



LE CAPITAINE : SEUL MAÎTRE A BORD APRES DIEU ?

Koffi Justin BIANOU

Master 1, Droits Maritimes – Nantes Université

Depuis des siècles, le capitaine du navire est considéré comme le maître incontesté à bord, une figure quasi divine aux yeux de son équipage car détenant à lui tout seul le sceptre du pouvoir absolu de commander, sans partage, dans cet environnement hostile et périlleux qu'est la mer ; ce dernier détient alors entre ses mains le sort de son équipage, du navire et le bon déroulement de l'expédition maritime : dit-on de lui qu'*il est le seul maître à bord après Dieu* ».

La notion de capitaine¹ n'est définie en droit maritime international. En droit maritime français, elle était définie par l'article 2 Code disciplinaire et pénal² comme étant « *la personne qui exerce régulièrement, en fait, le commandement du navire* ». C'est cette même définition qui a été reprise à un mot près par le législateur dans le Code des transports, en son article L. 5511-4, en supprimant le terme « régulièrement ». Désormais, selon cet article, est capitaine « *la personne qui exerce, en fait, le commandement du navire* ». Selon la Cour de cassation, « *est considéré comme capitaine celui qui exerce régulièrement en fait le commandement d'un bâtiment, quels que soient le tonnage, l'affectation de celui-ci et l'effectif de son équipage et ce, même s'il n'a pas assumé effectivement des fonctions de mandataire commercial de l'armateur* ».

¹ Jusqu'en 1681 le titre de "Capitaine" était réservé aux Officiers qui commandaient des navires de guerre. Sur les navires marchands, il n'était question que de "Maîtres, Patrons et Pilotes".

http://capitaineslongcours.online.fr/Historique%20Appellation_TRAIZET.pdf

² La version en vigueur au 1^{er} janvier 2018 précise au même article 2, en son second alinéa que l'expression de " capitaine " désigne le capitaine ou patron ou, à défaut, la personne qui exerce régulièrement, en fait, le commandement du navire. Elle n'a pas évolué depuis la loi du 17 décembre 1967.

»³. Pour la doctrine, « *le capitaine est désigné comme étant celui qui est préposé à l'armateur et chargé de la conduite et du commandement d'un navire de commerce* »⁴. Il est « *le centre vital du navire, à la fois le cerveau et cœur* »⁵. Il est désigné par l'armateur, la personne qui exploite le navire en son nom et qu'il en soit ou non le propriétaire (article L. 5411-1 C. transp.).

Dans un contexte de constante évolution de l'expédition maritime— qui n'est plus ce qu'elle était, il y a de cela des siècles —, évolution due au développement technologique (établissement de liaisons instantanées et permanentes entre le capitaine et l'armateur) et à l'évolution de la pratique maritime, notamment avec l'accroissement de la dimension des entreprises maritimes⁶, cette vision romantique du capitaine détenant un pouvoir⁷, absolu, le plaçant à la suite directe de « Dieu » sur le navire, semble ne pas résister aux évolutions du droit maritime, soumis au gré du vent des conventions internationales. Le rôle du capitaine s'est aujourd'hui sensiblement affaibli.

Historiquement, le capitaine avait un rôle extrêmement important. En effet, il lui était reconnu une autorité considérable du fait de la dangerosité de la mer, environnement hostile et imprévisible, de l'éloignement des côtes et de l'absence de contact avec la terre, ni avec son armateur. Ainsi, ce personnage est alors investi de nombreuses prérogatives qu'il exerce sur l'ensemble du navire. Ce processus s'est traduit du passage d'un simple technicien à celui de détenteur d'un pouvoir considérable. En effet, c'est ce qu'exprime assez bien Mme Gouilloud en indiquant que « *d'abord simple technicien chargé d'assister le propriétaire du navire pour la navigation, il s'est entièrement substitué à lui lorsque celui-ci a cessé d'embarquer. Le capitaine a alors été chargé de mener l'expédition à sa place. Les marchands ont donc cessé d'accompagner leurs marchandises ce qui a débouché sur l'élargissement des compétences du capitaine qui cumule plusieurs fonctions* »⁸. Aussi, il fallait que cette personne qui veut devenir capitaine puisse avoir des talents de navigateur, de négociant et de meneur d'hommes⁹.

Aujourd'hui, son rôle s'est considérablement réduit ; il n'est par conséquent plus détenteur du pouvoir qui avait été jadis le sien. En effet, avec les progrès réalisés dans la navigation maritime, le

³ Cass. soc., 15 mars 1972, Bull. civ.V, n°224, p.205.

