

LA RESPONSABILITÉ

DU CHEF DE BORD

Passionné de bateaux, Aurélien Boulineau a développé avec son cabinet Oceanis avocats un pôle de droit de la plaisance et du nautisme. Pour Voiles et Voiliers, il explique la notion de chef de bord. Un rôle central en termes de responsabilités, mais pas toujours évident à définir.

Texte **Thibaud Vaerman**

Voiles et Voiliers : Qu'est-ce qui définit légalement un skipper ?

Aurélien Boulineau : La première problématique, c'est qu'il n'y a pas vraiment de dispositions législatives propres aux questions maritimes. Nous partons donc souvent sur les dispositions du Code civil et du Code des transports. Mais la base, c'est la responsabilité civile et la notion de «gardien de la chose». Ce qui veut dire que celui qui est responsable du navire est «gardien du navire». Ce qui est plus compliqué pour un bateau, c'est que le propriétaire n'est pas forcément le chef de bord.

VV : Comment est-il déterminé ?

A. B. : Pour moi, on parle de «skipper», quand on a affaire à un professionnel. Quelqu'un qui a des diplômes et qui est assuré pour ça. Dans ce cas, la question est vite réglée. Parce qu'à partir du moment où un professionnel est payé pour ça, c'est logiquement lui qui est responsable du navire. Lorsque l'on est dans un cadre privé, cela

devient la notion de chef de bord. Il y a donc deux hypothèses : soit le propriétaire est à bord et la jurisprudence présume qu'il remplit ce rôle. Soit il se décharge – verbalement ou par écrit – de cette responsabilité en désignant un autre chef de bord. Dans ce cas, cette personne devient responsable.

VV : À quoi s'expose le responsable exactement ?

A. B. : La première, c'est la responsabilité civile et là c'est purement indemnitaire. Sauf en cas de préjudices corporels, où là ça peut prendre des proportions énormes – jusqu'à plusieurs millions d'euros. Mais pour un cas simple, comme un refus de tribord par exemple, dans ce cadre-là, l'assurance indemnise rapidement du préjudice subi, puis va chercher ensuite la responsabilité de la faute afin d'obtenir le remboursement des frais engagés. Si on est jugé responsable, on se doit donc d'être bien assuré. D'autant plus qu'en plaisance, les chiffres

montent assez vite. 20 ou 30000 euros de réparation sur un bateau, c'est quelque chose d'assez courant.

VV : C'est donc d'abord une question d'assurance ?

A. B. : Oui et c'est là qu'il y a un risque, parce qu'il faut que le chef de bord soit assuré pour ça. Dans sa responsabilité civile, il doit y avoir une couverture pour les «activités nautiques». Avant de louer ou d'emprunter un bateau, il faut commencer par s'assurer que c'est bien le cas. La plaisance peut très bien être considérée comme une «exclusion». Dans ce cas, une licence à la Fédération française de voile peut régler le problème. Le propriétaire est assuré via l'assurance de son bateau. Mais s'il confie la responsabilité de direction à quelqu'un d'autre, attention : cette personne doit s'assurer qu'elle est bien couverte pour ce type d'activité. Ce n'est pas une question technique.

LE RÔLE DU CHEF DE BORD

LA RESPONSABILITÉ DU CHEF DE BORD

VV : Prenons le cas d'une croisière s'étendant sur plusieurs jours. Le chef de bord est logiquement amené à dormir et quelqu'un d'autre doit prendre le quart à sa place. Qui est responsable à ce moment-là ?

A. B. : Dans ces cas-là, on nomme un deuxième chef de bord. Une deuxième personne compétente, qui secondera le chef de bord quand il ira se reposer ou si jamais il se trouve en incapacité – blessé ou malade – d'assumer son rôle. Dans ce cas, c'est cette deuxième personne qui est responsable. En revanche, si ce second, en appliquant les consignes du chef de bord, vient à se mettre sur les rochers, le chef de bord pourra être tenu pour responsable. La notion de chef de bord est donc très complexe, puisque cela dépend vraiment de la situation dans laquelle l'on se trouve au moment où intervient l'accident.

VV : Que risque-t-il dans un cas plus grave ?

A. B. : Le chef de bord est aussi pénalement responsable. Il y a deux cas de figure : une infraction non intentionnelle. Cela peut être la mise en danger de la vie d'autrui, pour non-respect d'une règle de sécurité. Exemple : on part sans emporter de gilets de sauvetage, car c'est le chef de bord qui doit vérifier que l'armement du bateau est là. Mais cela peut aussi être intentionnel. Il y a notamment une infraction prévue dans le code des transports, une sorte de «non-assistance à personne en danger», mais pour un événement de mer. Donc si vous ne portez pas assistance à un navire alors que vous êtes en capacité de le faire, vous pouvez être poursuivi pénalement.

VV : Jusqu'où est-ce que cela peut aller ?

A. B. : Tout est question des faits qui vous sont reprochés. Par exemple, si

vous faites naufrage et que vous voulez tirer une fusée de détresse, si celle-ci est périmée et ne fonctionne pas, vous n'irez pas en prison. En revanche, à partir du moment où vous ne mettez pas l'équipage en sécurité, notamment en n'imposant pas le port de la brassière, vous prenez un risque. En tant que chef de bord, vous pouvez tout à fait imposer le port de la brassière, parce que c'est vous qui allez assumer la responsabilité civile et pénale derrière. En cas d'accident grave, vous n'allez pas finir en prison parce que vous avez oublié de demander à quelqu'un de mettre une brassière par beau temps. En revanche, s'il y a 30 nœuds et 3 mètres de houle et que personne ne porte de brassière, le juge sera peut-être moins conciliant. C'est vraiment une question de proportionnalité par rapport à la situation de fait dans laquelle vous vous trouvez. ■