

Le Capitaine de navire : statut et responsabilités

Patrick CHAUMETTE
Professeur à l'Université de Nantes

C'est à partir de trois exemples issus de la pratique professionnelle que les interrogations seront ouvertes, pour ensuite revenir vers ces questions concrètes.

Lors d'une escale, les techniciens d'une entreprise extérieure interviennent à bord, par exemple dans la salle des machines, en lien avec le chef mécanicien. Un plan de prévention et d'intervention a été établi, avec l'aide du service Sécurité, Marchandises dangereuses et Sûreté ; les techniciens ont été accueillis ; l'utilisation du matériel du bord s'avère indispensable ; en dépit de son bon état de fonctionnement, un accident intervient, source de blessures pour l'un des techniciens. Qu'en est-il des éventuelles responsabilités ? De même, lorsque des ouvriers extérieurs utilisent les outils et moyens de manutention du bord, sont-ils au sens strict sous la responsabilité du bord, qu'ils se servent ou non d'équipements individuels de protection, qu'ils soient plus ou moins compétents ? Même si l'entreprise intervenante a garanti leurs compétences, en cas d'accident, peut-elle invoquer la responsabilité du bord, donc du capitaine ou de l'officier responsable du suivi des opérations ?

Quand le navire accueille des passagers, plus ou moins jeunes, plus ou moins habiles, les cargos ne disposent pas de médecin à bord. Ces passagers ont embarqué sur la foi d'un certificat médical, attestant de leur aptitude à cette navigation ; la Compagnie leur a fait signer une décharge de responsabilité, tout en les acceptant comme passagers. Le commandant dispose-t-il du pouvoir de refuser certains embarquements, de personnes fort âgées ou un peu enveloppées ? Un tel refus n'est pas simple quand le passager est au pied de la coupée, avec ses bagages. Ensuite, que peut-il se passer à bord, en cas de difficultés sanitaires ? Le capitaine¹ est responsable des soins à bord. Qu'est-ce à dire ? Que couvrent les exonérations et décharges de responsabilité signées auprès de la compagnie, vis-à-vis du bord ?

Pendant les opérations de manutention de la cargaison ou de manipulation des boîtes et marchandises, un officier et un marin sont de quart sur le pont ne pouvant matériellement contrôler de manière permanente les opérations des dockers et manutentionnaires, quand de six à huit portiques opèrent en simultané. Les exigences de temps et de cadences peuvent conduire les dockers à négliger le port d'équipements de protection individuelle. En cas de chute de hauteur sans harnais ou sans utilisation du harnais, le bord peut-il voir sa responsabilité engagée, qu'il s'agisse du second capitaine ou du capitaine, pour insuffisance de prévention, pour défaut de vigilance du personnel de quart ?

Le capitaine d'un navire apparaît depuis longtemps un étrange personnage sur le plan juridique. Maître du navire, il était dit seul maître à bord après Dieu, mais dorénavant après l'armateur. Le capitaine du navire est semblable à un chef d'orchestre, il n'est pas que l'exécutant d'une mission, il répond de l'exploitation du navire, de la navigation, des événements de mer, des humains à bord, équipage et passagers, des marchandises, des rapports avec la terre. Il est présenté comme maître du navire, agent de l'armateur et auxiliaire de la puissance publique². Ses responsabilités découlent de ses attributions, c'est-à-dire de ses fonctions nautiques et de ses attributions commerciales. Son isolement s'est réduit, mais ses tâches sont compliquées. Ses responsabilités semblent s'accroître en raison des risques dommageables que l'activité maritime peut créer à l'environnement notamment, alors même que les contraintes qui lui sont imposées ont augmenté et que son autonomie de décision a sans aucun doute diminué.

Cependant, il est nécessaire de distinguer avec le plus de soin possible ses responsabilités morales, sa responsabilité professionnelle et contractuelle, liée à son contrat d'engagement maritime et à son emploi, sa responsabilité civile vis-à-vis des tiers subissant les dommages des événements de mer, sa responsabilité pénale. Ces questions doivent découler de l'analyse de ses attributions, dans la mesure

¹ Définition : « Le chef de l'expédition maritime est appelé "capitaine" (master en anglais) dans tous les documents juridiques liés à la fonction qu'il exerce. Il est par contre appelé "commandant" par les personnes qui s'adressent à lui. Il signe "commandant X, capitaine du navire Y".

² M. NDEDE, in J.P. BEURIER (dir.), *Droits Maritimes*, Dalloz, Paris, coll. Dalloz Action, 2006, n° 351.07 et s., pp. 345-353 ; P. BONASSIES et Chr. SCAPEL, *Droit maritime*, LGDJ, Paris, 2006, n° 284 et s., pp. 189-204.

où il est absolument nécessaire de lier et de proportionner attributions et responsabilités. Pas de responsabilités sans prérogatives décisionnelles, pas de pouvoir de décision sans responsabilités.

La réflexion est menée à partir du droit français, dans l'hypothèse soit du commandement d'un navire battant pavillon français, soit, quel que soit le pavillon du navire, d'une relation de travail du capitaine et de son armateur soumise explicitement ou implicitement au droit français. S'il s'agissait d'un commandant de navire étranger, de libre immatriculation, doté d'un contrat de dimension internationale, l'analyse devrait introduire une plus grande précarité du contrat d'engagement, une diminution des protections de l'emploi, une augmentation des pressions et contraintes. La dépendance augmente, réduisant d'autant l'autonomie.

I – Les attributions du capitaine de navire.

Le capitaine est chargé de la sécurité de l'expédition maritime, et notamment de la navigation, de l'appareillage, de l'entrée et de la sortie des ports avec l'assistance du pilote et des remorqueurs. Le code ISM de l'Organisation Maritime Internationale a maintenu ses prérogatives, du moins en apparence, puisqu'il lui appartient de mettre en oeuvre la politique de la compagnie en matière de sécurité, de donner tous ordres et consignes appropriés. L'armateur doit préciser que l'autorité supérieure à bord appartient au commandant (art. 5.2). Le code ISM a introduit un correspondant « sécurité » à terre, que le Capitaine peut alerter en cas de besoin. La convention SOLAS comprend une Règle 8, au Chapitre IX-2 : « Le capitaine ne doit pas être soumis, de la part de la compagnie, de l'affrèteur ou de toute autre personne, à des pressions qui l'empêchent de prendre ou d'exécuter des décisions, qui selon son jugement professionnel, sont nécessaires pour maintenir la sécurité et la sûreté du navire ». Ce texte, qui ne fonde pas le commencement d'un statut international du capitaine, rappelle cependant son autonomie.

