'article L5000-3 du code des transports, les dispositions de la cinquième partie (soit, notamment, l'article L5542-18 selon lequel tout différend qui peut s'élever à l'occasion de la formation, de l'exécution ou de la rupture d'un contrat de travail entre l'employeur et le marin est porté devant le juge judiciaire) s'appliquent sous réserve des engagements internationaux de la France et des compétences reconnus aux Etats par le droit international, aux navires battant pavillon français,
- que toutefois, aux termes de l'article R221-13 du code de l'organisation judiciaire, le tribunal d'instance connaît des contestations relatives à la formation, à l'exécution ou à la rupture du contrat de travail entre l'employeur et le marin, dans les conditions prévues par le livre V de la cinquième partie du code des transports
- que le livre V de la cinquième partie du code des transports ne détermine pas les règles de compétence des juridictions mais les dispositions applicables au fond des litiges concernant les gens de mer et les dispositions du droit du travail applicables à une matière spécifique,
- que dès lors la combinaison des dispositions précitées n'exclut pas, en matière d'engagement maritime portant sur un navire battant pavillon étranger, la compétence du tribunal d'instance, compétence d'attribution d'ordre public. [...]

Le premier juge a exactement considéré que le livre V de la cinquième partie du code des transports ne détermine pas les règles de compétence des juridictions

mais les dispositions applicables au fond des litiges concernant les gens de mer et les dispositions du droit du travail applicables à une matière spécifique et que la combinaison des articles L5000-3 et 5542-18 du code des transports et R221-13 du code de l'organisation judiciaire n'exclut pas la compétence d'attribution d'ordre du tribunal d'instance en matière d'engagement maritime portant sur un navire sous pavillon étranger, lorsque, comme en l'espèce, les contrats, rédigés en langue française et dans des termes identiques, ont été conclus entre un marin de nationalité française et une société de droit français, ayant son siège et son activité en France, stipulent que les conditions générales d'engagement sont celles du code du travail maritime et soumettent le contrôle de leur exécution à l'inspection du travail maritime française.

Le jugement déferé sera en conséquence confirmé en ce qu'il a rejeté l'exception d'incompétence au profit du conseil de prud'hommes. [...]

PAR CES MOTIFS :

LA COUR,

Statuant publiquement, par arrêt réputé contradictoire et en dernier ressort:

Vu le jugement du tribunal d'instance de La Rochelle en date du 26 mars 2018, CONFIRME la décision entreprise en toutes ses dispositions, Y ajoutant : «... ».

Prés. : M. Castagné ; Av. : Me O. Bertrand (appelante), Me R. Bouysy (intimés).

OBSERVATIONS

Suffit-il de convoier un navire battant pavillon étranger pour être en présence d'un lien d'extranéité suffisant pour que le contrat au voyage échappe aux règles de compétence interne ? Le skipper chargé du convoiage, conservant une large autonomie dans ses choix de navigation, peut-il être néanmoins subordonné à l'entreprise qui lui a confié le transport. Contrat de travail ou contrat d'entreprise ? Saliariat ou indépendance ?⁽¹⁾ Ce sont de belles questions auxquelles devait répondre la cour d'appel de Poitiers. Et son arrêt mérite attention. L'opération de convoiage peut, en effet, enchevêtrer une opération commerciale à une exécution nécessitant la conclusion d'un contrat de travail (ou non) avec un skipper pour amener le navire au port convenu⁽²⁾. Il est donc important de séquencer l'opération et de bien identifier les parties prenantes ainsi que leur niveau d'implication.

En l'espèce, une société possédant son siège social en France, a pour activité commerciale le convoiage. Elle recrute, pour la réalisation de ses engagements commerciaux, un capitaine pour convoier les navires. Il s'agit, en partance des sables d'Olonne, de remettre les bateaux aux ports désignés. Les ports visés sont tantôt

(1) Ph. Delebecque, *Les gens de mer : entre indépendance et salariat*, in. Mél. B. Teysié, Lexisnexis 2019, p. 119. L'auteur donne la définition suivante du convoiage : « Le convoiage a pour objet de confier à un skipper ou, plus généralement à un professionnel de la navigation, le soin de conduire le navire jusqu'à sa destination, après l'avoir contrôlé, préparé et, le cas échéant, réparé, tout en le laissant dans un état sûr et propre, le propriétaire ou le locataire du navire s'engageant, au-delà de la rémunération convenue, à fournir à l'intéressé les autorisations nécessaires et payer les dépenses d'équipage, de voyage, de nourriture, de port et de carburant ».

(2) CA Anger, 3^{ème} ch. 24 mai 2018, n° 16/02550, DMF 2018, n° 806, obs. J.-F. Drilleau.

français (Hyères ou Cannes) tantôt étrangers (Floride, Monténégro, Italie) et certains navires battent pavillon étranger. Cinq contrats ont été établis à cette fin, entre 2013 et 2014, sous la qualification de « contrat au voyage ». Au titre de ces cinq contrats, le marin va saisir le tribunal judiciaire de la Rochelle pour réclamer diverses sommes à caractère salarial et d'autres indemnités. Un appel est formé car le tribunal judiciaire de la Rochelle a retenu la qualification de contrat de travail maritime au sens de l'article L. 5542-1 du code des transports alors que la société plaidait le louage de service ou le contrat d'entreprise commerciale, exécuté par un marin indépendant. Le problème de fond se dédoublait sur le plan procédural. L'appelante soulevait une exception d'incompétence au profit du tribunal de commerce, ou, à titre subsidiaire, celle du conseil de prud'hommes si le juge admettait un lien de subordination juridique. L'idée était aussi de séquencer les litiges en fonction des contrats, spécialement ceux contenant une clause attributive de compétence en faveur du tribunal de commerce.

