

COUR D'APPEL DE POITIERS, Ch. soc., 8 JUIN 2023

N° RG 21/03543

GENS DE MER

Convoyages. Capitaine. Contrats d'engagements maritimes. Contrats au voyage. Conformité de l'effectif. Absence de contestation d'une décision administrative. Contrats soumis à la loi française. Navires de moins de 24 m et de moins de 80 tonnes. Absence d'exigence de qualification professionnelle pour les équipiers. Équipiers bénévoles, non qualifiés, non rémunérés. Armement suffisant. Absence de manquement à l'obligation de sécurité. Voyages prolongés. Absence de droit à des indemnités de retardement. Heures supplémentaires.

La fiche d'effectif minimal ne dispense pas l'armateur du respect de ses obligations en matière de temps de travail et de repos et ne le protège pas d'un contrôle de l'inspecteur du travail ou d'un recours en justice notamment du capitaine en cas de réalisation d'heures supplémentaires. L'armement des navires était suffisant compte tenu de leur taille et de leur tonnage. Les parties ne peuvent verser aux débats le livre de bord de chacun des navires dans la mesure où il est acquis que ce livre de bord est attaché au bateau dès sa mise à l'eau et doit y rester tout au long de sa vie.

Concernant les heures supplémentaires, les éléments apportés par le salarié peuvent être établis unilatéralement par ses soins, la seule exigence posée étant qu'ils soient suffisamment précis pour que l'employeur puisse y répondre. L'employeur doit tenir un registre du temps de travail et de repos de chacun des membres de son personnel. Il ne produit aucune copie des tableaux de service ou des registres prévus à l'article L 5623-4 du code des transports, permettant de vérifier les temps de travail et de pause du capitaine.

X c/ SARL GULF STREAM

ARRET (EXTRAITS)

EXPOSÉ DU LITIGE :

X, capitaine de navire, a été recruté par la SARL Gulf Stream, - armateur, exploitant notamment une activité commerciale de convoyage de navires - dans le cadre de plusieurs contrats d'engagement maritime, dénommés "au voyage", en qualité de chef de bord pour effectuer selon :

- un contrat du 18 avril 2013 le convoyage du navire dénommé "Galina" battant pavillon étranger des Sables d'Olonne à Tivat (Montenegro),
- un contrat du 18 juin 2013 le convoyage du navire "Uluwatu" battant pavillon français des Sables d'Olonne à Hyères,
- un contrat du 19 août 2013 le convoyage du navire "Havachat" battant pavillon étranger des Sables d'Olonne à Cannes,
- un contrat du 10 octobre 2013 le convoyage du navire "Second Chance" battant pavillon étranger des Sables d'Olonne à Fort Lauderdale (Floride), via Exuma Island (Bahamas),
- un contrat du 3 mars 2014 le convoyage du navire "Milana" battant pavillon étranger des Sables d'Olonne à Olbia (Italie).

Par actes d'huissier des 27 mai 2015 et 5 février 2016, X a fait respectivement assigner devant le tribunal d'instance de La Rochelle :

- la SARL Gulf Stream aux fins d'obtenir le paiement de rappels de rémunération et de diverses indemnités au titre de ces cinq contrats,
- l'Etablissement National des Invalides de la Marine (ENIM) en intervention forcée.

Par arrêt en date du 11 mars 2021 — statuant sur l'appel interjeté par la société Gulf Stream à l'encontre du jugement du tribunal d'instance de La Rochelle du 26 mars 2018 qui avait :

- rejeté les exceptions d'incompétence soulevées par la société Gulf Stream au profit du tribunal de commerce ou du tribunal de grande instance et au profit du conseil de prud'hommes,
- rejeté la fin de non-recevoir fondée sur l'exception de compte arrêté, opposée par la société Gulf Stream,
- rejeté la demande de production des originaux de diverses pièces formée par la société Gulf Stream,
- ordonné une expertise judiciaire, à l'effet, notamment, de déterminer, pour chacun des navires, le temps de préparation nécessaire au convoyage, la vitesse moyenne au regard de la navigation envisagée,

le temps moyen nécessaire, la justification météorologique et/ou technique des retards et escales et des choix de route opérés par X —

la cour d'appel de Poitiers a :

- confirmé la décision entreprise en toutes ses dispositions,
- y ajoutant :
- dit n'y avoir lieu à évocation du litige par application de l'article 88 du code de procédure civile et renvoyé le dossier devant le tribunal judiciaire de La Rochelle, en suite de l'abrogation de l'article R221-13 du code de l'organisation judiciaire par le décret 2019-912 du 30 août 2019,
- condamné la SARL Gulf Stream à payer à X en application
- de l'article 700 du code de procédure civile, la somme de 1 000 € au titre des frais irrépétibles par lui exposés en cause d'appel,
- condamné la SARL Gulf Stream aux dépens d'appel.

Par jugement en date du 15 novembre 2021, le tribunal judiciaire de La Rochelle, pris en son site de Jéricho, statuant à nouveau - a :

- déclaré irrecevables les demandes de X relatives aux contrats Galina et Uluwatu s'agissant des demandes d'indemnités de nourriture, de couchage et d'hébergement,
- rejeté la fin de non-recevoir tirée de la prescription de l'action de X s'agissant des demandes relatives au préjudice corporel, des demandes salariales, des demandes relatives à l'indemnité pour travail dissimulé, des demandes indemnitaires concernant les contrats Havachat, Second Chance et Milana, des demandes relatives au préjudice moral et préjudice distinct,
- débouté X de ses demandes au titre des rappels de salaires, des indemnités de travail dissimulé, des indemnités de nourriture, de couchage et d'hébergement, de retardement pour les contrats Havachat, Second Chance et Milana,
- débouté X de sa demande de prise en charge de ses soins bucco-dentaires,
- condamné la SARL Gulf Stream à verser à X la somme de 3000 € pour les contrats concernant le Havachat, Uluwatu, Milan et Galina, et par contrat, soit la somme de 12 000 € outre la somme de 4000 € pour le contrat Second chance, soit une somme totale de 16 000 € en réparation du préjudice moral,
- débouté Monsieur X de ses demandes au titre du préjudice distinct, de dommages intérêts pour augmentation des difficultés de relations avec l'ENIM, de dommages intérêts pour résistance abusive et de condamnation à régler les cotisations sociales sous astreinte,
- débouté la société Gulf Stream de ses demandes de dommages intérêts en réparation du préjudice moral subi,
- condamné la SARL Gulf Stream à verser à X la somme de 3000 € au titre de l'article 700 du code de procédure civile,
- condamné la SARL Gulf Stream au paiement des dépens de l'instance,
- ordonné l'exécution provisoire,
- débouté la SARL Gulf Stream de sa demande de constitution de garantie réelle ou personnelle.

Par déclaration électronique en date du 17 décembre 2021, X a interjeté appel du jugement.

SUR QUOI,

En liminaire, il convient de relever :

- que les chefs de la décision ayant débouté X de ses demandes relatives à la prise en charge de ses soins bucco dentaires, à un préjudice distinct, à des dommages intérêts pour augmentation des difficultés de relations avec l'ENIM et à son préjudice moral ont fait l'objet d'un appel,
- que de ce fait, la cour en est saisie en vertu de l'effet dévolutif de l'appel,
- que cependant, aucune prétention n'est formée à ce titre en cause d'appel.

En conséquence, il y a lieu de confirmer le jugement de ces chefs.

I - SUR L'EXCEPTION D'INCOMPÉTENCE TIRÉE DE L'EXISTENCE D'UNE QUESTION PRÉJUDICIELLE

La SARL Gulf Stream soutient en substance :

- que la conformité de l'effectif d'un équipage d'un navire de plaisance aux règles de sécurité de la navigation et à la durée du travail, est soumise à l'appréciation de l'autorité maritime territorialement compétente au titre de trois dispositifs de contrôle, à savoir le contrôle des décisions d'effectifs, le contrôle sur l'ouverture du rôle d'équipage des navires français et du rôle d'entreprise des navires étrangers et le contrôle dit de "l'Etat du port" des navires étrangers dans les ports français métropolitains,
- que de ce fait, l'appréciation de la légalité de la décision de l'administration des affaires maritimes sur la conformité aux règles de sécurité de la navigation et à la durée

- du travail de l'effectif d'un équipage d'un navire français ou étranger au titre de ces trois contrôles relève de la compétence du juge administratif, "sauf lorsqu'il apparaît, au vu d'une jurisprudence établie, que cette illégalité est manifeste",
- qu'en l'espèce, en jugeant que les effectifs des navires étaient insuffisants, le premier juge a porté une appréciation sur la légalité de ces autorisations administratives alors qu'il était incompétent pour ce faire,
- qu'en tout état de cause, l'administration des affaires maritimes de La Rochelle a nécessairement pris une décision d'acceptation de l'effectif des convoys en cause au titre du contrôle de la décision d'effectif s'agissant du seul convoi du navire français Uluwatu et sur l'ouverture du rôle d'équipage du navire français Uluwatu et des rôles d'entreprise des navires étrangers (Galina, Gavachat, Second Chance 42 et Milana) dès lors que les informations soumises à ce contrôle et figurant sur le relevé de services de X, renseignent sur les caractéristiques des navires, du type de navigation et des marins professionnels composant leur effectif,
- que de surcroît, Z, inspecteur des affaires maritimes, chef de l'unité marins-navires de la direction départementale des territoires et de la mer (DDTM), "référé ENIM" (cf. Pièce n° 70 : Organigramme du Service des activités maritimes de la DDTM de La Rochelle), a attesté du contrôle réalisé par l'administration des affaires maritimes sur les effectifs de chacun des convoys.

