

LA RESPONSABILITE DU SKIPPER

AFDM – 6 DECEMBRE 2012

La fonction de skipper recouvre des réalités différentes :

- C'est un plaisancier propriétaire ou locataire d'un voilier ou d'une vedette, qui emmène à son bord des parents ou des amis
- C'est un plaisancier non professionnel, c'est un professionnel, à qui un voilier ou une vedette a été confié par le propriétaire ou le locataire ou encore par une simple association sportive
- C'est un plaisancier qui se contente de promenades à la journée ou de croisières de plusieurs jours, voire plusieurs semaines, en compagnie d'un équipage.
- C'est encore un plaisancier qui s'engage dans une régata avec à son bord un équipage aguerri ou non

A défaut de dispositions légales ou réglementaires spécifiques, la jurisprudence a, en ce qui concerne la responsabilité du skipper, dégagé des principes qui s'appliquent à toutes ces situations.

L'on évoquera pour ne pas s'y attarder la possible responsabilité contractuelle du skipper.

C'est le cas où le plaisancier propriétaire ou locataire d'un navire embarque des passagers payants ; en cas d'accident, le skipper peut voir sa responsabilité engagée selon les règles du contrat de transport de passagers par mer, mais à la condition que les rapports contractuels entre lui et le passager, soient conformes aux prévisions de l'article L 5421-1 du Code des Transports.

Le marin salarié d'un plaisancier propriétaire ou locataire d'un voilier ou d'une vedette, qui subit un dommage, pourra mettre en cause la responsabilité du skipper non pas en tant que tel mais en qualité d'armateur/employeur, à la condition de pouvoir démontrer la faute inexcusable de ce dernier, dès lors que le dommage est survenu en mer dans le cadre de l'exécution du contrat d'engagement maritime.

L'examen de la jurisprudence révèle que le contentieux touchant les dommages aux personnes est le plus important, et notamment en ce qui concerne les dommages causés aux membres de l'équipage.

Du point de vue de la responsabilité civile du skipper, l'étude de la jurisprudence permet de dégager deux idées :

- A défaut de textes de droit maritime spécifiques, c'est le droit terrestre de la responsabilité délictuelle et/ou quasi délictuelle qui s'impose
- Les règles de droit maritime prennent le pas sur celles du droit terrestre, lorsque l'évènement au cours duquel peut être engagée la responsabilité du skipper, est un abordage ; la limite à l'application du droit terrestre réside aussi dans l'application des règles de la limitation de responsabilité

Du point de vue de la responsabilité pénale, l'on retrouve la même dualité : l'application du droit commun et la particularité du droit maritime.

I APPLICATION DES REGLES DE DROIT TERRESTRE DE LA RESPONSABILITE CIVILE

I-1) La responsabilité pour faute

Dans un arrêt rendu par la 2^{ème} chambre civile, le 15 juin 1983, la Cour de Cassation a cassé l'arrêt de la Cour d'Appel qui avait débouté la veuve d'un membre d'équipage noyé en tombant à la mer, de son action fondée sur l'article 1382 du Code Civil à l'encontre du skipper, du comité d'entreprise propriétaire du voilier et de son assureur, en retenant que la participation de la victime à la garde du voilier n'excluait pas que la responsabilité du chef de bord puisse être recherchée sur le fondement de l'article 1382 du Code Civil.

Il était reproché au chef de bord d'avoir commis une faute personnelle en n'invitant pas l'équipage, par tempête et dans une passe dangereuse, à se pourvoir des gilets de sauvetage ou à s'assurer « *à l'aide des harnais de sécurité* ».

Dans une décision du 9 juin 2005, la Cour d'Appel de LYON a écarté l'argumentation des assureurs d'un voilier qui, se fondant sur la garde collective du voilier par le skipper et les coéquipiers non professionnels, soutenait que la victime co-gardienne ne pouvait se fonder sur l'article 1384 al 1, mais devait prouver la faute d'un coéquipier en vertu de l'article 1382 du Code Civil.

Dans la même décision, la Cour d'Appel de LYON a caractérisé les fautes d'imprudence commises par un skipper en lui reprochant :

- De naviguer non au grand large, mais en frôlant le vent arrière, ce qui a provoqué un empannage non contrôlé « *ainsi que tout marin doit en avoir conscience* »
- En laissant le passager ensuite blessé, dans ces conditions virtuellement dangereuses de navigation, à proximité de la bôme et de l'écoute de grand voile, alors que les circonstances imposaient qu'elle restât sur le pont

La Cour d'Appel qualifiant de surcroît ces fautes qu'elle a caractérisées, de fautes inexcusables, personnelles de nature à emporter déchéance du droit à limitation de l'indemnisation.

