

La responsabilité pénale du capitaine de navire

Rapport du groupe de travail



26 mars 2018

Rapporteurs du groupe:

Patrice LE VIGOUROUX

Alain MOUSSAT

Liste des membres du groupe de travail

ALONZO Amélie, *chargée de mission aux affaires juridiques, Armateurs de France;*

CARRIOT Clara, *cheffe de la mission « infrastructures de transports non ferroviaires » du contrôle général économique et financier, ministère de l'Économie et des Finances, membre du CSMM ;*

CHATEIL Jean-Philippe, *secrétaire général de la Fédération UGICT-CGT des officiers de la marine marchande, membre du CSMM;*

COSTEL Virginie, *responsable affaires sociales et formation, Armateurs de France;*

DE BRESSY Michel, *conseiller technique Marine, AXA Corporate Solutions;*

DELEBECQUE Philippe, *professeur à l'Université Paris I Panthéon Sorbonne, membre du CSMM;*

EZCUTARI Christine, *avocate au cabinet Norton Rose Fulbright, membre du CSMM;*

FILDIER Quentin, *chargé de mission, Conseil supérieur de la marine marchande;*

GROS Cédric, *représentant France P&I;*

HAMEAU Philippe, *avocat au cabinet Norton Rose Fulbright;*

HOURT SCHNEIDER Michèle, *contrôleuse générale de 1re classe à la mission fonctionnelle «Contrôle» du service du Contrôle général économique et financier;*

HYVERNAT Simon Clovis, *officier de la marine marchande;*

LE VIGOUROUX Patrice, *secrétaire général du syndicat national des cadres navigants de la marine marchande CFE-CGC, membre du CSMM;*

LEMBERSKI Cécile, *responsable juridique de la Fédération française des pilotes maritimes;*

MORVANT Jean-Jacques, *secrétaire général du Conseil supérieur de la marine marchande;*

MOUSSAT Alain, *adjoint au sous-directeur des Gens de mer et de l'enseignement maritime à la direction des Affaires maritimes, ministère de la transition écologique et solidaire;*

ODIER Françoise, *experte en droit maritime;*

PERIGOT Manuel, *chargé de mission, Armateurs de France;*

PREBOT Marc, *vice président du syndicat national des personnels navigants et sédentaires de la marine marchande CFTC, membre du CSMM;*

PORTAIL Jacques, *président de l'Association française des capitaines de navires;*

SIMON-ROVETTO Marie Françoise, *présidente du Conseil supérieur de la marine marchande;*

TANGUY David, *secrétaire général de l'Union fédérale maritime CFDT pour le personnel de la marine marchande, membre du CSMM.*

SOMMAIRE

Liste des membres du groupe de travail	2
Avant-propos de la présidente du CSMM	4
Tableau récapitulatif des mesures proposées	7
I - Un cadre juridique en forte évolution	9
A - Des mouvements divergents en matière de risque judiciaire	9
1 - La multiplication des sources d'engagement de la responsabilité pénale du capitaine	9
2 - Une aggravation du risque pénal en matière de droit de l'environnement	10
3 - Le renforcement des exigences de moralité	12
4 - Vers une normalisation de la protection civile du capitaine?	13
B - La couverture du risque judiciaire au bénéfice du capitaine	16
1 - Le pragmatisme des P&I Clubs	16
2 - Avantages et limites de la protection diplomatique (consulaire) des équipages de navires battant pavillon français à l'étranger	17
II - Trois axes d'amélioration	18
A - Affirmation de la fonction de capitaine	18
1 - Mieux affirmer dans le droit positif la spécificité de la fonction de capitaine	18
2 - Améliorer l'accessibilité et la lisibilité des dispositions légales relatives aux fonctions du capitaine et l'exercice de son autorité	20
3 - Quelle opportunité d'un statut international du capitaine?	23
B - Information et formation du capitaine sur l'environnement juridique de son activité	24
1 - La formation initiale des capitaines: nécessité d'enrichir l'enseignement dans une optique opérationnelle	24
a - La formation initiale des capitaines	24
b - Pour une cartographie des risques au niveau des armements ou des associations de capitaines	25
2 - Le contrôle des connaissances juridiques du capitaine	26
3 - La formation continue du capitaine	27
C - Améliorer la connaissance de l'exercice du droit par les juridictions	28
1 - Suivi de l'activité des tribunaux maritimes	28
2 - Création d'un réseau d'échanges de décisions de justice	29
ANNEXE	30

Avant-propos

Le 28 mai 2015, à l'occasion de l'examen d'un projet de loi pénale¹ qu'effectuait le Conseil supérieur de la marine marchande, l'un de ses membres, bientôt suivi par l'ensemble des représentants des organisations syndicales représentatives des personnels navigants officiers, déplorait vivement que les sanctions sévères envisagées ne s'appliquent qu'aux capitaines. Les débats qui se poursuivirent lors d'une deuxième séance en juillet 2015, permirent de relativiser la rigueur de dispositions qui ne faisaient qu'étendre des mesures déjà prévues par l'article L.218-15 du code de l'environnement, comme l'atteste la lecture des articles L.218-18 et L.218-23² du même code. Cette précision, complétée par une intervention de la Chancellerie confirmant l'usage favorable que le juge réservait à ce mécanisme protecteur, apaisa les craintes qui avaient été exprimées sans toutefois les lever. Une problématique était clairement posée: la perte progressive des prérogatives traditionnelles du capitaine de navire, constatée de longue date, s'accompagnerait, paradoxalement, d'une aggravation accélérée du risque pénal attaché à l'exercice de ses fonctions.

Cette analyse n'est pas nouvelle, elle reflète une opinion communément partagée dans le milieu professionnel maritime. Ce dernier point a convaincu notre assemblée d'engager une réflexion générale sur la responsabilité pénale du capitaine de navire dont les conclusions font l'objet du rapport ci-après.

La direction des Affaires maritimes a immédiatement fait part de l'intérêt qu'elle attachait à cette démarche et y a activement participé en la personne de M. Alain Moussat, adjoint au sous-directeur des gens de mer, qui a été désigné co-rapporteur du projet avec le Commandant Patrice Le Vigouroux, membre du Conseil, secrétaire général du Syndicat national des cadres navigants de la marine marchande CFE-CGC et initiateur de ce


¹ Volet pénal de la transcription de la directive 2012/33/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 modifiant la directive 1999/32/CE en ce qui concerne la teneur en soufre des combustibles marins.

² Article L.218-18 du Code de l'environnement: "Les peines prévues à la présente sous-section sont applicables soit au propriétaire, soit à l'exploitant ou à leur représentant légal ou dirigeant de fait s'il s'agit d'une personne morale, soit à toute autre personne que le capitaine exerçant, en droit ou en fait, un pouvoir de contrôle ou de direction dans la gestion ou la marche du navire, lorsque ce propriétaire, cet exploitant ou cette personne a été à l'origine d'un rejet effectué en infraction aux articles L. 218-11 à L. 218-17 et L. 218-19 ou n'a pas pris les mesures nécessaires pour l'éviter."

Article L.218-23 du Code de l'environnement: "I. – Le tribunal peut, compte tenu des circonstances de fait et notamment des conditions de travail de l'intéressé, décider que le paiement des amendes prononcées à l'encontre du capitaine, en vertu des articles L. 218-11 à L. 218-19, est en totalité ou en partie à la charge du propriétaire ou de l'exploitant.

Le tribunal ne peut user de la faculté prévue au premier alinéa que si le propriétaire ou l'exploitant a été cité à l'audience.

II. – Les personnes physiques coupables des infractions prévues par la présente sous-section encourent également, à titre de peine complémentaire, la peine d'affichage de la décision prononcée ou de diffusion de celle-ci dans les conditions prévues à l'article 131-35 du code pénal."



questionnement. Le groupe de travail, composé d'une vingtaine de personnes, représentants du CSMM et intervenants extérieurs, s'est constitué fin 2015. Il a été interrompu lors des opérations de renouvellement du Conseil mais a repris régulièrement ses travaux durant l'année 2017. C'est donc un travail de longue haleine qui a été conduit, dans un champ d'étude délibérément large et sur la base des contributions de chacun.


D'emblée, en effet, nous avons décidé de confronter sans *a priori* les termes du paradoxe évoqué plus haut à la réalité des faits, tels qu'ils ressortaient des investigations que nous avons faites à partir d'une vaste revue des dispositions légales, de la jurisprudence et des pratiques assurantielles.

Nous en avons tiré l'enseignement que la situation faite au capitaine se caractérisait par la conjugaison de deux mouvements contraires.

Notre étude met d'abord en lumière une évolution: l'altération évidente de certaines prérogatives du capitaine en matière d'exploitation des navires et de gestion des équipages est progressivement compensée par l'affirmation -voire la réaffirmation- de son autorité par la voie juridique, qu'il s'agisse de la reconnaissance internationale de la prééminence de son jugement en matière de sécurité ou de sûreté, de son rôle dans la certification sociale des marins, de sa capacité à exercer divers pouvoirs de police dans le cadre d'un droit disciplinaire renaissant ou par l'attribution de fonctions inédites.

Dans le même temps, il nous est apparu que la mise en jeu de la responsabilité du capitaine au plan judiciaire était, elle aussi, affectée par deux tendances divergentes. Il n'est pas contestable que le régime de répression pénale applicable aux atteintes à l'environnement se montre, en droit, particulièrement sévère. Encore faut-il souligner que ce dispositif participe du mouvement général de pénalisation des infractions de cette nature et de la judiciarisation de l'exercice professionnel qui impacte tous les secteurs d'activités. Il concerne aussi les autres acteurs du maritime, comme le montrent les dispositions des articles L.218-18 et L.218-23 du code de l'environnement déjà cités, ainsi que les formulations similaires présentes dans plusieurs textes, notamment au sein du code des transports. Mais parallèlement, l'emprise croissante du droit commun du travail sur la relation contractuelle unissant l'armateur à son capitaine, qui tend à requalifier ce dernier de préposé, est en passe d'alléger considérablement la portée de sa responsabilité civile et de vider de sa substance le régime traditionnel de la "faute nautique".

Ces différents constats donnent à voir un traitement du capitaine beaucoup plus nuancé que ne le laissait augurer le postulat de départ. Ils permettent aussi de mieux cerner le malaise -indéniable- qu'expriment les professionnels. Car ils révèlent que celui-ci tient, non seulement à la crainte que suscite la sévérité des peines applicables en matière d'infractions à l'environnement, mais aussi, à la profusion des règles et à la modification rapide des textes dans de multiples domaines, ce qui ne leur permet pas d'en appréhender l'exacte portée ou de s'en approprier le contenu.



Levons une ambiguïté : l'adoucissement du régime pénal dans le domaine de l'environnement n'est pas à l'ordre du jour. Il s'inscrit dans une économie générale de protection dont les fondements sont de portée internationale. En revanche, la maîtrise de l'information sur la pratique judiciaire, le fonctionnement des mécanismes protecteurs et le niveau effectif des condamnations prononcées contribuerait, sans aucun doute, à objectiver le risque auquel est exposé le capitaine et à anticiper son éventuelle mise en jeu.

En réalité, le propos vaut pour toutes les matières qui fondent les prérogatives du capitaine. **C'est donc un effort inédit en faveur de la connaissance que nous préconisons.** Il se décline sur plusieurs champs: la lisibilité et l'accessibilité du droit, l'enrichissement du contenu des formations initiale et continue des officiers, l'information pertinente sur le fonctionnement des systèmes judiciaires et prudentiels, la diffusion des échanges de bonnes pratiques et de retours d'expérience, la sensibilisation au fait maritime des autorités publiques intervenantes, magistrats de l'ordre judiciaire ou agents des services consulaires en particulier.

La mobilisation que nous appelons de nos vœux ne se décrète pas.

Sans doute, une démarche normative nous paraît-elle indispensable. C'est pourquoi nous consacrons une part de nos propositions à des modifications législatives que la direction des Affaires maritimes a d'ores et déjà reprises en compte dans le cadre de la préparation de la loi d'Orientation des mobilités qui devrait intervenir dans les prochaines semaines. Elles visent à clarifier et à renforcer le rôle spécifique reconnu au capitaine en affirmant son autorité. De même, nous préconisons des aménagements de la formation initiale des élèves officiers qui devraient avoir une traduction réglementaire.

Mais au-delà du rôle d'impulsion qui serait dévolu à l'administration des Affaires maritimes, c'est bien l'ensemble des acteurs que nous sollicitons dans une optique de prévention et de sécurisation: Ecole nationale supérieure maritime, armements, universités, tribunaux maritimes, organisations professionnelles représentatives et associations professionnelles, notamment l'Association française des capitaines de navires (AFCAN) qui a pris une part active à nos travaux.

Le présent rapport ne constitue donc pas un point d'orgue de la réflexion engagée sur le thème de la mise en jeu de la responsabilité du capitaine de navire. Il a pour ambition d'initier une dynamique inscrite dans la durée.

Le Conseil supérieur de la marine marchande s'estime pleinement partie prenante de cette démarche collective: d'ores et déjà, il est saisi par le Gouvernement d'un projet de loi reprenant ses propositions et il entend bien prolonger son action dans les mois à venir, sous la forme d'une fonction de veille. Dans cette perspective, sa première analyse sera consacrée à un bilan de l'entrée en fonction des nouveaux tribunaux maritimes.

La présidente du CSMM,
Marie-Françoise Simon-Rovetto

Tableau récapitulatif des propositions

Lisibilité et affirmation de la fonction de capitaine

1	Regrouper dans une partie dédiée du code des transports les dispositions essentielles relatives au capitaine et à ses prérogatives.
2	Mieux affirmer sur la collectivité du bord l'autorité du capitaine telle qu'elle résulte des dispositions de l'article L.5531-1 du Code des transports.
3	Introduire dans le code des transports des dispositions similaires à celles de l'article 853 de la Convention 188 de l'OIT sur les navires de pêche afin d'explicitier et de renforcer le principe d'indépendance des capitaines de navires de commerce.
4	Harmoniser dans les différents corps de droit concernés (ordonnance pénale maritime, code de l'environnement et code des transports) les dispositions posant le principe du partage de responsabilité entre le capitaine, l'armateur et d'autres intervenants en cas d'infraction.
5	Clarifier la rédaction des articles d'incrimination pénale du capitaine.
6	Limiter le champ de la mise en jeu de la responsabilité pénale du capitaine en précisant que cette-dernière n'est engagée que pour les infractions expressément prévues par la loi.
7	Aligner les textes existants sur le droit commun de la responsabilité civile en affirmant la qualité de préposé du capitaine.
8	Inciter les fédérations européennes et mondiales d'organisations professionnelles d'armateurs, de capitaines et d'officiers de la marine marchande à concevoir et diffuser un recueil des textes internationaux relatifs à la responsabilité du capitaine.
9	Prévoir l'organisation par la direction des Affaires maritimes d'une opération d'information concernant le nouveau dispositif disciplinaire applicable aux marins et pilotes.
Information et formation du capitaine sur l'environnement juridique de son activité	
10	Améliorer la formation initiale des officiers en renforçant le recours à l'étude de cas pratiques et l'intervention de professionnels (navigants expérimentés, avocats, experts, assureurs).
11	Etablir une cartographie des risques au niveau des armements ou des associations de capitaines.
12	Effectuer une enquête annuelle auprès des capitaines exerçant leurs fonctions depuis trois ans afin de recueillir leur appréciation de la pertinence des enseignements juridiques qui leur ont été dispensés dans le cadre de leur formation initiale.
13	Organiser à l'ENSM une conférence portant sur les problématiques de la responsabilité du capitaine devant les étudiants des deux dernières années et développer des formes d'apprentissage des matières juridiques dans une optique opérationnelle.