En réponse, X objecte pour l'essentiel :

- que pour justifier son renvoi à la juridiction compétente d'une question préjudicielle, le juge doit tout d'abord vérifier l'existence de l'acte administratif litigieux,
- que cette première condition remplie, la question ne sera renvoyée que si elle constitue un préalable nécessaire et indispensable à la solution du litige et présente une difficulté réelle et sérieuse "de nature à faire naître un doute dans un esprit éclairé",
- qu'en l'espèce, la société Gulf Stream n'a jamais obtenu les visas dont elle se prévaut,
- que de ce fait, elle ne peut pas demander le renvoi d'une question préjudicielle au juge administratif relative à un acte qu'elle est incapable de produire,
- qu'en tout état de cause, même si elle avait effectivement obtenu ces autorisations, celles-ci ne l'exonéreraient en aucun cas de ses obligations en matière de temps de travail,
- qu'ainsi, la question préjudicielle qu'elle soulève n'est nullement nécessaire à la solution du litige.

Cela étant, il convient de rappeler qu'en l'état de la législation applicable au jour de la conclusion de contrats d'engagement passés entre X et la SARL Gulf Stream, celle-ci devait effectuer deux déclarations auprès de l'administration maritime :

* la première — en application de l'article L. 5522-2 du code des transports dans sa rédaction applicable au litige qui pose le principe que "tout navire doit avoir à bord un effectif de marins suffisant en nombre et en niveau de qualification professionnelle pour garantir la sécurité du navire et des personnes à bord ainsi que le respect des dispositions relatives à la durée du travail et aux repos" et du décret du 26 mai 1967, complété par l'arrêté du 30 juin 1967 abrogé depuis le 01 janvier 2018 par le décret n°2017-942 du 10 mai 2017 — qui lui permettait d'obtenir - avant la toute première navigation du navire - une fiche d'effectif minimal, - c'est-à-dire un document par lequel la direction des affaires maritimes atteste que la proposition d'effectif minimal que l'armateur formule est conforme aux dispositions légales; étant précisé :

- ° que ce document est obtenu une fois pour toute et n'a pas à être renouvelé, sauf modification du cadre légal,
- ° que si les conditions réelles d'exploitation du navire ne permettent plus d'assurer le respect des règles relatives à la sécurité de la navigation et à la durée du travail, l'administration maritime peut retirer le visa sans préjudice des sanctions pénales encourues,

* la seconde en application de l'article L. 5542-5 du code des transports - pris dans sa rédaction applicable à l'espèce - sous la forme de l'envoi à l'administration de la copie des contrats d'engagement maritime qui lui permet d'être dispensé des formalités relatives à la déclaration préalable à l'embauche prévues par le code du travail.

Or en l'espèce, la SARL Gulf Stream qui soulève une question préjudicielle relative à la compétence exclusive de la juridiction administrative pour examiner la légalité de la fiche d'effectif minimal n'est pas en mesure d'en produire une copie ou à tout le moins d'établir qu'elle en a obtenu la délivrance.

En effet, l'attestation de Z, inspecteur maritime, qu'elle verse et qui est ainsi rédigée : "*M. Stéphane Williamson, gérant de la SARL Gulf Stream, déclare chaque mois, auprès de la DDTM de la Charente-Maritime, les embarquements de marins qu'il a employé le mois précédent. Ce signalement s'effectue généralement par courrier électronique, parfois physiquement, à nos bureaux. Nous conservons ces*

informations pendant une durée de deux ans...” vise uniquement la seconde déclaration pré - citée, à savoir l’obligation de déclaration des marins et ne vise pas la fiche d’effectif minimal.

Ainsi, à défaut pour l’armateur d’établir déjà la réalité de l’existence de ce document pour le navire Uluwata, la demande de question préjudicielle de ce chef n’est pas sérieuse.

Elle ne l’est pas davantage pour les navires étrangers dans la mesure :

- où la SARL Gulf Stream prétend au point n° 25 de la page 17 de ses conclusions que : “... il n’est pas contesté que les convois des navires étrangers (Galina, Gavachat, Second Chance 42 et Milana) n’ont pas été réalisés à titre principal dans des eaux étrangères et n’étaient donc pas soumis à ce contrôle conformément aux dispositions définissant les navires concernés par ce dispositif (cf. supra, les dispositions combinées précitées des articles L. 5522-2, L. 5561-1 et L. 5561-2 du code des transports) ...”.

- où de ce fait, il s’en déduit qu’elle est infondée à soulever de ce chef une question préjudicielle dès lors qu’elle reconnaît elle-même que pour ces navires elle ne pouvait pas disposer des fiches d’effectifs minimal litigieuses parce qu’elle n’en aurait pas eu besoin.

En tout état de cause, il est acquis que la fiche d’effectif minimal n’a jamais dispensé l’armateur du respect de ses obligations en matière de temps de travail et de repos et ne l’a jamais protégé d’un contrôle de l’inspecteur du travail (C. trav., art. R. 8111-1, mod. par D. n° 2008-244, 7 mars 2008) ou d’un recours en justice notamment du capitaine en cas de réalisation d’heures supplémentaires (Cass. soc., 17 déc. 2008, n° 06-21.533, navire Capo Rosso, Sté Someca Transport : DMF 2009, p. 51).

Aussi, même si l’armateur établissait qu’il est en possession des fiches litigieuses, le juge judiciaire pourrait statuer sur les demandes présentées par le marin sans devoir en apprécier la légalité.

La demande de question préjudicielle n’est donc pas nécessaire.

En conséquence, sans aller plus avant dans l’examen de l’existence en l’espèce des conditions permettant de poser des questions préjudicielles, il convient de rejeter les demandes présentées de ce chef par la SARL Gulf Stream.

II - SUR LA LOI APPLICABLE :

Les contractants à un contrat d’engagement maritime peuvent soumettre leurs rapports à la loi de leur choix.

Même si les dispositions du code du travail maritime et du code des transports ne sont par principe applicables qu’aux services accomplis à bord d’un navire battant pavillon français, il n’en demeure pas moins que les règles de conflit de lois en droit international privé permettent aux parties de soumettre leurs rapports à la loi de leur choix et que de ce fait, la loi d’autonomie peut être préférée à la loi du pavillon lorsqu’elle est plus favorable au marin.

En l’espèce, les articles I intitulés “ conditions générales d’engagement” de chacun des cinq contrats conclus entre les parties entre le 18 avril 2013 et le 3 mars 2014 sont ainsi rédigés : « *en l’absence de toute convention stipulée dans ce contrat, les conditions générales d’engagement sont celles du code du travail maritime...* ».

La loi choisie par les parties est donc claire.

Quoiqu’en dise l’armateur qui cite des arrêts de la Cour de cassation inapplicables au cas particulier : il s’agit de la loi française même si le code du travail maritime en tant que code autonome a disparu en 2010 et a été intégré dans la cinquième partie du code des transports.

Ainsi, à défaut d’élément nouveau ou de pièces nouvelles qui se seraient révélés depuis l’arrêt prononcé le 11 mars 2021 par la présente cour qui avait confirmé que la loi applicable était la loi française, il est acquis que les contrats d’engagements litigieux constituent des contrats de travail soumis à la loi française dans les conditions prévues au code des transports qui prévoit que les relations particulières entre les armateurs et les marins, gens de mer, sont régies par le code du travail sauf exceptions expressément stipulées.

Le jugement attaqué est donc confirmé.

III - SUR LA QUALIFICATION DES CONTRATS :

En application de l'article L5542-1 alinéas 1 et 2 du code des transports : "Tout contrat de travail, conclu entre un marin et un armateur ou tout autre employeur, ayant pour objet un service à accomplir à bord d'un navire est un contrat d'engagement maritime.

