

La notion et la fonction de skipper ou de chef de bord

AFDM – 6 décembre 2012

Le terme de « skipper » est depuis longtemps admis dans le langage courant, pour désigner le chef de bord.

Pour les plus sportifs d'entre-nous on pensera immédiatement aux coureurs du Vendée Globe Challenge qui partent affronter les quarantièmes rugissants.

Pour les plus nostalgiques, le terme de « skipper » rappellera certainement les aventures de Slocum, du Baron Bich ou de Charlie Barr.

Enfin, pour le commun des terriens, le terme de « skipper » évoquera sans doute la dernière croisière dans les mers du Sud ou pour les irréductibles, quelques bords tirés en famille entre Trégastel et Perros-Guirec.

En revanche pour le juriste, tenter de définir la notion et la fonction de « skipper » ressemble à une aventure beaucoup plus délicate.

En effet, les textes règlementaires ignorent totalement ce terme.

L'administration n'en parle pas même lorsqu'il s'agit de définir les conditions d'obtention du brevet de capitaine 200 (arrêté du 25 avril 2005), diplôme dont beaucoup de « skippers » vont pourtant tenter de se prévaloir.

Il faut parcourir les pages « *formation maritime* » du site du Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable et de la Mer pour trouver une première définition du métier de « skipper » professionnel.

Il est ainsi défini :

« Chef de bord d'un navire de plaisance à voile, le skipper assure le transport de passagers ainsi que l'acheminement ou le convoyage de navires d'un port à un autre pour le compte d'un tiers. »

Pour l'administration, le « skipper » est Maître à bord, il assume toutes les responsabilités :

- *de la navigation,*
- *de la conduite des moteurs et des installations électriques ;*
- *des relations entre le client et le bord et entre le bord et la terre ;*
- *de la sûreté et de la sécurité des passagers et du navire ;*
- *de la gestion de l'équipage ;*
- *de l'hygiène à bord et de la santé des passagers ;*
- *de la maintenance et de la réparation du navire ;*
- *des radio-communications.*

Et l'administration ajoute :

« Le skipper joue également un rôle important dans l'animation de la vie à bord ».

Manifestement on retrouve dans cette définition donnée par l'administration du métier de « skipper » les principales attributions d'un capitaine de navire au sens de la loi maritime.

Mais cette définition n'est pas totalement satisfaisante car elle reste limitée au « skipper » professionnel.

Or, le « skipper » n'est pas nécessairement un professionnel.

Il est possible aujourd'hui de skipper un voilier de 30 mètres et plus de 25 tonnes de déplacement en étant simplement titulaire d'un permis hauturier pourvu que ce soit à titre privé et pour l'agrément.

D'une manière générale et à l'instar de la définition du Larousse, le « skipper » c'est le « *Commandant de bord d'un voilier de course croisière* » ou « *le barreur d'un voilier participant à une régata* ».

En fait sous le vocable générique apparaît un personnage à plusieurs facettes.

Pour revenir donc à l'objet de notre étude nous dirons que le « skipper » exerce sans aucun doute les principales fonctions d'un capitaine (I), mais ce n'est malgré tout pas un capitaine comme les autres (II).

I – Le « skipper » exerce les principales fonctions d'un capitaine.

1/ Le « skipper » est avant tout chargé de la conduite du navire.

Il assure les attributions nautiques d'un capitaine.

La jurisprudence l'a reconnu depuis longtemps notamment en matière sociale lorsqu'il s'agit de qualifier le contrat qui le lie au propriétaire.

Pour la Cour d'appel d'Aix en Provence par exemple :

*« un skipper est le Commandant de bord d'un yacht »
(CA Aix en Provence 29 avril 1986)*

Le rôle nautique du skipper est bien évidemment admis en matière de course ou de régate. Dans la célèbre affaire de l'Airel dont Bernard MARGUET nous parlera certainement, la Cour d'appel de Lyon après cassation a considéré que :

« selon les usages et les règles applicables en matière de course en mer, le « skipper » a seul le commandement du voilier dont il dirige et contrôle les manœuvres et la marche. » (CA Lyon 13 mai 1991).

