

Convoyage de navire : contrat d'entreprise ou contrat d'engagement maritime ?

Patrick CHAUMETTE

Professeur émérite de l'université de Nantes

Le convoyage a pour objet de confier à un skipper, un professionnel de la navigation, capitaine du navire, le soin de conduire le navire jusqu'à un port de destination, après l'avoir contrôlé, préparé, le cas échéant réparé en le livrant dans un état sûr et propre, le propriétaire ou le locataire du navire s'engageant, au-delà de la rémunération convenue, à fournir à l'intéressé les autorisations nécessaires et à payer les dépenses d'équipage, de rapatriement, de nourriture, de port et de carburant¹.

Le skipper chargé d'un convoyage de navire, capitaine chargé de la sécurité du navire, de la navigation et des éventuels équipiers à bord, dispose nécessairement d'une grande autonomie. La date de livraison du navire ne peut être fixée à l'avance avec précision ; elle est assez aléatoire. Il en va de même d'éventuelles escales, en vue de réparations ou en vue d'abriter navire et équipage. Dès lors, le convoyage est-il un contrat d'entreprise, effectué par un professionnel de la navigation, mais indépendant, ou un travail subordonné, dans le cadre d'un contrat d'engagement maritime ? Le convoyage peut être international, ou national entre deux ports français.

Le contrat de convoyage de voiliers ou de bateaux à moteur a fait l'objet d'une circulaire ministérielle du 20 janvier 1993. Elle aborde le convoyeur, le navire convoyé et l'équipage convoyeur. L'opération de convoyage consiste à conduire un navire, moyennant rétribution, entre deux ports par voie maritime, sans transport onéreux de marchandise ou de passager. Le convoyeur est la personne, morale ou physique, qui effectue, à son compte, sous sa responsabilité et en contrepartie d'une rémunération, la conduite d'un navire dans le cadre d'une opération de convoyage. Il ne peut être ni le propriétaire, ni le locataire du navire. Le convoyeur, en France, doit satisfaire aux obligations du Code du commerce quant à son inscription au registre du commerce et des sociétés. Le contrat de convoyage lie, pour une ou plusieurs opérations, le convoyeur au propriétaire, à l'affrèteur ou au locataire du ou des navires convoyés. Le contrat de convoyage est un contrat de prestation de services ou contrat d'entreprise qui s'inscrit, à ce titre, dans le cadre des contrats de louage d'industrie. Il confère au convoyeur la qualité d'armateur. La circulaire détaille les mentions que le contrat écrit doit comporter : les caractéristiques du navire, la prestation de convoyage, le trajet, les dates approximatives, l'armement du navire, le nom du chef de bord, les responsabilités du convoyeur, les assurances souscrites, le prix de la prestation (S. LALLEMENT, « Le convoyage des navires de plaisance », *Annuaire de Droit Maritime et Océanique*, université de Nantes, t. XIII, 1995, pp. 279-313). Le contrat de convoyage doit notamment indiquer que le convoyeur ou son représentant est responsable de l'équipage.

La circulaire précise que le contrat de convoyage se distingue du contrat d'engagement maritime en ce que le convoyeur est un prestataire de service agissant sous son entière responsabilité (il reste toutefois possible à une entreprise de plaisance professionnelle de continuer à recruter des marins par contrat d'engagement maritime pour effectuer par elle-même le convoyage des navires qu'elle exploite), du

¹ Ph. Delebecque, « Les gens de mer : entre indépendance et salariat », in J.Fr. Cesaro et A. Martinon (dir.), in *Mélanges en l'honneur du professeur Bernard Teyssié*, LexisNexis, 2019, p. 119.

contrat de mandat en ce que le convoyeur, vis-à-vis des tiers, n'agit pas au nom de son client, mais pour son propre compte.