14	S'assurer que les conditions de vérification des connaissances juridiques des capitaines de nationalité étrangère intègrent bien les évolutions du droit et, le cas échéant, actualiser le référentiel juridique y afférant.
15	Inciter les armements à concevoir des formations continues ayant une composante juridique.
16	Identifier, au sein de la direction des Affaires maritimes, un point de contact qui serait chargé de collecter les questions portant sur l'interprétation des textes relatifs aux fonctions de capitaine et en assurer la ventilation, pour instruction, auprès des services compétents.
17	Respecter le principe selon lequel une réglementation ne peut prévoir de confier de nouvelles prérogatives aux capitaines sans l'accompagnement de modalités adaptées d'information/formation.
18	Inciter à l'édition de fiches d'information et de conseils pratiques par les armements et les organisations professionnelles.
19	Organiser un dispositif de retour d'expérience qui s'inspire de la démarche prévue par le Code ISM en matière de sécurité.
Améliorer la connaissance de l'exercice du droit par les juridictions	
20	Assurer un suivi de la montée en charge des tribunaux maritimes et renforcer la formation maritime des magistrats et assesseurs (envisager, par exemple, un stage embarqué ou une journée d'étude en DIRM).
21	Créer un réseau universitaire d'échanges pour procéder à une analyse comparée des jurisprudences des différentes juridictions françaises et étrangères intervenant dans le domaine maritime.
22	Améliorer la formation/l'information au fait maritime des services consulaires intervenant dans les ports.

I- Un cadre juridique en forte évolution

L'image d'Epinal du capitaine, seul maître à bord après Dieu, est mise à mal dans les faits comme dans l'évolution du droit. Le constat n'est pas nouveau, il alimente un discours récurrent empreint de nostalgie qui ne rend pas compte de la complexité des évolutions à l'oeuvre.

A - Des mouvements divergents en matière de risque judiciaire

1 - La multiplication des sources d'engagement de la responsabilité pénale du capitaine


Il faut d'entrée de jeu souligner l'ampleur des mutations qui ont marqué le droit maritime en France ces dernières années.

L'évolution récente des conventions de l'Organisation Maritime Internationale (OMI) et de l'Organisation Internationale du Travail (OIT), l'émergence de nouvelles conventions, reprises pour bon nombre d'entre elles par la législation européenne, ont entraîné un vaste mouvement de réécriture du droit maritime dans notre pays. Ce mouvement a concerné non seulement la sécurité de la navigation mais aussi la protection de l'environnement, le droit du travail, la protection sociale et la sûreté.

Cette impulsion internationale est intervenue alors que le code des transports, adopté en 2010, permettait de donner une nouvelle lisibilité à ce droit. Il a restitué un fondement solide au droit social des gens de mer en mettant fin à l'insécurité juridique dont pâtissait, de longue date, le code du travail maritime qu'un arrêt de la Cour de cassation avait sérieusement fragilisé en 1997. Il en a été de même pour le code disciplinaire et pénal de la marine marchande. Ce dernier, qui datait lui aussi de 1926 et était en bonne part devenu obsolète, a été remplacé par une loi portant réforme du droit pénal maritime en 2012.

Ainsi, en moins d'une décennie, la réécriture des textes existants, l'intégration des évolutions internationales, dans tous les domaines, ont entraîné un vaste mouvement de modernisation du droit maritime. Une base juridique claire a été donnée à des sujets traditionnels quand d'autres étaient pour la première fois pris en compte.

Le régime applicable au capitaine de navire n'a pas échappé à ces changements majeurs. C'est ainsi que ses prérogatives ont été réaffirmées sous forme d'une définition qui levait bien des ambiguïtés. La sûreté y a été explicitement intégrée, dans la suite logique des



dispositions du code ISPS³, avec, par exemple, une nouvelle définition de la consignation et des pouvoirs afférents en lien avec l'autorité judiciaire. D'autres innovations, telles que la réglementation de l'alcoolémie en mer suite aux amendements de Manille de la convention STCW⁴, vont donner au capitaine de nouvelles possibilités de contrôle à bord.

La prise en compte de la situation particulière des gens de mer et du capitaine n'a pas été oubliée dans le cadre des instructions judiciaires. C'est ainsi que la composition de la formation de jugement des nouveaux tribunaux maritimes, destinés à remplacer les anciens Tribunaux maritimes de Commerce, comprend toujours des représentants de la profession en la personne de deux assesseurs justifiant d'une expérience de la navigation maritime. Par ailleurs, le nouveau conseil de discipline des marins appelé à remplacer le dispositif obsolète qui est en vigueur depuis plus d'un demi-siècle, comptera en son sein des marins et, s'agissant d'un capitaine, plusieurs de ses pairs.

Parallèlement, le spectre répressif s'est lui-même étendu bien au-delà des seules infractions réprimant les atteintes à l'environnement car l'évolution de la législation, tant en matière de sécurité maritime que dans le domaine social, s'est assortie de nouvelles sanctions pénales ou d'aggravation des sanctions existantes.

Ces évolutions, très denses et qui n'ont pas encore atteint leur terme aujourd'hui, ont pu paraître déroutantes à suivre. Il n'est pas surprenant que les acteurs de la communauté maritime ressentent du mal à les assimiler.


2 - Une aggravation du risque pénal en matière de droit de l'environnement

Les catastrophes écologiques survenues à la suite de naufrages de navires pétroliers à partir de la fin des années 60 ont suscité une prise de conscience généralisée qui a conduit à une normalisation croissante des activités maritimes à risque et à un durcissement continu des sanctions applicables.

Au niveau international, l'échouement du pétrolier Torrey canyon en mars 1967 a suscité la double adoption, le 29 novembre 1969, de la Convention internationale sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures et de la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures. Puis la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires, dite Convention MARPOL adoptée en 1973 et

³ Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires

⁴ Convention internationale sur les normes de formation, de Certification et de veille des gens de mer (Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers)



complétée par ses annexes, a reçu pour objectif d'établir des règles de portée universelle qui ne se limitent pas à ce type de pollution. Enfin, en 1982, la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, dite Convention de Montego Bay, est venue préciser la compétence des États côtiers en matière de surveillance, de lutte et de répression contre les pollutions du milieu marin.

Au plan communautaire, les directives européennes dites « paquet Erika 1, 2 et 3 » ont été adoptées entre 2001 et 2009 et renforcent le contrôle par l'État du port des navires faisant escale dans les ports de l'Union Européenne ainsi que par l'Etat côtier pour ce qui concerne la surveillance du trafic dans les eaux des États-Membres de l'Union. Ces directives exigent également des États-Membres qu'ils établissent des plans destinés à l'accueil des navires en détresse et obligent les capitaines de navires à signaler aux autorités côtières les accidents et événements de mer dont ils sont acteurs ou témoins.


Au plan national, c'est la loi n°83-583 du 5 juillet 1983 qui a fixé le cadre juridique de la procédure de constatation et de répression des pollutions marines. Elle est désormais codifiée dans le Livre II du code de l'environnement, dont les articles L 218-10 à L 218-31 relatifs aux « pollutions par les rejets des navires » prévoient de lourdes sanctions à l'encontre des capitaines puisque celles-ci peuvent aller jusqu'à dix ans d'emprisonnement et 15 millions d'euros d'amende⁵.

Cet encadrement normatif de l'activité maritime, assorti de mesures répressives sévères, est à mettre en regard de la baisse du nombre d'actes de pollution qui est enregistrée. Ce constat est-il à mettre au bénéfice du caractère dissuasif de ces dispositions pour l'ensemble des acteurs ? Les données figurant dans l'annexe 1 attestent, en tout cas, qu'en sept ans, sur la période couvrant les années 2008 à 2015, le nombre de pollutions réelles enregistrées en France sur les côtes métropolitaines a été divisé par trois. Tandis que le nombre de navires pris en flagrant délit de rejet illicite ayant fait l'objet de poursuites judiciaires s'effondre, passant d'une moyenne de 24 poursuites par an entre 2001 et 2008 à une moyenne de 2,5 entre 2009 et 2016 (cf Annexe 2). Ces éléments statistiques corroborent les résultats constatés au niveau mondial, comme le rapporte le journal *Le Marin* qui souligne "la diminution significative" "des écoulements pétroliers impliquant des tankers", "malgré une hausse globale des échanges de pétrole", avec une occurrence de déversements supérieurs à 7 tonnes qui est passée de 78,8 dans les années 70 à 6,6 aujourd'hui⁶.

Il est vrai que la rédaction de plusieurs dispositions pénales figurant dans le code des transports et dans le code de l'environnement semblent cibler *a priori* le capitaine comme

⁵ Article L218-13 du Code de l'environnement

⁶ "Tanker: deux déversements notables de pétrole en mer en 2017"; "*Le Marin*", édition du 25 janvier 2018



seul assujetti et principal responsable des délits prévus par ces textes. Ainsi, la lettre des textes nourrit la perception d'une pénalisation croissante du métier de capitaine, ce qui est particulièrement mal vécu par les navigants, certains allant jusqu'à organiser leur insolvabilité par crainte d'éventuelles sanctions.

L'inquiétude des capitaines se focalise notamment sur la portée des articles L.218-11 à L.218-17 et L.218-19 du code de l'environnement qui prévoient des peines très lourdes et ne visent expressément que le capitaine. Ce n'est qu'à l'article L.218-23 du même code qu'un mécanisme correctif permet de mettre à la charge du propriétaire ou de l'exploitant du navire tout ou partie du paiement des amendes prononcées à l'encontre du capitaine, à condition que cette ou ces personnes soi(en)t citée(s) à l'audience⁷. Ce mécanisme, souvent méconnu des justiciables bien qu'il soit largement utilisé par le juge, s'applique à la majorité des incriminations visant les capitaines.

Toutefois, son existence ne permet pas de dissiper toutes leurs craintes car les critères de ventilation de la condamnation n'étant pas suffisamment établis, ils sont perçus comme imprévisibles. L'étude des décisions des juridictions françaises invite pourtant à relativiser ce sentiment d'incertitude. Dans la pratique, le partage de responsabilité prévu à l'article L218-23 du code de l'environnement entraîne une prise en charge par l'exploitant de l'amende infligée au capitaine à hauteur de 50% à 95% du montant global, avec une moyenne de 90% (cf Annexe 3).

Certes, ce reliquat peut être pris en en charge par la couverture qu'offrent à l'armateur les clubs P&I, mais dans la négative, il peut atteindre un montant très élevé, hors de proportion avec le revenu d'un capitaine.


3 - Le renforcement des exigences de moralité

Bien que le capitaine bénéficie de mécanismes protecteurs en cas de condamnation, il n'est pas à l'abri des conséquences indirectes d'une sanction pénale prononcée à son encontre, même de faible ampleur. En effet, l'article L.5521-4 du code des transports écarte de la fonction de capitaine et de son suppléant toute personne qui ne satisfait pas à des conditions de moralité, dès lors que les mentions portées au bulletin n° 2 de son casier judiciaire sont considérées comme incompatibles avec l'exercice de cette fonction. C'est ainsi que le décret n°2015-518 du 2 juin 2015 a prescrit qu'une peine correctionnelle -soit

⁷ Article L218-23:

"I.-Le tribunal peut, compte tenu des circonstances de fait et notamment des conditions de travail de l'intéressé, décider que le paiement des amendes prononcées à l'encontre du capitaine ou du responsable à bord, en vertu des articles L. 218-11 à L. 218-19, est en totalité ou en partie à la charge du propriétaire ou de l'exploitant.

Le tribunal ne peut user de la faculté prévue au premier alinéa que si le propriétaire ou l'exploitant a été cité à l'audience. (...)"



une amende d'un montant supérieur à 3750 euros- constituait une telle mention. De la sorte, le manquement par le capitaine à l'une de ses obligations, même de moindre gravité, peut lui interdire la poursuite de son exercice professionnel. Par exemple, le fait de faire naviguer un navire avec un équipage sans être muni de la fiche d'effectif minimal mentionnée à l'article L. 5522-2 du Code des transports, est puni d'une amende pouvant aller jusqu'à 6000 euros.

Avec la multiplication des obligations et des amendes dont ils ignorent souvent le montant, les capitaines s'estiment placés dans une situation précaire qui participe du climat d'anxiété déjà souligné. Toutefois, la réalité de cette exposition doit là encore être nuancée en raison du faible nombre de décisions de justice intéressant les capitaines et les condamnant effectivement, comme l'illustre la note de jurisprudence figurant en Annexe 4.

4 - Vers une normalisation de la protection civile du capitaine?

Le mouvement de fond évoqué plus haut, qui n'est d'ailleurs pas propre au monde maritime, croise une autre tendance lourde de portée générale touchant le régime de la responsabilité civile. En effet, dans le même temps que s'affirme la responsabilité pénale du capitaine, l'évolution du droit commun du travail impacte les prérogatives de ce dernier, du fait que sa reconnaissance de plus en plus affirmée en qualité de salarié banalise le régime juridique de travail qui l'unit à son armateur. A cet égard, le professeur Chaumette considère qu'il "est parfaitement envisageable que la responsabilité pénale du capitaine s'étende, alors que sa responsabilité personnelle civile continue de se réduire"⁸.

Jusqu'à la moitié du XXème siècle, le capitaine de navire avait un statut d'agent commercial de l'armateur. Dans ce cadre, sa responsabilité civile recouvrait une responsabilité pour faute, même légère, dès lors qu'elle était commise dans l'exercice de ses fonctions. En vertu de ce régime, le capitaine restait civilement exposé aux conséquences de ses fautes, sauf à bénéficier des cas de limitation ou d'exonération de responsabilité expressément prévus.


Depuis, la Cour de cassation a consacré dans son arrêt Lamoricière⁹ sa qualité de préposé de l'armateur suivant une jurisprudence confirmée à plusieurs reprises et dont le principe est désormais inscrit dans la loi¹⁰.

Ce changement de statut a eu pour effet de réduire considérablement le risque civil auquel

⁸ Le Capitaine de navire, statut et responsabilité, Patrick Chaumette,

⁹ Cass. com. 19 juin 1951

¹⁰ C. transp. Art. L. 5412-2: Le capitaine est désigné par le propriétaire du navire ou, en cas d'affrètement, par l'armateur selon la convention conclue entre le propriétaire et l'affréteur. Il répond de toute faute commise dans l'exercice de ses fonctions.