Le contrat peut être conclu pour une durée indéterminée, pour une durée déterminée ou pour un voyage."

En l'espèce, la lecture même des cinq contrats et la description de leurs conditions d'exécution établissent que ceux-ci sont des contrats d'engagements au voyage dans la mesure :

- où d'une part chacun d'entre eux appelé "Contrat d'engagement maritime au voyage" comporte un article 3 intitulé : "Définition du convoi" qui prévoit

: "...Le marin convoiera le bateau des Sables d'Olonne à [port d'arrivée]",

- où d'autre part le mode de rémunération prévu, à savoir la rémunération forfaitaire, est expressément visée par l'article L 5544-34 du code des transports au titre de la rémunération de ce type de contrat,

- où enfin, la nature même de l'opération - convoier un navire d'un point A à un point B - confirme les termes du contrat qui imposait à X de réaliser la prestation en entier.

Le jugement attaqué est donc confirmé de ce chef.

IV - SUR LA FIN DE NON RECEVOIR TIREE DE LA PRESCRIPTION SOULEVEE PAR LA SARL GULF STREAM :

Compte tenu :

- d'une part de l'abrogation des dispositions de l'article 130 du code du travail maritime par le décret 59-1337 du 20 novembre 1959, transposées à l'article L 5542-49 du code des transports qui renvoyait à l'article L 3245-1 du code du travail qui ont tous les deux été abrogés pour le premier par la loi 2013-619 du 16 juillet 2013 et pour le second par la loi du 14 juin 2013,

- d'autre part de l'article L. 5544-1 du code des transports dans ses versions applicables à l'espèce qui prévoit que "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" et dresse une liste des articles du code du travail ne s'appliquant pas aux marins (sauf mention contraire, art. L. 1222-7, L. 3111-2, L. 3121-1 à L. 3121-37, L. 3121-39, L. 3121-52 à L. 3121-54, L. 3122-1, L. 3122-4 à L. 3122-47, L. 3131-1, L. 3131-2, L. 3162-1 à L.3162-3, L. 3163-1 à L. 3163-3, L. 3164-1, L. 3171-1, L. 3171-3, L. 3171-4 et L. 4612-16)",

- enfin des articles L.1471-1, L. 3245-1 du code du travail pris dans leur rédaction successive applicable au litige qui ont fixé à deux ans la prescription applicable aux actions relatives à l'exécution du contrat et à sa rupture et à trois ans celle afférente aux demandes salariales :

° les actions relatives à l'exécution du contrat d'engagement maritime se prescrivent par 2 ans à compter du jour où celui qui l'exerce a connu ou aurait dû connaître les faits lui permettant d'exercer son droit (C. trav., art. L. 1471-1, al. 1) tandis que celles relatives à la rupture se prescrivent par 12 mois à compter de la notification de la rupture (art. L. 1471-1, al. 2).

- l'action en paiement ou en répétition du salaire dans le cadre de ce même contrat se prescrit par 3 ans (art. L. 3245-1) à compter du jour où celui qui l'exerce a connu ou aurait dû connaître les faits lui permettant de l'exercer et peut porter sur les sommes dues au titre des 3 dernières années à compter de ce jour ou, lorsque le contrat de travail est rompu, sur les sommes dues au titre des 3 années précédant la rupture du contrat (art. L. 3245-1),

En l'espèce, la SARL Gulf Stream soutient en substance :

- que les créances réclamées par X au titre des navires étrangers - Galina, Havachat, Second Chance et Milana - sont prescrites, dans la mesure où elles sont régies par le code du travail maritime qui prévoit en son article 130 une prescription annale courant à compter de la fin du voyage pour toutes les actions relatives aux actions ayant trait à un contrat d'engagement,

- qu'en effet, X ayant saisi le premier juge par assignation du 27 mai 2015, soit plus d'un an après le dernier paiement forfaitaire de chacun des convois respectivement, les 15/08/2013, 19/09/2013, 04/12/2013, 23/03/2014 et 08/07/2013, ses demandes sont prescrites.

En réponse, X objecte pour l'essentiel que ses demandes sont soumises à la prescription triennale de l'article L3245-1 du code du travail et ne sont donc pas prescrites puisqu'il a engagé son action par assignation du 27 mai 2015,

Cela étant, compte tenu :

- des principes sus-rappelés,
 - des règles de prescription applicables en l'espèce,
 - des dispositions transitoires d'application desdites règles,
 - des termes de chacun des contrats d'engagement,
 - du fait que les frais de nourriture prévus expressément aux contrats, les frais d'hébergement et de couchage non prévus expressément au contrat sont liés à son exécution,
- les demandes salariales, les demandes indemnitaires et de remboursement de frais liés à l'exécution du contrat ne sont pas prescrites car elles ont été formées respectivement en ce qui concerne les premières dans le délai légal des trois ans suivant la fin des contrats d'engagement et en ce qui concerne les autres dans le délai légal des deux ans suivants ladite fin.

En conséquence, il convient de confirmer le jugement attaqué sauf en ce qu'il a déclaré prescrite et donc irrecevable la demande afférente aux indemnités de nourriture, de couchage et d'hébergement. Il convient en conséquence de l'infirmier de ce chef et de déclarer recevable cette dernière.

V - SUR LE FOND :

A - Sur les réclamations salariales :

Afin de trancher le bien-fondé des réclamations présentées au titre des indemnités de retardement et des heures supplémentaires, il y a lieu tout d'abord de déterminer si l'armement du navire était suffisant ou pas en nombre et en qualification maritime.

En l'espèce, il vient d'être jugé que les parties ont préféré la loi d'autonomie à la loi du pavillon en mentionnant en substance dans les cinq contrats d'engagement maritime qu'elles avaient conclus que ceux-ci devaient être soumis à la loi française.

C'est donc à la lumière de celle - ci que les points litigieux doivent être étudiés.

1 - Sur l'obligation de sécurité de la société au regard de l'armement des navires :

L'équipage est constitué d'un chef de bord et d'un ou plusieurs équipiers selon les caractéristiques du bateau et les conditions du convoi.

L'article L5522-2 du code des transports dans ses deux versions successives applicables à l'espèce prévoit que tout navire est armé avec un effectif de marins suffisant en nombre et en niveau de qualification professionnelle pour garantir la sécurité et la sûreté du navire et des personnes à bord ainsi que le respect des obligations de veille, de durée du travail et de repos,

- qu'un décret précise les conventions internationales pertinentes applicables au titre du présent article ainsi que les modalités de fixation de l'effectif minimal.

Les conventions internationales maritimes ainsi visées en application de l'article L5522-2 du code des transports - la convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer de 1974 modifiée, la convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille de 1978 modifiée, la convention n° 180 sur la durée du travail des gens de mer et les effectifs des navires de 1996 à laquelle s'est substituée la convention du travail maritime de 2006 publiée par le décret n° 2014-615 du 13 juin 2014, la directive 2008/106CE du 19 novembre 2008 - ont toutes exclu de leur champ d'application les yachts de plaisance ne se livrant à aucun trafic commercial.

La circulaire du 20 janvier 1993, relative au convoi des navires de plaisance qui ne dispose d'aucun effet normatif prévoit néanmoins a minima que les règles d'effectifs suivantes doivent être respectées si le convoi n'effectue pas d'arrêt pour la nuit dans un port :

Durée de navigation prévue :	Effectif minimum
Convoi d'une durée inférieure à 12 h :	1 chef de bord.
Convoi de 12 à 24 h sans pilote automatique :	1 chef de bord + 1 équipier.
Convoi de 12 à 24 h avec pilote automatique :	1 chef de bord.
Convoi de plus de 24 h sans pilote automatique :	1 chef de bord + 2 équipiers.
Convoi de plus de 24 h avec pilote automatique :	1 chef de bord + 1 équipier.

Par ailleurs, aucune qualification professionnelle n'est requise pour les équipiers d'un chef de bord – lui-même titulaire obligatoirement du brevet de patron à la plaisance (voile) – engagés pour un convoi d'un navire de plaisance français de moins de 24 mètres ou de moins de 80 tonneaux de jauge brute.