⁴ G. CORNU, *Vocabulaire juridique*, v. capitaine, 10^{ème} éd., PUF, p. 148.

⁵ H. ARDILLON, « La fonction du capitaine à bord d'un navire de grande dimension », *DMF* 2012, p. 345.

⁶ P. BONASSIES, Ch. SCAPEL, *Traité de droit maritime*, LGDJ, 3^{ème} éd., p. 246.

⁷ Le capitaine a traditionnellement trois types d'attribution : technique, commerciale et administrative. Au-delà de cela, il applique la législation du travail à bord et est garant du respect des lois du pavillon sur le navire.

⁸ M. R. GOUILLOUD, *Droit maritime*, Pédone, 2^{ème} éd., Paris, 1993., n° 201, p. 130.

⁹ C'est la grande ordonnance de Colbert d'août 1681 qui viendra ponctuer l'évolution de la fonction, commencée dès la Rome et la Grèce antiques. Elle consacre les qualités requises d'un capitaine : talent de navigateur, négociant et meneur d'hommes. On peut dire aujourd'hui à l'analyse que ce sont ces trois qualités qui constituent aujourd'hui les attributions techniques, administratives et commerciales du capitaine.

capitaine ne demeure plus « *cette figure symbolique du droit maritime dont le rôle et les pouvoirs sont d'une importance décisive* ». Ces attributions ont été réduites. De son éloignement, il n'avait d'ordres à recevoir de personne, mais avec les progrès des communications, l'armateur garde ainsi toute la main sur l'expédition, et ce même en matière commerciale¹⁰. L'on a pu écrire à ce sujet que, « *le premier maître à bord n'est plus le capitaine, mais le téléx* ».

De surcroît, avec l'accroissement de la dimension des entreprises d'armement, la rationalisation de leur gestion et l'établissement des liaisons, le rôle du capitaine s'est également considérablement affaibli¹¹. Aussi, par l'augmentation croissante des réglementations internationales et le phénomène de la mondialisation, ce dernier se voit soumettre de plus en plus à des obligations, notamment en matière de sécurité de la navigation (Convention SOLAS), en matière de protection de l'environnement marin (Convention MARPOL) et de respect des personnes à bord (Convention n°187 de l'OIT).

Face à de tels constats, l'image du capitaine tout-puissant, seul maître à bord, n'est-elle pas le reliquat d'une époque révolue où les océans étaient largement inexplorés qui aujourd'hui doit être nuancé ? Plus schématiquement, le capitaine dispose-t-il de nos jours de pouvoir absolu à bord, signe d'un rôle prépondérant ?

Sans grands risques, nous pouvons affirmer que le capitaine joue sans doute un rôle très important à bord du navire. Toutefois, il a perdu le pouvoir qui le rendait seul maître à bord, le pouvoir décisionnaire qui est revenu à l'armateur grâce à l'évolution de la technologie. De plus, on peut affirmer qu'il n'est désormais plus le seul chargé d'assurer la sécurité en mer mais cette problématique relève aujourd'hui d'une responsabilité collective, partagée entre lui, l'armateur, l'équipage et les autorités maritimes. Néanmoins, il conserve une partie de ses prérogatives.

Ainsi, si le rôle du capitaine a été jadis très considérable car détenteur d'une autorité absolue (I), cette autorité, bien que n'étant plus totale, est partiellement remise en cause, car le capitaine demeure toutefois investi de fonctions extrêmement importantes (II).

¹⁰ D. R. KOUAMO, *Les attributions sociales du capitaine de navire*, Mémoire, Université de Nantes, 2014.

¹¹ P. BONASSIES, Ch. SCAPEL, *Traité de droit maritime*, loc. cit,

I- LE ROLE CONSIDERABLE DU CAPITAINE, DETENTEUR HISTORIQUE D'UNE AUTORITE ABSOLUE

« Dans les périls de la navigation, l'instinct de conservation des hommes leur a fait, depuis longtemps, reconnaître qu'il fallait un seul maître à bord »¹², une personne détenant dans ces conditions de périls imminents une « autorité puissante à la tête du navire »¹³. Cette autorité passe alors par la reconnaissance d'un pouvoir exclusif de décision à bord (A). La reconnaissance au capitaine d'un tel pouvoir discrétionnaire ne se résume qu'être, à notre sens, la conséquence la plus directe de son implication dans l'expédition maritime et du fait que cela tient de sa responsabilité (B).

