

Marin. Capitaine. Convoyage. Qualification juridique. Autonomie décisionnelle. Pouvoir de direction et de contrôle. Lien de subordination (oui). Embarquement sous pavillon étranger. Contrat d'engagement soumis au droit français. Compétence du tribunal d'instance.

Cour d'appel de Poitiers, Chambre sociale, 11 mars 2021, n° 18/02906

SARL Gulf Stream c/ ENIM

« Décision déférée à la Cour : Jugement du 26 mars 2018 rendu par le Tribunal d'Instance de LA ROCHELLE »

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).

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 la combinaison des articles L. 5000-3 et L. 5542-18 du code des transports et R. 221- 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.

ARRÊT :

M. Z Y, capitaine de navire, a été recruté par la SARL Gulf Stream, exploitant une activité commerciale de convoyage de navires dans le cadre de plusieurs contrats d'engagement maritime dits 'au voyage', dont:

- un contrat du 18 avril 2013 relatif au convoyage du navire dénommé 'Galina' des Sables d'Olonne à Tivat (Montenegro),
- un contrat du 18 juin 2013 pour le convoyage du navire 'Uluwatu' des Sables d'Olonne à Hyères,
- un contrat du 19 août 2013 pour le convoyage du navire 'X' des Sables d'Olonne à Cannes,
- un contrat du 10 octobre 2013, pour le convoyage du navire 'Second Chance' des Sables d'Olonne à Fort Lauderdale (Floride) , [...],
- un contrat du 3 mars 2014 pour le convoyage du navire 'Milana' des Sables d'Olonne à Olbia (Italie).

Par acte du 27 mai 2015, M. Y 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, M. Y 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,
- 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 convoiage, la vitesse moyenne au regard de la navigation envisagée, le temps moyen nécessaire, la justification météorologique et/ou technique des retardements et escales et des choix de route opérés par M. Y.

La société Gulf Stream a interjeté appel de cette décision selon déclaration transmise au greffe de la cour le 21 septembre 2018, en intimant M. Y et l'ENIM.

Par ordonnance du 9 juillet 2018, le juge taxateur du tribunal d'instance de La Rochelle a constaté le défaut de consignation par M. Y de la somme de 1 500 € correspondant à la moitié de la provision à valoir sur les honoraires de l'expert mise à sa charge par le jugement du 26 mars 2018 et constaté la caducité de la désignation de l'expert désigné par cette décision.

Par ordonnance du 22 mai 2019, le magistrat de la mise en état a déclaré l'appel recevable, en considérant que le jugement ayant tranché partie du principal au titre de la qualification des contrats et au titre de l'application de la loi française malgré le caractère international de certains d'entre eux.

La clôture de l'instruction a été prononcée par ordonnance du magistrat de la mise en état en date du 11 décembre 2019.

L'affaire, initialement fixée à l'audience du 8 janvier 2020, a été renvoyée, en raison des contraintes liées à la crise sanitaire, à l'audience du 6 janvier 2021.

Au terme de ses dernières conclusions remises et notifiées le 11 décembre 2019 (auxquelles il convient, à ce stade et pour la concision de l'exposé, de se référer pour l'exposé des moyens de droit et de fait), la S.A.R.L. Gulf Stream demande à la cour, au visa des articles 1134, 1147, 1779, 1382, 1315 et 1152 du code civil, L5000-3, L5542-1, L5511-1 et suivants du code des transports, L1221-1, L8221-5 et R1412-1 du code du travail, 4 et 25 du règlement UE 1215-2012 du 12 décembre 2012, 6, 9, 15, 24, 32-1, 74, 75, 122, 515, 516, 517, 700, 1269, 11, 138, 139 et 142 du C.P.C.:

— d'infirmer la décision entreprise en ce qu'elle a rejeté l'exception d'incompétence soulevée au profit du tribunal de commerce et du tribunal de grande instance, l'exception d'incompétence au profit du conseil de prud'hommes, la fin de non-recevoir fondée sur l'exception de compte arrêté, la demande de production des originaux de divers documents,