En l'espèce, X soutient en substance :

- que les cinq contrats ont prévu que la navigation durait plus de 6 jours,
- qu'à l'exception du convoyage du navire Uluwatu, il a presque toujours été le seul marin professionnel à bord,
- qu'ainsi :
 - ° pour le navire Galina : il n'avait que A (bénévole, comme elle en atteste, celle-ci n'étant pas marin professionnel en 2013) ;
 - ° pour le navire Uluwatu : il avait B (équipier professionnel) ;
 - ° pour le navire Havachat : il était avec le propriétaire du navire (ressortissant australien, sans aucune compétence maritime et qui souhaitait d'ailleurs être formé à la navigation et à l'usage de son nouveau navire) ;
 - ° pour le navire Second Chance : il était avec C (bénévole), D (bénévole) et R (bénévole) ;
 - ° pour le navire Milana : il était avec X (bénévole) et D (bénévole),
- qu'afin de réduire les coûts du convoyage, la société se limitait à embaucher un seul marin salarié (le capitaine) et à lui adjoindre des "équipiers bénévoles" recrutés par internet ou par le bouche-à-oreille,
- que loin de lui être exclusivement réservé, ce procédé constitue la pratique systématique de l'intimée, qui a fondé son modèle économique sur cette forme de dumping social et de concurrence déloyale à l'égard des convoyeurs qui respectent la législation qui est, non seulement illégale, mais également totalement irresponsable de la part de l'employeur dans la mesure où au-delà du fait qu'ils n'ont pas les qualifications d'un marin professionnel, les bénévoles sont pour la plupart des jeunes gens sans la moindre expérience maritime souhaitant profiter de ce voyage pour découvrir la navigation de haute mer sur un navire de luxe.

Il en déduit que la société a manqué à son obligation de sécurité en le faisant travailler dans des conditions extrêmement périlleuses, en le contraignant à être en état de vigilance permanent et à assurer une charge mentale extrêmement lourde.

En réponse, après avoir rappelé le droit applicable, la société objecte pour l'essentiel :

- qu'en l'espèce, en raison du tonnage et de la taille des navires convoyés, l'effectif des convoys comportait tous un skipper professionnel, assisté soit d'un équipier professionnel soit d'un équipier bénévole,
- que tous les navires étaient pourvus d'un pilote automatique,
- que la responsabilité du recrutement des équipiers professionnels incombait au capitaine, chef de bord en application des contrats d'engagement pour les navires battant pavillon étranger.

Cela étant, il ne peut pas être sérieusement contesté qu'en sa qualité de convoyeur de navires de plaisance, armateur, il appartenait à la société Gulf Stream de s'assurer que les marins recrutés étaient régulièrement identifiés et réunissaient les conditions leur permettant d'exercer la profession de marin.

De ce fait, comme l'a fort justement dit le premier juge, même si les contrats d'engagement prévoyaient que le chef de bord, X, avait la responsabilité de réunir son équipage, il n'en demeure pas moins que la société se devait de contrôler en qualité d'employeur du chef de bord de la régularité de la composition de l'équipage qui en application des dispositions précitées doit être composé de marins en nombre suffisant et présentant des qualifications garantissant la sécurité et la sûreté du navire et des personnes à bord, ainsi que le respect de la durée maximale du travail.

Toujours est-il qu'il n'est pas contesté :

- que les cinq navires ne dépassaient pas 24 mètres de longueur, présentaient moins de 80 tonnes en jauge brute et étaient tous équipés d'un pilote automatique,
- qu'à l'exception du convoyage du navire Ulutawa pour lequel X était assisté d'un marin qualifié, les autres membres de l'équipage - qui étaient bénévoles sur les navires Galina, Havachat, Milana et Second Chance - ne bénéficiaient pas de qualifications professionnelles particulières - même si l'équipière engagée sur le navire Galina était en cours de professionnalisation - et n'étaient pas rémunérés quoiqu'en dise la société qui n'a jamais vérifié leurs qualifications.

Cependant, au vu des principes sus-rappelés, il n'en demeure pas moins que l'armement des navires Galina, Havachat, Milana et Second Chance était suffisant compte tenu de leur taille et de leur tonnage et qu'il y a lieu de débouter l'appelant de sa demande de condamnation de l'employeur à lui verser une somme de 25 000 € à titre de dommages intérêts pour manquement à son obligation de sécurité.

En conséquence, il convient d'infirmer le jugement attaqué en ce qu'il a condamné la société à verser à X la somme de 16 000 € de ce chef.

2 - Sur les indemnités de retardement :

En application des articles :

- L5544-42 du code des transports : "Le marin a droit à une augmentation proportionnelle de sa rémunération quel qu'en soit le mode, en cas de prolongation de voyage résultant d'une modification de la destination prévue. Il a droit à un complément indemnitaire, en cas de retardement résultant, à destination inchangée, d'événements affectant la durée prévue du voyage. Il ne subit aucune réduction de salaires en cas d'abréviation du voyage, quelle qu'en soit la cause",
- L5544-62 du même code : "Ne sont pas applicables au capitaine l'article L. 5544-42, lorsque le retardement, la prolongation ou l'abréviation du voyage proviennent de son fait, ainsi que l'article L. 5544-53."

En l'espèce, X soutient :

- que les engagements maritimes conclus ont tous excédé la durée initialement stipulée au contrat :
 - ° de 7 jours pour le convoi du navire Galina ;
 - ° de 7 jours pour le convoi du navire Uluwatu ;
 - ° de 1 jour pour le contrat portant sur le navire Havachat ;
 - ° de 26 jours pour le convoi du navire Second Chance ;
 - ° de 5 jours pour le convoi du navire Milana,
- que la société a refusé de le rémunérer pour la durée effective de son contrat de travail en s'appuyant sur l'article L. 5544-62 du code des transports pour prétendre que la différence entre la durée effective de la navigation et la durée stipulée au contrat serait exclusivement imputable aux mauvais choix de navigation qu'il aurait faits,
- que ceci n'est pas crédible compte tenu de l'absence de tout reproche fait par la société à la suite de ses cinq engagements, de son expérience maritime et nautique,
- qu'il ne peut rapporter plusieurs années après les voyages la preuve que l'ensemble des choix de navigation étaient parfaitement justifiés pour assurer la navigation dans des conditions de sécurité acceptables,
- qu'il lui est pratiquement impossible d'obtenir les témoignages de marins professionnels,
- qu'il a seulement obtenu des témoignages de bénévoles qui ont voyagé avec lui lors de ces convois et qui attestent que toutes les escales réalisées étaient parfaitement justifiées,
- que la charge de la preuve des fautes commises par le capitaine permettant de lui refuser le complément indemnitaire de rémunération pèse sur l'employeur,
- que pour tout élément, l'employeur produit l'attestation d'un ancien gérant de société de convoi, les témoignages de quatre capitaines qui travaillent régulièrement pour son compte et un rapport d'expertise privée, non contradictoire, réalisé par Monsieur Marbach qui ne justifie d'aucune expertise en matière de navigation, qui n'est même pas un marin professionnel et dont l'impartialité est sujette à caution,
- que face à la carence de la société dans l'administration de la preuve, il doit bénéficier d'un complément de rémunération pour les jours d'engagement supplémentaire à la durée initiale stipulée au contrat qui est totalement distinct d'un rappel de salaires au titre des heures supplémentaires,
- qu'il n'a pas pu verser la provision mise à sa charge par le premier juge au titre de l'expertise qu'il avait ordonnée avant dire droit en raison de sa situation financière particulièrement obérée.

En réponse, la société objecte pour l'essentiel :

- que l'appelant est totalement défaillant pour rapporter la preuve que le retard des convois ne provient pas de son fait,
- qu'en effet, si la charge du bien fondé des demandes formées par le capitaine dans le contentieux du droit du travail maritime, s'apprécie au vu du livre de bord du navire, du tableau de service, du registre du bord et des éventuels rapports de mer, tous rédigés dans les conditions de forme réglementaires, au cas particulier, les "livres de bord" produits par X méconnaissent les conditions de forme et les autres pièces produites sont tout aussi déficientes,
- que compte-tenu de sa résistance à produire les originaux de ces "livres de bord" et de son refus de la désignation d'un expert judiciaire, ses documents sont dépourvus de force probatoire et doivent nécessairement être écartés des débats.
- qu'en tout état de cause, le retardement des convois provient du fait de l'appelant.

.....

Cela étant :

1) - En application de l'article 1315 du code civil devenu à compter du 1^{er} octobre 2016 l'article 1353 du code civil : "Celui qui réclame l'exécution d'une obligation doit la prouver. Réciproquement, celui qui se prétend libéré doit justifier le paiement ou le fait qui a produit l'extinction de son obligation".

Il en résulte au cas d'espèce :

- que pour solliciter un complément indemnitaire au titre des retardements, X doit établir qu'il a rencontré des événements affectant la durée prévue du voyage,
- qu'en réponse, pour se soustraire à ce paiement, la société doit établir que la prolongation du voyage provient du fait du capitaine.