Il en est de même du code ISPS en matière de sûreté maritime et portuaire. Le Code ISPS prévoit dans sa partie A §6 que, « La compagnie doit spécifier dans le plan de sûreté du navire, que le capitaine a le pouvoir et la responsabilité absolus de prendre des décisions concernant la sécurité et la sûreté du navire et de solliciter l'assistance de la compagnie ou de tout gouvernement contractant ». Le pouvoir et la responsabilité absolus vont au-delà de l'affirmation d'une autonomie du capitaine ; c'est l'affirmation en ces domaines sensibles de son indépendance, qui pourrait avoir des conséquences sur sa responsabilité personnelle de préposé de l'armateur. Il est difficile de dire si le capitaine ne saurait être responsable dans la mesure où il a pris des mesures de sûreté dans le sens de l'intérêt général ou, si au contraire, son indépendance ne laisse place qu'à sa responsabilité personnelle pour des fautes graves. La référence au caractère absolu semble manifestement excessive et irréaliste. L'armateur ne saurait effectuer des pressions sur ses capitaines ; le plan de sûreté du navire doit énoncer clairement l'autorité du capitaine (règle 6.1). Ensuite, les conciliations concrètes s'imposent.

Le capitaine est l'autorité du bord, ce qui est affirmé par l'article 1^{er} du Code disciplinaire et pénal de la marine marchande (CDPMM), vis-à-vis de l'équipage, vis-à-vis des passagers, réguliers comme clandestins. Le décret n° 60-1193 définit et délimite son pouvoir disciplinaire et pénal ; ce pouvoir est soumis au principe de légalité, il n'est nullement arbitraire, à travers le livre de discipline, le journal de bord, les rapports de mer, le capitaine rend des comptes tant à son armement qu'à l'administration de l'Etat du pavillon³.

Cette fonction de commandement et de représentation du droit de l'Etat du pavillon, notamment en haute mer justifiait le privilège de nationalité du capitaine de navire et de l'officier suppléant. A bord d'un navire français, ces fonctions ne pouvaient être exercées que par des ressortissants nationaux. Si la loi du 3 mai 2005 créant le registre international français (RIF) a maintenu ce privilège de nationalité⁴, exception au principe de l'égalité de traitement des ressortissants communautaires, deux arrêts de la Cour de Justice des Communautés Européennes ont mis en cause la compatibilité de ce privilège de nationalité avec le droit communautaire. A bord des navires de pêche côtière battant pavillon allemand, comme à bord des navires marchands reliant les Canaries à la péninsule ibérique, les prérogatives de puissance publique du capitaine sont potentielles, mais ne donnent pas lieu à un exercice effectif, régulier, susceptible de réserver ces emplois aux ressortissants nationaux. Si les

³ M. NDEDE, préc., n° 351.12 à 351.21 ; P. BONASSIES et Chr. SCAPEL, préc., n° 288-291, pp. 192-195.

⁴ P. CHAUMETTE, « Le registre international français (RIF) Le particularisme maritime régénéré ? », Droit Maritime Français, *DMF* 2005 pp. 467-500.

fonctions d'état civil, notariales ou de coercition des capitaines de navire constituent bien des prérogatives de puissance publique, l'exercice pratique est faible ou nul⁵. La chambre criminelle de la Cour de Cassation en a déduit qu'il n'était plus possible de réprimer l'emploi d'un capitaine espagnol à bord d'un navire de pêche français⁶. Ces arrêts ont convaincu la commission européenne de modifier son interprétation et d'envisager des recours en manquement contre les Etats membres qui maintiennent dans leur législation nationale le privilège de nationalité du capitaine et de l'officier suppléant. Il semble que seule l'Italie ait abandonné cette approche classique du droit maritime dès la loi de 1998.

Le capitaine fut d'abord l'agent de l'armateur, il le reste même si ces fonctions commerciales se sont réduites avec le développement des télécommunications, des services sédentaires, commerciaux et techniques de l'armement. Ce n'est plus le capitaine qui recrute l'équipage, qui arme et avitaille le navire, le plus généralement. Il fait partie du personnel d'exploitation du navire défini par le chapitre 2 de la loi du 3 janvier 1969 sur l'armement. Il peut pourvoir aux besoins normaux du navire, hors des lieux où l'armateur a son principal établissement ou une succursale. De cette tradition commerciale, il reste des traces. Jusqu'à la loi du 18 novembre 1997, le capitaine était révocable par l'armateur, comme un mandataire commercial. Les capitaines de la marine marchande bénéficiaient des conventions collectives étendues de 1948 et 1950 des officiers marine marchande. C'est seulement la loi n° 97-1051 du 18 novembre 1997 qui a étendu au capitaine le droit des licenciements⁷. Les litiges qui opposent le capitaine de navire et son employeur demeurent de la compétence du Tribunal de commerce⁸.

II – Les Responsabilités du capitaine de navire

Il est nécessaire de distinguer la responsabilité contractuelle du capitaine vis-à-vis de son employeur, sa responsabilité professionnelle. Ensuite le capitaine du navire engage-t-il sa responsabilité civile personnelle vis-à-vis des tiers, susceptibles de subir un dommage du fait de l'activité du navire ? Si tel est le cas, le capitaine a intérêt à couvrir par un contrat d'assurance sa responsabilité civile personnelle, l'assurance ne pouvant toutefois couvrir les conséquences d'une faute intentionnelle. Nous n'évoquerons la responsabilité pénale éventuelle du capitaine que dans la mesure où elle est susceptible d'ouvrir la porte à la reconnaissance de sa responsabilité civile.

Le capitaine du navire n'est plus d'abord un agent commercial de l'armateur. Il n'est plus révocable par celui-ci ; il est devenu un salarié, c'est-à-dire un préposé de l'armement. Vis-à-vis de son armateur, il engage d'abord sa responsabilité professionnelle ; il est susceptible de procédures disciplinaires en cas de faute, dans le cadre des dispositions du code du travail, du code disciplinaire et pénal de la marine marchande⁹. Il est susceptible de licenciement, dans le respect des dispositions légales du code du travail et du code du travail maritime, des dispositions conventionnelles. Le capitaine de navire salarié étend un préposé de l'armement, son employeur répond des conséquences dommageables de son activité professionnelle.