La méthode suivie par la cour d'appel est rigoureuse, suivant ainsi les exigences posées par la Cour de cassation, y compris dans les opérations de convoyage⁽³⁾. Elle rappelle, d'abord, que le contrat d'engagement maritime répond aux exigences de la reconnaissance d'un contrat de travail (il ne s'agit pas de constater seulement un service à bord)⁽⁴⁾. Ainsi, l'existence d'une relation de travail salarié ne dépend ni de la volonté exprimée par les parties ni de la dénomination qu'elles ont donnée à leur convention, ce qui constitue une affirmation classique⁽⁵⁾. Il revient au juge de s'attacher aux conditions de fait dans lesquelles est exercée l'activité litigieuse en convoquant la technique du faisceau d'indices. L'arrêt reprend la définition du contrat de travail (la relation de travail est caractérisée par l'exécution d'une prestation, par le versement en contrepartie d'une rémunération et par l'existence d'un lien de subordination). Il reprend, ensuite, la formule prétorienne selon laquelle « *le lien de subordination (...) est caractérisé par l'exécution d'un travail sous l'autorité d'un employeur qui a le pouvoir de donner des ordres, d'en contrôler l'exécution et de sanctionner les manquements de son subordonné* »⁽⁶⁾. Une fois cela posé, sont analysées finement les stipulations des conventions litigieuses, au demeurant rédigées en des termes identiques : les fonctions concernées sont indiquées (chef de bord) ; leurs durées s'avèrent précisément déterminées en journées à compter du jour du départ du navire ; les conventions exigent que le marin soit libre de tout autre engagement (ce qui s'apparente à une exclusivité)⁽⁷⁾. La rémunération prend la forme d'un forfait⁽⁸⁾. S'y ajoutent une prime de nourriture, une « prime » de précarité de 10%⁽⁹⁾ ainsi qu'une indemnité compensatrice de congés payés terminant de conférer une

(3) Cass. Soc. 7 déc/2016, n° 15-669, DMF 2017, note. P. Chaumette.

(4) Comp. CA Aix, 20 nov. 2020, n° 17/08022, ce numéro avec nos obs.

(5) Ass. Plén. 4 mars 1983, n° 81-15290 et 81-11647, Bull. AP, n° 3.

(6) Cass. Soc. 13 nov. 1996, n° 94-13187, Bull. civ. n° 386. L'arrêt ajoute que la caractérisation d'un « service organisé » n'est qu'un indice (et non un critère) du contrat de travail.

(7) C'est nous qui le soulignons.

(8) Ce que permet au demeurant le contrat au voyage : C. transp. art. L. 5544-34.

(9) Cette « prime » de précarité fait naturellement penser à l'indemnité de précarité applicable à certains CDD (C. trav. L. 1243-8).

texture très « sociale » aux conventions litigieuses. La cour d'appel souligne que les obligations du skipper sont clairement mentionnées (respect des règles de sécurité données par la société, informations à chaque escale, usage de moyens satellitaire ou non, y compris par SMS, échanges sur les conditions météorologiques et de ravitaillement en carburant, etc.). Elle relève surtout qu'une clause désignait l'inspection du travail maritime compétente et faisait une référence désuète à l'application du « code du travail maritime ». Enfin, le marin était affilié à l'ENIM au titre des voyages convenus et, surtout, il avait été pris en charge une fois au titre d'un accident du travail qui n'avait pas été contesté par la société. Ces éléments ont pesé dans la qualification retenue. Mais deux aspects méritent une attention spécifique : l'un reste relatif à la caractérisation du lien de subordination (1) et l'autre concerne la compétence judiciaire (2).

I. – POINTS SPECIFIQUES CONCERNANT LA SUBORDINATION

S'agissant de la reconnaissance d'un lien de subordination juridique, l'arrêt présente deux points saillants qui concernent la caractérisation du pouvoir disciplinaire et l'autonomie fonctionnelle du capitaine. On sait d'abord que la possibilité de sanctionner une inexécution contractuelle constitue une composante nécessaire du lien de subordination. Le marin indiquait qu'une stipulation permettait de rompre le contrat en cas de « faute grave » (comme en matière de CDD). La cour n'insiste pas sur ce point. Elle retient cependant la particularité de l'activité nautique. Celle-ci implique l'éloignement et l'isolement, ce qui perturbe la pratique disciplinaire. C'est donc que son exercice éventuel peut être différé et elle en conclut que rien ne permet de l'exclure en l'espèce. L'argument est intéressant. On convient que la matière maritime possède ses spécificités mais on peut se demander si la formule retenue ne méritait pas d'être nuancée dès lors que l'analyse des clauses permettaient de dégager un indice (cf. la référence à la rupture pour faute grave). Poussée dans ses retranchements, en effet, sa généralisation risquerait de conduire le donneur d'ordre à devoir supporter la charge d'une preuve négative, ce qui est peut-être aller un peu loin sur ce terrain. Il est vrai que la bonne réalisation des prestations par le marin n'avait pas donné l'occasion, pour l'employeur, d'user de son pouvoir de sanction. Pour autant, on reste circonspect quant à l'absence d'identification d'un indice, à partir des conventions, permettant de retenir la potentialité de l'exercice du droit disciplinaire. Mais cette remarque n'est pas décisive. Le second point d'intérêt porte sur la difficile caractérisation de la subordination pour un marin exerçant une fonction de commandement. La question est classique⁽¹⁰⁾, avec le risque d'un litige dévié vers la juridiction commerciale⁽¹¹⁾. La cour d'appel insiste utilement sur le fait que le capitaine dispose d'une autonomie décisionnelle. Les raisons de cette autonomie tiennent au « métier ». Elles sont tout autant techniques que contextuelles d'autant qu'il lui incombe aussi de s'adapter à des situations imprévues (météorologiques,

(10) Sur le sujet : Sahiba Sahed, *Le capitaine*, th. Aix 2011, dir. Scapel.