A- LE POUVOIR EXCLUSIF DE DECISION

Le rôle de décideur du capitaine est historiquement dû à des situations de fait – dirions-nous aujourd'hui technique – qui ne pouvait n'être que subie par l'armateur et le capitaine son préposé dans certains cas et non dans l'autre (le second peut s'approximativement à une question de volonté de l'armateur)¹³. Premièrement, et non la moindre, est la situation dans laquelle le manque de liaison entre l'armateur et son capitaine était notoire (1). Secondement, la substitution du capitaine à l'armateur qui décide de ne plus prendre la mer (2). On peut dire que ces deux situations sont à l'origine du pouvoir démesuré reconnu au capitaine lors des opérations maritimes.

1- L'absence de moyens de communication

La plus grande difficulté que l'on a pu relever et caractéristique de la proclamation du capitaine, « *seul maître à bord après Dieu* » est l'absence de moyens de communication entre lui et la terre. En effet, des siècles durant l'expédition maritime était jadis aventureuse et isolée de tout contact avec le monde terrestre. L'inexistence de moyen de liaison à la terre entama la reconnaissance au capitaine, premier officier à bord, d'un pouvoir décisionnel illimité, loin de tout regard et confronté à des situations imprévisibles.

On devait dès lors pallier cette incommodité aux vues de la cruciale importance que revêtait, de notre point de vue, l'expédition maritime (notamment pour le commerce et l'économie) ; que de mieux qu'attribuer à une personne à bord les pleins pouvoirs pour décider de la marche à suivre tout

¹² J. ANOUILH, *Becket ou l'honneur de Dieu*, Gallimard, 1959, rééd., mars 2010, p. 44. ¹³ Le capitaine et le droit pénal, AJ Pénal 2012 p. 585.

¹³ L'armateur qui décide de ne plus prendre part aux expéditions maritimes.

au long de l'expédition. Toutefois, il faut noter que malgré l'absence de lien entre l'armateur et le capitaine, ce dernier avait l'obligation de consigner tout évènement à bord dans un cahier.

Enfin, la distance géographique et les contraintes techniques limitaient considérablement les échanges entre le navire et la terre. Il fallait alors attendre que le navire rentre d'expédition afin que le capitaine puisse faire son rapport à l'armateur, auquel s'est substitué à bord celui-ci.

2- La substitution de fait de l'armateur

L'absence du propriétaire du navire à bord, détenteur naturel de tout pouvoir de décision pendant l'expédition maritime, a favorisé la reconnaissance au capitaine ce pouvoir exclusif de décision qui était il y a quelques siècles de cela le sien. En effet, le propriétaire du navire cessant d'embarquer, le capitaine s'est entièrement substitué à lui. Il a alors été chargé de mener l'expédition maritime à sa place¹⁴ et par conséquent tous les pouvoirs à bord appartenant originellement à l'armateur lui ont été aussi dévolus. Cela se traduisant à prendre toutes décisions nécessaires pour assurer la sécurité du navire et de sa cargaison en exerçant un pouvoir absolu sur l'équipage. Plus schématiquement, par son rôle, il devait s'assurer à la place de l'armateur que l'expédition maritime se déroule bon train.

Par ailleurs, il était alors mandataire de l'armateur en mer, mais ses pouvoirs n'étaient pas limités par les instructions reçues de ce dernier du fait de l'imprévisibilité et des contingents changements de « l'humeur » de la mer. Il prend donc des décisions en fonction de la situation qui se présentent à lui, la mer étant imprévisible.

Face au développement de ses prérogatives après le retrait de l'armateur, il s'est trouvé opportun de lui confier de même la responsabilité des expéditions maritimes pour ainsi achever sa consécration de capitaine tout-puissant.

B- RESPONSABLE DES EXPEDITIONS MARITIMES

Comme le souligne le professeur Bonassies, le capitaine avait autrefois un rôle très important, puisqu'il était, après le départ du navire, le seul maître de l'expédition maritime. Pour cela, il dispose d'attributions particulières, en l'occurrence en matière technique, administrative et commerciale (1). Mais aujourd'hui il a perdu cette dernière (2).

¹⁴ D. R. KOUAMO, *Les attributions sociales du capitaine de navire*, op. cit. ¹⁶ V. Ph. DELEBECQUE, *Droit maritime*, Dalloz, 14^{ème} éd. n° 346.

1- Les attributions historiques du capitaine

La capitaine étant responsable de l'expédition maritime, faisant de *lui le seul maître à bord après Dieu*, jouit de nombreuses attributions qui viennent conforter, de notre point de vue, son pouvoir à bord du navire et son rôle prépondérant dans l'expédition maritime.