La qualité d'armateur au sens de l'article 2 de la loi du 13 décembre 1926 portant Code du travail maritime (devenue aujourd'hui art. L 5511-1 C. Transports) est reconnue au convoyeur et implique l'affiliation obligatoire des marins employés au régime spécial de protection sociale des marins, ce qui entraîne le paiement de contributions patronales et de cotisations salariales à la Caisse générale de prévoyance et à la Caisse de retraites des marins, le paiement des soins et salaires du marin blessé au service du navire ou tombé malade pendant le cours de son embarquement, pendant une durée d'un mois à compter de son embarquement ou de son rapatriement. Il est possible de s'assurer contre ce risque. Selon la circulaire de 1993, le convoyeur est l'employeur de l'équipage des marins. Le convoyeur doit faire viser par l'administration maritime une décision d'effectif. Cette exigence suppose que le convoyeur soit établi en France, que le contrat de convoyage soit soumis au droit français. Cela explique l'expatriation de la société de convoyage aux Iles Vierges Britanniques.

Cette circulaire n'est pas publiée sur le site des circulaires du 1^{er} Ministre et selon un arrêt du Conseil d'Etat du 23 février 2011 (pourvoi n° 334022), « une circulaire signée avant le 1^{er} mai 2009 et ne figurant pas sur le site relevant du Premier ministre créé en application de l'article 1^{er} de ce décret, est réputée abrogée ».

1 - Un contrat d'engagement maritime, s'il existe un lien de subordination.

Pour la cour d'appel de Rennes, il s'agissait d'un contrat de travail international, qui ne précise pas la loi applicable à la relation de travail, dont la compétence juridictionnelle doit être déterminée en application du Règlement européen 44/2001 du 22 décembre 2000, relatif aux litiges en matière civile et commerciale survenant entre personnes domiciliées sur les territoires des Etats membres. L'article 19 de ce règlement dispose, au sujet de la compétence en matière de contrats individuels de travail, qu'un employeur ayant son domicile sur le territoire d'un autre Etat membre peut être attiré devant les tribunaux de l'Etat membre où il a son domicile, ou devant les juridictions d'un autre Etat membre, soit le tribunal du lieu d'exécution habituelle du travail ou du dernier lieu d'exécution du travail, soit celui du lieu de l'établissement qui a embauché le travailleur lorsque celui-ci n'accomplit pas son travail dans un même pays. Étant en présence d'un contrat de travail signé à Nantes où est situé l'établissement d'embauchage et qui s'exécute dans plusieurs pays, le salarié pouvait valablement saisir une juridiction française. Le navire étant sous pavillon néerlandais, le code des transports dont l'application est réservée aux navires sous pavillon français, n'a pas vocation à s'appliquer. Dès lors, la compétence du juge d'instance en matière de contestation découlant de l'exécution de contrats d'engagement entre armateurs et marin, doit être exclue au profit de la compétence générale du conseil de prud'hommes (CA Rennes, 30 janvier 2015, Sté Beco Global Ltd c/ X). Sur le pourvoi de l'employeur, cet arrêt rennais sera cassé, car la cour a retenu des motifs impropres à caractériser l'existence d'un lien de subordination (Cass. soc., 7 décembre 2016, n° 15-15669, Sté Beco Global Ltd c/ X, DMF 2017, n° 793, pp. 579-585, obs. P. Chaumette, « Contrat de convoyage et/ou contrat d'engagement maritime ? »).

Pour le pourvoi en cassation, le contrat conclu était un contrat de livraison, qui avait pour objet de confier au skipper la livraison du navire désigné, avec deux équipiers qualifiés, des Sables d'Olonne à Gocek, pour le compte du client, la société Sunsail Worldwide Sailing Ltd. Il prévoyait qu'il est de la responsabilité de la société Beco Global Ltd de vérifier et préparer le navire, de réaliser la livraison selon les règles de l'art, de la façon la plus sûre possible selon ce que le skipper considère comme le trajet le plus court, de justifier de toutes les dépenses réalisées au nom du client, de préparer un rapport au client sur la fin de la livraison et de laisser le bateau dans un état sûr, sécuritaire et propre, de payer les salaires de l'équipage, le voyage, la nourriture, les cartes, les frais d'amarrage, tandis qu'il incombe au client d'assurer le navire, de fournir au skipper les lettres et documents d'autorisation pour le voyage et de payer pour les coûts induits par la livraison (diesel, marina, douanes, immigration et autres frais similaires ou coûts associés), le skipper devant s'efforcer de minimiser l'attente tout en n'effectuant

aucune étape s'il considère que le navire n'est pas prêt à prendre la mer ou si cela causerait des risques pour le navire ou l'équipage ou si d'autres contraintes empêchent le navire de prendre la mer.