(11) Cass. Soc. 5 janv. 1995, n° 90-43576, Bull. V, n° 12 – Rapp. CA Aix, 3 févr. 2009, n° 08/05402 DMF 2010, n° 714, not. crit. P. Chaumette.

mécaniques, etc.). Cette autonomie n'est pas exclusive de la caractérisation d'une relation de travail salarié⁽¹²⁾. Cette solution est connue en droit du travail, notamment s'agissant des cadres. Rapporté à la matière maritime, il s'est même posé la question de savoir si le capitaine pouvait, par analogie avec le droit du travail terrestre, être assimilé à un cadre autonome voire un chef d'établissement⁽¹³⁾. L'autonomie n'étant pas l'indépendance, elle n'exclut pas le lien de subordination, bien évidemment. La cour d'appel souligne *in fine* que le donneur d'ordre, en l'espèce, a effectivement exercé un pouvoir de direction et de contrôle et s'est « réservé » un pouvoir de sanction « dont l'absence de mise en œuvre, liée à la bonne exécution des prestations, ne constitue pas une preuve de l'inexistence ». Elle retient donc la qualification de travail subordonné. Sous la réserve relative à la caractérisation du pouvoir disciplinaire (cf. *supra*), la formulation et la démarche sont particulièrement convaincantes.

II. – POINTS SPECIFIQUES CONCERNANT LA COMPETENCE

S'agissant de la compétence, l'arrêt présente une originalité certaine. L'exception d'incompétence au profit du juge prud'homal est rejetée. La société invoquait pourtant l'existence d'un engagement international car la plupart des navires convoyés étaient sous pavillon étranger. Les articles L. 5000-3⁽¹⁴⁾, L. 5542-48⁽¹⁵⁾ du code des transports, et R. 221-13 du code de l'organisation judiciaire⁽¹⁶⁾ étaient habilement mobilisés. Le texte du COJ donne en effet compétence au tribunal d'instance (aujourd'hui tribunal judiciaire) pour statuer dans les « conditions » du livre V du code des transports (dispositions relatives aux gens de mer). Mais selon l'employeur, encore fallait-il que cette partie du code des transports s'applique au cas d'espèce. Il est vrai que pour dénier la compétence civile, la Cour de cassation avait affirmé en 2018 que « *le conseil de prud'hommes est seul compétent pour connaître des litiges entre armateur et marin portant sur la conclusion, l'exécution ou la rupture du contrat d'engagement maritime sur un navire étranger* »⁽¹⁷⁾. Certaines cours d'appel avaient

(12) Spécialement au regard des contraintes des services organisés à bord : Ph. Delebecque, *Les gens de mer : entre indépendance et salariat*, préc. p. 129.

(13) C. Dufraisse-Charmillon, *La réécriture du droit social maritime au sein du code des transports*, PUAM, 2018, n° 283 et s. Cet auteur qualifie le capitaine de « cadre autonome à part ».

(14) Selon ce texte : « *Les dispositions de la présente partie s'appliquent sous réserve des engagements internationaux de la France et des compétences reconnues aux Etats par le droit international : 1° Aux navires battant pavillon français, en quelque lieu qu'ils se trouvent ; 2° Aux navires battant pavillon d'un Etat étranger, auxquels sont assimilés pour l'application du présent code les navires sans pavillon ou sans nationalité, dans les espaces maritimes relevant de la juridiction ou de la souveraineté française* ».

(15) Selon ce texte, dans sa rédaction applicable en l'espèce : Tout différend qui peut s'élever à l'occasion de la formation, de l'exécution ou de la rupture d'un contrat de travail entre l'employeur et le marin est porté devant le juge judiciaire. Cette instance est précédée d'une tentative de conciliation devant l'autorité compétente de l'Etat (NB : cette seconde phrase a récemment été supprimée par la loi d'orientation des mobilités, v. *infra*, note 23).

(16) Dans sa version antérieure à la loi n° 2019-222 du 23 mars 2019 ayant fusionné les TI et les TGI au sein des TJ (tribunaux judiciaires).