⁵ CJCE 30 septembre 2003, aff. C-405/01, Colegio de Oficiales de la Marina Mercante Española c/ Administración del Estado, aff. C-47/02, Anker, Ras et Snoeck c/ Bundesrepublik Deutschland, *Rec. CJCE*, p. I-10391 et I-10447, *DMF* 2003 pp. 1035-1040, *Il Diritto Marittimo* 2004-65 ; P. BONASSIES, « La nationalité des capitaines de navires et la CJCE », *DMF* 2003 pp. 1027-1034 ; P. MAVRIDIS, « La protection sociale des marins dans le droit communautaire », *Rev. Dr. de l'Union Européenne* 3-2003, pp. 647-685 ; F. GUADAGNA, « Il comandante e il problema della nazionalista », *Il Diritto Marittimo* 2004 pp. 229-232 ; O. FOTINOPOULOU-BASURKO, « La occasionalidad en el ejercicio de la función pública como criterio para descartar la excepción a la libertad de circulación de trabajadores del art. 39.4 TUE. La centralización en el nivel comunitario de las políticas en materia de contratación de trabajadores del mar. (A propósito de la STJCE del 30 de septiembre de 2003-Asunto C-405/01, Colegio de Oficiales de la Marina Mercante Española y Administración del Estado) », *Revista del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales*, Madrid, n° 52, 2004, pp. 165-177, www.mtas.es (publicaciones).

⁶ Cass. crim., 23 juin 2004, Castaing, *DMF* 2004, pp. 837-848 ; P. CHAUMETTE, in J.P. BEURIER (dir.), *Droits Maritimes*, Dalloz, Paris, coll. Dalloz Action, 2006, n° 213.11 à 213.15, pp. 165-168 ; P. BONASSIES et Chr. SCAPEL, préc., n° 286287, pp. 189-192.

⁷ Art. 102-9 CTM ; P. CHAUMETTE, in J.P. BEURIER (dir.), préc., n° 412-44, p. 453.

⁸ Décret 20 novembre 1959, art. 2 et 12 ; Cass. soc., 5 janv. 1995, Bride, *DMF* 1995, 740 ; CA Douai, 1^{ère} Ch., 27 mai 2002, *DMF* 2003 pp. 31-40, obs. P. CHAUMETTE, « Au pilotage, tous capitaines. Tous cadres dirigeants ? » ; P. CHAUMETTE, in J.P. BEURIER (dir.), préc., n° 413. 65, p. 484.

⁹ M. NDENDE, préc., n° 351.41 à 351.43, pp. 349-350.

Deux étapes peuvent être distinguées dans l'évolution récente. Le législateur a précisé et limité la responsabilité civile personnelle du capitaine, dans diverses dispositions législatives maritimes, en raison de fautes personnelles du bord. L'article 216 du code de commerce de 1810 prévoyait que tout propriétaire de navire était civilement responsable des faits du capitaine, mais le capitaine répondait personnellement aussi de ses propres fautes. Puis la subordination du préposé l'a emporté, de sorte qu'une éventuelle faute du capitaine engage la responsabilité de l'armement. Cette immunité classique des rapports de préposition vis-à-vis du commettant n'est pas cependant sans limites.

1) Du mandataire responsable de ses fautes personnelles.

A l'origine, tel un mandataire commercial ou un travailleur indépendant le capitaine est personnellement responsable des conséquences dommageables de son activité professionnelle. L'article 221 du code de commerce énonçait que « tout capitaine... est garant de ses fautes, même légères ». Cette disposition apparaissait excessive, compte tenu des évolutions du transport maritime. Au cours du XX^e siècle, la responsabilité personnelle des capitaines fut très rarement engagée tant par des tiers, que par l'armateur ayant indemnisé des tiers. Robert GARRON proposa une immunité de fonction au bénéfice du capitaine, sauf faute grave de sa part¹⁰. En dépit des critiques, la loi du 3 janvier 1969 maintint la règle traditionnelle : « le capitaine répond de toute faute commise dans l'exercice de ses fonctions » (art. 5). L'employeur est responsable de ses préposés en tant que commettant, mais il n'en est responsable, que lorsque ceux-ci ont agi dans le cadre de leur lien de préposition, dans l'exercice ou avec les moyens de leurs fonctions¹¹. Le capitaine était-il préposé de l'armement, au moins un préposé indépendant ? Sauf en cas de faute intentionnelle, les P & I clubs de l'armateur prenaient en charge la condamnation rare prononcée contre le capitaine¹². Ainsi la pratique semblait bien en avance sur des textes d'inspiration ancienne.

L'article 28 de la loi du 18 juin 1966, modifiée en 1986, prévoit pour le transport de marchandises qu'en cas de mise en cause de la responsabilité d'un préposé de l'armement, par exemple du capitaine, ce préposé peut se prévaloir des exonérations et des limitations de responsabilité que le transporteur peut invoquer. Une faute du capitaine dans la navigation ou l'administration du navire constitue pour le transporteur une cause d'exonération de responsabilité ; le commandant de bord peut donc aussi l'invoquer pour son propre compte¹³.

La loi du 3 janvier 1967 relative à l'armement a confirmé d'une manière générale que le capitaine pouvait bénéficier de la limitation de responsabilité accordée à l'armateur¹⁴. La Convention de 1976 n'exclut la limitation de responsabilité qu'en cas de faute inexcusable ; il en va de même en droit français¹⁵. L'approche objective de la faute inexcusable traite de la même manière celui qui avait conscience du danger couru et celui qui aurait dû en avoir conscience, et devait prendre les mesures préventives indispensables. Cette tendance générale dans les systèmes complexes de décision et de prévention refuse de reconnaître par principe une spécificité des périls de la mer, vis-à-vis des risques industriels terrestres par exemple, refuse d'entrer dans l'intention personnelle des décideurs dans une approche intentionnelle ou subjective, afin d'apprécier objectivement, in abstracto, leur comportement, vis-à-vis d'un opérateur normalement compétent et prudent.