était exposé le capitaine dès lors qu'il bénéficie de l'immunité civile du préposé, par référence à la jurisprudence Costedoat¹¹. Les conséquences civiles d'une faute commise par le capitaine dans les limites de sa mission sont donc intégralement assumées par son employeur, sauf en cas de faute pénale intentionnelle¹² ou de faute qualifiée¹³ au sens de l'article L121-3 du Code pénal.

Il faut toutefois noter que la jurisprudence maritime n'offre, à notre connaissance, aucun exemple de levée de l'immunité civile du capitaine et ajouter que si la responsabilité civile du capitaine est souvent invoquée devant les tribunaux arbitraux, ceux-ci ne la retiennent pas. Ainsi, toutes les mises en cause personnelles du capitaine ont été rejetées à ce jour devant la Chambre arbitrale maritime de Paris.

Dans ce contexte d'évolution jurisprudentielle, la question se pose donc de la portée effective des dispositions légales traditionnelles qui prévoient l'engagement de la responsabilité civile du capitaine pour les fautes nautiques qu'il commettrait (cf Annexe 5). En réalité, pour le transport de marchandises, "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 - c'est-à-dire une faute nautique - constitue, pour le transporteur, une cause d'exonération de responsabilité ; le commandant de bord peut donc aussi l'invoquer pour son propre compte ¹⁴". Ainsi, la réparation du dommage causé par une faute nautique du capitaine n'incombe ni à ce dernier, ni à l'armateur; mais elle est supportée par la victime du dommage elle-même (le chargeur) ou par son assureur.

Dans ces conditions, la « banalisation » relative du statut du capitaine au regard du droit du travail par le passage de la qualité d'agent commercial de l'armateur à celle de préposé de l'armement, entraîne un accroissement de sa protection dans la mesure où ce dernier n'est plus révocable à tout moment¹⁵ et où sa responsabilité civile n'est plus que largement théorique.

¹¹ Cass. ass. Plén. 25 février 2000: "n'engage pas sa responsabilité à l'égard des tiers le préposé qui a agi dans les limites de la mission qui lui a été impartie par son commettant".

¹² 14 décembre 2001: "Le préposé condamné pénalement pour avoir intentionnellement commis, fût-ce sur l'ordre de son commettant, une infraction ayant porté préjudice à un tiers, engage sa responsabilité à l'égard de celui-ci".

¹³ 28 mars 2006: "le capitaine, auteur d'une faute qualifiée au sens de l'article 121-3 alinéa 4 du code pénal, engage, en application de l'article 5 de la loi n°69-8 du 3 janvier 1969, sa responsabilité civile à l'égard du tiers victime de l'infraction, cette faute fût-elle commise dans l'exercice de ses fonctions".

¹⁴ P. BONASSIES et Chr. SCAPEL, préc., n° 295, p. 198, et n° 402 et s., p. 263 et s.

¹⁵ La loi distingue la révocation du mandat confié au capitaine de la fin de son contrat d'engagement (c. transp. Art. L. 5412-8 al. 2)

Pour compléter cet éclairage plus rassurant, précisons que depuis 2006¹⁶ l'employeur a l'obligation d'avancer les frais de justice nécessaires à la défense de son salarié à un contentieux pénal dont l'objet était lié à l'exercice de ses fonctions.

B - La couverture du risque judiciaire au bénéfice du capitaine

1 - Le pragmatisme des protection and indemnity clubs (P&I Clubs)

La couverture des risques les plus importants, tels que les risques environnementaux, s'effectue traditionnellement et dans la très grande majorité des cas, sous l'empire du droit anglais, auprès des P&I clubs. Ces derniers peuvent fournir une couverture du risque juridique au propriétaire du navire, et "au capitaine ou à l'équipage à bord du navire assuré (...) pour les protéger lors d'une enquête concernant un sinistre relatif au navire assuré ou une procédure pénale visant le capitaine ou l'équipage"¹⁷.

La plupart des P&I Clubs couvrent à la fois les frais liés à l'engagement de la responsabilité civile et les amendes pénales, mais il est souvent difficile de savoir avec certitude si les frais judiciaires concernant le capitaine ou l'un des membres d'équipage du navire assuré s'inscrivent dans cette protection. Il est donc important de clarifier l'étendue de la couverture fournie par le P&I Club auprès du "manager" de celui-ci¹⁸.


Par ailleurs, la couverture par le P&I club n'est pas automatique et dépend d'abord du choix de l'armateur de l'octroyer à son préposé, avant d'être confirmée par le conseil d'administration du P&I Club qui se réserve le droit discrétionnaire de ne pas l'accorder. Cette situation incertaine implique que des décisions soient prises au sein du P&I, dès le début de l'affaire, pendant l'affaire et une fois la décision de justice rendue, ce qui place le capitaine et les membres de l'équipage dans une situation d'insécurité juridique source d'inquiétudes persistantes en cas de déclenchement d'une procédure pénale.

Toutes les infractions pénales ne sont pas pour autant susceptibles d'être couvertes par le P&I club. En droit anglais, un contrat ayant pour objet d'indemniser une personne suite à

¹⁶ Cass. soc. 18 octobre 2006: "en statuant ainsi alors qu'investi par la loi du pouvoir de direction et de contrôle des salariés placés sous sa subordination juridique, l'employeur est tenu de garantir ceux-ci à raison des actes ou faits qu'ils passent ou accomplissent en exécution du contrat de travail et qu'il résultait de ses constatations que le salarié avait dû assurer sa défense à un contentieux pénal dont l'objet était lié à l'exercice de ses fonctions, la cour d'appel a violé les textes susvisés".

¹⁷ Michael Kelleher, directeur du West of England P&I Club, in Cadwallader debate: 'Master under attack?', 26th October 2016

¹⁸ Colin de La Rue et Charles B.Anderson - Shipping and the environment



l'engagement de sa responsabilité pénale est illégal lorsque l'infraction est commise ou ne peut être commise qu'avec une intention coupable (guilty intent¹⁹). Plus précisément, le Marine Insurance Act de 1906 exclut la couverture des risques résultant d'un acte ou d'une omission volontaire (wilful misconduct) de l'assuré. Cette exclusion est reprise dans la quasi-totalité des polices d'assurance (Club Rules) des P&I Clubs.

La définition du concept de "wilful misconduct" comprend un élément psychologique déterminant pour savoir si le risque pénal peut être couvert. Le caractère volontaire (wilful) ne doit pas seulement être apprécié au niveau de l'acte ou de l'omission à l'origine de l'infraction, mais également au niveau du résultat engendré par celui-ci. La couverture d'une personne suite à l'engagement de sa responsabilité pénale est donc interdite uniquement si l'acte à l'origine de l'infraction est volontaire et si son résultat a été consciemment poursuivi.


La législation française distingue, parmi les infractions environnementales prévues aux articles L 218-11 et suivants du code de l'environnement, les pollutions marines volontaires et involontaires. En pratique, les P&I clubs octroient systématiquement leur protection en cas de pollution marine qualifiée d'involontaire par la juridiction française mais se réservent le droit de ne pas le faire pour les pollutions marines volontaires. C'est-à-dire qu'en cas de pollution marine, le P&I club accepte de payer la/les caution(s) permettant de lever l'immobilisation du navire et/ou d'obtenir la libération des membres de l'équipage incarcérés pour la durée de l'enquête, en se faisant garantir le montant de celle(s)-ci par l'armateur. A l'issue du procès, si le caractère volontaire de la pollution marine est reconnu, le P&I club n'est pas lié par la décision de justice. Il doit décider, selon ses propres standards, de qualifier ou non de volontaire l'infraction et, partant, de prendre ou non en charge l'amende prononcée à l'encontre de l'armateur et du capitaine.

Il convient de souligner que de manière générale, la jurisprudence française réserve une appréciation sévère quant au caractère volontaire des pollutions marines. Elle a notamment considéré qu'en "l'absence de tous éléments permettant de relier la pollution constatée à la survenance d'un événement extérieur et imprévisible (...), la pollution provenant du rejet d'hydrocarbures (...) était d'origine volontaire"²⁰. Le groupe de travail souligne à cet égard, le faible niveau de preuve susceptible d'être accepté à l'occasion de certains jugements, d'autant que le juge n'hésite pas à déduire le caractère volontaire du rejet illicite du simple constat que ce dernier cesse immédiatement après que le capitaine ait eu connaissance de l'intervention de l'aéronef de surveillance²¹.

¹⁹ *Colburn v. Patmore* - 1834

²⁰ CDC - Crim N°13-81921 - 18 mars 2014

²¹ CDC - Crim N°08-87035 - 08 septembre 2009



En pratique, les P&I Clubs acceptent de couvrir, au delà des conséquences civiles, les amendes prononcées à l'encontre de l'armateur et du capitaine pour pollution marine volontaire dans environ 95% des cas.

2 - Avantages et limites de la protection diplomatique des équipages de navires battant pavillon français à l'étranger

La connaissance de peines très sévères parfois requises par certaines juridictions suscite l'émotion des capitaines. Toutefois, ces données doivent être replacées dans le contexte juridique propre à chaque pays, certains systèmes judiciaires n'hésitant pas à sanctionner plus lourdement que la moyenne. Il faut ici rappeler la démarche entreprise conjointement par l'OMI et l'OIT sous les termes "Fair Treatment of Seafarers" ou Traitement équitable des gens de mer. Ces travaux se sont traduits par l'adoption de directives conjointes qui prennent place dans les deux résolutions suivantes :

- A.987(24) concernant les Directives sur le traitement équitable des gens de mer en cas d'accident de mer, que l'Assemblée de l'Organisation maritime internationale a adoptées le 1er décembre 2005;
- LEG.3 (91) adoptée le 27/04/2006 invitant les gouvernements à les appliquer en cas d'accident de mer à compter du 1er juillet 2006.

Cet ensemble constitue un code de bonne conduite qui adopte le principe selon lequel toutes les parties concernées (Etat du pavillon, Etat du port, Etat côtier, armateurs et gens de mer) ont le droit d'être protégées contre toute forme de coercition et de menace, quelle qu'en soit la source, pendant ou après une enquête sur un accident de mer et selon lequel leur détention ne doit pas se prolonger au-delà de ce qui est nécessaire.

De telles dispositions méritent d'être mieux connues et soutenues. Il conviendrait sans doute d'envisager, à terme, leur élargissement à d'autres situations dans lesquelles les gens de mer, au premier chef les capitaines de navires, pourraient se trouver impliqués.

La pertinence de ces dispositions doit cependant être nuancée compte-tenu de la méconnaissance fréquente du domaine maritime dont font montre les autorités publiques de par le monde, comme le dénoncent maintes anecdotes recueillies auprès de capitaines. Elles justifieraient donc, déjà, un effort d'information et de formation des services consulaires français intervenant dans les ports.

II - Trois axes d'amélioration

A - Affirmation de la fonction de capitaine

La multiplication de textes et l'accumulation de nouvelles prérogatives conduisent souvent les capitaines à adopter une représentation confuse de l'ampleur de leurs responsabilités. Les propositions faites ci-après visent à conforter au plan juridique la fonction de capitaine car son autorité doit rester incontestée sur le navire.

1 - Mieux affirmer dans le droit positif la spécificité de la fonction de capitaine

Le capitaine est à la tête du navire : c'est lui qui en exerce le commandement quel que soit le tonnage, l'affectation ou l'effectif de l'équipage du navire (Cass. soc. 15 mars 1972, Bull. civ. V, n° 224). C'est un sujet de droit original et difficilement comparable à un autre, compte tenu des conditions d'exercice de sa mission, de la complexité des opérations maritimes et de ses attributions.

Le capitaine est le maître du navire, « the master », comme disent les Anglais. Il représente à bord la norme juridique (P. Bonassies). Il est le maître de la sécurité de l'expédition maritime. Il jouit ainsi d'une certaine immunité de juridiction, étant précisé qu'en application de l'article 97 de la Convention sur le droit de la mer, en cas d'accident de navigation, le capitaine ne peut être jugé que par les juridictions de l'Etat du pavillon ou les juridictions du pays dont il est ressortissant. A cet égard, le groupe de travail n'a pas manqué d'évoquer le point de doctrine selon lequel on peut s'interroger sur la capacité d'un ressortissant étranger d'exercer à bord d'un navire battant pavillon français des prérogatives de puissance publique. Certains participants ont souligné qu'au vu de l'accroissement des responsabilités du capitaine, la question du retour à l'exigence de nationalité était posée (cf Annexe 6). Toutefois, le groupe n'a pas poussé plus avant la réflexion sur ce point en l'absence de consensus en son sein.

C'est également un auxiliaire de la puissance publique, un officier d'état-civil et un officier public et ministériel.

Le capitaine est enfin un agent de l'armateur ayant un pouvoir de représentation judiciaire et la responsabilité de pourvoir aux besoins normaux du navire.

La situation du capitaine a cependant sensiblement évolué, compte tenu des progrès techniques, des exigences de rentabilité des compagnies maritimes et des impératifs de sécurité et de sûreté de la navigation maritime. Le capitaine est ainsi dans une situation

souvent paradoxale : il n'a, de fait, plus guère de pouvoir (cf Annexe 7), mais il est de plus en plus souvent sollicité sur les questions de sécurité (cf. code ISM) et même de sûreté. Les nombreuses dispositions pénales en matière d'environnement ou de navigation, telles que les articles L. 5242-1 et suivants du code des transports²², en attestent.

De nombreux textes du même code évoquent la situation du capitaine, à commencer par l'article L. 5412-2 qui prévoit, sous la rubrique « agents de l'armateur », que « le capitaine est désigné par le propriétaire du navire ou en cas d'affrètement par l'armateur » et ajoute que « le capitaine répond de toute faute commise dans l'exercice de ses fonctions²³. »

La situation du capitaine est également prise en compte dans le titre relatif aux gens de mer, l'article L. 5511-4 le définissant comme « toute personne qui exerce, de fait, le commandement du navire. »²⁴

Sous le titre « La collectivité du bord », l'article L. 5531-1 dispose que « le capitaine a sur toutes les personnes, de quelque nationalité qu'elles soient, présentes à bord pour quelque cause que ce soit, l'autorité que justifient le maintien de l'ordre, la sûreté et la sécurité du navire et des personnes embarquées, la sécurité de la cargaison et la bonne exécution de l'expédition maritime », tout en ajoutant qu'en tant que « dépositaire de l'autorité publique », le capitaine « peut employer à ces fins tout moyen de coercition

²² Article L5242-1 du code des transports:

I. — Est puni de deux ans d'emprisonnement et de 30 000 € d'amende le fait, pour tout capitaine, chef de quart ou toute personne exerçant la responsabilité ou la conduite d'un navire, d'enfreindre, y compris par imprudence ou négligence, dans les eaux territoriales ou dans les eaux intérieures maritimes françaises :

1° Les règles de circulation maritime édictées en application de la convention sur le règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer, faite à Londres le 20 octobre 1972, et relatives aux dispositifs de séparation de trafic ainsi que les instructions particulières des préfets maritimes et les ordres des agents des centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage et des agents chargés de la police de la navigation, édictés pour mettre en œuvre ces dispositifs de séparation de trafic ;

2° Les règles édictées par le ministre chargé de la mer et les préfets maritimes relatives :

— aux distances minimales de passage le long des côtes françaises ;

— à la circulation dans les zones maritimes et fluviales de régulation définies à l'article L. 5331-1 ;

(...)"