Précédemment, la chambre sociale de la Cour de cassation avait rejeté un pourvoi contre un arrêt de la cour d'appel d'Aix-en-Provence du 29 avril 1986, qui avait retenu l'existence d'un lien de subordination. Le pourvoi invoquait l'embarquement du marin sur le navire pour son propre compte, donc indépendant, hypothèse prévue par l'article 1^{er} du décret n° 67-690 du 7 août 1967 relatif aux conditions d'exercice de la profession de marin. Selon la Cour de cassation, d'une part, aux termes du décret précité "exerce la profession de marin toute personne engagée par un armateur ou embarquée pour son propre compte..." ; et d'autre part, M. A... avait exercé des fonctions semblables à celles d'un capitaine de navire sous le contrôle étroit de l'armateur qui lui donnait des ordres sur les missions à accomplir et lui versait une rémunération, la cour d'appel a pu en déduire que l'intéressé avait exercé ses fonctions dans le cadre du lien de subordination caractérisant le contrat de travail (Cass. soc., 27 mars 1990, n° 86-43.292). La question des ordres est évidemment centrale, puisque la subordination nécessite que l'employeur puisse donner des ordres et des consignes dans l'exécution du travail et puisse éventuellement sanctionner. .

La cour d'appel de renvoi, Angers, a considéré qu'en dehors des directives visant à laisser le navire « dans un état sûr, sécurisé et propre » et de réaliser la livraison « selon les règles de l'art, de la façon la plus sûre possible », il n'existait pas d'éléments dans le contrat de livraison permettant de caractériser un lien de subordination, tels que l'existence d'autres consignes, avis ou conseils, ni la soumission du skipper au pouvoir disciplinaire de l'employeur. Au contraire, le skipper avait toute latitude pour déterminer la date de départ, le trajet du navire et pour recruter les deux membres d'équipage (CA Angers, 3^{ème} ch., 24 mai 2018, n° 16/02550, DMF 2018, n° 806, pp. 855-862, n. J.Fr. Dilleau, « Le contrat de livraison d'un navire de plaisance par un skipper n'est pas un contrat de travail »). Pour la cour d'Angers, il ne suffit pas de la réalisation d'une prestation rémunérée pour le compte d'autrui pour qu'il existe un lien de subordination.

Il est permis de se demander si la cour d'appel aurait pu se référer à l'article L. 5542-9 du code des Transports, qui définit le contrat d'engagement maritime au voyage, même sous pavillon néerlandais : « 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 ». Peut-on considérer que cet article présume l'existence d'une subordination, dans un travail maritime conclu au voyage, entre deux ports ?

2 – La preuve du lien de subordination.

Le 11 mars 2021, la cour d'appel de Poitiers a retenu un lien de subordination au sein d'un contrat de convoyage de navire : « *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)* » (CA Poitiers., ch. soc. 11 mars 2021, n° 18-02906, DMF 2021 n° 837, pp. 579-589, obs. A. Bugada, « Contrat au voyage de droit français pour du convoyage international »).

En l'espèce, La société qui organise le convoyage est armateur à La Rochelle, et non cachée à Tortola aux Iles Vierges Britanniques, également pour un convoyage à partir des Sables d'Olonne ; le skipper est un habitué des convois, toujours au départ des Sables d'Olonne. Le contrat prévoit une prime de précarité de 10% et des congés payés et fait référence aux affaires maritimes de La Rochelle. Le contrat semble autrement classique. Le skipper est affilié à l'ENIM.

La cour d'appel note que, au stade de la préparation du voyage : Gulf Stream se réservait 'tout pouvoir' d'intervenir dans la préparation du bateau, ainsi que la possibilité de refuser l'embarquement d'un équipier recruté par le skipper, lequel avait l'obligation de rendre compte du contrôle, les dates de départ, les durées de convoyage et les éventuelles escales (convoyage du navire Second Chance) étaient par ailleurs fixées par l'armateur, que pendant la traversée: le skipper avait l'obligation de respecter les règles de sécurité données par Gulf Stream et devait, à chaque escale, impérativement l'informer sans retard par tout moyen approprié. Dès lors, l'armateur s'était réservé et exerçait un pouvoir de direction et de contrôle. Il résulte de ces constatations l'existence d'un lien de subordination, la qualification de contrat d'engagement maritime.