— statuant à nouveau, de dire qu'il n'y pas lieu à évocation et:

> de renvoyer l'affaire devant le tribunal de commerce de La Rochelle pour connaître des demandes relatives aux contrats de convoiage des navires Uluwatu, Second Chance 42 et X et devant le tribunal de commerce de La Rochelle ou le tribunal de grande instance de La Rochelle, selon le choix de M. Y, pour connaître des demandes relatives aux contrats de convoiage des navires Galina et Milana,

> de déclarer les demandes de M. Y irrecevables par l'exception de compte arrêté,

> de dire que dans les huit jours pour tout délai, M. Y devra produire et communiquer, sous astreinte

définitive de 100 € par jour de retard, à compter du 9^e jour suivant le prononcé de la décision à intervenir, l'original des cinq livres de bord litigieux (pièces adverses 2, 5, 8, 11 et 14), la copie des trois contrats qu'il a conclus avec la société Dream Yacht Charter,

— de condamner M. Y à lui payer la somme de 3 000 € en application de l'article 700 du C.P.C., outre les entiers dépens.

Par ses dernières conclusions remises et notifiées le 10 décembre 2019 (auxquelles il convient de se référer pour l'exposé des moyens de droit et de fait), M. Y demande à la cour:

— de confirmer le jugement entrepris et de condamner la S.A.R.L. Gulf Stream à lui payer la somme de 3 000 € en application de l'article 700 du C.P.C. et de l'article 37 de la loi 91-647 du 10 juillet 1991, outre les entiers dépens,

— de dire, en application de l'article 88 du C.P.C., y avoir lieu à évocation et de renvoyer l'affaire à la mise en état afin que les parties puissent conclure au fond.

L'ENIM, auquel la déclaration d'appel a été signifiée à personne par acte du 30 octobre 2018 et les conclusions d'appelant signifiées par acte du 7 janvier 2019, également délivré à personne, n'a pas constitué avocat.

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 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 convoiage 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 convoiage du bateau en qualité de capitaine).

La S.A.R.L. Gulf Stream soutient:

- que les contrats litigieux doivent s'analyser en contrats de louage d'ouvrage / prestation de services, en exposant que si l'intitulé des contrats, la délivrance de fiches de paie et l'affiliation à l'ENIM font présumer l'existence de contrats de travail maritime, cette présomption cède devant l'impossibilité de caractériser les critères cumulatifs du lien de subordination dès lors:
 - > que l'armateur ne disposait d'aucun pouvoir de direction dans l'exécution de la prestation dont le skipper avait la maîtrise complète, sauf à informer son cocontractant de la survenance d'événements particuliers, le capitaine étant juge de la navigabilité et de la préparation du bateau, ayant l'entière maîtrise et responsabilité de la constitution et de la direction de l'équipage, de la conduite du navire et de sa remise au propriétaire,
 - que l'armateur ne disposait d'aucun pouvoir de contrôle sur l'exécution de la prestation: qu'il n'existait aucun moyen de communication satellitaire (non obligatoire), que le skipper n'avait pas à rendre compte de ses choix de navigation et restait libre d'accepter ou non la durée proposée de voyage, au demeurant très relative en matière de navigation de plaisance, compte-tenu des aléas météorologiques et techniques et dont la seule incidence se limitait à l'octroi d'une indemnisation complémentaire en cas de dépassement non imputable au skipper,
 - que l'armateur ne disposait, en l'absence de tout moyen de communication, d'aucun pouvoir disciplinaire pendant l'exécution de la prestation, aux fins de sanctionner les manquements du skipper pendant la navigation et la remise du navire à son propriétaire,
- que les contrats litigieux constituent des contrats d'entreprise commerciaux par nature (article L110- 2 du code de commerce) comportant pour quatre d'entre eux (sauf celui afférent au navire Uluwatu) un élément d'extranéité (navires battant pavillon étranger) leur conférant la nature de contrats internationaux ainsi qu'une clause attributive de compétence au profit du tribunal de commerce (sauf contrats relatifs aux navires Galina et Milana),
- que le tribunal de commerce de La Rochelle est donc compétent pour statuer sur les litiges relatifs aux contrats de convoiage des navires Uluwatu, Seconde Chance 42 et X au titre de la clause attributive de compétence et le tribunal de commerce ou le tribunal judiciaire de La Rochelle, au choix du demandeur, compétent pour statuer sur les litiges afférents aux contrats de convoiage des navires Galina et Milana, au titre de l'option de compétence.