I-2) Le skipper est le gardien du navire au sens de l'article 1384 al du Code Civil

Dans l'affaire du voilier « AIREL », perdu en mer au cours d'une régata, la Cour de Cassation, 2^{ème} chambre civile a le 9 mai 1990, cassé l'arrêt de la Cour d'Appel d'AIX EN PROVENCE du 21 juillet 1988 (DMF 1989, pages 383 et suivants, note RA), qualifiant ainsi le skipper de gardien du navire. C'est, depuis, la solution retenue par la Cour de Cassation.

Jusqu'à cet arrêt, les juges du fond, approuvés par la doctrine, appliquaient la théorie de la garde collectivement assurée par l'ensemble des membres de l'équipage (VERSAILLES, 1^{ère} chambre, 3 juillet 1979, Gaz. Pal. 1980-JP 82 ; VERSAILLES 2^{ème} chambre 19 mars 1982 ; AIX EN PROVENCE, 10^{ème} chambre, 21 juillet 1988, DMF 1989, p. 383 et suivantes, note RA et note approbative du Professeur BONASSIES, DMF 1992, page 20 – voir note Jean-Serge ROHART et Yves-Marie LE JEAN ; PARIS 28 février 1985, « ALGE », DMF 1985, p. 479 et suivantes).

L'arrêt de la Cour de Cassation du 9 mai 1990 dans l'affaire du voilier « AIREL » a opposé à la déduction d'une activité coordonnée de l'ensemble des membres de l'équipage de ce voilier, que la garde du navire était commune à eux tous lors du naufrage, la constatation que le propriétaire et skipper du voilier instrument du dommage était particulièrement qualifié, alors que le rôle de chacun des équipiers au moment de l'accident était resté totalement ignoré.

Elle a donc cassé l'arrêt de la Cour d'AIX EN PROVENCE du 21 juillet 1988.

Dans le même sens, l'arrêt de la Cour d'Appel de LYON du 13 mai 1991, cour d'appel de renvoi dans l'affaire de l' « AIREL », puis sur nouveau pourvoi, l'arrêt de la 2^{ème} chambre civile de la Cour de Cassation du 8 mars 1995, ont écarté la théorie de la garde collective ; la Cour de Cassation a jugé que :

« il est certain que le voilier a sombré en mer corps et biens et que, de ce fait, il est intervenu dans la noyade de ceux qui étaient à bord et se trouve présumé en être la cause génératrice, la preuve contraire n'étant pas rapportée, d'autre part que, les usages et les règles applicables en matière de courses en mer donnent au seul « skipper » le commandement du voilier dont il dirige et contrôle les manœuvres et la marche, chacun des coéquipiers effectuant sa tâche à la place qui lui a été affectée dans l'équipe, sous le contrôle et la direction du skipper, lequel exerce donc seul sur le navire les pouvoirs de contrôle et de direction qui caractérisent la garde de la chose ».

La Cour d'Appel de LYON a, dans une autre espèce, jugée le 9 juin 2005, estimé que le propriétaire d'un voilier qui convie des amis à une croisière au cours de laquelle lors d'un empannage non contrôlé, un des passagers est grièvement blessé, que ce propriétaire était préssumé gardien du navire, qu'il ne pouvait s'exonérer de la présomption de responsabilité qu'en démontrant qu'un membre de l'équipage avait assuré la direction et le commandement du voilier et qu'il pesait sur lui en sa qualité de skipper une présomption de responsabilité, « *ce dernier ayant, selon les usages constants en mer, l'entière direction et le commandement du bateau et de son équipage* ».

Enfin, dans un arrêt du 12 avril 2012, la 2^{ème} chambre civile de la Cour de Cassation a réaffirmé que :

« Conformément aux usages et aux règles applicables en matière de courses en mer, a la qualité de gardien exclusif du voilier le skipper qui a seul le pouvoir de décision quant aux manœuvres à réaliser et qui a été à l'origine de la manœuvre d'empannage et du mouvement du palan. La victime d'un dommage causé par une chose peut invoquer la responsabilité résultant de l'article 1384 al 1 du Code Civil, à l'encontre du gardien de la chose, instrument du dommage, sans que puisse lui être opposée son acceptation des risques »

(DMF 2012, p. 915 et suivants, note Franck TURGNE, voilier « PTI JULES »).