Premièrement, le capitaine disposait et dispose encore aujourd'hui, d'une attribution technique, qui a aujourd'hui considérablement évolué¹⁶. Les attributions techniques du capitaine sont relatives à la conduite du navire. C'est la mise en œuvre des compétences nautiques que détient le capitaine à bord, justificatif de son pouvoir à bord. Elles sont exercées personnellement par le capitaine¹⁵. Cette solennité historique en matière de navigation traduit l'importance qui est reconnue au capitaine.

Deuxièmement, ses attributions administratives consistent à être à bord du navire un officier d'état civil. Il dresse tout acte de naissance (C. civ., art. 59) ou de décès (art. 86) survenus en cours d'expédition. Ces attributions en matière administrative sont toutefois limitées : il ne pourrait cependant célébrer un mariage. L'article 988 du Code civil lui reconnaît également compétence pour recevoir les testaments des personnes présentes bord.

Troisièmement, s'agissant de sa fonction commerciale d'antan, chaque fois que le capitaine, traitera des questions liées au sort de la marchandise, il agit dans le cadre desdites attributions. Il était l'agent principal maritime. Il passait des contrats, empruntait en cours de route des itinéraires non prévus selon les circonstances, recevait les marchandises et en délivrait reçu. Il engageait notamment l'équipage, empruntait au cours de route des chemins non répertoriés par l'armateur et approvisionnait le navire. Il pouvait aller jusqu'à vendre le navire devenu innavigable. Le capitaine avait donc des pouvoirs importants ; en contrepartie, il était responsable de la marchandise. En outre, en cas d'impossibilité de contacter l'armateur, comme c'était le cas, il prenait les décisions qui engageraient l'armateur. C'est le cas notamment des avaries communes.

Ces trois attributions confirmaient la responsabilité du capitaine quant à l'expédition maritime témoignait, à notre sens, de son omnipotence à bord. Cependant, il faut reconnaître que dû à l'évolution technologique et au développement des techniques de la pratique maritime, l'attribution commerciale du capitaine n'existe pratiquement plus et est revenu à l'armateur.

¹⁵ Pour conforter l'obligation d'exercice personnel des attributions nautiques, il est fait obligation au capitaine de se tenir en personne à la passerelle de son navire à l'entrée et à la sortie des ports.

2- La perte de l'attribution commerciale

Aujourd'hui, le capitaine a perdu ses attributions commerciales. Soucieux de nos jours d'optimiser leurs opérations, les armateurs ont tendance à centraliser les décisions commerciales au sein de leur sièges sociaux. Cette perte de la fonction commerciale du capitaine et de son pouvoir sous-jacent est due à l'accroissement des entreprises maritimes, avec la rationalisation de leur gestion, comme a pu le souligner le professeur Bonassies.

A titre illustratif, il ne choisit désormais plus l'équipage, ni ne signe les connaissements, sinon en qualité de mandataire. Il a cependant gardé un semblant d'attribution commerciale mais limitée dans l'espace. En effet, ces attributions ne lui sont reconnus que si le navire est hors des lieux où l'armateur à son principal établissement ou une succursale. Dans ce cas, il pourra prendre les décisions commerciales nécessaires aux besoins du navire et de l'expédition. Cependant, cela ne serait envisageable que lorsqu'il est impossible d'entrer en contact avec l'armateur, ce qui peut susciter des doutes.

En définitive, ces constats ont sans doute conduit à la remise en cause du pouvoir absolue que détenait le capitaine et au rôle prépondérant qui fut le sien.

II- LA CONTEMPORAINE REMISE EN CAUSE PARTIELLE DU ROLE DU CAPITAINE

S'interroger aujourd'hui sur la question du capitaine, « *seul maître à bord après Dieu* » doit nous conduire inéluctablement à remettre en cause cette affirmation dans notre société d'aujourd'hui dans laquelle le progrès technique a permis de sortir de cette époque dans laquelle les océans étaient encore inaccessibles et entourés de mythes. Le développement de la pensée et sa maîtrise presque parfaite du monde marin, permettent aujourd'hui de ne plus laisser le capitaine seul à bord pour prendre des décisions, avec pour unique secours, Dieu.

Le capitaine n'est plus cette figure emblématique que l'on connu pour ses pouvoirs qui se sont fortement amoindris (A) du fait de la mondialisation et des enjeux contemporains de préservation de l'océan, de l'environnement et de l'obligation de sécurité et de sûreté maritime. Néanmoins, il ne faut pas tout de même oublier que la capitaine conserve aujourd'hui un rôle non moins important (B).