M. Y soutient:

- que le lien de subordination est suffisamment caractérisé dès lors:
 - que l'armateur déterminait seul la durée du convoiage à l'opposé d'une route établie de façon orthodromique, suite à son expérience professionnelle, de la possibilité d'une navigation au moteur et la catégorie de navigabilité,
 - qu'il imposait seul la date de départ,
 - que les contrats exigeaient du marin qu'il reste libre de tout engagement,
 - qu'ils stipulaient qu'une faute grave du marin pourra avoir effet de rompre le contrat,
 - que la S.A.R.L. Gulf Stream a versé à l'ENIM des cotisations et contributions afférentes aux contrats et n'a pas contesté la reconnaissance par cet organisme de l'accident du travail dont il a été victime le 26 avril 2013 à bord du Galina,
- que le fait qu'il fût juge de la navigabilité et de la préparation du bateau et qu'il avait la maîtrise et la responsabilité de l'équipage et du navire n'est que la traduction de son métier de capitaine de navire

ayant pour mission de livrer le bateau à sa destination en préservant au mieux la sécurité de la navigation et les intérêts de l'armateur,

- qu'il ne peut être soutenu, sauf à contredire les termes de l'article L5542-1 du code des transports, que le métier de capitaine de navire serait incompatible avec l'existence d'un lien de subordination,
- que les contrats afférents aux navires X, Second Chance et Uluwatu contiennent une clause intitulée 'obligations du chef de bord' réservant à l'armateur un pouvoir de contrôle et direction, s'agissant de la préparation du bateau, de la constitution de l'équipage, de l'obligation d'informer l'armateur sans retard à chaque escale,
- que les pièces versées aux débats établissent que l'absence de communication satellitaire ne constituait pas un obstacle dirimant (à l'exception d'un seul voyage transatlantique) à l'exercice par l'armateur de son pouvoir de direction et de contrôle.

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 voyage), 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, X, 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 (professionnel 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 voyage; 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 convoi sont autorisées.

Il ne peut être considéré que M. Y 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 convoi et les éventuelles escales (convoi 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, M. Y 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. Y et le gérant de la S.A.R.L. Gulf Stream dans le cadre du convoi du Milana sur les conditions météorologiques et un ravitaillement en carburant).

Par ailleurs, si, dans les faits, le comportement de M. Y 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'activité 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 M. Y 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 L. 5000-3 du code des transports, les dispositions de la cinquième partie (soit, notamment, l'article L5542-48 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 R. 221-13 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.

La S.A.R.L. Gulf Stream conclut à l'infirmité de ce chef de dispositif en soutenant qu'il résulte de l'application combinée des articles L5000-3 et L5542- 48 du code des transports et de l'article R221-13 du code de l'organisation judiciaire 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 d'un contrat d'engagement maritime sur un navire étranger.