(17) Cass. Soc. 28 mars 2018, n° 16-20746, *JDI* (Clunet), n° 4, oct. 2018, 17, note M. Galy et A. Charbonneau ; *DMF* n° 803, 1^{er} juin 2018, obs. P. Chaumette ; Procédures 2018, comm. 189, note A.

soufflé le même vent dans les voiles du convoiage⁽¹⁸⁾. En dépit de cette solution majeure, l'arrêt rapporté adopte une solution audacieuse en s'appuyant la compétence spéciale du tribunal et sur les stipulations des contrats litigieux. Ce qui relève du matériel est ici fondamentalement distingué du régime procédural. Il est relevé que le COJ attribue la compétence au tribunal pour l'application des dispositions (matérielles) du livre V du code des transports. Cependant, il n'exclurait pas qu'il puisse connaître de litiges concernant un navire sous pavillon étranger dès lors que le contrat d'engagement est de droit interne, sans lien d'extranéité spécifique. Sous couvert de cette compétence d'ordre public, la cour d'appel s'appuie sur la volonté claire des parties de soumettre la relation de travail au droit français (contrats rédigés en français, marin de nationalité française, société de droit français). Les contrats stipulaient enfin que les conditions générales d'engagement étaient celles du « code du travail maritime » et soumettaient le contrôle de leur exécution à l'inspection du travail maritime française. Le raisonnement est subtil car il tend à justifier le périmètre de la compétence judiciaire au regard – très contextualisé – de la volonté de parties. Ce raisonnement n'est pas sans risque. Outre celui relatif à l'éviction de dispositions substantielles du code des transports, il confronte les compétences exclusives du juge civil et du juge prud'homal sans indiquer d'autre clef de répartition que le choix des parties. Mais dans ce cas, la solution méprise le sens de l'article L. 1411-4 du code du travail relatif à la compétence prud'homale⁽¹⁹⁾. Était-il possible de raisonner autrement ? Nous le pensons. D'abord, l'article L. 5000-3 n'exclut pas du champ d'application du code des transports tous les navires sous pavillon étranger. Réserve est faite de ceux situés dans les espaces maritimes relevant de la juridiction ou de la souveraineté française. Cela laisse une marge d'interprétation. Or, en l'espèce, les navires étaient systématiquement en partance de Vendée, ce qui pouvait remplir la condition posée. Ensuite, si le même texte évince les autres navires étrangers de ce champ d'application, encore faut-il – à titre principal – garder à l'esprit le concept d'armateur au sens de ce code. Celui-ci recouvre largement la notion d'employeur pour faire face, précisément, à la complexité de montages *maritimes*. Or l'article L. 5511-1 du code des transports dispose que l'armateur peut être « tout autre opérateur auquel le propriétaire a confié la responsabilité de l'exploitation du navire »⁽²⁰⁾. Or, d'une part, le convoiage peut tout à fait être abordé comme une étape de l'exploitation de celui-ci. D'autre part, le point central demeurerait, en l'espèce, de s'assurer de la qualité d'employeur de la société de convoiage. Une fois la question de la subordination traitée, ce point ne faisait plus débat. Cette entreprise

Bugada. - Précédemment : Cass. Soc ; 28 juin 2005, n° 03-45042.

(18) CA Anger, 3^{ème} ch. 24 mai 2018, n° 16/02550, *DMF* 2018, n° 806, obs. J.-F. Drilleau.

(19) Cf. art. L. 1411-4 du code du travail : Le conseil de prud'hommes est seul compétent pour connaître des différends s'élevant à l'occasion d'un contrat de travail. Toute convention contraire est réputée non écrite.

Le conseil de prud'hommes n'est cependant pas compétent pour connaître des litiges attribués à une autre juridiction par la loi.

(20) Cf. P. Chaumette, préc. note 3

maritime opérerait bien sur le marché du convoyage⁽²¹⁾, en employant un capitaine, sans se prévaloir d'une activité de manning international⁽²²⁾.

Le raisonnement suivi par la cour d'appel pour aboutir à la solution retenue mérite donc discussion. Il ajoute une ambiguïté dans la répartition des compétences et comporte, peut-être, une contradiction interne. En effet, comment admettre un contrat d'engagement maritime au sens du code des transports (art. L. 5542-1) tout en s'affranchissant de l'application dudit code pour maintenir une compétence judiciaire ? Finalement, ce débat invite – une fois de plus – à s'interroger sur la légitimité de la compétence prud'homale lorsque le navire est sous pavillon étranger. Il pourrait monter en intensité avec la consécration des tribunaux judiciaires, l'abrogation récente de l'article R 221-13⁽²³⁾ et les réécritures successives de l'article L. 5542-48 du code des transports⁽²⁴⁾. Désormais ce texte, ainsi rédigé, prend seul son envol : « Tout différend qui peut s'élever à l'occasion de la formation, de l'exécution ou de la rupture d'un contrat de travail entre l'employeur et le marin est porté devant le juge judiciaire. » Les mots sont radicalement simples et limités : pas d'armateur, pas de référence aux « conditions » du livre V, pas de référence au contrat d'engagement maritime. Tous les différends sont concernés. Reste à savoir si le juge prud'homal est aussi un juge judiciaire ou si le tribunal judiciaire est « ce » juge au sens du texte précité. L'interprétation déterminera l'avenir. Elle devra discriminer ce qui relève de la réécriture ou ce qui reste de la codification à droit constant au sein cet article sans cesse rajeuni. Un battement d'ailes à Poitiers peut-il provoquer une trombe maritime secouant toute la prud'homie ?

(21) Cf. Ph. Delebecque, *op. cit.* Cet auteur semble admettre que l'entreprise qui organise le convoyage et recrute un chef de bord (et des équipiers) puisse revêtir la qualification d'entreprise de travail maritime au sens de l'article L. 5546-1-6 C. transp.

(22) Rappr. CA Aix, 4 avril 2019, n° 16/12423, *DMF* 2019, n° 816 (avec nos obs.) : la société de placement ne sera pas considérée comme l'employeur si c'est le propriétaire du navire qui exerce le contrôle et donne les directives au capitaine.

(23) D. n° 2019-912, du 30 août 2019 modifiant le code de l'organisation judiciaire et pris en application des articles 95 et 103 de la loi n° 2019-222 du 23 mars 2019 de programmation 2018-2022 et de réforme pour la justice (art. 21).