²³ Cette disposition ne reflète plus le droit positif, car la jurisprudence considère qu'un préposé –ce qu'est juridiquement le capitaine vis-à-vis de son armateur – ne peut engager sa responsabilité à l'égard des tiers que s'il se rend coupable d'une infraction pénale, cf. par ex. Cass. crim. 13 mars 2007, DMF 2007, 881, obs. P. Bonassies. A l'égard de son armateur, le capitaine, en tant que salarié, n'engage sa responsabilité qu'en cas de faute lourde : Cass. soc. 18 janv. 2011, Bull. civ. V, n° 25. Ajoutons que la responsabilité civile du capitaine, en tant que représentant de l'armateur, ne peut être retenue si la responsabilité du transporteur est elle-même exclue, notamment pour faute nautique : Cass. com. 17 févr. 2015, DMF 2015, 537.

²⁴ La même définition se retrouve à l'art. L. 5211-3-1, al. 3, à propos de la fouille de navires étrangers dans les eaux territoriales avec l'autorisation du capitaine, le capitaine étant considéré comme la personne qui exerce, de droit ou de fait, le commandement ou la conduite du navire ou de l'engin flottant.



nécessité par les circonstances et proportionnés au but poursuivi » et qu'«il peut également requérir les personnes embarquées de lui prêter main-forte. »

Cette dernière disposition est essentielle, car c'est elle qui affirme l'autorité du capitaine à bord du navire.


2 - Améliorer l'accessibilité et la lisibilité des dispositions légales relatives aux fonctions du capitaine et l'exercice de son autorité

L'adage traditionnel affirmant que le capitaine est le "seul maître à bord après Dieu" a toujours été perçu comme essentiel à la bonne conduite de l'expédition maritime car il permettait d'assurer l'unicité et la cohérence du commandement. Cette prérogative lui a d'ailleurs toujours été conférée par les textes. Incontestablement, le capitaine est considéré comme la personne la mieux placée pour prendre toute décision afférente au navire et à son équipage, et celle qui dispose de la marge de manoeuvre nécessaire pour garantir la sécurité et la sûreté du navire. Mais le développement des moyens de communication a permis à l'armement d'interférer avec les capitaines dans l'exercice effectif de ces prérogatives traditionnelles. L'évolution des textes n'a pas juridiquement amoindri l'autorité du capitaine ni sa marge de manoeuvre quant à la conduite nautique et aux choix relatifs à la sécurité et à la sûreté du navire. Cependant, la fixation d'objectifs commerciaux (créneaux pour arriver au port, soutage minimal imposant une vitesse de navigation et une route déterminée) par les armements et leur faculté à communiquer avec le bord conduisent *de facto* à exercer une pression sur les capitaines dans ces matières. Ces pressions, lorsqu'elles existent, sont en grande majorité exercées de manière informelle, mais elles sont perçues par les navigants comme une contrainte permanente et pesante.

Le groupe de travail a considéré qu'il était essentiel d'explicitier et de renforcer dans le code des transports les dispositions garantissant l'exercice de la fonction de capitaine au regard de sa spécificité en matière de sécurité et de sûreté.

Les dispositions concernant le capitaine étant actuellement disséminées dans plusieurs emplacements de ce code, il conviendrait de procéder à leur regroupement fonctionnel. Sans envisager de regrouper toutes celles qui font mention du capitaine, ce qui rendrait le code illisible, il faudrait à tout le moins rassembler les dispositions essentielles le concernant dans une partie dédiée du code des transports, ce qui permettrait de mieux appréhender et comprendre ses responsabilités.

1 - Sans même évoquer les questions liées au régime de responsabilité du capitaine, l'on



peut citer quelques exemples: l'obligation de prêter assistance (L. 5662-2), d'établir un rapport de mer (L. 5281-1, L. 5442-11 et -12), certaines dispositions de la section 2 « Le capitaine », du chapitre II du titre Ier du livre IV (art. L. 5412-2 et suivants), la définition, à l'art. L. 5511-4 du terme capitaine, des exigences de qualification, de maîtrise de la langue française et de connaissances juridiques (L. 5521-3), l'exigence de moralité (L. 5521-4), la restriction des prérogatives des capitaines pour certaines navigations (L. 5521-5), l'interdiction d'exercer le commandement sans satisfaire aux conditions légales (L. 5523-2), l'obligation de contrôler à bord les aptitudes professionnelle et médicale des gens de mer (L. 5523-6), les prérogatives du capitaine (L. 5531-1), les pouvoirs de constat du capitaine en matière disciplinaire et pénale (L. 5531-2 et aussi les articles 20 et 21 de la loi du 17 décembre 1926 relative à la répression en matière maritime), l'autorité du capitaine en cas de perte du navire (L. 5531-3), la répression des violences contre l'autorité du capitaine (L. 5531-6) ou le complot et attentat contre le capitaine (L. 5531-7), les violences contre le capitaine (L. 5531-8), l'abus d'autorité du capitaine (L. 5531-9), le pouvoir de consignation à l'initiative du capitaine (L. 5531-9), etc.

2 - Il doit également être noté que la rédaction de bon nombre d'incriminations pénales concernant le capitaine mélange la sanction et l'affirmation d'obligations ou de responsabilités particulières. Ces rédactions pourraient être rendues plus lisibles en affirmant d'abord l'obligation en tant que telle. Ensuite, un article viendrait sanctionner son non-respect (l'article. L. 5344-8 relatif à l'obligation de se tenir en personne à la passerelle à l'entrée et sortie des ports en fournit une illustration).

3 - Par ailleurs, les dispositions de l'article L. 5531-1 du code des transports, affirmant l'autorité du capitaine sur la collectivité à bord du navire pourraient être valorisées et davantage mises en relief. On pourrait, dès lors, penser à insérer cette disposition dans les dispositions liminaires de la partie maritime du code des transports. On pense à un article L. 5000-7 qui reprendrait l'article L. 5531-1.

4 - Cette disposition pourrait être complétée par un alinéa sur la responsabilité civile prévoyant que « le capitaine engage sa responsabilité, en tant que préposé de l'armateur, dans les conditions du droit commun », ce qui permettrait d'aligner les textes maritimes sur les solutions issues du droit commun de la responsabilité civile.

5 - Un autre alinéa pourrait être consacré à la responsabilité pénale prévoyant que « le capitaine n'engage sa responsabilité pénale que pour les infractions expressément prévues par la loi », tout en ajoutant que « les amendes prononcées à son égard par le juge compétent peuvent être mises, en tout ou partie, à la charge de l'armateur du navire à condition que celui-ci ait été régulièrement cité à l'audience ». Ces propositions répondent

en partie à la nécessité d'harmoniser les différentes dispositions du code des transports relatives au capitaine.


Un point qui a attiré fortement l'attention du groupe de travail, car il est à l'origine même de la constitution de ce groupe, concerne la manière dont le juge peut apprécier la responsabilité pénale du capitaine. Afin de prendre en compte l'ensemble de la chaîne de responsabilité, le législateur a introduit à de nombreuses reprises, dans des emplacements variés, notamment au sein du code des transports, deux dispositions qui sont reproduites parfois avec des variantes. Nous nous contenterons de reproduire la rédaction que l'on peut trouver dans les articles L. 5111-2 (dernier alinéa) et L. 5111-3 du code des transports: L. 5111-2 (dernier alinéa) : « Lorsqu'il prononce des amendes en application du présent article à l'encontre du capitaine, du chef de quart ou de toute personne exerçant la conduite du navire, le tribunal peut, compte tenu des circonstances de fait et notamment des conditions d'exercice de ses fonctions, mettre, en totalité ou en partie, à la charge du propriétaire ou de l'exploitant du navire le paiement des amendes ainsi prononcées. Il ne peut user de cette faculté que si le propriétaire ou l'exploitant du navire a été cité à l'audience. »

L. 5111-3 : « Est passible de la peine prévue à l'article L. 5111-2 le propriétaire du navire ou du bateau, l'exploitant du navire ou du bateau ou leur représentant légal ou dirigeant de fait s'il s'agit d'une personne morale, ou toute autre personne exerçant, en droit ou en fait, un pouvoir de contrôle ou de direction dans la gestion ou la marche du navire ou du bateau, lorsque ce propriétaire, cet exploitant ou cette personne a été à l'origine de l'infraction définie à l'article L. 5111-2. »

L'on peut retrouver ces formulations, par exemple, dans les articles L. 5523-3 et L. 5523-4, L. 5242-6-4 et L. 5242-6-5, mais aussi dans les articles L. 5262-6-1 et L. 5242-6-2 et dans d'autres encore. Il serait logique de supprimer toutes ces occurrences, répétitions inutiles et peu visibles et de reprendre ces principes en facteur commun dans un seul article qui serait placé dans la partie du code consacrée au capitaine. Par ailleurs, ces principes devraient pouvoir être généralisés dès lors qu'il s'agit d'un délit que le capitaine serait susceptible d'avoir commis dans l'exercice de ses fonctions.

6 - Enfin, une application aux armements au commerce de dispositions similaires à celles que prévoit l'article 8§3 de la Convention N°188 de l'Organisation internationale du travail (OIT) sur le travail à la pêche permettrait d'explicitier l'indépendance du capitaine par rapport à l'armement. Cet alinéa dispose : «L'armateur à la pêche ne doit pas entraver la liberté du patron de prendre toute décision qui, de l'avis professionnel de ce dernier, est nécessaire pour la sécurité du navire, de sa navigation ou de son exploitation, ou pour la sécurité des pêcheurs qui sont à bord. »

Si l'on devait prendre en compte un tel principe, l'on ne voit pas en quoi il ne devrait pas concerner l'ensemble des navires munis d'un permis d'armement. Cette proposition



pourrait être plus générique et s'écrire: « L'armateur ne doit pas entraver la liberté du capitaine de prendre toute décision qui, de l'avis professionnel de ce dernier, est nécessaire pour la sécurité du navire, de sa navigation ou de son exploitation, ou pour la sécurité des gens de mer [et autres personnes] qui sont à bord. »

L'extension de ces dispositions de droit international s'effectuerait par un instrument juridique de droit national. Elle ne réglerait donc pas la question du statut du capitaine en droit international sur laquelle on revient régulièrement mais sans qu'il en découle jamais de réelles propositions.

3 - Quelle opportunité d'un statut international du capitaine?

Il n'existe pas, en effet, de définition du capitaine en droit international, en particulier, ni le code International safety management (ISM), ni la Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW) n'en font mention. Pourtant, les obligations du capitaine figurent en bonne place dans l'ensemble des textes consacrés par l'OMI à la sécurité des navires et de la navigation, chaque texte avec son dispositif propre. L'OMI n'a, jusqu'à maintenant, jamais pris l'initiative de synthétiser l'ensemble des dispositions relatives au capitaine pour définir un statut international.

Une telle démarche serait-elle utile ? Est-elle-même concevable ?


Une unification du statut du capitaine dans un cadre international aurait l'avantage de soumettre tous les capitaines aux mêmes dispositions, ce qui, en termes de sécurité, serait efficace alors qu'actuellement, une grande partie des obligations dépendent du pavillon et de sa réglementation. Or, beaucoup de pavillons font encore preuve de laxisme en la matière.

Convenons, cependant, que trop de rigueur aurait des inconvénients car nous sommes en présence de règles qui varient beaucoup selon les types de navire et de trafics, qui doivent donc rester très souples pour suivre toutes les transformations technologiques. Ces mesures s'accommoderaient mal d'un dispositif international toujours très lourd et long à faire évoluer. La publication d'un statut officiel n'apparaît pas, dès lors, comme l'option la plus opportune.

Il n'est donc pas étonnant qu'aucune initiative ait été prise en ce sens par l'OMI.

Pourtant, une codification des dispositions applicables aux capitaines ou, plus simplement, une présentation de l'ensemble des textes, aurait un effet éducatif sécurisant pour tous les intéressés.

S'il est difficile de l'envisager au sein de l'OMI, elle pourrait être entreprise au niveau



international, par des organismes privés représentatifs (syndicats d'officiers, syndicats d'armateurs, fédérations européennes et mondiales d'associations de capitaines²⁵ sous la forme d'un guide, qui, à partir des normes dégagées par L'OMI et bien que n'ayant pas un caractère officiel, jouerait le rôle de document de référence tenant le plus grand compte des réalités pour tous les acteurs de la navigation. Ce document pourrait s'apparenter à une cartographie des risques et de l'attitude à adopter face à ceux-ci. Un tel guide serait tout à la fois l'instrument d'une formation internationalement reconnue et le moyen, pour les capitaines, de mieux appréhender leur responsabilité et l'étendue de leur engagement ainsi que d'assurer et de faire respecter leurs droits et obligations, quelle que soit leur nationalité ou celle du pavillon sous lequel ils naviguent.

B - Information et formation du capitaine sur l'environnement juridique de son activité


Pour être efficace, l'amélioration de la lisibilité des dispositions relatives au capitaine doit s'accompagner de mesures renforçant l'information et la formation des capitaines, non seulement au cours de leur formation initiale mais aussi tout au long de leur carrière.

1 - La formation initiale des capitaines: nécessité d'enrichir l'enseignement dans une optique opérationnelle

a - La formation initiale des capitaines

La formation initiale des capitaines à l'Ecole nationale supérieure maritime (ENSM) comprend deux modules dédiés à l'apprentissage des règles relatives à leur responsabilité pénale. Le module de "droit pénal maritime" donne pour objectif de connaître les principales infractions et procédures du droit maritime, tandis que le module "capitaine" doit permettre aux étudiants d'identifier les missions, prérogatives et responsabilités du capitaine. Sa responsabilité pénale est traitée dans les 22 heures de cours du référentiel Master1 Master2 des diplômes d'études supérieures de la marine marchande. Cette notion est aussi systématiquement reprise durant les 30 heures de formation consacrées au rapport de mer.

²⁵ La Confédération européenne des associations de capitaines de navires (Confederation of European Shipmasters' Associations) et la fédération internationale des associations de capitaines de navires (International Federation of Shipmasters' Associations).



La problématique de la responsabilité pénale du capitaine est donc très présente dans la formation initiale des officiers. Mais au moment où ils le reçoivent, cet enseignement, tout théorique, demeure étranger à la réalité vécue. Souvent, les officiers n'ont qu'une modeste expérience de la navigation et en tant qu'élèves, ils concentrent plus leur attention sur la mise en pratique de l'enseignement technique et nautique que sur l'apprentissage de notions juridiques. Ces notions qui n'éveillent encore chez eux que peu d'échos sont imparfaitement mémorisées. Certains capitaines craignent que la complexité et l'abondance des règles exercent un effet dissuasif sur les vocations de jeunes officiers.

Par ailleurs, le délai qui s'écoule entre le moment où l'élève-officier est diplômé et celui où il devient capitaine est de plusieurs années. Aussi, les notions de droit maritime et de responsabilité pénale reçues à l'École ont largement eu le temps de s'estomper et les règles d'évoluer, faute d'un entretien régulier des connaissances dans ce domaine. Cela pose la question de la formation continue, qui sera évoquée plus loin.