Plus récemment, dans une affaire d'accident corporel où il s'agissait de choisir entre la responsabilité du « skipper » ou celle du locataire, la Cour d'appel de Nîmes a précisé que

« le rôle d'un skipper, terme qui désigne précisément le capitaine d'un bateau est de diriger celui-ci, les manoeuvres étant effectuées sous sa seule autorité » (CA Nîmes, 18 novembre 2008)

Les attributions nautiques du « skipper » sont donc bien celles d'un capitaine au sens de la loi maritime.

On peut certainement englober d'ailleurs dans ces attributions purement nautiques la conduite et la maintenance des moteurs et des installations électriques.

2/ Le « skipper » reste également le seul maître à bord.

L'autre principale attribution d'un capitaine, c'est d'être le seul maître à bord.

Or, cette prérogative appartient également au « skipper ».

Il conserve son autorité sur l'équipage dans la conduite du navire.

Et lorsqu'il s'agira de déterminer les responsabilités, il sera le seul à se voir attribuer les pouvoirs d'usage de contrôle et de direction sur le navire (Affaire de *L'Airel* CA Lyon 13 mai 1991).

La Cour de cassation a récemment confirmé cette solution dans l'affaire du « Pti Jules » (Cass. Civ. 2^{ème} 12 avril 2012) en parlant de « *gardien exclusif du voilier en tant que commandant de bord* ».

Le « skipper » doit donc assurer la cohésion de l'équipage et son efficacité.

C'est lui qui détient l'autorité à bord du navire.

Il en va de la sécurité des biens et des personnes.

La solution est classique mais elle pourrait certainement être discutée en matière de course de régate.

En effet, les décisions purement nautiques sont partagées à bord entre le « skipper » et le tacticien ou le navigateur. L'un est concentré sur la route du navire et sa vitesse, tandis que l'autre analyse la position des adversaires et détermine la meilleure option pour gagner des places.

Il me semble alors que la conduite du navire est partagée.

A cette exception près, le « skipper » dispose sans aucun doute de l'autorité conférée aux capitaines.

3/ Le « skipper » bénéficierait également des attributions publiques d'un capitaine.

On rappellera que la loi confère au capitaine les prérogatives d'un officier d'état civil pour dresser tout acte de naissance ou de décès.

D'après l'article 988 du Code civil, le capitaine peut, en mer, également recevoir un testament authentique comme le ferait un notaire.

Enfin, aux termes du Code disciplinaire et pénal de la Marine Marchande le capitaine dispose de pouvoirs de police judiciaire importants. Il peut notamment ordonner la consignation de toute personne qui menace la sécurité du navire.

La jurisprudence est assez pauvre sur le sujet mais d'après le Professeur BONASSIES, les textes ne distinguant pas, il faut reconnaître ces attributions de caractère public à tout capitaine y compris au « skipper » d'un navire de plaisance (Traité de droit Maritime – Bonassies – Scapel – 2^{ème} éd. 2010 286 bis).

Nous savons que la question des attributions publiques du capitaine renvoie à celle de leur nationalité qui a été débattue récemment avec l'entrée en vigueur de la loi du 7 avril 2008.

A mon sens la question se pose avec encore plus d'acuité en matière de plaisance si l'on admet qu'un « skipper » bénéficie des mêmes prérogatives publiques qu'un capitaine.

Peut-on imaginer en effet qu'un « *skipper* » russe, canadien ou philippin à bord d'un bateau français puisse exercer les pouvoirs d'un officier de police judiciaire ou même celles d'un notaire ?

La question reste ouverte mais elle suggère déjà que le « skipper » n'est pas un capitaine comme les autres.

II – Le « skipper » n'est pas un capitaine comme les autres.