(24) L. n° 2019-1428 du 24 déc. 2019, dite loi d'orientation des mobilités (art. 145).

Le service à bord comme seul critère du contrat d'engagement maritime du skipper régatier ?

Alexis BUGADA

Professeur, Aix-Marseille
Univ, CDS, Aix-en-Provence,
France

COUR D'APPEL D'AIX-EN-PROVENCE - 20 NOVEMBRE 2020 > Navire *Nagaiana*
N°17/08022

GENS DE MER -PLAISANCE

Skipper. Contrat de travail. Contrats d'engagement maritime successifs. Requalification en CDI. Rupture abusive. Indemnités diverses.

La relation entre un armateur et un skipper engagé en qualité de marin à l'effet de rendre un service à bord du navire est constitutive d'un contrat de travail, aussi appelé engagement maritime.

La requalification de la relation contractuelle en contrat à durée indéterminée du contrat d'engagement maritime doit résulter de l'absence de signature et de remise d'un exemplaire d'un contrat de travail écrit conforme avant l'embarquement.

X... c/ Y...

ARRET (Extraits – en intégralité sur LAMYLINE inclus dans votre abonnement)

CA Aix-en-Provence, 20 nov. 2020, n° 17/08022

« LA COUR,

Le 1^{er} juin 2016, à la suite d'un procès-verbal de non-conciliation de la direction départementale des territoires et de la mer, Y..., qui invoquait l'existence d'une relation de travail en tant que skipper avec les propriétaires successifs du navire *Nagaiana*, X... puis la société civile immobilière Serber Investissement dont ce dernier était le gérant, les a fait assigner devant le tribunal d'instance de Marseille pour obtenir leur condamnation au paiement de diverses sommes au titre de contrats de travail à durée indéterminée.

Par jugement rendu contradictoirement le 28 mars 2017, le tribunal d'instance de Marseille a :

- dit être compétent [...]; dit qu'un contrat d'engagement maritime existait entre Y... et X... [...], requalifié en contrat à durée indéterminée, avec les conséquences attachées, [...] - condamné X... à payer à Y... [...] Le 25 avril 2017, dans le délai légal, X... et la société civile immobilière Serber Investissement ont relevé appel de ce jugement. [...]

MOTIFS :[...]

Sur la demande d'infirmité partielle du jugement entrepris:

– Sur l'existence d'un contrat d'engagement maritime:

Selon les dispositions alors en vigueur de l'article L 5541-1 du code des transports, ' 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. '

L'article L 5542-1 du même code, dans sa version applicable au litige, prévoit: 'Tout contrat de travail, aussi appelé engagement maritime, conclu entre un marin et un armateur ou un autre employeur, ayant pour objet un service à accomplir à bord d'un navire en vue d'une expédition maritime, est conclu pour une durée indéterminée, pour une durée déterminée ou pour un voyage. Les dispositions du présent titre relatives au contrat à durée déterminée sont applicables au contrat au voyage.'

Force est d'observer qu'il n'est pas contesté que Y... a, étant à bord du voilier *Nagaiana* de X..., participé à des régates qui se sont déroulées, durant l'année 2012, du 14 au 16 septembre, du 20 au 23 septembre, du 26 au 29 septembre et du 2 au 6 octobre, et, en 2013, du 3 au 4 mai, du 10 au 12 mai, du 18 au 19 mai, du 8 au 9 juin, du 13 au 16 juin, du 12 au 15 septembre, du 21 au 22 septembre, du 24 au 28 septembre, du 1^{er} au 5 octobre. Selon les appelants, le voilier de plaisance n'était destiné à aucune activité commerciale et Y... ne serait intervenu qu'à titre occasionnel, sur de courtes durées, en tant qu'équipier-barreur sous le statut convenu d'auto-entrepreneur, et en tout état de cause sans lien de subordination vis-à-vis de X..., circonstances qui seraient de nature à exclure le contrat d'engagement maritime retenu par le premier juge.

Toutefois, au vu des éléments d'appréciation, le jugement n'est pas utilement critiqué en ce qu'il a constaté, premièrement, que des témoins évoquaient des transports entre Marseille et l'île de Porquerolles ou entre Marseille et la Corse, qu'un mail daté du 1^{er} mars 2013 entre Y... et X... évoque 'une location pour les voiles de St Tropez' à hauteur de 14.000 euros la semaine, et pas à moins de 12000 euros selon les instructions de X...; deuxièmement, qu'à l'exception de Z..., qui en effet se contente d'indiquer de manière très générale avoir participé à 'de nombreuses régates' durant lesquelles X... barrait le bateau, les témoins s'accordent pour dire que Y... était le capitaine du bateau, ou se comportait à tout le moins comme tel, au regard de ses qualités de 'chef de bord', 'tacticien', 'choix des zones de mouillage et des ports'; troisièmement, que le fait que les prestations convenues auraient été celles d'un auto-entrepreneur ne pouvait se déduire du seul témoignage de Z..., dès lors en effet qu'il ressort de celui-ci que lors d'une discussion 'en juin 2012», Y... a indiqué être titulaire du diplôme de 'capitaine 200», avant que ce dernier et X... ne conviennent de prestations devant faire l'objet d'une facturation en tant qu'auto-entrepreneur durant les régates, projet dont la concrétisation ne ressort néanmoins d'aucun élément notamment sur le statut d'auto-entrepreneur, sur le règlement de prestations ou sur l'établissement de factures.