2) - Pour satisfaire à la charge de la preuve qui pèse sur lui, comme il n'est pas contesté que tous les convoysages ont excédé la durée initialement prévue par le contrat d'engagement, X verse au dossier les réclamations faites par l'intermédiaire du syndicat SMM auprès de la société des compléments d'indemnité de retardement qu'il réclamait, les réponses de la société adressées au syndicat.

Il y ajoute ses notes personnelles prises en cours de voyage et les témoignages de certains bénévoles qui ont participé à ces convoysages par lesquels il veut établir les conditions réelles du voyage, à savoir les conditions météorologiques dégradées qu'il a essuyées, leurs conséquences en termes de navigation, de choix des routes, la nécessité des escales qu'il a faites et la pression constante subie de la part de l'armateur.

En réponse, pour s'opposer à tout paiement d'un versement de complément, la société produit :

- l'attestation de E, ancien gérant de société de convoysage, qui indique que la durée d'un transatlantique ne doit pas excéder 35 jours,
- les attestations de quatre capitaines qui travaillent régulièrement pour elle et qui attestent avoir toujours perçu un complément de rémunération en cas de retard,
- un rapport d'expertise privée réalisé sur pièces par M, expert judiciaire près la cour d'appel de Poitiers.

Cela étant, il n'est pas contesté que ni X, ni la société ne peuvent verser aux débats le livre de bord de chacun des navires dans la mesure où il est acquis que ce livre de bord est attaché au bateau dès sa mise à l'eau et doit y rester tout au long de sa vie.

Aussi, il ne peut pas être reproché aux parties de ne pas les produire.

Et il était totalement inutile pour X - afin de pallier cette impossibilité légale - de prétendre initialement les verser alors qu'il ne produisait en réalité que ses propres notes.

Partant de là, cependant, les pièces qu'il verse aux débats sont insuffisantes à établir le bien fondé de ses réclamations.

En effet :

* ses notes personnelles, rédigées à des dates qui ne peuvent pas être déterminées avec certitude, sur des feuilles libres, contiennent de nombreuses abréviations, sigles ou relevés chiffrés et ne permettent pas d'établir de manière systématique la composition de l'équipage, l'heure d'appareillage, les prévisions météorologiques, le temps observé, la position, la route suivie, la vitesse à intervalles réguliers, la consommation et la réserve de combustible outre l'ensemble des incidents ou avaries ayant eu lieu à bord ou ayant été observé en zone de navigation,

* le simple fait que les témoins dont les attestations sont versées – B, C ET D - affirment qu' "Après lecture du livre de bord, je certifie qu'il est authentique, qu'il s'agit du document rédigé par le capitaine, X au jour le jour, au cours de la navigation et qu'il relate la réalité des événements" est totalement insuffisant pour démontrer la véracité des faits qui sont relatés et pallier surtout leur imprécision et leurs lacunes,

* le simple fait, de même, que P - qui participait en qualité d'équipier au convoysage du navire Tamara faisant partie avec le Galina des trois navires qui avaient quitté en même temps les Sables d'Olonne et devaient être livrés par la société Gulf Stream au même endroit à Tivat dans le Monténégro - atteste que les trois navires sont arrivés exactement au même moment au port de destination est totalement inopérant pour établir le bien fondé du complément indemnitaire de retardement dans la mesure où aucun élément ne permet de dire qu'il a perçu pour sa part ce complément ou qu'aucun reproche ne lui a été fait par la

société,

*de façon générale, l'ensemble des attestations établies par ses équipiers - comme l'a relevé fort justement le premier juge - ne sont pas pertinentes dans la mesure où elles ne peuvent pas apporter d'éléments techniques fiables dans le débat relatif aux choix de navigations qu'il avait opérés et qui sont contestés par la société dès lors que de son aveu même, aucun d'eux n'avait les connaissances et les compétences techniques de marins professionnels pour apprécier la légitimité de ses choix de navigation,

* les relevés météorologiques qu'il produit sont incomplets et ne permettent pas d'éclairer utilement la cour.

* il lui appartenait en tant que capitaine, lors de la constitution de son équipage, de s'assurer en amont de la validité des diverses autorisations et formalités administratives nécessaires à ses équipiers afin d'effectuer la traversée sans encombre et éviter ainsi toutes difficultés ultérieures et retards qui pouvaient en résulter.

Enfin, se borner à critiquer très longuement les observations faites et les pièces produites par la société conformément aux règles précitées du droit de la preuve en invoquant en substance :

- la partialité et l'incompétence professionnelle en matière de navigation de plaisance de l'expert, M, rédacteur du rapport d'expertise non contradictoire qui de surcroît ne pourrait pas être à tout impartial compte tenu de ses liens financiers et relationnels et de ses convergences d'intérêts avec la société Gulf Stream,

- la totale partialité de N, rédacteur d'une attestation relative à la durée d'une transatlantique dans la mesure où il est associé de la société Gulf Stream et où il détient également des parts dans la SCI dont S est gérant et associé et qui a été créée pour acquérir et gérer le local professionnel dans lequel la société intimée exerce son activité,

- l'absence totale d'indépendance des quatre capitaines qui ont attesté qu'ils avaient toujours perçu un complément de rémunération en cas de retardement dans la mesure où ils travaillent régulièrement pour le compte de la société,

est inopérant dans la mesure :

- où d'une part au-delà du fait que les allégations d'incompétence de l'expert ne sont que des suppositions subjectives non étayées par des éléments objectifs et que rien n'interdit au juge de se fonder pour prendre sa décision sur une pièce régulièrement versée aux débats, soumise à la discussion contradictoire des parties, dès lors qu'elle est corroborée par d'autres pièces (Ch. mixte., 28 septembre 2012, pourvoi n° 11-18.710), les conclusions du rapport d'expertise non contradictoire qui se concluent de la façon suivante : "... qu'après l'étude des documents fournis, il apparaît clairement que le skipper *Le Boulicault* ne peut prétendre réclamer des extensions de temps de voyage, ayant lui-même induit les extensions de temps de trajet par de nombreuses escales non justifiées par des impératifs de météo ou matériels. S'agissant du temps de navigation hors escales, son bien-fondé ne peut être apprécié (en particulier route de navigation choisie) faute de mention systématique des éléments requis pour la rédaction d'un journal de bord : prévisions météorologiques, et temps observé, position, route suivie et vitesse et intervalles réguliers, consommation et réserve de combustibles (navigation ou non à moteur)." se trouvent finalement confortées par la vacuité des pièces produites par X,

- où d'autre part, aucun élément objectif ne permet d'affirmer que les témoignages réalisés sont de pure complaisance et que de ce seul fait doivent être écartés alors qu'ils décrivent des faits très objectifs.

Soutenir enfin - pour justifier son refus de toute expertise judiciaire - que sa situation financière ne lui permettait pas de consigner la somme mise à sa charge d'un montant de 1500 € à valoir sur les honoraires de l'expert et qu'en tout état de cause, le tribunal pouvait statuer au vu des éléments qu'il produisait sans avoir recours à un expert est tout aussi inopérant dans la mesure :

- où d'une part il pouvait aviser le juge chargé du contrôle des expertises de ses difficultés financières et lui demander un échéancier de paiement,

- où d'autre part seul le juge pouvait apprécier si les éléments qui lui étaient présentés lui permettaient de trancher le litige sans avoir recours à un expert,

où enfin, en s'opposant à la mise en oeuvre de l'expertise judiciaire, il s'est exposé à ce que les juridictions saisies de ses demandes - dont la cour d'appel - tirent toute conséquence de son refus.

Il convient en conséquence de débouter X de toutes ses demandes formées de ce chef. Le jugement attaqué est donc confirmé à ce titre.

3 - Sur les heures supplémentaires

a) * La rémunération forfaitaire prévue par l'article L. 5544-34 du code des transports constitue uniquement un des modes de rémunération d'un marin qui fixe son salaire pour un voyage, peu important sa durée effective.

Elle n'exonère pas l'employeur du respect des dispositions impératives du code du travail en matière de durée du travail et de la mise en jeu de sa responsabilité en cas de violation des dispositions encadrant les temps de repos et les durées quotidienne et hebdomadaire maximales.

Il en résulte donc que le marin - même payé au forfait - bénéficie de la durée légale de travail, de ses droits à majoration salariale en cas d'heures supplémentaires et des dispositions protectrices relatives à la durée maximale du travail et des temps de pause et de repos.

En l'espèce, il en résulte donc que contrairement à ce que soutient l'employeur, X est recevable dans sa demande de paiement d'heures supplémentaires.

b) * L'entrée en vigueur de la partie législative du code des transports n'a pas unifié les sources en matière de réglementation de la durée du travail qui doit désormais s'articuler autour des dispositions du code du travail et du code des transports.