M. Y conclut à la confirmation de la décision entreprise en soutenant:

— que les dispositions des articles L5000-3 et L5542- 18 du code des transports et R221-13 du code de l'organisation judiciaire ne permettent pas d'exclure la compétence d'attribution conférée au tribunal d'instance pour connaître d'un litige relatif à un contrat d'engagement maritime portant sur un navire sous pavillon étranger,

— que le présent litige est différent de ceux ayant donné lieu à la jurisprudence invoquée par la S.A.R.L. Gulf Stream, que la compétence prud'homale n'est retenue qu'en présence d'un contentieux international du travail maritime et que le seul fait qu'un navire soit immatriculé sous pavillon étranger ne suffit pas à constituer un élément d'extranéité, que, compte-tenu de la nature du travail maritime, la juridiction saisie doit établir dans quel Etat est situé le lieu à partir duquel le travailleur effectue ses missions de transport, reçoit les instructions sur ses missions et organise son travail ainsi que le lieu où se trouvent ses outils de travail,

— que l'immatriculation d'un navire ne détermine pas le droit applicable en matière sociale, qu'il n'existe aucun conflit de droit entre un droit étranger et le droit français qui s'applique pleinement via le livre V du code des transports, que les contrats ne diffèrent pas en fonction du pavillon du navire convoyé, que Gulf Stream ne précise pas quelle législation devrait s'appliquer en lieu et place du droit français et qu'elle reconnaît que l'administration française est compétente pour contrôler l'exécution des contrats, que Gulf Stream est une entreprise française, emploie des salariés en France pour lesquels elle verse des cotisations et contributions aux organismes sociaux français,

— que le conseil de prud'hommes dont le rôle est de se référer à la loi du contrat ne pourrait se référer qu'au droit français, en l'absence de toute autre législation applicable et se déclarerait incompétent pour trancher le litige qui ne relèverait alors d'aucune juridiction.

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 L. 5000-3 et L. 5542-48 du code des transports et R. 221-13 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.

Sur l'exception de compte arrêté :

Le premier juge a rejeté cette exception, considérant:

— qu'il ne peut être déduit du seul versement des salaires et de l'établissement des déclarations auxquelles sont soumis les armateurs, au regard des contrats de travail, la volonté des parties de fixer définitivement leur situation respective,

— que les demandes de rectification de service au trimestre se prescrivent par un délai de cinq ans (article L5513-15 du code des transports), induisant la possibilité de rectification du temps de

navigation postérieurement au délai imposé à l'armateur.

La S.A.R.L. Gulf Stream conclut à l'infirmité de ce chef de dispositif en soutenant:

— qu'un compte est arrêté s'il a été discuté, approuvé ou ratifié dans des conditions qui impliquent, dans la commune intention des parties, la volonté de fixer définitivement leurs situations respectives,

— que suivant le régime des contrats d'engagement maritime au voyage:

> l'armateur doit procéder à la déclaration du service de ses marins aux caisses de l'ENIM au plus tard le 25 du mois suivant le trimestre considéré,

> que ce service est basé sur un salaire forfaitaire déterminé en jours de temps de navigation active et professionnelle pour sa durée effective,

> qu'en cas de dépassement de la durée maximale, le capitaine a la possibilité de solliciter de l'armateur un complément indemnitaire à sa rémunération si le 'retardement' ne provient pas de son fait, l'armateur devant alors rectifier sa déclaration de service dans le délai précité,

> qu'à défaut, passé ce délai de déclaration, il faut en déduire que l'absence de toute réclamation du capitaine vaut arrêté de compte (article 1269 du C.P.C.), notamment, comme en l'espèce, lorsque le marin a conclu par la suite d'autres contrats identiques avec l'armateur, sans élever la moindre protestation, sans justifier d'un motif légitime à cette abstention.