Même si l'armateur répond des fautes commises par le capitaine à l'occasion des opérations commerciales, la responsabilité personnelle de celui-ci pouvait être engagée, en cas de faute. L'arrimage de la marchandise a toujours été une opération délicate, source de risques pour les opérateurs. Le capitaine devait répondre d'une faute dans l'arrimage, source d'accident, à moins de démontrer une faute causale de l'armateur, de son agent ou de ses auxiliaires terrestres, du stevedore ou entreprise de manutention¹⁶. Dans le cas du naufrage du *Tito Campanella*, c'est la faute directe et la responsabilité de l'entreprise de manutention qui a été retenue¹⁷. Même si l'arrimage reste une

¹⁰ R. GARRON, *La responsabilité du capitaine*, Thèse, Droit, Aix-en-Provence, 1966.

¹¹ Cass. Com., 12 octobre 1993, *Bull. civ. IV*, n° 338, D 1994, 124, note G. VINEY.

¹² P. BONASSIES et Chr. SCAPEL, préc., n° 294, p. 197.

¹³ P. BONASSIES et Chr. SCAPEL, préc., n° 295, p. 198, et n° 402 et s., p. 263 et s.

¹⁴ CA Aix-en-Provence 26 octobre 1984, navire *Bergeronnette*, DMF 1985-423 n. P. BONASSIES : faute d'un capitaine de chalutier qui a quitté la barre pour surveiller les opérations de pêche, a commis une faute dans ses fonctions de capitaine qui n'engage pas sa responsabilité civile.

¹⁵ Cass. Com. 20 mai 1997, navire *Johanna Hendrika*, DMF 1997-976 rapp. J.P. REMERY, n. P. BONASSIES.

¹⁶ Cass. Com. 6 novembre 1979, *Bull. civ. IV*, n° 274.

¹⁷ J.P. DECLERCQ, *La réparation du préjudice subi par un marin, victime d'un évènement de mer, et par ses proches*, Thèse, Droit, Nantes, 1993.

opération délicate, complexe, à risques, il ne semble pas qu'il puisse être affirmé que le capitaine est responsable personnellement d'une faute dans les opérations d'arrimage.

Progressivement, la responsabilité personnelle du capitaine va se trouver traitée différemment de celle de l'armateur.

2) Au préposé bénéficiant d'une immunité civile.

Dès 1951, la Cour de cassation considère que l'armateur reste le gardien du navire, responsable du fait des choses. En dépit du pouvoir de commandement du capitaine, celui-ci n'a pas la garde juridique du navire, dans la mesure où le capitaine est le préposé de l'armement¹⁸. A la suite de l'accident subi par un baigneur dans les vagues produites par un navire, la responsabilité civile de l'armateur a été retenue, en tant que gardien du navire¹⁹. La loi du 3 janvier 1969 classe le capitaine dans le personnel d'exploitation de l'armement ; il est inclus dans les préposés maritimes dont l'armateur est responsable (art.3).

Une exception nouvelle apparut limitant la responsabilité civile personnelle du capitaine. L'article 3, alinéa 4, de la Convention de 1969-1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures. Le propriétaire du pétrolier est désigné responsable et aucune demande d'indemnisation ne peut être introduite contre les préposés du propriétaire, notamment contre le capitaine. Le propriétaire du pétrolier est donc responsable de ses préposés. Seule la faute intentionnelle du capitaine est susceptible d'engager sa responsabilité personnelle²⁰. Le Protocole de 1992 a étendu cette immunité à l'affrètement coque-nue.

Le capitaine devenant préposé de l'armement, sa responsabilité civile personnelle se réduit tant vis-à-vis des tiers que vis-à-vis de son employeur, devenu responsable de ses fautes vis-à-vis des tiers. La jurisprudence a perçu le préposé comme un exécutant, puis a élargi la notion de préposé. Commettant et préposé sont liés par un lien de préposition, un lien d'autorité au sein duquel le commettant profite de l'activité de son préposé²¹. Les fautes du préposé causant des dommages aux tiers engagent la responsabilité du commettant, quand elles sont exercées dans le cadre des fonctions professionnelles. La notion d'abus de fonctions, qui dégage le commettant de sa responsabilité, qui restaure la responsabilité personnelle entière du préposé, est sujette à débats et divergences d'interprétation depuis son origine. La Chambre criminelle de la Cour de cassation a toujours eu une conception large des fonctions, de l'utilisation des moyens fournis par l'employeur, même en dehors des lieux et des horaires de travail. La 1^{ère} chambre civile a plus précisément délimité les fonctions confiées au préposé et donc la responsabilité du commettant. Les chambres réunies, puis l'assemblée plénière de la Cour de cassation ont tenté plusieurs fois d'unifier les interprétations diverses d'une question extrêmement sensible²².

Récemment l'assemblée plénière de la Cour de cassation est à nouveau intervenue. Elle a confirmé l'immunité du préposé, sauf dépassement des limites de ses fonctions ; il s'agissait d'un pilote d'hélicoptère dont le largage d'herbicide fut emporté par le vent. N'engage pas sa responsabilité à l'égard des tiers le préposé qui agit sans excéder les limites de la mission qui lui a été impartie par son

¹⁸ Cass. Civ. 1^{ère}, 18 juin 1951, navire Champollion, *DMF* 1951-429, *Recueil Dalloz*, *D* 1951-717 n. G. RIPERT.

¹⁹ Cass. Civ. 2^e, 10 juin 2004, *SNCM c/ Mme A*, *DMF* 2005-109 n. A. VIALARD ; en sens contraire, lors d'un exercice de plongée sous-marine, organisé par une association, un membre de l'association est tombé du navire lors d'une manœuvre et a été grièvement blessé par l'hélice ; la victime a engagé la responsabilité du skipper, l'association réputée gardienne du navire en ayant concédé la garde à son préposé occasionnel, il ne peut être dit que le statut de préposé occasionnel est exclusif de la qualité de gardien, Cass. Civ 2^e, 8 juillet 2004, *Peron c/ Lagadec*, *DMF* 2005-453 n. Y. TASSEL.

²⁰ P. BONASSIES et Chr. SCAPEL, préc., n° 295, p. 198, et n° 465, p. 311.