Cette application stricte de la garde mise à la charge du skipper ne prive pour autant pas celui-ci d'évoquer l'application des règles du droit maritime en cas d'abordage et en toute hypothèse lorsque ceci est opportun, de limiter l'indemnisation.

II LE DROIT TERRESTRE S'EFFACE DEVANT LES REGLES DE DROIT MARITIME EN MATIERE D'ABORDAGE ET EN MATIERE DE LIMITATION DE L'INDEMNISATION

II- 1) En cas d'abordage entre deux concurrents participant à une régates, l'équipier blessé peut se voir opposer par son skipper l'application des dispositions de la loi du 7 juillet 1967 et notamment l'article 7 prévoyant la prescription biennale (article L 5131-6 du Code des Transports); en effet, en vertu de l'article L 5131-2, en cas d'abordage, les indemnités dues à raison des dommages causés au navire, aux personnes ou aux choses se trouvant à bord sont réglées conformément aux dispositions relatives à l'abordage. Si la victime tarde à agir à l'encontre du skipper, celui-ci peut lui opposer la prescription biennale tirée du Droit de l'abordage.

Mais il existe une limite à l'application des règles de l'abordage, le cas où le skipper est un préposé : la chambre commerciale de la Cour de Cassation a jugé le 24 janvier 2006 que si l'application de la loi du 7 juillet 1967 sur l'abordage s'impose au juge pour l'identification du navire responsable des dommages causés par cet événement, elle n'exclut pas l'application des règles gouvernant la responsabilité des commettants du fait de leur préposé, pour la fixation de la contribution à la dette ; autrement dit, un comité local des pêches, commettant du skipper, peut se voir opposer l'application des dispositions de l'article 1384 al 5 du Code Civil et devoir répondre des conséquences dommageables de l'abordage.

II-2 Le skipper, bien qu'il n'entre pas nécessairement, et même loin s'en faut, dans la catégorie des « gens de mer », peut invoquer l'application du principe de la limitation de l'indemnisation.

Plusieurs décisions ont admis cette faculté en faveur du skipper.

Par un arrêt de la chambre commerciale du 26 mars 1996, la Cour de Cassation a rappelé que la limitation de responsabilité prévue par l'article 58 de la loi du 3 janvier 1967 est applicable aux navires de plaisance et a appliqué cette règle au locataire d'un navire de plaisance.

Dans un arrêt du 7 mars 2006, la même chambre commerciale a confirmé la faculté pour le skipper, locataire d'un voilier, de poser la limitation de sa responsabilité à l'égard de la victime d'un accident survenu à bord.

Evidemment, encore faut-il qu'aucune faute lourde ne puisse être opposée au skipper.

III LE SKIPPER PEUT AUSSI ENGAGER SA RESPONSABILITE PENALE

III-1) Un évènement survenu à bord peut être qualifié d'homicide ou de blessures involontaires.

Ainsi, un skipper et l'un de ses coéquipiers se sont vus reprocher une négligence fautive dans le défaut de surveillance à bord, d'un coéquipier qui avait fait une tentative de suicide à bord et qui était à nouveau et définitivement passé à l'acte, avant d'arriver au port de destination (Cass. Crim. 5 mars 1992).

Il appartient au parquet ou à la partie civile d'établir la réalité des faits révélateurs d'une négligence fautive.

III-2) Enfin, le skipper peut voir sa responsabilité pénale engagée dans le cadre de la commission d'infractions aux règles de la navigation et être à ce titre passible de poursuites devant non pas le tribunal de police ou le tribunal correctionnel, juridictions de droit commun, mais devant le Tribunal Maritime Commercial conformément aux dispositions du Code Disciplinaire et Pénal de la Marine Marchande.

Les exemples de poursuite sont assez rares, mais réels : navigation ou mouillage en zone interdite, vitesse excessive, échouement ou abordage causant la mort ou des blessures à des équipiers ou à des tiers..

En conclusion, la question se pose de l'opportunité d'un droit unifié : faut-il des règles propres aux skippers, inspirées des règles de droit maritime ? Faut-il s'en tenir à l'application du droit commun ?

Ne faut-il pas avoir toujours à l'esprit que l'environnement marin peut être hostile, et difficile à apprécier par des terriens qui lui sont étrangers ?

Dans le domaine de l'abordage, les juges font souvent preuve de modération en estimant, dans un régime de responsabilité pour faute prouvée, que rarement toutes les fautes sont du même côté ; le juge chargé de l'appréciation du comportement d'un skipper devrait s'en inspirer avant d'appliquer rigoureusement le principe de la présomption de responsabilité.