En effet, le caractère limitatif de la liste des articles du code du travail qui ne s'appliquent pas aux marins, prévu à l'article L. 5544-1 du code des transports permet de dire qu'à contrario les autres dispositions du code du travail leur sont applicables.

De ce fait, sont :

- applicables aux armateurs ou à leur représentant ainsi qu'aux personnels navigants, les dispositions relatives à la durée du travail - qui prévoient notamment une semaine de 35 heures de travail -,
- inapplicables les principes du code du travail relatifs au travail effectif qui en matière répond à une définition propre qui considère que le temps de travail maritime effectif est considéré généralement comme le temps pendant lequel le personnel embarqué est, par suite d'un ordre donné, à la disposition du capitaine, hors des locaux qui lui servent d'habitation à bord.

Compte tenu de la particularité du travail maritime, le temps de travail standard des personnes travaillant à bord d'un navire est de 8 heures par jour, avec une journée de repos par semaine et des périodes de repos supplémentaires les jours fériés.

Selon la réglementation nationale, les membres de l'équipage doivent respecter les temps de travail et de repos suivants :

- le temps de travail ne doit pas excéder 14 heures par tranche de 24 heures et 72 heures par période de 7 jours ;
- le temps de repos ne peut pas être inférieur à 10 heures par tranche de 24 heures et à 77 heures par période de 7 jours.

Les heures de repos peuvent être scindées en deux au maximum. Dans ce cas, une des deux périodes de repos doit être d'au moins 6 heures et l'intervalle entre deux périodes consécutives de repos ne peut pas dépasser 14 heures.

Au-delà de 8 heures de travail par jour, les heures supplémentaires sont rémunérées/compensées à concurrence du salaire de base majoré de 25 %.

Aucune exception n'est prévue pour le capitaine qui est soumis aux mêmes règles.

Il incombe aux parties au contrat d'engagement de convenir que chaque heure supplémentaire fasse l'objet soit d'un repos équivalent, soit d'une rémunération majorée d'au moins 25 %.

En cas de litige relatif à l'existence ou au nombre d'heures de travail effectuées, l'employeur doit fournir au juge les éléments de nature à justifier les horaires effectivement réalisés par le salarié.

Au vu de ces éléments et de ceux fournis par le marin (CA Rennes, 25 févr. 1999 : DMF 1999, p. 44, obs. P. Chaumette) à l'appui de sa demande, le juge forme sa conviction après avoir ordonné, en cas de besoin, toutes les mesures d'instruction qu'il estime utiles (Cass. soc., 10 mai et 20 nov. 2001 : DMF 2002, p. 260).

Les éléments apportés par le salarié peuvent être établis unilatéralement par ses soins, la seule exigence posée étant qu'ils soient suffisamment précis pour que l'employeur puisse y répondre.

L'employeur doit tenir un registre du temps de travail et de repos de chacun des membres de son personnel. Ce registre contient au minimum les données suivantes :

- ° nom du navire,
- ° nom du travailleur,
- ° nom du conducteur de bateau responsable,
- ° date,
- ° jour de travail ou de repos,
- ° début et fin des périodes de travail ou de repos journalières.

Les registres doivent être conservés à bord au moins jusqu'à la fin de la période de référence et être vérifiés régulièrement avec les membres du personnel, qui doivent recevoir une copie des registres visés. Une copie de ces registres doit être conservée pendant au moins un an.

En l'espèce, en renvoyant aux explications qu'il a déjà fournies sur la composition de ses équipages dans le cadre des indemnités de retardement, X soutient en substance :

- qu'il ne peut pas produire le livre de bord de chacun des navires convoyés dans la mesure où ces pièces doivent demeurer dans les navires,
- que cependant à partir de ses notes personnelles et des agendas de convoyage, il a pu reconstituer l'emploi du temps de chaque convoyage et établir un tableau de calcul des heures supplémentaires effectuées, comme suit :
 - ° Galina : 194 heures supplémentaires, soit un rappel de salaire de 10 027,72 € (comprenant les majorations salariales et l'indemnités au titre de la contrepartie obligatoire en repos) ;
 - ° Uluwatu : 125,5 heures supplémentaires, soit un total de 5 091,20 € ;
 - ° Havachat : 127,5 heures supplémentaires, soit un total de 6 009,94 € ;
 - ° Second Chance : 387,25 heures supplémentaires, soit un total de 17 619,37 € ;
 - ° Milana : 170,75 heures supplémentaires, soit un total de 8 149,80 €,
- que ces sommes doivent être augmentées de la prime de précarité et des congés payés,
- que les attestations rédigées par ses coéquipiers établissent également le temps de travail passé compte tenu de l'absence de qualification de ces derniers qui s'est également retrouvé dans le cadre de l'indemnisation du retardement.

Il en résulte que même si la majeure partie des documents a été établie par X, ils sont néanmoins suffisamment précis pour permettre à l'employeur d'y répondre utilement en produisant ses propres éléments.

A ce titre, après avoir rappelé les conclusions de l'expertise amiable non contradictoire, la société objecte pour l'essentiel :

- que X ne verse aucune des pièces réglementaires, à savoir :
 - ° les livres de bord (C. transp., art. L. 5412-7 ; Décret n° 2007-1843 du 26 décembre 2007, art. 5),
 - ° les rapports de mer “ (...) circonstancié[s] sur les incidents ou accidents de mer ou les événements extraordinaires intéressant le navire, les personnes à bord” susceptibles de justifier avec précision les escales techniques ou non réalisées et donc les motifs du dépassement du temps de travail et du report des temps de repos (C. transp., art. R. 5412-7) ; rapports qui auraient dû être transmis « dans les vingt-quatre-heures de son arrivée pour en faire un rapport circonstancié (...)” (Décret n° 69-679, art 11-13),
 - ° le tableau de service (C. transp., L. 5623-3. Cf. également, Décret n°2005-305 du 31 mars 2005, art. 17),
 - ° le registre tenu à jour à bord du navire, mentionnant les heures quotidiennes de travail et de repos des gens de mer (C. transp., L. 5623-4, Décret n°2005-305 du 31 mars 2005, art. 18),
- que dès lors, la cour ne peut que débouter l'appelant de ses demandes de rappels d'heures supplémentaires.

Cela étant, si effectivement les documents administratifs officiels - livres de bord - ne peuvent pas être versés aux débats, il n'en demeure pas moins qu'en se fondant sur le rapport d'expertise amiable non contradictoire, l'employeur conclut au débouté de l'appelant.

Cependant, il ne produit aucune copie des tableaux de service ou des registres prévus à l'article L 5623-

4 du code des transports permettant de vérifier les temps de travail et de pause du capitaine.

De même, plus généralement, il ne fournit aucun élément de nature à justifier des horaires effectivement réalisés par le salarié.

De ce fait, même si la cour a jugé que X ne pouvait prétendre à aucune indemnité de retardement dans la mesure où le dépassement de la durée des voyages était de son fait et s'il en résulte que seules les durées de voyage mentionnées aux contrats d'engagement doivent être retenues, il convient de relever :

- la carence de l'employeur à fournir un quelconque élément pour justifier des horaires effectivement réalisés durant ces périodes,
- le défaut de qualification en général des équipiers recrutés, à l'exception de celle de l'équipier recruté pour naviguer sur l'"Uluwatu" qui était un marin professionnel,
- le surcroît de travail qui en résultait pour X qui devait redoubler de vigilance, la présence d'un pilote automatique ne pouvant pas le décharger du contrôle du travail de ses coéquipiers.

Aussi, après avoir analysé les éléments produits par chacune des parties et apprécié l'ensemble des éléments de preuve qui lui étaient soumis, la cour - qui ne procède pas par une évaluation forfaitaire, mais qui n'est pas tenue de préciser le détail du calcul appliqué - évalue souverainement l'importance des heures supplémentaires réalisées par X calculées sur la durée contractuelle des voyages et fixe en conséquence les créances salariales s'y rapportant de la façon suivante :

- ° Galina : 145 heures supplémentaires correspondant à 7 678,03 €,
- ° Uluwatu : 83 heures supplémentaires correspondant à 3 366,48 €,
- ° Havachat : 120 heures supplémentaires correspondant à 5 693,62 €,
- ° Second Chance : 222 heures supplémentaires correspondant à 10 109,35 €,
- ° Milana : 128 heures supplémentaires correspondant à 6 109,36 €,

En conséquence, il convient de condamner la société Gulf Stream à payer à X la somme de 32 956,84€ bruts au titre des heures supplémentaires outre celles de 3 295,68 € bruts au titre de l'indemnité de précarité et de 3 295,68 € bruts au titre de l'indemnité de congés payés, soit un total de 39 548,20 € bruts.