²¹ M. FABRE-MAGNAN, *Les Obligations*, PUF, Paris, coll. Thémis, 2004, n° 326, pp. 863-870.

²² Cass. Ch. réunies, 9 mars 1960, *D* 1960, 329 n. R. SAVATIER, *La Semaine Juridique*, *JCP* 1960-II-11559 n. R. RODIERE, Ass. plén. 10 juin 1977, *D* 1977-465 n. Chr. LARROUMET, *JCP* 1977-II-18730, concl. P. GULPHE, *RTD civ.* G. DURRY, 17 juin 1983, *JCP* 1983-II-20120 concl. P. SADON, n. F. CHABAS, *RTD civ.* 1983-749 obs. G. DURRY, 15 novembre 1985, *Bull. Ass. Plén.* n° 9, *D* 1986-81 n. J.L. AUBERT, *JCP* 1986-II-20568 n. G. VINEY, *RTD civ.* 1986-2128 obs. J. HUET, 19 mai 1988, *Bull. Ass. Plén.* n° 5, *D* 1988-513 n. Chr. LARROUMET, *RTD civ.* 1989-89 obs. P. JOURDAIN ; M. FABRE-MAGNAN, préc. n° 336, pp. 895-898.

commettant²³. Dans la limite des fonctions, le préposé ne risque ni une action directe des victimes, ni une action récursoire de son commettant. Il semble bénéficier d'une forte immunité civile, ce qui laisse place à d'éventuelles sanctions disciplinaires, puisqu'il est sous l'autorité de son employeur²⁴.

La Cour de cassation a complété sa jurisprudence en se référant à la situation du salarié autonome, qu'il conviendra de distinguer du salarié vraiment ou, totalement subordonné. Un médecin anesthésiste est un salarié autonome, doté d'une indépendance professionnelle intangible dans l'exercice de son art ; dès lors, même dans l'exercice de ses fonctions, il encourt une responsabilité personnelle, laissant place à l'action subrogatoire de son commettant²⁵. Cet arrêt ouvre une question essentielle : le capitaine de navire est-il un simple préposé, un simple « conducteur » ou, entre-t-il dans la catégorie des préposés autonomes, compte tenu de ses prérogatives essentielles, qui lui donnent une autonomie intangible ?

Cette distinction des préposés vrais exécutants, et des préposés autonomes n'a pas été reprise par la cour de cassation vis-à-vis d'un médecin et d'une sage-femme : en l'absence d'abus de fonctions, le commettant est responsable des fautes commises par ses préposés dans l'exercice de leurs fonctions²⁶. Selon le professeur Pierre BONASSIES, « *le capitaine qui agit sans excéder les limites de la mission qui lui est impartie par l'armateur n'engage pas sa responsabilité à l'égard des tiers* »²⁷.

3) Les limites de l'immunité civile du préposé.

Cette immunité a des limites liées aux infractions pénales et aux fautes intentionnelles. Chacun est responsable de sa faute intentionnelle, même un préposé, même un subordonné permanent²⁸. Il est nécessaire de rappeler que la faute intentionnelle est insusceptible d'assurance ; il ne sert donc à rien dans ces cas, au préposé de se couvrir avec une assurance de responsabilité.

Quand le préposé a été condamné pénalement pour avoir intentionnellement commis une infraction portant préjudice à un tiers, il engage sa responsabilité civile personnelle²⁹. Il s'agissait d'un comptable salarié, condamné pour faux, usage de faux et escroqueries, ayant agi sur ordre de son employeur. La chambre criminelle, par un arrêt du 28 mars 2006, a considéré, à propos d'un salarié auteur d'une faute qualifiée en matière de sécurité, qu'il « engage sa responsabilité civile à l'égard du tiers victime de l'infraction, celle-ci fût-elle commise dans l'exercice de ses fonctions » (pourvoi 05-82.975).

NON-ASSISTANCE A PERSONNE EN DANGER. Le délit de non-assistance à personne en danger prévu par l'article 223-6 du code pénal réprime l'abstention volontaire de porter à une personne en péril l'assistance que, sans risque pour lui ou les tiers, il pouvait lui prêter par son action personnelle ou en provoquant les secours. La persistance des malaises aurait dû inciter le patron à faire plus que la simple administration d'aspirine et de nurofen, d'autant qu'il s'est trouvé en contact radio avec un autre patron pêcheur du même armement, connaissant bien le matelot et sa réputation de travailleur, ce qui ne devait pas manquer de l'inquiéter sur un état grave quoique inexplicé. Le patron devait provoquer une consultation médicale à distance, simple à mettre en œuvre par un service spécialisé, pour un mal qui ne s'apaisait pas. La non-assistance à personne en danger qui s'analyse en une négligence volontaire entre, dans les prévisions de l'article L 451-5 et permet l'action de la partie civile contre le patron pêcheur, devant le juge pénal, pour faute intentionnelle ; le patron pêcheur est condamné à 4 mois d'emprisonnement avec sursis et 10.000 euros de dommages et intérêts envers la victime d'un anévrisme cérébral³⁰. En l'espèce, il s'agit d'un patron de pêche, capitaine salarié d'un armement. Il a rendu compte du malaise du matelot à l'armement, pour ensuite indiquer qu'il s'agissait

²³ Cass. Ass. Plén., 25 février 2000, Costedoat, *Bull. Ass. Plén.*, n° 2, D 2000-673 n. Ph. BRUN, *JCP* 2000-II-10295 concl. R. KESSOUS, n. M. BILLIAU, *RTD civ.* 2000-582 obs. P. JOURDAIN ; P. BONASSIES, « Aspects nouveaux de la responsabilité du capitaine », *DMF* 2002-3.

²⁴ Sur le droit disciplinaire du travail maritime, v. P. CHAUMETTE, in J.P. BEURIER (dir.), *Droits Maritimes*, préc., n° 413.30 à 413.37, pp. 472-475.

²⁵ Cass. Civ. 1^{ère}, 13 novembre 2002, *Bull. civ. I*, n° 263.

²⁶ Cass. Civ. 1^{ère}, 9 novembre 2004, 2 arrêts, *JCP* 2005-II-10120.

²⁷ P. BONASSIES et Chr. SCAPEL, préc., n° 296, pp. 199-200.