Plusieurs situations obligent à nuancer le rôle du « skipper » eu égard aux attributions classiques d'un capitaine.

1/ Le skipper est-il toujours le représentant légal de l'armateur ou du propriétaire ?

D'après l'article 10 du décret du 19 juin 1969 :

« le capitaine peut recevoir tous les actes judiciaires ou extra-judiciaires adressés à l'armateur »

Cette disposition permet aux créanciers de l'armateur de signifier des actes à l'armateur en la personne du capitaine à bord du navire en quelque port qu'il se trouve.

Or, cette attribution du capitaine en droit maritime ne semble pas applicable en matière de plaisance.

C'est la solution dégagée par la Cour d'appel d'Aix en Provence dans un arrêt du 2 mars 1984 navire « Phantom » :

« La fonction de « skipper », qui s'applique notamment en matière de plaisance, ne répond à aucune catégorie juridique, les dispositions du droit maritime s'appliquant aussi bien aux capitaines de la navigation de plaisance qu'à ceux de la marine de commerce pour tout ce qui touche à la navigation, et cessant, pour la navigation de plaisance lorsque le navire est amarré à son poste habituel et que le capitaine abandonne en fait une fonction attachée aux seules sorties ou voyages maritimes. »

La Cour considère donc que le « skipper »/capitaine abandonne ses fonctions de représentation lorsque le bateau est au port et que la signification d'une assignation au « skipper » est nulle.

La solution mérite d'être soulignée lorsqu'il s'agit notamment de valider la saisie conservatoire d'un navire de plaisance.

2/ Le rôle du « skipper » dans le cadre d'une location de bateau.

Le rôle du « skipper » en matière de location retient également l'attention.

La location d'un bateau avec skipper est aujourd'hui assez répandue.

Elle répond au besoin d'une clientèle qui, très humblement, reconnaît ne pas avoir les compétences requises pour mener le navire à bon port.

La situation du skipper est alors quelque peu originale :

- il est le plus souvent salarié de la société de location, laquelle n'est pas propriétaire du bateau mais simplement gestionnaire. Le skipper dans ce cas n'a donc pas de lien juridique avec le propriétaire du navire.
- Quels sont alors ses liens avec le locataire ? Le skipper n'a pas davantage de liens juridiques avec le locataire. Il s'intègre dans la prestation de location avec skipper vendue au client lequel prend en charge d'ailleurs ses frais de nourriture.
- A qui obéit le skipper ? A priori, il obéit aux demandes du locataire sous réserve que les conditions météorologiques le permettent. La plupart des contrats de location permettent au « skipper » professionnel dans ce cas de refuser de prendre la mer ou de changer le programme de navigation prévu.
- Quelle est l'étendue de son autorité ? Il a autorité sur l'équipage du bateau qui n'est autre que le locataire.

Si l'on compare cette situation à celle d'un capitaine de navire dans la marine marchande, voilà un capitaine :

- qui n'est ni le salarié du propriétaire armateur ni celui de l'affréteur,
- mais qui obéit aux ordres de l'affréteur à temps ou de l'affréteur au voyage,
- tout en disposant d'un pouvoir d'autorité sur cet affréteur.

Le rôle du « skipper » dans ce cas est assez singulier et se démarque manifestement du rôle traditionnel d'un capitaine.

On pourrait également parler de la location d'un bateau sans skipper où le locataire assume seul la fonction de skipper et donc de capitaine sans avoir aucun lien avec le propriétaire du navire.

EN CONCLUSION, il ne fait aucun doute qu'en matière de plaisance le « skipper » assume le rôle d'un capitaine à bord du navire.

Mais son rôle et surtout son statut mériteraient sûrement d'être précisés par le législateur.

Doit-on conférer au « skipper » non professionnel les mêmes prérogatives qu'au « skipper » professionnel ?

Ne doit-on pas distinguer en fonction de la taille des navires ?

Autant de questions qui, au-delà du rôle, intéressent évidemment la responsabilité du « skipper ».