3 - La compétence du tribunal judiciaire pour un convoyage international.

Le tribunal d'instance de La Rochelle (devenu Tribunal Judiciaire début 2020), le 26 mars 2018 a rejeté l'exception d'incompétence au profit du Conseil des Prud'hommes, même pour les convoys sous pavillon étranger, en se référant à l'article R. 221-13 du code de l'organisation judiciaire, dans la mesure où ces contrats d'engagement maritime sont soumis au droit français.

Cette analyse est reprise par la cour d'appel de Poitiers : « 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 ». L'affaire est donc renvoyée au fond au tribunal judiciaire de La Rochelle.

La tentative de conciliation devant la Direction Départementale des Territoires et de la Mer (DDTM), dans la mesure où l'assignation du skipper est intervenue le 27 mai 2015, et où le capitaine de navire était dispensé alors de cette phase préalable. Il convient de noter le contenu actuel de l'article L. 5542-48 du code des Transports, modifié par la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019, dite d'orientation sur les mobilités (art. 145) : « Tout différend qui peut s'élever à l'occasion de la formation, de l'exécution ou de la rupture d'un contrat de travail entre l'employeur et le marin est porté devant le juge judiciaire. Cette instance est précédée d'une tentative de conciliation devant l'autorité compétente de l'Etat ».

Notre collègue Alexis Bugada approuve cet arrêt de Poitiers, tout en regrettant que la cour s'appuie peut-être trop sur la volonté des parties, la loi d'autonomie contractuelle. Mais la solution du conflit de loi nous semble plus objective, compte tenu des liens réels de rattachement du contrat : nationalité des contractants, siège social ou lieu de résidence, port de départ, référence contractuelle à l'administration française de contrôle. Alexis Bugada envisage la fin de la compétence prud'homale pour le contentieux du travail maritime international, dans la mesure où l'article L. 5542-48 envisage 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 (compétence prud'homale réaffirmée par Cass. soc. 28 mars 2018, n° 16-20746, *Journal de Droit International* 2018, n° 4 p. 17, n. M. Galy et A. Charbonneau ; *DMF* 2018, n° 803, pp. 515-517, obs. P. Chaumette, « Travail maritime international, compétence du Conseil de Prud'hommes confirmée » ; *Rev Procédures* 2018, comm. 189, n. A. Bugada). Un débat doctrinal est toujours intéressant, mais pour tous les praticiens la compétence juridictionnelle doit être claire et précise. Que quatre années de procédure s'imposent pour déterminer le juge compétent est simplement contraire à l'accès au droit et à la justice. En l'espèce le skipper a assigné le 27 mai 2015 devant le tribunal de La Rochelle, qui a statué le 26 mars 2018 ; le 11 mars 2021, il apprend que ce tribunal, devenu tribunal judiciaire, est bien compétent sur son litige.

En conclusion, Angers ou Poitiers ?

La cour d'appel d'Angers ne retient pas l'existence d'un lien de subordination, en se référant aux lignes directrices d'un contrat de convoyage, peu détaillé. Comme le convoyage s'est bien passé, peu de comptes rendus ont été faits à l'entreprise, qui n'a pas eu à intervenir, ni même à sanctionner. En cas d'incidents, que serait-il passé ? La réalité du contrôle et du pouvoir de direction serait-elle exprimée ? La cour d'appel de Poitiers retient l'existence du lien de subordination également à partir des clauses contractuelles, plus détaillées. Le convoyage s'est aussi bien passé, le pouvoir disciplinaire de l'employeur n'a pas eu à s'exercer ; cependant le contrat était plus explicite. Dès lors, cette entreprise a-t-elle fourni les fouets pour se faire battre ?

La question essentielle est bien l'analyse de la réalité de l'activité de convoyeur de navire, contrôle et autonomie, afin de dégager une présomption de qualification juridique du contrat, sans avoir à attendre les analyses juridictionnelles de contrats plus ou moins détaillés.