A la suite du questionnaire que l'Association Française des capitaines de navires (AFCAN) a adressé à ses adhérents à l'occasion du présent groupe de travail, une grande majorité des réponses déplore que la formation juridique reçue soit insuffisante et trop peu axée sur l'étude de cas pratiques.

Les entreprises interrogées (cf Annexe 9), quant à elles, souhaitent une amélioration de la formation initiale des officiers par l'intervention plus fréquente de navigants justifiant d'une capacité d'expertise juridique et d'une expérience significative du commandement. Ainsi, les entreprises recommandent la participation d'avocats, d'experts et d'assureurs, tout en multipliant les études de cas concrets. Elles estiment également qu'il est indispensable de donner aux officiers les outils et savoir-faire nécessaires à la maîtrise de l'accès à la réglementation.

Afin de compléter l'enseignement reçu et de sensibiliser les étudiants de l'ENSM aux aspects juridiques des prérogatives et responsabilités du capitaine, à l'instar de ce qui a pu être précédemment organisé sur d'autres sujets, une conférence animée par l'administration, avec le concours de capitaines de navires, pourrait être envisagée devant les élèves des deux dernières années de formation.

b - Pour une cartographie des risques au niveau des armements ou des associations de capitaines

Les élèves de l'École nationale supérieure maritime (ENSM) n'ont certes pas vocation à devenir des juristes. Mais les avis convergent pour déplorer le défaut d'un enseignement à visée pratique dans ce domaine. Il serait donc utile d'introduire de nouveaux supports d'enseignement juridique qui permettent une meilleure assimilation de l'étendue de la responsabilité que ces élèves endosseront au cours de leur vie professionnelle. Un document dressant concrètement une typologie des risques assortis des mesures préventives et correctives à apporter contribuerait à répondre à cette attente. Les textes réglementaires pourraient ainsi être associés aux circonstances dans lesquelles ils doivent être utilisés. Une telle présentation devrait faire apparaître le caractère fonctionnel de la réglementation et la rendre ainsi plus lisible pour les capitaines. Afin d'appréhender réellement la mesure de la responsabilité en jeu, il serait opportun d'indiquer non seulement les sanctions pénales prévues, qui n'en fixent que les plafonds, mais aussi les exemples de peines effectivement prononcées par les juridictions.

Ce type de document serait également utile aux capitaines en fonction, à chaque fois qu'une nouvelle réglementation leur attribue des responsabilités. Par ailleurs, il pourrait prendre en compte plus précisément les risques auxquels s'exposent les capitaines sur chaque ligne régulière.


Une proposition de modèle de cartographie des risques figure à l'Annexe 8.

2 - Le contrôle des connaissances juridiques du capitaine

Il serait utile de savoir comment sont prises en compte les prérogatives du capitaine et leurs évolutions dans la formation des officiers. Une évaluation par l'AFCAN de la façon dont les élèves perçoivent leur formation à l'issue de celle-ci, après trois ans d'exercice environ, permettrait d'apprécier l'adéquation des enseignements à la pratique. Cette évaluation permettrait également de mesurer les améliorations qui pourraient résulter de l'adoption des nouvelles méthodes d'enseignements préconisées plus haut.

La question de l'accès aux fonctions de capitaine à bord des navires français, désormais rendu possible aux capitaines étrangers, a été soulevée au sein du groupe de travail.

S'il est exact que depuis 2008 cet accès est possible, c'est après vérification du respect d'exigences strictes. C'est ainsi que le code des transports prévoit, outre le visa de reconnaissance du titre de l'intéressé et des exigences de moralité, d'une part, la «vérification d'un niveau de connaissance de la langue française » et, d'autre part, celle «d'un niveau de connaissance des matières juridiques permettant la tenue de documents de bord et l'exercice des prérogatives de puissance publique dont le capitaine est investi.»



Compte-tenu des évolutions récentes qui affectent le champ des prérogatives du capitaine et de la nécessité pour celui-ci d'être en mesure de les exercer de manière opérationnelle, il serait utile de s'assurer que les conditions de vérification de ces connaissances juridiques intègrent bien ces évolutions et, le cas échéant, d'actualiser le référentiel juridique y afférent. Certains membres du groupe insistent à cet égard sur le caractère trop succinct de ce référentiel.


3 - La formation continue du capitaine

Les aspects juridiques de la fonction de capitaine ne sont que très rarement traités dans le plan de formation continue mis en place au sein des armements (cf Annexe 9). Seulement un tiers de ceux qui ont été consultés aborde ces questions, soit par une formation lors de la prise de fonction, soit par des formations de gestion de crise qui consistent en des mises en situation suivies d'une analyse avec un avocat. Cette question est cependant une préoccupation grandissante des armateurs. En effet, la moitié des armements qui, actuellement, ne proposent pas de formation interne portant sur la législation nationale et/ou internationale pour les capitaines, prévoit d'en mettre une en place. Enfin, cinq armements sur six mettent à disposition des capitaines, directement ou indirectement, une veille réglementaire de manière permanente, même si selon l'AFCAN, l'efficacité de celle-ci est jugée insuffisante par de nombreux capitaines.

Une appréhension cohérente de la problématique du capitaine du navire serait en outre plus efficacement assurée si les interrogations des professionnels relatives aux prérogatives, aux compétences et aux missions des capitaines de navires étaient centralisées en un point de contact, qui pourrait prendre la forme d'un site digital dédié au sein de la Direction des affaires maritimes.

Ceci permettrait de suivre le traitement de ces questions qu'elles soient issues des services, des capitaines, des armements, des organisations syndicales, puis de les ventiler en direction des services compétents et de veiller à la cohérence des réponses faites.

Outre la cartographie des risques mentionnée plus haut, d'autres outils devraient compléter la formation initiale et continue des capitaines dans une optique opérationnelle. Les armements et les associations de capitaines pourraient élaborer des fiches d'information et de conseils pratiques correspondant à des situations spécifiques. Du fait de la multiplicité des droits à respecter successivement au cours d'une navigation, il serait opportun d'éditer des "fiches pays" relevant les spécificités de la réglementation applicable dans certaines zones. Les armements qui opèrent des navires sur des lignes régulières internationales sont les mieux placés pour avoir connaissance de ces spécificités. Il serait utile que les informations collectées soient ensuite diffusées au sein de la profession.



La création d'un dispositif de retour d'expérience serait également souhaitable, à l'instar de ce qui existe en matière de sécurité (code ISM). Cela permettrait de constituer un réseau d'échanges de bonnes pratiques, à la condition que les modalités retenues permettent de lever la réticence de certains capitaines à évoquer les difficultés qu'ils peuvent rencontrer avec leurs pairs. La démarche n'est sans doute pas la plus aisée mais cette piste paraît suffisamment pertinente pour être explorée sans attendre.


Enfin, dans la continuité des observations formulées par le Conseil supérieur de la marine marchande, à l'occasion de l'examen de textes attribuant au capitaine des prérogatives nouvelles en matière de police des jeux ou de gestion des armes des équipes armées embarquées, le groupe de travail a considéré qu'il est indispensable de promouvoir le principe selon lequel une réglementation ne peut prévoir de confier de nouvelles prérogatives aux capitaines sans l'accompagnement de modalités adaptées d'information/formation.

C - Améliorer la connaissance de l'exercice du droit par les juridictions

L'amélioration de la connaissance du droit par les capitaines s'analyse donc comme un facteur déterminant de l'amélioration de la situation actuelle. Elle serait largement inopérante, toutefois, si, comme il a déjà été souligné, les autorités publiques appelées à intervenir dans la bonne exécution du droit, et au premier chef les autorités judiciaires, ne disposaient pas d'une connaissance suffisante du milieu maritime pour en garantir une juste application.

1 - Suivi de l'activité des tribunaux maritimes

Six tribunaux maritimes viennent d'être constitués en application de l'ordonnance n°2012-1218 du 2 novembre 2012 portant réforme pénale maritime. Ces juridictions qui sont installées au Havre, à Brest, Bordeaux, Marseille, Cayenne et Saint Denis de la Réunion ont compétence pour le jugement des délits maritimes et sont appelées à combler le vide lié à l'obsolescence de l'ancien dispositif des tribunaux maritimes de commerce (TMC). La montée en charge de ces nouvelles juridictions autorisera la fourniture d'une source importante d'information sur le traitement de la problématique de la responsabilité du capitaine par la justice pénale.



A l'issue de leurs deux premières années d'existence, il serait utile de procéder à un premier bilan de leur fonctionnement qui pourrait être présenté fin 2018 au Conseil supérieur de la marine marchande. De même, devraient être envisagées les modalités permettant de renforcer la formation maritime des magistrats et assesseurs près de ces tribunaux.

Par ailleurs, dans le même esprit, une large publicité devrait être assurée sans délai par l'administration pour faire connaître le nouveau dispositif disciplinaire que constitue le conseil de discipline des marins et des pilotes.

2 - Création d'un réseau d'échanges de décisions de justice

Enfin, des travaux universitaires permettraient d'affiner la connaissance de pratiques jurisprudentielles des cours françaises en ce qui concerne la responsabilité des capitaines et de procéder à des analyses comparatives avec celles de juridictions étrangères.

A cet égard, le groupe de travail appelle de ses vœux la constitution d'un réseau universitaire d'échanges et d'analyses de décisions de justice suite au présent rapport. Les informations recueillies pourraient ainsi alimenter le bilan du fonctionnement des tribunaux maritimes tel qu'il est proposé ci-dessus.

*

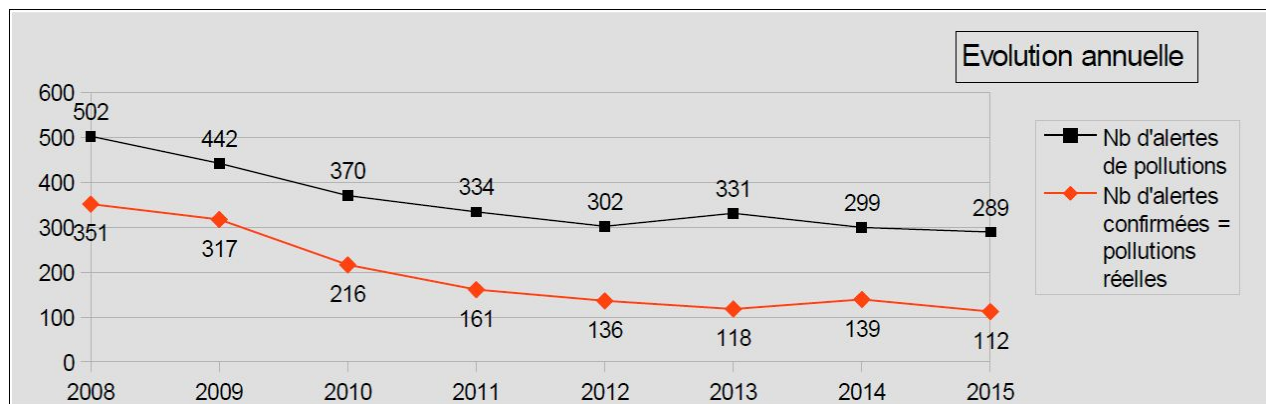
* *



ANNEXES

Annexe 1

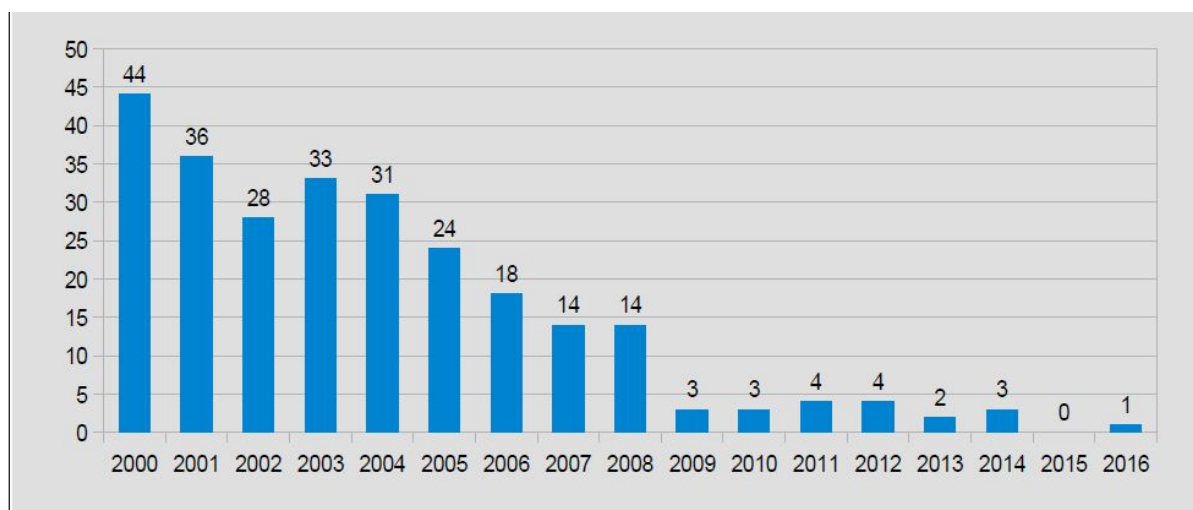
Evolution annuelle du nombre d'alertes de pollutions



Source: Bilan annuel de surveillance des pollutions, année 2015 - direction des Affaires maritimes, Juin 2016, p.12.

Annexe 2

Nombre de navires pris en flagrant délit de rejet illicite, ayant fait l'objet de poursuites judiciaires



Source: "Bilan annuel de surveillance des pollutions", année 2015 - direction des Affaires maritimes, Juin 2016, p.20.

Annexe 3

Récapitulatif des dossiers d'appel et de cassation réglés en 2015/2016

Navire	Pavillon	Date infraction	Jugement	Arrêt en appel	Arrêt de Cassation
CARTHAGE	Tunisie	15/10/09	05/12/12 500.000€ pour l'armateur 150.000€ pour le capitaine (dont 125.000€ à la charge de l'armateur).	08/02/16 Peine réduite en appel: 500.000€ pour l'armateur 50.000€ pour le capitaine	Pourvoi en cassation de l'armateur
TREFIN ADAM	Malte	27/01/12	20/05/13 300.000€ pour l'armateur 75.000€ pour le capitaine (dont 50.000€ à la charge de l'armateur).	30/06/14 Peine réduite en appel : 200.000€ pour l'armateur 50.000€ pour le capitaine	10/11/15 Pourvoi en cassation rejeté
SDS RAIN	Italie	23/04/10	15/02/12 750.000€ pour l'armateur 250.000€ pour le capitaine (dont 225.000€ à la charge de l'armateur)	30/04/13 Relaxe prononcée 08/01/16 Audience suspendue en raison d'une QPC	13/05/14 Cassation et renvoi devant la Cour d'appel
KALTENE	Îles Marshall	06/05/11	25/09/12 800.000€ (dont 95 % à la charge de l'armateur)	05/03/15 Peine confirmée en appel	X
MARIA THERESA	Danemark	18/09/13	26/05/14 100.000€ pour l'armateur 50.000€ pour le capitaine (dont 25.000€ à la charge de l'armateur).	14/10/15 Relaxe prononcée	X
DENIZ-S	Turquie	15/01/14	23/02/15 100.000€ pour l'armateur 50.000€ pour le capitaine 27.500€ de dommages et intérêts pour les 8 associations écologistes parties civiles	Le commandant et l'armateur ont interjeté appel	X

Source: Bilan annuel de surveillance des pollutions, année 2015 - direction des Affaires maritimes, Juin 2016, p.21.