²⁸ Sur les fonctions de la responsabilité civile délictuelle : réparer, punir, prévenir, M. FABRE-MAGNAN, *Les obligations*, PUF, Paris, 2004, n° 241 et s., pp. 655-663.

²⁹ Cass. Ass. Plén., 14 décembre 2001, Cousin, *Bull. Ass. Plén.* n° 17, D 2002-345 n. J. JULIEN, *JCP* 2002-II-10026 n. M. BILLIAU, *RTD civ.* 2002-109 obs. P. JOURDAIN.

³⁰ CA Rennes, 3^e ch. corr., 25 janvier 2005, chalutier Vierge de l'Océan, *DMF* 2006 pp. 488-498 ; P. CHAUMETTE (dir.), *La prévention des risques professionnels à la pêche maritime*, Journées d'études 2005, Observatoire des Droits des Marins, MSH Ange Guépin, Nantes, 275p.

seulement de migraines. Ce sont bien les prérogatives propres au capitaine qui sont en cause ; celui-ci devait contacter le CROSS ou le service médical d'assistance du Centre de consultation médicale maritime (CCMM) de Toulouse, en vue d'un diagnostic précis, compte tenu de symptômes constatés. Un anévrisme cérébral n'est pas une simple migraine, soignable par paracétamol et dispense de travail³¹. Est coupable du délit de blessures involontaires le capitaine d'un navire de pêche, qui a procédé à une manœuvre d'accostage d'un chalutier plus petit en vue du transbordement de son patron, alors que la mer, bien que peu agitée, était houleuse, alors qu'un matelot de l'autre navire, placé dans un couloir du navire accosté dont l'étréoussure ne lui permettait aucun repli, était dans son champ de vision, qui n'a pas accompli les diligences normales lui incombant compte tenu de la nature de ses fonctions, de ses compétences ainsi que des pouvoirs et des moyens dont il disposait, qui a commis une faute caractérisée exposant la victime à un risque d'une particulière gravité qu'il ne pouvait ignorer³². En l'espèce, il s'agit d'un patron pêcheur, propriétaire embarqué, mais sa responsabilité personnelle est mise en cause pour grave négligence dans les opérations nautiques de transbordement d'un bord à l'autre. L'enjeu n'était pas simplement pénal, il était aussi civil au sens de l'indemnisation des préjudices subis par la victime : l'ENIM, subrogé dans les droits de la partie civile, du matelot accidenté, avait demandé, devant le tribunal correctionnel de Cherbourg, 104.000 euros d'indemnités correspondant aux soins et prestations liées à l'incapacité de travail ; une expertise médicale avait été ordonnée.

HARCÈLEMENT. Une salariée victime d'un harcèlement moral dans une entreprise a pu retenir la responsabilité civile tant de son employeur que de son chef de service, auteur des faits répétés de harcèlement. L'employeur est tenu envers ses salariés d'une obligation de sécurité, de résultat, en matière de protection de la santé et de la sécurité des travailleurs dans l'entreprise, notamment en matière de harcèlement moral ; l'absence de faute de sa part ne peut l'exonérer de sa responsabilité. Le harcèlement moral est une faute intentionnelle qui engage la responsabilité personnelle de son auteur³³. L'argumentation du pourvoi contestant l'arrêt d'appel, renvoyait à la doctrine des arrêts de l'assemblée plénière de la Cour de cassation du 25 février 2000, Costedoat, et du 14 décembre 2001 (Cousin) dont il résulte que si le préposé, qui agit dans les limites de sa mission, n'engage pas sa responsabilité à l'égard des tiers, les agissements fautifs et dommageables du salarié engagent la responsabilité de son employeur. Le harcèlement moral, nécessairement fautif, n'est pas intrinsèquement détachable de l'exécution du travail et les victimes sont par définition celles-là mêmes qui concourent à l'exécution du travail. Mais les faits de harcèlement, nécessairement intentionnels, sont d'une extrême gravité, car ils portent atteinte au principe du droit à la dignité des salariés, garanti par l'article 26 de la charte sociale européenne et aux droits de la personne, protégés par l'article L. 120-2 du code du travail. Dès lors, ces faits sont de la nature de ceux qui, fussent-ils commis dans l'intérêt, voire sur les ordres de l'employeur, engagent la responsabilité personnelle du salarié qui s'en rend coupable à l'égard de ses subordonnés. Il est nécessaire de rappeler qu'en application de l'article L. 230-3 du Code du travail, tout travailleur doit prendre soin de la sécurité et de la santé des personnes concernées du fait de ses actes ou de ses omissions au travail³⁴.

Sans qu'il soit nécessaire de passer par la voie pénale, engage sa responsabilité personnelle à l'égard de ses subordonnés, le salarié qui leur fait subir intentionnellement des agissements répétés de harcèlement moral ; il peut dès lors être condamné à leur payer des dommages et intérêts. Le harcèlement sexuel ou moral est toujours un abus de fonction, même si la responsabilité civile de l'employeur est, elle-même, engagée pour défaut de prévention.

LA VOIE PÉNALE, SOURCE DE RESPONSABILITÉ CIVILE PERSONNELLE. Il est évidemment possible de se plaindre de la pénalisation des accidents de travail et des maladies professionnelles,

³¹ http://www.mer.gouv.fr/hommes/05_medical/02_assistance/index.htm ; 10^e journées de médecine des gens de mer, 7 et 8 avril 2005, *La télémédecine et les marins* : M. PUJOS, « Convention "consultations et assistance télé-médicales maritimes dans le cadre de l'aide médicale en mer" entre le CHU Purpan et le secrétariat d'État à la Mer » ; F. AMENTA, « Il Centro Internazionale Radio Medico (C.I.R.M.) : 70 ans d'expérience romaine », (Sezione Studi, Centro Internazionale Radio Medico (C.I.R.M.), 00144 Roma, Italie) ; M. PARANT, « Apports de la télétransmission de données à la consultation télé-médicale maritime » ; X. DEAU, « Télémédecine – Déontologie » ; H. GOASGUEN et J. Ch. MASSA, « La télémédecine et les centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage (CROSS) » Journées de la médecine des gens de mer, Paris, 7-8 avril 2005.

³² P. CHAUMETTE, « Accident du travail maritime et responsabilité pénale », note sous Cass. Crim. 20 septembre 2005, navire Angélique-Émilie, *DMF* 2006 pp. 584-595.