Le jugement attaqué doit donc être réformé de ce chef en ce qu'il a débouté X de ses demandes présentées à ce titre.

4 - Sur les indemnités de nourriture, de frais de couchage et d'hébergement :
** en ce qui concerne l'indemnité de nourriture :*

En expliquant que l'estimation faite dans les contrats d'engagement ne portait que sur la durée de navigation, X sollicite des indemnités de nourriture, de couchage et d'hébergement au titre :

- des temps de préparation de chacun des navires avant les départs,
- les temps de retardement et de rapatriement.

Il estime ainsi le nombre de jours effectivement réalisés pour chacun des convois exécutés :

- Galina : 25 jours de navigation et 1 jour de rapatriement (outre les deux jours de préparation) : contre 21 jours prévus contractuellement ; (Pièces n° A-3, A-7, A-8 et A-9),
- Uluwatu : 19 jours de navigation et 1 jour de rapatriement (outre un jour de préparation) : contre 14 jours prévus contractuellement ; (Pièces n° B-3, B-7 et B-8),
- Havachat : 18 jours de navigation et 1 jour de rapatriement : contre 19 jours prévus contractuellement ; (Pièce n° C-3)
- Second Chance : 55 jours de navigation et 2 jours de rapatriement (outre les quatre jours avant le départ) : contre 35 jours prévus contractuellement ; (Pièces n° D-3, D7 et D-8)
- Milana : 18 jours de navigation et 1 jour de rapatriement (outre un jour de préparation) : contre 15 jours prévus contractuellement. (Pièces n° E-3 et E-7).

Il réclame donc à son employeur un rappel d'indemnités de nourriture calculé sur l'indemnité de repas ou de restauration hors des locaux de l'entreprise et réévaluée chaque année et des indemnités de couchage et de frais d'hébergement.

L'employeur soutient :

- que le montant retenu dans les contrats d'engagement à hauteur de 13,95 € correspond au taux de l'ENIM figurant dans son règlement d'action sanitaire et sociale au titre du décret n° 2010-1009 du 30 août 2010 portant organisation administrative et financière de cet établissement (Cf. Pièce n°36 : URSSAF, Fiche : Le régime social de l'obligation de nourriture),
- que la réglementation sociale du travail terrestre n'est pas ici applicable pour les journées qui ont

excédé la durée du convoiage initialement prévue au contrat.

Cela étant :

- d'une part, comme il a été jugé que X ne pouvait prétendre à une indemnité de retardement, il en résulte qu'en tout état de cause, il ne peut être indemnisé de ses frais de nourriture sur cette période, puisque l'article L 5542-18 du code des transports dispose que l'indemnité de nourriture est versée pendant toute la durée du contrat d'engagement maritime et qu'en l'occurrence, lesdits contrats étaient prévus pour ne durer que sur la période déterminée contractuellement, sauf validation de la période de retardement,
- que d'autre part, l'indemnité retenue par l'employeur est conforme au taux de l'ENIM, repris par l'URSSAF.

Il convient en conséquence de confirmer le jugement attaqué de ce chef en ce qu'il a débouté X de sa demande présentée à ce titre.

* en ce qui concerne l'indemnité de couchage et d'hébergement : X soutient en substance :

- que la société n'a jamais satisfait à son obligation de pourvoir les marins en matériel de couchage,
- qu'avant chaque convoiage, il était contraint d'aller acheter lui-même draps, couvertures ou duvet et oreillers et taies et que le cas échéant, des frais de blanchisserie lui incombent alors que ces objets de couchage, qui ne pouvaient pas être rapatriés en avion et restaient à bord, pouvaient être estimés à un coût minimal de 100 € par convoiage, soit 500 € au total pour les 5 contrats.
- qu'en outre, à l'arrivée de son premier convoiage le 11 mai 2013 (navire Galina), il a dû patienter deux jours au port de Tivat (Monténégro) avec le reste des équipages des trois navires convoyés en même temps, avant d'être rapatrié le 14 mai 2013,
- que la société a toujours refusé de prendre ces frais à sa charge, ainsi que le relatent deux bénévoles : (Pièces n° A-8 et A-9),
- que ne disposant plus des factures, il évalue à la somme de 641 € le montant à lui verser au titre des frais de couchage et d'hébergement.

En réponse, la société objecte pour l'essentiel que X n'apporte aucun élément objectif pour fonder ses demandes.

Cela étant, en application des articles L 5542-19, L 5542-31 et L5542-56 du code des transports, l'employeur doit fournir les objets de couchage pendant la traversée et le défraiement des frais de couchage au titre du rapatriement entre le moment où le marin quitte le navire jusqu'à son arrivée à destination choisie.

En l'espèce, les attestations versées par l'appelant établissent que la société s'est dérobée à ses obligations de ce chef.

Il convient en conséquence de faire droit à la demande de X à hauteur de la somme de 500 € et de condamner la société à lui verser cette somme.

Le jugement attaqué doit donc être infirmé à ce titre.

B - Sur le préjudice causé par le défaut de déclaration d'une partie de l'activité salariée résultant des retardements et l'injonction à faire à la société Gulf Stream de payer à l'ENIM les cotisations sociales dues au titres des périodes non déclarées :

Contrairement à ce que soutient la SARL Gulf Stream qui prétend que X forme une demande nouvelle sans toutefois en tirer les conséquences, la demande formée au titre de dommages intérêts du chef du défaut de déclaration d'une partie de l'activité salariée résultant des retardements n'est pas nouvelle en ce qu'en tout état de cause, en application de l'article 566 du code de procédure civile, elle est l'accessoire, la conséquence ou le complément nécessaire de la demande principale.

Soutenant que son employeur a omis systématiquement de déclarer une partie de son activité en ne retenant pas d'indemnité de retardement, X sollicite la réparation du préjudice en résultant pour lui en raison notamment d'une diminution de ses droits à retraite et de l'impact sur le renouvellement de ses qualifications.

Cependant, comme il a été débouté de ses demandes présentées au titre de l'indemnité de retardement, il convient de le débouter de ses demandes formées de ce chef.

Le jugement attaqué est donc confirmé de ce chef.

X demande à ce qu'il soit enjoint à la société Gulf Stream de payer à l'ENIM les cotisations sociales dues au titres des périodes non déclarées, et ce sous astreinte de 200 € par jour de retard à compter du prononcé de la décision à intervenir en limitant ce paiement aux jours non travaillés résultant des retardements.

Cependant, comme il a été débouté de ses demandes indemnitaires de retardement, il convient de le débouter de cette prétention formée de ce chef et de confirmer le jugement attaqué à ce titre.

D - Sur la non - conformité et la remise tardive des contrats d'engagement maritimes :

Contrairement à ce que soutient la SARL Gulf Stream qui prétend que X forme une demande nouvelle sans toutefois en tirer les conséquences, la demande formée au titre de dommages intérêts au titre de la non-conformité et de la remise tardive des contrats d'engagement maritimes n'est pas nouvelle en ce qu'en application de l'article 566 du code de procédure civile, elle est l'accessoire, la conséquence ou le complément nécessaire de la demande principale.

En application des articles :

* L 5542-3 du code des transports pris dans sa version applicable en l'espèce : " I. - Le contrat est établi par écrit. Outre les clauses obligatoires définies par le code du travail, il comporte les clauses obligatoires propres à l'engagement maritime.

II. - Les clauses obligatoires du contrat d'engagement maritime mentionnées au I sont les suivantes :

- 1° Les nom et prénoms du marin, sa date et son lieu de naissance, son numéro d'identification ;
- 2° Le lieu et la date de la conclusion du contrat ;
- 3° Les nom et prénoms ou raison sociale et l'adresse de l'armateur et, le cas échéant, de l'employeur ;
- 4° Les fonctions qu'il exerce ;
- 5° Le montant des salaires et accessoires ;
- 6° Les droits à congés payés ou la formule utilisée pour les calculer ;
- 7° Les prestations en matière de protection de la santé et de sécurité sociale qui doivent être assurées au marin par l'armateur ;
- 8° Le droit du marin à un rapatriement ;
- 9° La référence aux conventions et accords collectifs applicables ;
- 10° Le terme du contrat si celui-ci est conclu pour une durée déterminée."

* L 5542-9 du même code : "Le contrat conclu au voyage désigne le port, terme du voyage, et précise à quel moment des opérations commerciales et maritimes effectuées dans ce port, le voyage est réputé achevé.

Au cas où la désignation de ce port ne permet pas d'apprécier la durée approximative du voyage, le contrat fixe une durée maximale après laquelle le marin peut demander son débarquement au premier port de déchargement en Europe, même si le voyage n'est pas achevé."