Annexe 4

Etat de la jurisprudence relative à la responsabilité du capitaine

La jurisprudence – publiée – sur la responsabilité du capitaine n'est pas très fournie.

1. On rappellera d'abord que la responsabilité civile du capitaine, bien que prévue par les textes (c. transports, art. L. 5412-2) est largement théorique dans la mesure où la jurisprudence (cf Cass. ass. plén. 25 févr. 2000, D. 2000, 673, Costedoat) – générale, mais transposable en matière maritime – accorde une immunité de principe aux préposés qui agissent dans les limites de leur mission – et donc au capitaine. Cette immunité cède cependant si le préposé s'est rendu coupable d'une infraction pénale et plus précisément d'une faute pénale qualifiée. La jurisprudence maritime n'en offre, à ce jour, aucun exemple.

Il faut ajouter que si la responsabilité civile du capitaine est souvent invoquée devant les tribunaux arbitraux, ceux-ci n'admettent pas cette dernière: devant la Chambre arbitrale maritime de Paris, toutes les mises en cause du capitaine ont été rejetées (v. égal. en dernier lieu, devant une juridiction étatique dans l'affaire du Windsong, CA Rouen 6 oct. 2016 DMF 2016, 994).

2. La responsabilité disciplinaire et pénale du capitaine est plus souvent sollicitée. La responsabilité disciplinaire est difficile à connaître. Les décisions sur cette responsabilité sont en effet rarement publiées. A notre connaissance, aucune décision récente n'a fait l'objet d'une publication. Il faut noter que le droit disciplinaire maritime est en cours de rénovation, pour tenir compte des exigences de la Convention européenne des droits de l'homme, ce dont il faut se féliciter.

3. Quant à la responsabilité pénale du capitaine, elle est susceptible d'être recherchée d'abord sur le fondement du droit commun, ensuite sur celui du droit spécial.

4. La responsabilité du capitaine peut être recherchée lorsque celui-ci se rend coupable d'une infraction de droit commun :

- atteinte involontaire à la vie ou à l'intégrité d'une personne :
 - Cf. CA Rennes 30 sept. 1998, « Snekkar », DMF 1999, 387 (responsabilité retenue pour homicide involontaire) ;

- Cass. crim. 20 sept. 2005, « Angélique Emile », DMF 2006, HS, n° 32 (blessures involontaires) ;
Cass. crim. 13 mars 2007, « Marmara Princess » (cargo turc) DMF 2008, HS, n° 43 : homicide involontaire retenue
- mise en danger délibérée de la vie d'autrui :
 - CA Rennes 26 sept. 1996, « Akadi », JCP 1997, II, 22902, responsabilité retenue ;
 - Cass. crim. 11 févr. 1998, DMF 1998, 572, responsabilité retenue malgré la faiblesse du risque ;
 - CA Aix-en-Provence 22 févr. 2010, DMF 2010, 971, considérant les règles de barre comme de simples recommandations dont le respect serait subordonné à l'appréciation du capitaine.
- non assistance à personne en danger :
 - CA Rennes 25 janv. 2005, chalutier « Vierge de l'Océan », DMF 2006, 488 ;
 - Cass. crim. 13 mars 2007, n° 06-86.210, précisant que si la loi prévoit une alternative entre l'action personnelle d'assistance ou le fait de provoquer un secours, l'option entre ces deux modes d'assistance dont l'efficacité selon la nature et les circonstances du péril peut être bien différente, n'est pas arbitraire.

5. La responsabilité du capitaine peut également être recherchée sur le fondement de textes spécifiques propres à la pêche :

- v. CA Poitiers 27 févr. 1998, DMF 1998, 1194

6. La responsabilité du capitaine peut encore être recherchée sur le fondement de textes qui lui sont propres et notamment :

- code des transports art. L. 5242-1 et 2, sanctionnant pénalement toute infraction aux règles de circulation internationales et nationales ;
- .art. L. 5242-4, sanctionnant la violation des règlements de navigation ayant occasionné un abordage, un échouement ou la perte du navire ;
- .art. L. 5242-6, sanctionnant le fait pour un capitaine de ne pas signaler au préfet maritime tout accident de mer dont son navire a été victime ;

- .art. L. 5262-5, sanctionnant le capitaine qui ne prête pas assistance à toute personne même ennemie trouvée en mer en danger de se perdre ;
 - .art. L. 5263-3, sanctionnant le capitaine qui ne reste pas à bord le dernier.
- v. en jurisprudence :
- Cass. crim. 28 nov. 2000, DMF 2001, 889, retenant la responsabilité pénale du capitaine qui n'avait pas respecté les prescriptions de sécurité (absence de second à bord) ;
 - Cass. crim. 8 mars 2011, n° 10-82.915, considérant en l'espèce que le capitaine dont la responsabilité était recherchée pour défaut de transmission d'informations relatives à la sécurité n'avait fait obstacle à aucune inspection ;
 - T. corr. Boulogne sur Mer 30 juill. 2013, DMF 2014, 415, relaxant un capitaine dont la responsabilité était recherchée pour avoir violé les règles relatives au dispositif de séparation du trafic, compte tenu de l'état de nécessité dans lequel il se trouvait.

7. La responsabilité pénale du capitaine peut enfin être recherchée en cas d'infraction de pollution par hydrocarbures (c. envir. art. L. 218-10 à L. 218-24).

Les dispositions sanctionnent le capitaine pour tout fait de pollution volontaire, les peines pouvant s'élever à 10 ans d'emprisonnement et 15 millions d'euros d'amende (somme sans doute excessive au regard des exigences de constitutionnalité et de proportionnalité).

Sont également sanctionnés les faits de pollution involontaire dès l'instant qu'une infraction aux règles de la Convention MARPOL est constatée (2 ans d'emprisonnement et 200 000 euros d'amende, peines pouvant être portées à 5 ans et 7, 5 millions si l'incident est la conséquence d'une violation délibérée d'une obligation particulière de sécurité ou de prudence imposée par la loi ou le règlement). Si le rejet est commis au-delà de la mer territoriale, seules des peines d'amende peuvent être prononcées, quelle que soit la nationalité du navire.

La responsabilité du capitaine est écartée lorsque le rejet dommageable est la conséquence d'une avarie, à condition que toutes les mesures aient été prises pour éviter la propagation de la pollution (v. en application : TGI Brest 15 juin 2004, DMF 2005, 228).

8. Les tribunaux ont, un temps, appliqué assez strictement les peines :

- T. Brest 1er juill. 2009, navires « Al Esroa » et « Valentia », JMM 10 juill. 2009 ;
- CA Rennes, aff. du « Traquair » DMF 1997, 100 ;
- Marseille 6 sept. 2004, DMF 2005, 232 : 12 mois d'emprisonnement avec sursis et 500 000 euros d'amende ;

- CA Rennes 13 janv. 2005, « Voltaire », DMF 2005, 605, concluant à l'existence de l'élément moral de l'infraction dès lors qu'un sillage d'hydrocarbures est relevé et qu'aucune explication raisonnable n'est fournie par le capitaine ;
- v. égal. T. Brest 17 janv. 2017, DMF 2017, 370, considérant la mauvaise foi du capitaine comme « avérée ».
- comp. en cas de doute justifiant la relaxe du capitaine : CA Rennes 23 juin 2005, DMF 2006, 408.

9. Les difficultés se sont atténuées à mesure que l'on a admis la possibilité pour les armateurs et leurs assureurs responsabilité (P and I Clubs) de prendre en charge par les amendes prononcées à l'encontre des capitaines.

10. Le contentieux pénal de la pollution marine se concentre aujourd'hui autour des questions de preuve de la pollution, preuve au demeurant admise avec un certain libéralisme :

- v. notam. Cass. crim. 10 nov. 2015, DMF 2016, 217 ; égal. Cass. crim. 18 mars 2014, DMF 2014, 508.

Source: Document préparatoire du groupe de travail relatif à la responsabilité pénale du capitaine du Conseil supérieur de la marine marchande. Contribution de M. Philippe Delebecque, Professeur à l'Université Paris I Panthéon Sorbonne, membre du CSMM.

Annexe 5

Responsabilité du capitaine: la notion de faute nautique

Le transporteur maritime est soumis à des régimes de responsabilité qui diffèrent selon les Etats dans lesquels il opère. Actuellement, les principaux régimes de responsabilité sont prescrits par:

- la Convention de Bruxelles (Règles de La Haye), du 25 août 1924, modifiée par les protocoles du 23 février 1968 (Amendement de Visby) et du 21 décembre 1979, réputée favorable aux transporteurs et régissant plus de 90% du commerce maritime mondiale est en vigueur dans la quasi-totalité des grandes nations commerçantes;
- la Convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par la mer (Règles de Hambourg), signée le 18 mars 1978 et entrée en vigueur le 1er novembre 1992, réputée favorable aux chargeurs et ratifiée par 29 États représentant moins de 1 % de la flotte de marchande mondiale;
- La Convention des Nations Unies sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer (Règles de Rotterdam), adoptée le 11 décembre 2008, réputée prendre davantage en compte les intérêts des chargeurs africains et ratifiée par 3 États (20 ratifications sont nécessaires pour qu'elle entre en vigueur).

Ces instruments juridiques prévoient tous une responsabilité de plein droit du transporteur maritime, c'est à dire que le transporteur est présumé responsable des dommages liés aux marchandises dès lors qu'ils ont lieu dans le champ d'application des conventions. Néanmoins, des causes d'exonération, dénommées cas exceptés, peuvent être prouvées par le transporteur. Une des singularités des Règles de La Haye-Visby est qu'elles prévoient, parmi les 18 cas exceptés prévus aux 1 et 2 de leur article 4, que "Ni le transporteur ni le navire ne seront responsables pour perte ou dommage résultant ou provenant (...) des actes, négligence ou défaut du capitaine, marin, pilote, ou des préposés du transporteur dans la navigation ou dans l'administration du navire."

En France, l'équivalent de ces dispositions se retrouve au 9° de l'article L.5422-12 du Code des transports sous la notion de "faute nautique". En effet, "le transporteur est responsable des pertes ou dommages subis par la marchandise depuis la prise en charge jusqu'à la livraison, à

moins qu'il prouve que ces pertes ou dommages proviennent : (...) Des fautes nautiques du capitaine, du pilote ou d'autres préposés du transporteur." Ce cas excepté "est une des originalités traditionnelles du droit maritime. Car, en droit terrestre, loin de pouvoir s'exonérer en les invoquant, l'entrepreneur est présumé responsable des fautes de ses préposés, que ce soit sur le plan délictuel (*C. civ., art. 1384, al. 5 devenu C.civ., art. 1242, al. 5*) ou sur le plan contractuel (*C. civ., art. 1797*)²⁶.

La notion de faute nautique s'oppose, en droit maritime, à celle de faute commerciale. Mais les difficultés créées par cette distinction, dont les contours sont parfois difficiles à établir clairement, ont contribué à la disparition de la notion de faute nautique dans les textes ultérieurs aux Règles de La Haye-Visby:

- l'équivalent de la faute nautique, en matière aérienne, a été supprimé de la Convention de Varsovie de 1929;
- les Règles de Hambourg, les Règles de Rotterdam et la Convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages ne connaissent pas cette notion.

Quand bien même ce concept semble avoir vocation à disparaître, il existe encore et est parfois invoqué devant les juridictions françaises. Il nécessite donc une clarification de sa définition (I), illustrée par quelques cas jurisprudentiels (II).

I - Définition de la faute nautique

La comparaison de l'article L. 5422-12 du Code des transports et de l'article 4 des Règles de La Haye-Visby conduit à définir la faute nautique comme la faute dans la navigation ou dans l'administration du navire.

1. La faute dans la navigation

La faute dans la navigation est relativement simple à appréhender et correspond à "la faute de pilotage, l'erreur d'appréciation, la maladresse dans la conduite d'un engin tel qu'un navire"²⁷, dont l'arrêt n°12-28226, rendu le 17 décembre 2013 par la Chambre Commerciale de la Cour de

²⁶ JurisClasseur Transport Fasc.1266: commerce maritime - Responsabilité du transporteur. - Régime interne: règles de fond

²⁷ Christophe Paulin professeur des universités codirecteur du master II de droit des transports à l'université Toulouse I Capitole Gazette du Palais2014051GPL166c52014-02-20 - La Faute nautique se porte bien, merci.

cassation, “donne une parfaite illustration : des ordres de barre erronés, un emploi maladroit de la puissance ont provoqué la dérive du navire et son échouement”²⁸.

2. La faute dans l’administration du navire

En revanche, la définition de la faute dans l’administration du navire soulève quelques difficultés. C’est l’opposition entre la faute nautique et la faute commerciale qui permet de déduire le contenu de la faute dans l’administration du navire. La faute commerciale est celle commise par le transporteur dans le cadre de l’obligation de soin à l’égard de la marchandise. Elle est donc celle qui menace la sécurité de la marchandise. Le Professeur Bonassies, dont l’analyse semble confirmée par l’arrêt n°09-11.397, rendu le 30 mars 2010 par la Chambre commerciale de la Cour de cassation, estime que la faute nautique concerne uniquement la navigation et la sécurité du navire²⁹. La faute dans l’administration du navire serait donc la faute du capitaine, ou d’autres préposés, qui affecte la sécurité du navire.

3. La conjonction de la faute nautique et d’une faute commerciale

“La défaillance du transporteur dans l’entretien du navire exclut sans doute la faute nautique, restreignant ainsi ses conditions d’application. Manifestement, la faute ne peut être invoquée que par un transporteur irréprochable³⁰. Les textes établissent en effet deux cas exceptés relatifs aux défauts du navire : son innavigabilité et les vices cachés. Il convient toutefois que le transporteur ait respecté l’obligation de moyens de mettre le navire en état et de l’entretenir. La faute nautique ne peut donc venir l’exonérer en cas de défaillance à cet égard, ce qui introduirait une discordance entre les cas exceptés³¹. En revanche, la solution pourrait être différente lorsque la panne des instruments n’est pas elle-même due à la négligence du transporteur.”

Dans l’arrêt rendu le n°12-28226, rendu le 17 décembre 2013, la Chambre Commerciale de la Cour de cassation admet la faute nautique comme cause d’exonération du transporteur dès lors qu’elle est la cause exclusive du dommage. De même, dans l’arrêt n°12-18504, rendu le 9 juillet 2013, la Cour admet ce cas excepté lorsqu’“aucune faute commerciale susceptible de neutraliser cette faute nautique n’est établie à l’encontre de”³² l’armateur. Ainsi, la conjonction d’une faute

²⁸ Christophe Paulin professeur des universités codirecteur du master II de droit des transports à l’université Toulouse I Capitole Gazette du Palais2014051GPL166c52014-02-20 - La Faute nautique se porte bien, merci.