³³ Cass. Soc., 21 juin 2006, *JCP* 2006- Entreprise et Affaires -2513, p. 1801 n. S. PRIEUR ; Chr. RADÉ, « Harcèlement moral et responsabilités au sein de l'entreprise : l'obscur éclaircissement », *Dr. Social* 2006-826.

³⁴ Cass. Soc., 28 février 2002, *Bull. civ.* V, n° 82.

comme cela est fait pour les rejets d'hydrocarbures³⁵. La responsabilité pénale du capitaine de navire en matière de pollution ou de rejet de déchets porte le signe de ses lourdes responsabilités, en théorie liées à ses pouvoirs, à son autonomie de décision. Si cela est compréhensible pour les pollutions volontaires, cela l'est infiniment moins pour les pollutions involontaires, opérationnelles. Même si 90 % du montant des amendes est mis à la charge de l'armement, le sort et le régime des 10 % imputés au capitaine posent problème.

Il est parfaitement envisageable que la responsabilité pénale du capitaine s'étende alors que sa responsabilité personnelle civile continue de se réduire, dans la mesure où sa véritable responsabilité vis-à-vis de l'armement est de nature disciplinaire, pouvant aller jusqu'à la rupture de son contrat d'engagement. En ce sens, le capitaine de navire tend à devenir un salarié comme un autre, même s'il est officier marine marchande, même s'il est cadre. Il participe du management de l'armement, comme un chef de service ou un chef d'établissement. Cette évolution n'est pas nécessairement incohérente. Cependant, l'absence d'une protection internationale du lien contractuel de tout capitaine avec l'armement tend à rendre un peu dérisoire les appels des textes internationaux à son indépendance absolue. Il en est de même des tendances de la terre à se saisir du navire et à détenir son capitaine, en détention préventive, faute de pouvoir être certain d'atteindre l'armement, parfois organisé en single ship company.

Quant à l'évolution de la responsabilité civile personnelle du capitaine, l'analyse de la réalité du travail, des prérogatives et des charges du capitaine doit l'emporter et doit guider l'architecture des responsabilités. Il est loisible de présenter l'extension de son travail administratif, une autonomie de plus en plus réduite, sauf cas exceptionnel, ainsi que la tentation de le transformer en bouc émissaire. Il peut bénéficier d'un contrat d'assurance groupe, défense et recours, qu'il doit conserver compte tenu de la diversité de ses fonctions et de l'ambiguïté des interprétations récentes. Quand sa responsabilité personnelle est mise en cause, son employeur lui doit assistance.

ASSISTANCE DE L'EMPLOYEUR. Un salarié d'une compagnie d'assurance faisait l'objet d'une plainte d'un client pour faux en écriture, à la suite de la prise en charge d'un sinistre. Le salarié fut mis en examen, puis bénéficia d'un non-lieu. Son employeur a refusé de l'assister et de prendre en charge les frais exposés pour sa défense dans cette procédure pénale. Le salarié a saisi le conseil des prud'hommes et obtenu des dommages et intérêts couvrant les frais engagés. La cour d'appel de Paris a infirmé ce jugement, considérant que la responsabilité pénale est personnelle ; l'employeur a soutenu moralement son salarié, l'assurant de sa confiance. La cour d'appel estimait qu'aucune disposition légale ou contractuelle n'impose à l'employeur d'assister son salarié en cas de poursuites pénales, même pour des faits commis dans le cadre de ses fonctions professionnelles. Le salarié pouvait porter plainte pour dénonciation calomnieuse. Sur le pourvoi du salarié, cet arrêt d'appel est cassé³⁶.

Il existe à la charge de l'employeur, une obligation relative à la protection juridique de son salarié lorsque celui-ci, poursuivi pénalement par un client de son employeur pour des faits relatifs à l'exercice de ses fonctions, doit engager des frais pour sa défense. *« Selon l'article 1135 du code civil, les conventions obligent non seulement à ce qui y est exprimé, mais encore à toutes les suites que l'équité, l'usage ou la loi donnent à l'obligation d'après sa nature. Il s'ensuit que l'employeur, investi par la loi du pouvoir de direction et de contrôle des salariés placés sous sa subordination juridique, est tenu de garantir ceux-ci à raison des actes ou faits qu'ils passent ou accomplissent en exécution du contrat de travail. Viole ce texte ainsi que l'article L 121-1 du code du travail, la cour d'appel qui déboute un salarié de sa demande de dommages et intérêts, comprenant le remboursement des frais engagés dans une procédure pénale suivie contre lui sur la plainte d'un client de l'employeur et clôturée par une décision de non-lieu, alors qu'elle avait constaté que le salarié avait dû assurer sa défense à un contentieux pénal dont l'objet était lié à l'exercice de ses fonctions ».*

Dans le silence du contrat de travail, verbal ou écrit, et des conventions collectives applicables, l'équité et l'usage imposent à l'employeur une obligation d'aide et d'assistance vis-à-vis de ses subordonnés, en vue de leur défense pour des faits réalisés dans le cadre de leurs fonctions.

³⁵ Ch. MARQUES, « La répression des rejets illicites d'hydrocarbures », DMF 2004-307 ; B. BOULOC, « Rejets d'hydrocarbures : Réflexion sur la preuve de l'infraction et les dommages intérêts », DMF 2005 pp. 195-204.

³⁶ Cass. Soc., 18 octobre 2006, M. Mimoun, c/ Sté AXA conseil,

www.courdecassation.fr/jurisprudence_publications_documentation_2/actualite_jurisprudence_21/chambre_sociale_576/arrets_577/br_arret_9413.html

La convention collective nationale des praticiens conseils du régime général de la sécurité sociale de 2006 prévoit, en son article 10, une clause de protection juridique au bénéfice des praticiens conseils dont il résulte, que l'employeur doit prendre en charge les frais d'avocat et les frais afférents à la défense du praticien, lorsque celui-ci fait l'objet de contentieux à l'occasion de faits liés à sa fonction de praticien-conseil, excepté lorsqu'il s'agit d'une procédure disciplinaire interne.

III Retour sur trois exemples pour interrogation.