M. Y conclut à la confirmation du jugement entrepris en reprenant à son compte la motivation du premier juge.

L'absence de réclamation par M. Y, dans le délai imposé par le décret 53-953 du 30 septembre 1953 à l'armateur pour procéder à la régularisation auprès de l'ENIM des déclarations de salaires forfaitaires des marins qu'il emploie, et la signature successive de cinq contrats d'engagement sans aucune réserve relativement aux rémunérations accordées au titre de chaque contrat précédent, ne révèlent pas une volonté non équivoque de l'intimé de renoncer à une régularisation que l'article L. 5553-15 du code des transports (disposant que les versements dus au régime d'assurance -vieillesse des marins sont privilégiés dans les conditions applicables aux créances nées de l'embarquement et les droits correspondant à ces versements se prescrivent par cinq ans à dater du dernier jour de la période de référence pour le calcul de la créance) lui permet de solliciter pendant un délai de cinq ans.

Sur la demande de production de pièces sous astreinte :

La S.A.R.L. Gulf Stream sollicite la production:

— d'une part, des originaux des pièces 2, 5, 8, 11 et 14 communiquées par M. Y (documents manuscrits qualifiés de 'livres de bord' par l'appelante et de 'notes personnelles' par l'intimé),

— d'autre part, de copie de contrats d'engagement maritime conclus avec une tierce société, dans la mesure où leur examen permettrait de fonder encore davantage sa demande reconventionnelle en dommages-intérêts pour procédure abusive dès lors que l'intimé invoque le bénéfice d'une réglementation maritime dont il ne respecte pas les prescriptions de base dans l'exercice de sa propre activité d'employeur.

Le jugement déféré sera confirmé en ce qu'il a rejeté la demande de communication des originaux des pièces 2, 5, 8, 11 et 14, le premier juge ayant exactement considéré, au regard de la réglementation applicable (en l'espèce,

article 6 du décret 69-679 du 19 juin 1969), que les documents litigieux ne constituent pas, compte-tenu de leur forme et en présence de blancs et d'annotations, des 'livres de bord', qu'ils ne peuvent, en copie ou en original, avoir la force probante reconnue au livre de bord par l'article

L5412-7 du code des transports et qu'il incombera à M. Y d'assumer les conséquences de son choix procédural de n'en communiquer que des photocopies que leur piètre qualité technique rend partiellement inexploitable.

Le jugement déféré sera également confirmé en ce qu'il a rejeté la demande de communication de trois contrats de convoyage conclus par M. Y en considérant exactement que ces documents ne sont pas essentiels à la solution du litige opposant les parties à chacune desquelles il appartient de prouver les faits nécessaires au succès de leurs prétentions.

Sur la demande d'application de l'article 88 du C.P.C.

Il n'y a pas lieu en l'espèce de faire application de la faculté d'évocation prévue par l'article 88 du C.P.C. et de priver les parties du bénéfice du double degré de juridiction, étant considéré que le

recours formé par la S.A.R.L. Gulf Stream contre le jugement du 26 mars 2018 ne peut être qualifié de dilatoire, au regard des moyens invoqués à son appui.

Le dossier sera en conséquence renvoyé devant le tribunal judiciaire de La Rochelle, compétent, en suite de l'abrogation de l'article R. 221-13 du code de l'organisation judiciaire par le décret 2019-912 du 30 août 2019.

Sur les demandes accessoires :

L'équité commande d'allouer à M. Y, en application de l'article 700 du C.P.C., la somme de 1 000 € au titre des frais irrépétibles par lui exposés en cause d'appel.

La S.A.R.L. Gulf Stream sera condamnée aux dépens d'appel.

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:

— Dit n'y avoir lieu à évocation du litige par application de l'article 88 du C.P.C. et renvoie le dossier devant le tribunal judiciaire de La Rochelle, en suite de l'abrogation de l'article R. 221-13 du code de l'organisation judiciaire par le décret 2019-912 du 30 août 2019,

— Condamne la S.A.R.L. Gulf Stream à payer à M. Y, en application de l'article 700 du C.P.C., la somme de 1 000 € au titre des frais irrépétibles par lui exposés en cause d'appel,

— Condamne la S.A.R.L. Gulf Stream aux dépens d'appel.