²⁹ DMF2002, Hors-série 6, p.71

³⁰ CA Bordeaux, 31 mai 2005 : DMF 2005, p. 663, note A. Vialard.

³¹ Cass. com., 24 oct. 1989, n° 86-18209 : Bull. civ. IV, n° 258 : la faute nautique ne peut être retenue lorsque l’accident est dû à la défaillance du système de barre en raison de négligences du transporteur dans l’entretien du navire.

³² Arrêt n° 771 du 9 juillet 2013 (12-18.504) - Cour de cassation - Chambre commerciale, financière et économique

nautique du capitaine avec une faute commerciale du transporteur n'exclut pas la responsabilité du transporteur, car sa faute commerciale est réputée neutraliser la faute nautique.

4. La distinction entre faute nautique et faute commerciale

La frontière entre la faute commerciale et la faute nautique est souvent complexe à établir de manière claire. Logiquement, comme le mouvement réglementaire tend à faire disparaître la notion de faute nautique, la tendance jurisprudentielle est à la qualification de faute commerciale plutôt que de faute nautique en cas de doute sur la question.

Par ailleurs, la Haute juridiction a également tenté de clarifier la qualification de la faute en retenant que certaines opérations, de par leur nature, excluent la qualification de faute nautique, lorsqu'elles sont à l'origine du dommage³³. C'est ainsi que dans l'arrêt *Aude*³⁴, la faute a été qualifiée de commerciale lorsque les dommages "avaient eu pour cause une faute de manutention commise au cours du déchargement des marchandises", alors que les dommages en cause semblaient dans un premier temps liés à une mise en danger la sécurité de la marchandise et dans un deuxième temps de la sécurité du navire.

5. Intérêt de la distinction entre faute nautique et faute commerciale

La définition de la faute nautique présente avant tout un intérêt pour déterminer si le transporteur peut l'invoquer comme cas excepté dans le cadre d'un transport régi par la Convention de La Haye-Visby ou par le droit français.

Mais la distinction entre ce qui relève du nautique et du commercial est particulièrement importante dans le cas de l'affrètement à temps. En effet, l'affrètement à temps suppose la dissociation entre la gestion nautique, conservée par le fréteur du navire³⁵, et la gestion commerciale, qui appartient à l'affréteur³⁶. "Les tribunaux en concluent généralement que le capitaine est préposé du fréteur pour la gestion nautique et de l'affréteur pour la gestion commerciale (V. par ex., *T. com. Paris, 13 févr. 1974 : DMF 1975, p. 98.* – *T. com. Paris, 30 juin 1976 : DMF 1977, p. 238*)"³⁷.

³³ Fasc. 1266 : COMMERCE MARITIME . – Responsabilité du transporteur . – Régime interne : règles de fond par Paulette Veaux-Fournerie - Agrégée des facultés de droit, Daniel Veaux - Agrégé des facultés de droit - Doyen honoraire, Actualisé par Barham Touré - Docteur en droit

³⁴ *Cass. com., 26 févr. 1991 : Bull. civ. 1991, IV, n° 89*

³⁵ Décret n°2016-1893 du 28 décembre 2016 -Article R5423-12: "Le fréteur conserve la gestion nautique du navire".

³⁶ Article R5423-13 du code des transports: "La gestion commerciale du navire appartient à l'affréteur."

³⁷ Julie Ha Ngoc, Lexis Nexis, Fasc1155: capitaine

De même, la distinction entre la gestion nautique et commerciale du navire est fondamentale pour déterminer au nom et pour le compte de quel armateur le capitaine passe des actes lorsqu'il agit en qualité de mandataire. Cette éventualité est relativement limitée depuis que les dispositions de la loi du 3 janvier 1969, désormais codifiées aux articles L5412-3 à L5412-5 du Code de transports, ne permettent au capitaine de "prendre d'engagements au nom de l'armateur qu'en vertu d'un mandat exprès de ce dernier ou, en cas de communications impossibles avec lui, avec l'autorisation de la juridiction compétente ou, à l'étranger, de l'autorité consulaire"³⁸. Par ailleurs, les fonctions commerciales du capitaine ne peuvent être exercées qu'"hors des lieux où l'armateur a son principal établissement ou une succursale" et se limitent à pourvoir "aux besoins normaux du navire et de l'expédition"³⁹ et "en cas d'urgence, à prendre au nom de l'armateur toutes dispositions conservatoires des droits de l'armateur, des passagers et des chargeurs."⁴⁰

"La qualité de mandataire étant attribuée au capitaine uniquement pour l'exercice de ses fonctions commerciales, c'est l'armateur responsable de la gestion commerciale du navire qui sera considéré comme mandant. "C'est-à-dire l'affréteur dans l'affrètement coque nue et dans l'affrètement à temps (CA Douai, 2e ch., 15 déc. 1983 : *JurisData* n° 1983-043761), le frèteur dans l'affrètement au voyage (CA Rouen, 29 juin 1956 : *JCP G* 1957, II, 10109, note M. de Juglart ; *DMF* 1957, p. 94, note J. de Grandmaison)"⁴¹.

II - Illustration de la distinction au regard de la jurisprudence

Nous vous invitons à vous référer à l'ouvrage *Fasc. 1266 : COMMERCE MARITIME. – Responsabilité du transporteur. – Régime interne : règles de fond* pour des exemples concrets concernant les thèmes suivants:

- Arrimage
 - Cass. com., 12 avr. 1976 : Bull. civ. 1976, IV, n° 123 ; Gaz. Pal. 1976, 2, jurispr. p. 740, note R. Rodière
 - CA Paris, 21 juin 1972 : Gaz. Pal. 1972, 2, somm. p. 112
 - Cass. com., 20 oct. 1984 : DMF 1985, p. 438
 - CA Rouen, 11 sept. 2003 : *Juris-Data* n° 2003-237295
 - Cass. com., 4 juill. 1972 : Bull. civ. 1972, IV, n° 214 ; D. 1973, jurispr. p. 41, note R. Rodière
 - T. com. Paris, 14 mars 1973 : DMF 1974, p. 161
 - CA Aix-en-Provence, 22 déc. 1970 : DMF 1971, p. 284

³⁸ Art L5412-4 du Code des transports

³⁹ Art L5412-3 du Code des transports

⁴⁰ Art L5412-5 du Code des transports

⁴¹ Julie Ha Ngoc, Lexis Nexis, Fasc1155: capitaine

- CA Paris, 29 nov. 1978 : DMF 1979, p. 80, note R. Rodière et J. Villeneuve
- Ballastage
 - Cass. com., 17 juill. 1980 : Bull. civ. 1980, IV, n° 302 ; DMF 1981, p. 209, note R. Achard
 - CA Aix-en-Provence, 6 mars 1956 : DMF 1957, p. 287
 - CA Versailles, 20 déc. 2001 : DMF 2002, p. 251, obs. Y. Tassel ; BTL 2002, p. 51 ; Rev. Scapel 2002, p. 21
 - Cass. com., 11 mars 1965 : Bull. civ. 1965, III, n° 189 ; DMF 1965, p. 408
 - Cass. com., 20 févr. 2001 : DMF 2001, p. 919, obs. N. Molfessis ; DMF 2002, hors série n° 6 à 19, obs. Bonassies
- Système frigorifique
 - Cass. com., 5 mai 1987 : DMF 1988, p. 150, obs. P. Bonassies
 - T. com. Marseille, 10 avr. 1987 : DMF 1989, p. 160, obs. P. Bonassies.
 - T. com. Paris, 26 mars 1997 : Juris-Data n° 1997-043966
 - CA Rouen, 30 janv. 2003 : Juris-Data n° 2003-221211
 - T. com. Nantes, 29 nov. 1979 : DMF 1981, p. 359
 - CA Paris, 4 mars 1998 : Juris-Data n° 1998-021089
- Défaut de vigilance
 - Cass. com., 2 juin 1987 : BTL 1987, p. 414
 - CA Paris, 14 mars 1985 : DMF 1987, p. 364
 - CA Aix-en-Provence, 19 janv. 2001 : DMF 2001, p. 820, obs. A. Vialard ; Rev. Scapel 2001, p. 89
 - CA Rouen, 25 mars 1999 : Juris-Data n° 1999-044223
- Conditions d'embarquement
 - CA Paris, 2 févr. 1971 : DMF 1971, p. 222, note R. Rodière
 - T. com. Rouen, 22 mars 1974 : DMF 1974, p. 549

Source: Document préparatoire du groupe de travail relatif à la responsabilité pénale du capitaine, contribution de M. Quentin Fildier, chargé de mission au Conseil supérieur de la marine marchande.

Annexe 6

Contribution de la Confédération Française des Travailleurs Chrétiens au groupe de travail du CSMM sur la responsabilité du capitaine (réunion du 8 juin 2017)

“1/ La problématique de la nationalité du Capitaine (cf § 4.3.1 du projet de rapport)

Le privilège de nationalité a été retiré au Capitaine d'un navire français dans la mesure où il n'exerçait pas de façon suffisamment importante les prérogatives de puissance publique. La teneur des débats au cours des réunions précédentes a bien montré que l'évolution réglementaire rend cette raison caduque, en tout cas pour les navires de commerce d'une certaine importance. Le Groupe pourrait donc suggérer une modification de la loi de 2008, partant du principe que « ce qu'a fait une loi, une loi peut le défaire ».

2/ L'indépendance du Capitaine en matière de sécurité mais aussi de sûreté, telle que prévue par la SOLAS devrait être réaffirmée et l'attention des armateurs attirée sur ce sujet. Nous suggérons de reprendre une proposition faite il y a plusieurs années d'intégrer cette exigence dans le code des transports.

3/ Si la formation initiale en matière juridique nous paraît globalement satisfaisante, elle peut sûrement être améliorée notamment en faisant appel à des intervenants de la DAM bien au fait de ces sujets, mais aussi à des capitaines expérimentés, peut-être plus à même de faire partager la réalité des difficultés qu'ils rencontrent dans l'exercice de leur métier.

4/ En ce qui concerne la formation continue, nous souscrivons à l'idée d'un vade-mecum dans la mesure où il est tenu à jour régulièrement des évolutions réglementaires. Mais nous souhaiterions insister également sur la nécessité pour les Capitaines de pouvoir toujours trouver un interlocuteur apte à répondre à leurs questions. Durant ces dernières années, j'ai été appelé à interroger la DAM sur au moins 3 textes réglementaires posant problème, sans jamais obtenir de réponse. Or certains textes nécessitent une interprétation que les Capitaines à eux seuls ne peuvent établir. Et pourtant ils courent le risque d'une condamnation pénale en cas de mauvaise interprétation.

5/ La protection juridique du Capitaine doit être améliorée, notamment à travers la couverture du risque. Ce dernier augmentant, la couverture doit augmenter elle aussi, y compris en matière pénale quand c'est possible, ce qui semble être le cas d'après certains experts.”

Marseille, le 07/06/2017

M. Marc PREBOT, membre du CSMM

Source: Document préparatoire du groupe de travail relatif à la responsabilité pénale du capitaine, contribution de M. Marc Prébot, syndicat national des personnels navigants et sédentaires de la marine marchande CFTC, membre du CSMM.

Annexe 7

“Pour ce qui est de l'évolution de la responsabilité du Capitaine, voici quelques pistes de réflexions.”

“Le philosophe Hans Jonas dans son fameux livre « Le principe responsabilité » rappelle un dogme simple : le pouvoir impose la responsabilité. En clair, ceux (celle ou celui) qui possèdent le pouvoir sur le navire doivent en assumer la responsabilité. En effet, toute discussion sur la responsabilité doit être précédée d'une discussion sur le pouvoir.

Ainsi, «le Capitaine a-t-il un pouvoir suffisant pour justifier sa responsabilité entière ou partielle?»

Le régime actuel de responsabilité du capitaine est le résultat d'un processus socio-historique d'un autre temps pour deux raisons principales :

- *La distance et le temps imposaient à l'armateur une absolue confiance dans le capitaine et ses capacités de gestion des affaires techniques et commerciales. Le capitaine était l'expert technique de l'expédition maritime et le directeur commercial du navire que l'armateur ne pouvait surveiller lui-même. Pour utiliser des termes actuels, le capitaine assurait la gérance des affaires de l'armateur. A ce titre, il possédait une large autonomie gestionnaire.*
- *N'ayant aucun lien avec ses mandants, la distance, la durée des expéditions, et l'impossibilité de communiquer renforçaient l'autonomie du pouvoir du capitaine sur le navire.*
- *Autonomie et confiance conférait au capitaine un grand pouvoir de décision allant de la construction, aux modalités opérationnelles, à l'organisation d'un travail ainsi qu'au choix des cargaisons et des routes.*
- *Ayant une autonomie et un pouvoir réel sur l'opération du navire, le capitaine assumait une responsabilité que le droit confirmait. Le capitaine était le « directeur général d'une expédition maritime à but commercial ». C'est dans ce contexte qu'un droit de la responsabilité spécifique s'est formé.*

Aujourd'hui, le Capitaine est un exécutant travaillant à distance. Il n'a ni la confiance de l'armateur, ni l'autonomie, ni le pouvoir gestionnaire d'antan. Son pouvoir décisionnel se réduit à certains aspects de la conduite du navire dans les cadres strictes imposées par la compagnie. Le navire, le Capitaine et l'équipage sont de plus en plus dirigés et contrôlés par la compagnie grâce à un ensemble d'outils technologiques (technologies de l'information) et organisationnels (Code ISM, ISO, autres). Dans le monde maritime actuel, le Capitaine assume un ensemble de choix et décisions qui sont prises par d'autres. Il conserve la responsabilité mais il n'a plus qu'un pouvoir fortement réduit. Et ceux qui possèdent le pouvoir n'assument pas la responsabilité.

Toute révision du droit de la responsabilité doit s'adapter à cette situation inédite dans laquelle se trouve le monde maritime. Cependant, les armateurs ne souhaitent pas changer le droit car il leur est particulièrement favorable. Le capitaine est devenu un fusible sans pouvoir particulièrement utile pour les compagnies. En effet, il évite la mise en cause des structures décisionnelles terrestres et isolent l'opération du navire de la gestion de la compagnie alors qu'elles sont de plus en plus intégrées.

Est-il bien raisonnable de conserver un droit de la responsabilité intacte quand la situation à si profondément changée ?

Pour moi, toute discussion sur la responsabilité doit s'inscrire dans une discussion sur le pouvoir du capitaine.

Quel est le pouvoir et le rôle du capitaine dans la construction du navire ?

La construction d'un navire est une opération très complexe que je divise en deux parties : le design et la construction.

D'empirique, le design du navire est passé dans les mains exclusives de constructeurs spécialisés utilisant des programmes informatiques spécifiques. Les capitaines sont le plus souvent exclus et leurs voix ignorées par les sachants (?) (ingénieurs et architectes qui pourtant n'ont jamais assumé et n'assumeront jamais la réalité opérationnelle des navires).