Lors d'une escale, les techniciens d'une entreprise extérieure interviennent à bord, par exemple dans la salle des machines, en lien avec le chef mécanicien. Un plan de prévention et d'intervention a été établi, avec l'aide du service Sécurité, Marchandises dangereuses et Sûreté ; les techniciens ont été accueillis ; l'utilisation du matériel du bord s'avère indispensable ; en dépit de son bon état de fonctionnement, un accident intervient, source de blessures pour l'un des techniciens. Qu'en est-il des éventuelles responsabilités ? De même, lorsque des ouvriers extérieurs utilisent les outils et moyens de manutention du bord, sont-ils au sens strict sous la responsabilité du bord, qu'ils se servent ou non d'équipements individuels de protection, qu'ils soient plus ou moins compétents ? Même si l'entreprise intervenante a garanti leurs compétences, en cas d'accident, peut-elle invoquer la responsabilité du bord, donc du capitaine ou de l'officier responsable du suivi des opérations ?

Cet exemple semble le plus clair. Il s'agit d'anticiper sur les risques de co-activités dans un même lieu, par la mise en oeuvre des principes de coordination de ces activités. Un plan d'intervention doit être préparé préalablement à l'intervention, soit par les services techniques de l'armement, en coopération avec les bords, soit par le bord lui-même, compte tenu d'éventuelles particularités. Un accueil des intervenants doit avoir lieu et un échange d'information sur les méthodes, outils et risques. L'entreprise intervenante doit présumer que les outils et moyens du bord sont en bon état, sauf information contraire et le bord présume que les intervenants sont compétents. Une prévention, organisée et mise en oeuvre de manière dynamique, correspondant à une véritable coordination, assure la maîtrise des risques. En cas d'accident, chaque opérateur est sous l'autorité de son employeur ; il n'existe pas de travail en commun assurant la confusion des rôles. Le bord n'est pas responsable juridiquement des intervenants sur lesquels il n'a pas d'autorité. La coordination, l'accueil ne dispensent pas d'un minimum de surveillance pour veiller au respect même de la coordination, éviter des initiatives intempestives.

Quand le navire accueille des passagers, plus ou moins jeunes, plus ou moins habiles, les cargos ne disposent pas de médecin à bord. Ces passagers ont embarqué sur la foi d'un certificat médical, attestant de leur aptitude à cette navigation ; la Compagnie leur a fait signer une décharge de responsabilité, tout en les acceptant comme passagers. Le commandant du bord dispose-t-il du pouvoir de refuser certains embarquements, de personnes fort âgées ou un peu enveloppées ? Un tel refus n'est pas simple quand le passager est au pied de la coupée, avec ses bagages. Ensuite, que peut-il se passer à bord, en cas de difficultés sanitaires ? Le capitaine est responsable des soins à bord. Qu'est-ce à dire ? Que couvrent les exonérations et décharges de responsabilités signées auprès de la compagnie, vis-à-vis du bord ?

L'accueil et le transport de passagers à bord relève de la politique commerciale de la compagnie, dans le cadre d'une procédure sanitaire et juridique précise. Le capitaine dispose du pouvoir de refuser l'embarquement d'un passager qui lui semble inapte à la navigation. Il ne s'agit pas pour le capitaine d'autoriser ou de refuser de manière générale les passagers, en fonction de critères médicaux qu'il ne maîtrise pas. Ce contrôle médical doit intervenir en amont. Il s'agit d'un pouvoir exceptionnel, justifié, non arbitraire du commandant du bord. Il est possible d'envisager un passager trop enveloppé, peu mobile, dont la sécurité serait à l'évidence en danger en cours de navigation. De même, il est envisageable que le capitaine débarque en cours d'escale, un passager à problème, même si ce débarquement imprévu engendre diverses complexités. Il suffit que le capitaine justifie sa décision par la sécurité de la personne même, et/ou la sécurité du navire et de la navigation. En cours de navigation, le capitaine ne peut ignorer la présence de passagers à bord, notamment en l'absence de médecin embarqué. Comme vis-à-vis des membres d'équipage, il lui appartient de mettre en oeuvre les moyens d'assistance sanitaire vis-à-vis de passagers malades.

Pendant les opérations de manutention de la cargaison ou de manipulation des boîtes, un officier et un marin sont de quart sur le pont ne pouvant matériellement contrôler de manière permanente les opérations des dockers et manutentionnaires, quand de six à huit portiques opèrent en simultanément. Les

exigences de temps et de cadences peuvent les conduire à négliger le port d'équipements de protection individuelle. En cas de chute de hauteur sans harnais ou sans utilisation du harnais, le bord peut voir sa responsabilité engagée, qu'il s'agisse du second capitaine ou du capitaine, pour insuffisance de prévention, pour défaut de vigilance du personnel de quart ?

Cette question reste la plus difficile, il me semble. D'une part, il doit exister une coordination des opérations de manutention, mais les escales sont de plus en plus courtes, les manutentionnaires sont à bord à peine le navire à quai ; les informations sont à peine fournies, que le navire repart. D'autre part, les manutentionnaires dépendent de leur propre employeur, qui les recrute, les forme, organise les équipes, fournit les équipements individuels. Le bord veille à la bonne réalisation des opérations d'arrimage et de manutention, sans être en principe responsables des conditions de travail des opérateurs. Si un manutentionnaire se blesse, cet accident du travail est susceptible d'engager la responsabilité de l'employeur du manutentionnaire. Le bord doit veiller à la bonne réalisation des opérations et surveiller le verrouillage des conteneurs : encore faut-il en avoir le temps avant de reprendre la mer. Le bord peut trouver le soutien du service logistique, dans une situation plus que difficile, en dépit des pressions du service commercial. Si les principes semblent clairs, les frontières sont floues, il ne faut pas se le cacher. Il n'est pas envisageable que la responsabilité du bord soit mise en cause en raison d'un accident d'un manutentionnaire, imputé à un défaut du matériel du bord ou de l'organisation du travail. La perte de conteneurs en mer, engageant la responsabilité de l'armement, nécessitera que le bord rende compte des manutentions et du contrôle des opérations. La répartition des rôles est en principe symphonique, en cas d'accident, la répartition des responsabilités pourra tourner à la cacophonie où les juges amenés à trancher devront être convaincus que ce n'est pas le bord qui a la maîtrise du travail des manutentionnaires et doit en subir l'ensemble des responsabilités.

Nantes, 1^{er} décembre 2006.