C'est donc à juste titre que le premier juge, tirant les conséquences de ses propres constatations, a considéré qu'en application des dispositions légales précitées, Y... avait été employé par X... en qualité de marin à l'effet de rendre un service à bord

du navire et que cette relation était constitutive d'un contrat de travail, aussi appelé engagement maritime.

– *Sur la requalification en contrat d'engagement maritime à durée indéterminée:*

En vertu des dispositions alors en vigueur de l'article L 5542-3 du même code: 'Le contrat est établi par écrit. Outre les clauses obligatoires définies par le code du travail, il mentionne : 1° Le service pour lequel le marin est engagé ; 2° Les fonctions qu'il exerce ; 3° Le montant des salaires et accessoires ; 4° Lorsque la rémunération consiste en tout ou partie en une part sur le produit des ventes ou sur d'autres éléments spécifiés du chiffre d'affaires, la répartition du produit ou des éléments considérés entre l'armement et les membres d'équipage ainsi que la part revenant au marin concerné ; 5° L'adresse et le numéro de téléphone de l'inspecteur du travail. Quand il est fait usage du mode de rémunération mentionné au 4°, le contrat indique les modalités selon lesquelles le marin est informé, au moins une fois par semestre, des éléments comptables justifiant la rémunération perçue.'

Par ailleurs, l'article L 5542-5, dans sa version alors applicable, dispose: 'Le marin signe le contrat et en reçoit un exemplaire avant l'embarquement. L'employeur en adresse simultanément une copie à l'autorité compétente de l'Etat pour enregistrement.'

En outre, par application de l'article L 5542-5, 'les dispositions des articles L 1242-1 et L 1242-2 du code du travail limitant les cas de recours au contrat à durée déterminée ne sont pas applicables aux engagements maritimes.'

Force est de déduire de ces dispositions, ensemble, que les dispositions de l'article L. 1242-12 du code du travail ne font l'objet d'aucune exclusion d'application au contrat d'engagement maritime.

Comme soutenu en première instance par Y..., la requalification de la relation contractuelle en contrat à durée indéterminée du contrat d'engagement maritime doit résulter de l'absence de signature et de remise d'un exemplaire d'un contrat de travail écrit conforme avant l'embarquement. Le jugement n'étant pas utilement critiqué en ce qu'il a déduit des éléments d'appréciation l'existence d'une relation contractuelle à compter du 1^{er} août 2012, la requalification en contrat à durée indéterminée opère à compter de cette date. En vertu des dispositions de l'article L 1245-2 du code du travail, le jugement entrepris sera ainsi confirmé en ce qu'il a alloué à Y... une indemnité de requalification justement évaluée à la somme de 1920,87 euros qui s'entend en net.

De même, il y a lieu à confirmation quant à la date de cessation du contrat d'engagement maritime à durée indéterminée fixée au 30 novembre 2013, rupture unilatérale imputable à X... qui est abusive faute d'écrit mentionnant un quelconque grief ou un motif de rupture distinct susceptible de la justifier.

– *Sur l'indemnité légale de licenciement:*

Le jugement sera confirmé en ce que, prenant en considération l'ancienneté et la rémunération de Y..., X... a été condamné au paiement d'une indemnité légale de licenciement d'un montant de 384,17 euros, somme qui s'entend en net, en application des dispositions alors en vigueur des articles L 1234-9 et R 1234-2 du code du travail.

– Sur l'indemnité compensatrice de congés payés:

En vertu des dispositions alors applicables de l'article L 5544-23 du code des transports, cette indemnité a justement été calculée au vu des éléments de rémunération, en tenant compte durant la période du 1er août 2012 au 30 novembre 2013, de trois jours de congés payés mensuels acquis et non pris par la faute de l'employeur.

– Sur l'indemnité forfaitaire pour travail dissimulé:

Le jugement sera confirmé en ce qu'il a jugé, ce qui procède d'une juste appréciation des éléments de la cause, que X..., qui n'a pas respecté ses obligations déclaratives et de délivrance de bulletins de paie prévues par les dispositions alors en vigueur de l'article L 8221-5 du code du travail, devait être condamné au paiement d'une somme de 11.525,22 euros, qui s'entend en net, au titre de l'indemnité forfaitaire de l'article L 8223-1 du code du travail.

– Sur l'indemnité pour défaut de visite médicale:

En jugeant que le manquement à l'obligation de l'employeur de faire procéder à la visite médicale d'embauche était constitutif en soi d'un préjudice, le premier juge n'a pas caractérisé ni l'existence ni l'étendue du préjudice subi par Y.... Le jugement sera donc infirmé en ce qu'il a alloué à ce dernier une somme de 150 euros à titre de dommages et intérêts de ce chef. [...]

PAR CES MOTIFS:

La Cour, statuant publiquement, contradictoirement et par mise à disposition au greffe:

Rejette l'exception d'incompétence. Rejette la demande d'injonction de communiquer.

Confirme le jugement entrepris sauf en ce qu'il condamne X... à payer à Y... la somme de 150 euros pour défaut de visite médicale d'embauche. Statuant à nouveau du chef infirmé et y ajoutant: Déboute Y... de sa demande de dommages et intérêts pour défaut de visite médicale d'embauche. Déboute X... et la société civile immobilière Serber Investissement de leurs autres demandes formées en cause d'appel. Condamne X... aux entiers dépens de première instance et d'appel. ».