* L 5542-5 alinéa 1 du même code :

° pris dans sa version applicable du 1 décembre 2010 au 18 juillet 2013 : "Le marin signe le contrat et en reçoit un exemplaire avant l'embarquement..."

° pris dans sa version en vigueur du 18 juillet 2013 au 20 décembre 2016 : " Le marin dispose d'un délai suffisant pour lui permettre de prendre connaissance du contrat et de demander conseil avant de le signer. Il signe le contrat et en reçoit un exemplaire avant l'embarquement."

Confronté aux manquements de l'employeur de ces chefs qui le privent de la possibilité de donner un consentement libre et éclairé au moment de son engagement, le marin peut être indemnisé de son préjudice en résultant sous réserve d'établir l'existence de son préjudice et le lien de causalité existant entre les manquements reprochés et celui - ci.

En l'espèce, X soutient en substance :

- que les pratiques de la société s'inscrivent aux antipodes des exigences légales de clarté et de transparence,

- qu'il n'a jamais pu bénéficier du délai de réflexion prévu par l'article

L. 5542-5 précité,

- que les contrats de travail lui étaient systématiquement remis tardivement, au mieux au moment de l'embarquement, parfois même à son retour en France,

- qu'aucun de ces contrats n'a jamais été conforme aux prescriptions du code des transports, les

mentions relatives aux prestations sociales assurées par l'employeur et le droit au rapatriement faisant systématiquement défaut,
- que les contrats étaient rédigés de manière volontairement ambiguë, indiquant simultanément que le marin était engagé au voyage et qu'il était recruté pour une durée déterminée.

En réponse, la société objecte pour l'essentiel que l'appelant n'établit pas ce qu'il soutient.

Cela étant, compte-tenu d'une part de l'impossibilité de X d'établir qu'effectivement les cinq contrats d'engagement maritime lui ont été remis avec retard en totale méconnaissance de son droit de réflexion et d'autre part de ce qu'il vient d'être jugé par la cour en ce qui concerne les durées des convois et l'indemnité de retardement, il convient de débouter l'appelant de toutes ses demandes formées de ce chef.

E - Sur le travail dissimulé par dissimulation d'emploi salarié :

Selon l'article L.8221-5 du code du travail :

"Est réputé travail dissimulé par dissimulation d'emploi salarié le fait pour tout employeur :

1° Soit de se soustraire intentionnellement à l'accomplissement de la formalité prévue à l'article L. 1221-10, relatif à la déclaration préalable à l'embauche ; 2° Soit de se soustraire intentionnellement à la délivrance d'un bulletin de paie ou d'un document équivalent défini par voie réglementaire, ou de mentionner sur le bulletin de paie ou le document équivalent un nombre d'heures de travail inférieur à celui réellement accompli, si cette mention ne résulte pas d'une convention ou d'un accord collectif d'aménagement du temps de travail conclu en application du titre II du livre Ier de la troisième partie ; 3° Soit de se soustraire intentionnellement aux déclarations relatives aux salaires ou aux cotisations sociales assises sur ceux-ci auprès des organismes de recouvrement des contributions et cotisations sociales ou de l'administration fiscale en vertu des dispositions légales."

Il en résulte que la dissimulation d'emploi salarié prévue par ces textes n'est caractérisée que s'il est établi que l'employeur a agi de manière intentionnelle.

En l'espèce, contrairement à ce que soutient X :

- d'une part, le manquement de l'employeur à son obligation indemnitaire des retardements n'a pas été retenu par la cour,

- d'autre part, l'attestation rédigée par Z, inspecteur maritime versée par l'employeur et rédigée : *"Monsieur Stéphane Williamson, gérant de la SARL Gulf Stream, déclare chaque mois, auprès de la DDTM de la Charente-Maritime, les embarquements de marins qu'il a employé le mois précédent. Ce signalement s'effectue généralement par courrier électronique, parfois physiquement, à nos bureaux. Nous conservons ces informations pendant une durée de deux ans..."* établit que les déclarations réglementaires étaient régulièrement faites et que l'administration maritime n'a jamais trouvé matière à formuler des reproches à la société de ce chef.

Il en résulte donc qu'il appartient à X de démontrer le caractère volontaire du défaut de déclaration des heures supplémentaires que la cour a jugé qu'il avait exécutées.

Or il échoue à ce faire dans la mesure où il n'établit pas que les contrats d'engagement lui ont été remis avec retard, que ce retard serait susceptible de constituer du travail dissimulé, que les contrats n'auraient pas été remis dans les délais aux autorités administratives et que la société aurait intentionnellement mentionné un nombre d'heures de travail inférieur à celui qu'il avait effectivement accompli.

En conséquence, il doit être débouté de ses demandes présentées à ce titre. Le jugement attaqué doit donc être confirmé de ce chef.

VI - SUR LES DEMANDES RECONVENTIONNELLES ET ACCESSOIRES :

La demande présentée par l'intimée au titre du remboursement par X de la somme de 19 000 € que l'employeur lui a versé au titre de l'exécution provisoire du jugement attaqué doit être rejetée.

Il ne peut pas être reproché à X un abus d'ester en justice dès lors que tant le premier juge que la cour d'appel ont fait partiellement droit à ses demandes.

En conséquence, la société doit être déboutée de sa demande de dommages intérêts présentée au titre de l'abus d'ester en justice.

Le jugement attaqué doit donc être confirmé.

Les dépens de première instance et d'appel doivent être supportés par la société Gulf Stream.

Il n'est pas inéquitable de confirmer le jugement attaqué au titre de l'article 700 du code de procédure civile et de laisser à la charge de ladite société une somme de 3 000 € au titre des frais irrépétibles exposés par X devant la cour d'appel tout en déboutant l'intimée de sa propre demande présentée en application des mêmes dispositions.

PAR CES MOTIFS

La cour d'appel statuant publiquement, par arrêt réputé contradictoire et en dernier ressort,

Vu l'arrêt prononcé par la cour d'appel de Poitiers le 11 mars 2021,

Rejette l'exception d'incompétence du juge judiciaire et de la demande de renvoi d'une question préjudicielle devant le tribunal administratif de Poitiers soulevée par la SARL Gulf Stream,

Confirme le jugement prononcé le 15 novembre 2021 par le tribunal judiciaire de La Rochelle, site de Jéricho sauf en ce qu'il a :

- déclaré irrecevables les demandes de X relatives aux contrats Galina et Uluwatu s'agissant des demandes d'indemnités de nourriture, de couchage et d'hébergement,

- débouté Monsieur X de ses demandes au titre des rappels de salaires ;

- condamné la SARL Gulf Stream à verser à X la somme de 3 000 euros pour les contrats concernant le Havachat, Uluwatu, Milana, et Galina, et par contrat, soit la somme de 12 000 euros outre la somme de 4 000 euros, pour le contrat concernant Seconde Chance, soit une somme totale de 16 000 euros en réparation du préjudice moral ;

Infirmant de ces derniers chefs, Et statuant à nouveau,

Rejette la prescription soulevée par la SARL Gulf Stream du chef des indemnités de nourriture, de couchage et d'hébergement pour les contrats Galina et Uluwatu,

En conséquence,

Déclare recevables les demandes d'indemnités de nourriture, de couchage et d'hébergement pour les contrats Galina et Uluwatu, formées par X,

Au fond,

Déboute X de ses demandes formées au titre de l'indemnité de nourriture pour les contrats Galina et Uluwatu,

Condamne la SARL Gulf Stream à payer à X les sommes de :

- 500 € à titre d'indemnités de couchage et d'hébergement,

- 39 548,20 € bruts, se décomposant comme suit :

° 32 956,84 € bruts au titre du rappel d'heures supplémentaires,

° 3295,68 € bruts au titre de l'indemnité de précarité afférente au rappel d'heures supplémentaires,

° 3295,68 € bruts au titre de l'indemnité de congés payés afférentes au rappel d'heures supplémentaires, soit un total de 39 548,20 € bruts,

Déboute X de sa demande de dommages intérêts au titre de l'obligation de sécurité,

Y ajoutant,

Déboute la SARL Gulf Stream de sa demande de dommages intérêts pour abus du droit d'ester en justice,

Condamne la SARL Gulf Stream à payer à X la somme de 3 000 € sur le fondement de l'article 700 du code de la procédure civile,

Déboute la SARL Gulf Stream de sa demande présentée en application de l'article 700 du code de procédure civile,

Condamne la SARL Gulf Stream aux entiers dépens.

Prés. : Mme M.H. Diximier ; Av. : Me W. Bourdon, M.L. Dufresne-Castets et Me A. Lacoste (appellant) ; Me O. Bertrand (intimé) ;