Le processus pour choisir un design acceptable par l'armateur et respectant les normes en vigueur est considéré par les architectes navals comme le « compromis (trade-off) » d'un ensemble de facteurs inscrits dans une spirale itérative (théorisée depuis Evans 1959 à Andrews 1981). L'arbitrage des compromis lors du design reste la prérogative de l'armateur, en aucun cas celle de l'opérateur.

Au cours de la construction, toute modification (sur demande d'un capitaine par exemple) sera refusée à cause des surcoûts de productions en cas de changements.

En simple, le capitaine n'a pas de rôle dans le choix du design et de la construction. En opération, il assumera des choix techniques (équipement, de structures, d'ergonomie et de capacité/limitations techniques) fait par d'autres et auxquels il n'a pas été associé. En bref, le capitaine n'a pas de pouvoir sur la construction du navire ce qui signifie les conditions dans lesquelles il se retrouvera à opérer le navire ne sont pas les siennes ni celles de ses pairs.

Quel est le pouvoir et le rôle du capitaine dans les modalités opérationnelles (équipage, maintenance, ravitaillement, etc.) ?

Aujourd'hui, le capitaine ne choisit pas ni la quantité ni la qualité de l'équipage. Le nombre de marins est déterminé par la compagnie qui soumet une décision d'effectifs à l'administration du pavillon sans tenir réellement compte des réalités opérationnelles (des États comme la Grande-Bretagne et les Etats-Unis ont essayé, sans succès de changer, les modes d'attribution d'effectifs). Ainsi, il n'est pas rare de voir des décisions d'effectifs de 13 personnes alors que les navires ne peuvent opérer avec moins de 20 marins.

Le capitaine n'a pas le pouvoir de constituer son équipage qui sera imposé par l'armement. Ainsi au long cours, les équipages multinationaux sont devenus la norme. Ils sont délibérément choisis afin de :

- réduire les coûts ;
- créer une instabilité sociale et une peur permanente de perdre son emploi pour s'assurer de la docilité des individus ;
- renforcer le pouvoir de l'armement en éclatant l'équipage afin d'empêcher toute solidarité sociale et ainsi de supprimer toute velléité de revendication ou contestation de l'absolutisme de la compagnie.

Les budgets de maintenance et de réparation sont définis par la compagnie en fonction d'objectifs financiers souvent détachés des besoins du navires et avec peu de flexibilité.

Sans maîtrise financière ni budget propre à gérer, le capitaine n'a aucun pouvoir sur les conditions objectives de l'opération du navire.

Les lieux, quantités, fréquences et types de ravitaillement sont déterminés par la compagnie en fonction de critères économiques et logistiques mais pas des besoins parfois impérieux des navires. N'ayant aucune autonomie budgétaire, le capitaine ne peut que se plier à ces choix.

Quel est le pouvoir et le rôle du capitaine dans l'organisation du travail ?

Avec la mise en place du code ISM, la maîtrise de l'organisation du travail a basculé de la mer à la terre. Malgré l'affirmation de « l'autorité du capitaine », la compagnie est en charge de développer l'ensemble des procédures et donc des « processus » de travail applicable sur le navire. Il existe un paradoxe entre l'affirmation de l'autorité du capitaine et au même moment la stricte réglementation de l'organisation du travail déterminé unilatéralement par la compagnie.

En clair, le capitaine est dépossédé de son pouvoir sur l'organisation du travail.

Quel est le pouvoir et le rôle du capitaine dans la navigation du navire ?

Autrefois prérogative quasi-exclusive du capitaine, le choix des routes, des vitesses et de la navigation passe de plus en plus dans les mains de la compagnie. Les compagnies imposent un ensemble de facteurs à respecter mais aussi s'invitent directement dans la conduite du navire avec la mise en place de « fleet control center » capable de

surveiller la progression et la localisation de chaque navire avec précision. Cette interférence de plus en plus manifeste dans la conduite des navires montre un niveau de défiance dans les capacités des capitaines particulièrement importante mais surtout limite leur pouvoir sur la navigation même du navire.

De plus, le recours à des sociétés de « routing » impose non seulement en statique mais aussi en dynamique le choix des routes et vitesses.

Avec des possibilités limitées de choisir route et vitesses et l'obligation de justifier systématiquement tout écart aux consignes, les derniers espaces d'autonomie et de pouvoirs sont supprimés.

Souvent cachés sous les termes « aides à la décision », ces outils, leurs développeurs et leurs conseillers profitent de la responsabilité du capitaine afin de ne pas assumer les inhérentes limitations de ces systèmes.

Le principe général est que le capitaine est libre :

- De ne pas suivre les indications des aides à la décision. S'il ne suit pas, il devra justifier sa position avec énergie. De plus, s'il a un problème, il assumera la totalité des conséquences.
- De suivre les indications mais qu'il se retrouve en difficulté, il lui sera reproché d'avoir suivi des aides à la navigation perfectibles plutôt que « son sens marin ».

Dans tous les cas de figure, la responsabilité reste dans les mains du navire.

Les nouveaux instruments du pouvoir

L'apparition de la radiocommunication puis du SMDSM ont profondément bouleversé les rapports terre/mer en établissant un lien permanent. Conséquence du SMDSM, la disparition des officiers-radio à bord des navires a éliminé le « filtre » physique entre la terre et le capitaine. Aujourd'hui, le capitaine d'un navire peut et est contacté en permanence par une multitude de personnes qui lui donnent des instructions ou tentent d'influencer ses décisions.

L'apparition de l'e-mail a aussi multiplié les instructions de la terre sur les navires. En permanence, le capitaine traite une multitude de données et d'exigences qui sont formulées sans tenir compte des impératifs de navigation. Il doit également envoyer une multitude de documents attestant de la mise en œuvre des directives de la compagnie.

L' AIS a aussi permis la surveillance instantanée des navires et donc l'ingérence dans la conduite du navire.

Enfin, le code ISM et tous les instruments managériaux issus de l'ISO limitent également les capacités décisionnelles des capitaines au profit de systèmes produits à terre afin de remplir l'agenda d'autres départements dans la compagnie.

En conclusion, l'autonomie et le pouvoir du capitaine se sont fortement réduits.

Le capitaine n'a pas de pouvoir décisionnel lors de la construction du navire dont la structure et les équipements sont décidés sans consultation.

N'ayant pas la main sur les budgets ni sur la gestion du personnel, le capitaine ne possède aucun pouvoir sur les choix opérationnels.

La mise en place d'une surveillance systématique (AIS) et d'outils de management obligatoires (ISM) ou contractuels (ISO) limitent le pouvoir du Capitaine sur l'organisation du travail et sur la navigation elle-même.

Dans un tel contexte, la responsabilité du Capitaine doit être complètement repensée."

Source: Document préparatoire du groupe de travail relatif à la responsabilité pénale du capitaine.

Contribution de M. Simon-Clovis Hyvernât, officier de la marine marchande, Fédération UGICT-CGT des officiers de la marine marchande.

Annexe 8

Modèle de cartographie des risques

La proposition de cartographie ci-après ne vise pas l'exhaustivité, elle est destinée à être complétée et amendée afin de présenter:

- la réglementation qui régit une situation opérationnelle,
- les normes sanctionnant les infractions à cette réglementation,
- le niveau des peines prononcées par les juridictions françaises et étrangères (si possible),
- les conseils d'ordre pratique permettant d'adopter une attitude minimisant la probabilité de réalisation d'un risque pénal,
- les conseils d'ordre pratique permettant de minimiser les conséquences de la réalisation d'un risque pénal.

A titre d'illustration, cette méthode est appliquée ci-dessous au cas de l'échouement.

Risque opérationnel	Réglementation			Mesures préventives	Mesures correctives
Echouement	Code ISM Règles de navigation			-utilisation de méthodes rigoureuses de navigation (comparaison des données des différents appareils etc) -appliquer le passage planning et les procédures ISM -vigilance accrue dans les zones mal cartographiées -connaissance des courants et de leur intensité -bonne communication et identification certaine du chef de quart -s'assurer que les chefs de quart connaissent les limites des appareils de navigation	-Mouiller une à deux ancres pour limiter la dérive (les deux en urgence lorsque l'échouement est imminent) et stopper la machine, fermer les portes étanches et montrer les feux et marques du navire dès qu'il touche le fond -déterminer nature du fond, plan d'échouage et évolution de la marée, dégâts du navire, présence de pollution, conditions météo, stabilité du navire -Faire un compte rendu aux autorités côtières et à l'armement (activation cellule de crise qui fera le lien avec la société de classification) -vérifier la présence d'hydrocarbures dans les soutes avant d'assécher -déséchouement par propres moyens ou demande d'assistance -limiter les risques de rejets polluants -rédaction du rapport de mer
Risque pénal correspondant	Réglementation	Peines prévues	Peines prononcées		
Infractions aux règles générales de conduite en mer.	Art L.5242-1 et suivants du C.transport	Emprisonnement: 6 mois à 6 ans Amende: 30 000 € à 150 000€ Selon le lieu de l'infraction, le pavillon du navire et la gravité des conséquences de l'abordage	Article L.5242-6-5 du Code des transports : principe de partage de responsabilité avec l'armateur		
Infractions aux règles fixées par la Convention Marpol	sous-section 2 de la section 1 du chapitre VIII du titre Ier du livre II du code de l'environnement.	Emprisonnement: 0 à 10 ans Amende: 4000 € à 15 000 000€ Selon le lieu de l'infraction, le pavillon du navire et la gravité du dommage causé à l'environnement	Article L218-23 du Code de l'environnement: Principe de partage de responsabilité avec l'armateur		

Source: Document préparatoire du groupe de travail relatif à la responsabilité pénale du capitaine prenant appui sur le livre "Aide-mémoire du capitaine: Réglementation, contentieux et rapport de mer", de Cyril Delher, Jean-Philippe Côte et Mathias Vandevenne.

Annexe 9

Synthèse de l'enquête conduite auprès des armements (1/3)

Catégorie de navigation (Cabotage, long cours)	Long cours, cabotage international.
Type de navire (pétrolier, porte-conteneur, ferry,...)	Roro, Ropax, navires de recherche, câblier, passagers.
1^{ère} partie – Ecole	
Estimez-vous que la formation initiale reçue en matière juridique soit suffisante pour que les capitaines saisissent l'étendue de leurs prérogatives ?	<ul style="list-style-type: none"> • 2/3 des entreprises estiment cette formation insuffisante. (Dont ¼ d'entre elles n'a pas d'avis sur le nouveau cursus) • 1/6 estime que cela dépend de l'implication personnelle des étudiants • 1/6 l'estime suffisante mais souligne que les étudiants n'ont pas forcément la maturité pour saisir l'étendue des prérogatives
Estimez-vous que la formation initiale reçue en matière juridique soit suffisante pour que les capitaines apprécient l'étendue de leurs responsabilités ?	<ul style="list-style-type: none"> • ½ des entreprises estiment cette formation insuffisante • 1/6 estime que cela dépend de l'implication personnelle des étudiants • ¼ l'estime suffisante dont <ul style="list-style-type: none"> ○ ½ d'entre elles n'a pas d'avis sur le nouveau cursus et ○ ½ d'entre elles souligne que les étudiants n'ont pas forcément la maturité pour saisir l'étendue des responsabilités
Cette formation correspond-elle aux besoins de l'armement ?	<ul style="list-style-type: none"> • 1/3 estime que non • ½ des entreprises estime que cette formation n'est pas suffisante • 1/6 estime qu'elle pourrait correspondre si les modules étaient abordés sous un autre format que celui du cours collégial.
Cette formation pourrait-elle être améliorée ?	Oui pour l'ensemble des entreprises, notamment, avec l'intervention de professionnel (avocats, experts) pour confronter les élèves avec des cas pratiques. Il est impératif que l'élève comprenne l'importance de cette formation dans les fonctions de direction.
Sous quelles formes, selon vous, l'enseignement juridique devrait-il être dispensé ?	<ul style="list-style-type: none"> • Intervention de professionnels : <ul style="list-style-type: none"> ○ Navigants avec une

Synthèse de l'enquête conduite auprès des armements (2/3)

	<p>expertise juridique et une expérience significative du commandement</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Des avocats, des experts, des assureurs • Elle doit donner les outils nécessaires à la maîtrise de l'accès à la réglementation • Exposés et études de cas • Formation générale pour donner le cadre puis études de cas concrets • Nécessite un module spécifique (non fondu dans le cours de droit maritime)
2^{ème} partie – Vie Professionnelle	
Est-ce que le plan de formation continue mis en place au sein de l'armement traite des questions juridiques liées à la fonction de capitaine?	<ul style="list-style-type: none"> • 2/3 Non • Pour les autres : <ul style="list-style-type: none"> ○ Une formation à lieu à la nomination ○ Pas directement mais via des formations de gestion de crise organisées avec des mises en situation et analyse avec un avocat.
Existe-t-il des formations internes relatives à la législation nationale et/ou internationale pour les capitaines au sein de l'armement?	<ul style="list-style-type: none"> • 1/3 Oui • 2/3 Non, dont ½ prévoit une mise en place
Serait-il opportun que les capitaines activent leur CPF pour une formation juridique ?	Oui pour l'ensemble des entreprises
L'armement met-il à disposition de ses capitaines une veille documentaire ?	<ul style="list-style-type: none"> • 2/3 oui • 1/3 non, dont ½ précise que seul le capitaine d'armement y a accès et renvoi aux capitaines ce qui lui semble pertinent.
Le cas échéant, à quelle fréquence est-elle mise à jour ?	Veille permanente, selon actualité réglementaire, émission de bulletins réguliers, veille OMI trimestrielle
L'armement possède-t-il des fiches d'information relatives à la législation (nationale/internationale). Si oui, par quels moyens les capitaines peuvent-ils y avoir accès ?	<ul style="list-style-type: none"> • 2/3 oui, via logiciel gestion ISM, serveur QSE/Veille réglementaire, intranet. 1 entreprise précise qu'elle n'a pas de « fiche » à proprement parlé mais des éléments de veille réglementaire, dont les changements font l'objet d'une communication. • 1/3 non mais les principales réglementations sont disponibles à bord

Synthèse de l'enquête conduite auprès des armements (3/3)

Les capitaines ont-ils un point de contact identifié au sein de l'armement pour leurs questions juridiques	<ul style="list-style-type: none"> • 2/3 oui (service juridique, service QSSE, direction armement) • 1/3 non
Les capitaines sont-ils informés par l'armement sur les services consulaires français à l'étranger ?	<ul style="list-style-type: none"> • 1/3 oui • 1/3 non • 1/3 non concerné/pas nécessaire
Existe-t-il une couverture pour l'assistance juridique spécifique au capitaine au sein de votre armement ?	<ul style="list-style-type: none"> • ½ oui, (notamment via le P&I) • ½ non, cependant, une des compagnies met systématiquement un avocat spécialisé à disposition du capitaine pour tout évènement le nécessitant et sur demande du capitaine

Source: Document préparatoire du groupe de travail relatif à la responsabilité pénale du capitaine. Contribution de Mme Alonzo, Armateurs de France.