Prés. : Mme Lorenzini . Av. : Mme S. Semeriva (appelants), M. J-L Boisneault (intimé)

OBSERVATIONS

Cet arrêt rendu par la cour d'appel d'Aix-en-Provence présente deux intérêts. Le premier porte sur la reconnaissance d'un contrat d'engagement maritime pour un skipper effectuant des régates pour et avec le propriétaire d'un navire, ici un vieux gréement de 14 m. Le second est relatif à la forme et la nature de l'engagement. Les prestations successives n'ayant pas donné lieu à des contrats à durée déterminée écrits, la cour d'appel articule le code des transports et le code du travail. L'absence d'écrit permet au travailleur de demander la requalification des contrats litigieux en CDI afin de se placer sur le terrain du droit du licenciement. Les enjeux indemnitaires sont multiples : indemnité forfaitaire pour travail dissimulé, indemnité compensatrice de congé payés, indemnité de requalification à hauteur de 1 mois de salaire,

indemnité légale de licenciement, remise de bulletins de salaire sur toute la période d'emploi et une attestation Pôle emploi.

La cour d'appel d'Aix fonde d'abord son raisonnement sur l'article L. 5541-1 code des transports⁽¹⁾ : le code du travail est applicable aux marins et aux autres gens de mer sous réserve des dispositions particulières du code des transports. L'absence de dispositions maritimes spécifiques indiquant le contraire permet, en effet, de convoquer le droit du travail. Pour ceux qui en doutaient encore, la codification de 2010 a achevé de mettre fin à l'autonomie du droit du travail maritime⁽²⁾. L'arrêt s'appuie, ensuite, sur l'article L. 5542-1 du code des transports. Ce texte rappelle que le contrat d'engagement maritime est bien un contrat de travail qui peut être conclu pour une durée indéterminée, une durée déterminée ou un voyage. Les dispositions relatives au CDD s'appliquent au contrat au voyage, ce qui peut rendre redoutable les actions en requalification, spécialement pour les prestations courtes, telles que les participations très ponctuelles à des régates. La clarté et la précision de l'engagement constituent un gage de sécurité certain.

En l'espèce, le marin avait effectué plusieurs régates sur la période considérée (2012-2013), pour des durées brèves (1 à 4 jours) mais récurrentes⁽³⁾. A ces activités de « sportif des mers », en tant que skipper, s'étaient ajoutés des transports entre Marseille, la Corse, l'île de Porquerolles et St Tropez, le voilier ne semblant pas être utilisé à des fins commerciales mais plutôt à titre de loisir. L'exécution d'un service à bord ne souffrait guère la contestation même si l'on distingue mal, dans les faits rapportés, ceux afférents aux services de skipper et ceux concernant le rôle d'équipier ou de co-navigateur. Restait cependant débattue la question de savoir si ce service était juridiquement subordonné, d'autant qu'après une période de flou pour les années 2012-2013, un CDD a été conclu en 2014 pour une embauche en qualité d'homme d'entretien, ce qui a clarifié partiellement une partie du problème. Il n'empêche qu'en période de navigation, le propriétaire se présentait simplement comme coéquipier et se prévalait du fait que les interventions étaient occasionnelles, de courtes durées et que l'intéressé intervenait en qualité de barreur sous statut d'auto-entrepreneur. La difficulté c'est que le travailleur, bien que rémunéré, ne produisait pas ses factures et qu'aucune inscription en qualité de travailleur indépendant ne sera prouvée⁽⁴⁾. On soulignera ici que cette preuve aurait pu s'avérer décisive dans la mesure où elle aurait pu conduire à l'application de la présomption de travailleur in-

(1) Dans sa version antérieure à 2013 car les faits litigieux se rapportaient aux années 2012-2013 : « 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 ».

(2) C. Dufraisse-Charmillon, La réécriture du droit social maritime au sein du code des transports, PUAM 2018.

(3) En 2012 : participation à 4 évènements pour 16 jours de régates ; en 2013, 9 évènements pour 29 jours de régates (selon notre décompte).

(4) Le propriétaire du navire sollicitait des juges une sommation de communication des documents sociaux pour préciser la situation du travailleur. Mais cette demande a été jugée irrecevable car imprécise et non formulée devant le conseiller de la mise en état.

dépendant⁽⁵⁾, faisant supporter la démonstration du lien de subordination juridique « permanente » sur les épaules demandeur⁽⁶⁾. Le débat n'ira pas si loin.

Peu importe que des attestations de témoins aient souligné que l'intéressé était perçu par les témoins comme le capitaine du bateau ou se comportait comme tel. Il avait ainsi les compétences techniques ici d'un « chef de bord », de « tacticien » y compris dans le « choix des zones de mouillage et des ports », etc. La cour d'appel approuve les premiers juges d'avoir qualifié la prestation à partir de son objet : l'accomplissement d'un service à bord d'un navire en vue d'une expédition maritime (C. transp. L. 5541-1). Une fois cela admis, la cour prononce la requalification en contrat d'engagement maritime à durée indéterminée. Aucun contrat écrit n'ayant été remis, les exigences de forme du CDD ont d'autant plus été méconnues (C. trans. art. L. 5542-3) que l'employeur avait violé son obligation légale de remettre un exemplaire du contrat avant l'embarquement et d'avertir l'autorité administrative compétente. Pour prononcer la requalification, la cour prend la peine d'une lecture exégétique du code des transports qui évince exclusivement du régime du contrat d'engagement maritime l'application de l'article L. 1242-1⁽⁷⁾ et L. 1242-2⁽⁸⁾ du code du travail⁽⁹⁾. Elle en déduit que toutes les autres exigences de forme ayant été méconnues, la requalification devait s'imposer. Cette requalification permet ainsi au salarié de se placer sur le terrain du licenciement injustifié. Cette interprétation de l'articulation des deux codes est logique. C'est ce qui résulte de la lecture de l'article L. 5542-1 mais aussi de l'article plus général, situé en tête du code des transports (art. L. 1311-1)⁽¹⁰⁾. Le formalisme est d'autant plus strict qu'en droit maritime, est exigée la remise de l'exemplaire avant l'embarquement. Nous ne sommes pas sûr, ici, que ce soit l'argument ultime et exclusif pour la requalification. Car le code des transports n'évince pas l'article L. 1243-13 du code du travail qui dispose que le contrat de travail à durée déterminée est transmis au salarié, au plus tard, dans les deux jours ouvrables suivants l'embauche. C'est en revanche bien le défaut de certaines exigences de forme imposées par l'article L. 1242-12 (écrit, motifs, identification, qualification, date du terme, désignation du poste, etc.) qui semble avoir été décisif. C'est alors

(5) Ce point est d'autant plus important dès lors que fleurissent les sites et les plateformes numériques de mise en relation pour les services de co-navigation (bourse aux équipiers). Il conviendra de se demander si l'« Ubérisation » de la co-navigation, mais aussi du convoyage, subira le même contentieux que celui qui découle actuellement de la responsabilité sociale des plateformes de mise en relation par voie électronique (C. trav. art. L. 7341-1).

(6) C. trav. art. L. 8221-6.

(7) Quel que soit son motif, le CDD ne peut pouvoir durablement un emploi lié à l'activité normale et permanente de l'entreprise.

(8) Ce texte énonce les différents cas précis de recours au CDD (remplacement d'un salarié absent, accroissement temporaire de l'activité, emplois saisonniers, remplacement du chef d'entreprise, etc.).

(9) L'éviction de ces textes résulte très clairement du nouveau code des transports de 2010. Pour une illustration : v. CA Aix-en-Provence, 18^e ch. B., 30 nov. 2018, RG n° 17/08585.

(10) Les dispositions du code du travail s'appliquent aux entreprises de transport ferroviaire ou guidé, routier, fluvial ou aérien et aux entreprises d'armement maritime, ainsi qu'à leurs salariés, sous réserve des dispositions particulières ou d'adaptations prévues par le présent code et sauf mention contraire dans le code du travail.

que le contrat est réputé conclu, selon la loi, pour une durée indéterminée. La jurisprudence, même maritime, se révèle rigoureuse avec ces contrats d'engagement verbaux et non signés⁽¹¹⁾.

S'agissant de la requalification, la solution retenue par la cour d'appel se conçoit. Mais on ressent une gêne à la lecture de l'arrêt qui se rapporte, plus fondamentalement, à l'essence même du contentieux en reconnaissance d'un contrat de travail. S'il est vrai que la cour confirme la solution du tribunal judiciaire de Marseille sur ce point, on peine à identifier le syllogisme l'ayant conduit à retenir un lien de subordination juridique mobilisant la technique du faisceau d'indices. La question d'un service à bord porte sur l'objet de la prestation. Mais dès lors que le contrat d'engagement maritime est bien un contrat de travail, comme l'indique le code des transports (art. L. 5542-1), l'on aurait souhaité identifier, dans l'arrêt, les éléments qui permettaient de penser qu'il existait bien, entre ce skipper et le propriétaire du navire, un lien de subordination juridique. De jurisprudence constante, ce lien est caractérisé lorsque la prestation est exécutée sous l'autorité d'un employeur qui a le pouvoir de donner des ordres et des directives, d'en contrôler l'exécution et de sanctionner les manquements de son subordonné⁽¹²⁾. Quels ordres, quelles directives, quel contrôle et quels risques de sanctions disciplinaires pouvaient être constatés en l'espèce ? L'arrêt ne permet pas de répondre à ces questions et circonstance mal le rapport juridique établi à l'occasion des épreuves sportives (régates)⁽¹³⁾. Sans préjuger de la réalité des faits et de la solution, ce constat pourrait constituer une fragilité dans le syllogisme retenu. L'article L. 5542-1 du code des transports participe de l'articulation entre le spécial et le général, mais ne confère pas au constat d'un service à bord une présomption de contrat de travail. Tous les marins et les gens de mer ne sont pas forcément des salariés⁽¹⁴⁾ comme le rappelle l'article L 5511-1⁽¹⁵⁾ du code des transports.

(11) CA Aix, 3 oct. 2019, n° 17/15348, *DMF* 2020 n° 821 ; CA Aix, 10 mai 2019, n° 16/02573, *DMF* 2019, n° 24.

(12) Cass. soc. 13 nov. 1996, n° 94-13187, Bull. civ. n°386.

(13) Sur ce sujet délicat : Y. Tassel, La plaisance et le droit en 1991, *DMF* 1991, n° 508 qui évoque les figures du contrat d'entreprise et du contrat de société, après avoir considéré celle du contrat de travail en relevant que les équipiers sont sous les ordres du chef de bord mais que celui-ci ne se conduit pas nécessairement en employeur d'une main-d'œuvre qui vend sa force de travail.

(14) Ph. Delebecque, *Les gens de mer : entre indépendance et salariat*, in Mélanges B. Teysié, LexisNexis 2019, p. 119.

(15) Les marins sont entendus comme les gens de mer salariés ou non-salariés exerçant une activité directement liée à l'exploitation du navire.