A- L'AMOINDRISSEMENT DES PREROGATIVES D'ANTAN DU CAPITAINE

La dilution des prérogatives, des supers-pouvoirs, du capitaine a été la conséquence, à notre sens, de l'établissement des conventions internationales qui viennent imposer des obligations à la charge du capitaine (1) en encadrant les activités maritimes et en garantissant la sécurité des navires, des équipages et de l'environnement.

Ces réglementations ont limité les pouvoirs du capitaine. La logique des conventions internationales ne s'arrête pas de si bon chemin, elle précise que le capitaine peut voir sa responsabilité être engagée (2).

1- La naissance d'obligations à la charge du capitaine

La prolifération des conventions internationales soumet le capitaine à de nombreuses règles internationales qui limitent son pouvoir discrétionnaire.

Tout d'abord en matière de sécurité maritime, plusieurs conventions internationales obligent le capitaine de navire à porter assistance à toute personne ou navire en danger sans délai. En effet, selon la règle 33(1) de la Convention SOLAS, « *Le capitaine d'un navire en mer qui est en mesure de prêter assistance et qui reçoit, de quelque source que ce soit, une information indiquant que des personnes se trouvent en détresse en mer, est tenu de se porter à toute vitesse à leur secours, si possible en les informant ou en informant le service de recherche et de sauvetage [...]* ». Aussi, il lui en est fait obligation à l'article 98 §1 CNUDM en ces termes que « *Tout État exige du capitaine d'un navire battant son pavillon que (...) il se porte aussi vite que possible au secours des personnes en détresse s'il est informé qu'elles ont besoin d'assistance, dans la mesure où l'on peut raisonnablement s'attendre qu'il agisse de la sorte* ».

Il faut cependant préciser qu'il s'agit d'une obligation de moyen et non de résultat.

Ensuite, en matière de protection de l'environnement, il est fait obligation au capitaine de navire à tenir des registres des hydrocarbures où sont consignés tous les mouvements d'hydrocarbures à bord et depuis la terre (la règle 20 de la convention de MARPOL).

Par ailleurs, il incombe au capitaine la conduite et la sécurité du navire. Selon l'article 28 du Code disciplinaire et pénal de la marine marchande, « *le capitaine prend toutes les mesures nécessaires et adaptées en vue d'assurer la préservation du navire et de sa cargaison et la sécurité des personnes se trouvant à bord* ».

Le code ISM en son article 5 précise que le capitaine doit mettre en œuvre la politique de sécurité de la compagnie et laisse clairement entendre que le capitaine en a la responsabilité.

Enfin, il incombe au capitaine l'organisation du travail à bord. Selon l'article 13 de la Convention de l'OIT, « (...) *Le capitaine doit prendre toutes les mesures nécessaires pour assurer que les conditions en matière d'heures de travail et d'heures de repos des marins résultant de cette convention soient respectées* »¹⁶.

Comme on le voit, le pouvoir du capitaine est sensiblement encadré voire même limité par les obligations qui lui incombent désormais. Ainsi, si ce dernier manque à ces obligations, sa responsabilité pourra être mise en œuvre sur plusieurs plans. La création de nouvelles obligations créées de nouvelles responsabilités.

2- L'accroissement de la responsabilité du capitaine

Les diverses fonctions qu'exercent le capitaine expliquent les diverses responsabilités auxquelles, il peut être tenu. Historiquement, le capitaine semblait quasi irresponsable du fait de sa fonction. Mais cette quasi irresponsabilité a disparu avec l'avènement des conventions internationales dont la dynamique est liée à la protection de l'environnement marin. Ainsi, du fait des collisions, échouements ou de pollution marine, la responsabilité du capitaine peut être engagée s'il n'a pas pris toutes les précautions nécessaires pour éviter l'incident comme il résulte de son obligation de sécurité de navigation et de protection de l'environnement.

La responsabilité du capitaine se révèle donc être plurielle. D'une part, elle est pénale. En effet, le capitaine est tenu autant qu'il peut le faire sans danger pour son navire, pour son équipage ou ses passagers de prêter assistance à toute personne trouvée en mer en danger de se perdre, nous enseigne l'article L. 5262-2 du Code des transports. C'est une responsabilité personnelle qui ne peut rejallir sur le propriétaire du navire.¹⁷ Par ailleurs, il peut aussi voir sa responsabilité engagée en cas de manquement aux règles de conduite en mer (article L. 52411, 2 et 3 C. transp.). Cette responsabilité a réduit considérablement son rôle et son pouvoir historique.

D'autre part, la responsabilité du capitaine est civile. Selon l'article 221 du Code de commerce, il pesait sur le capitaine une responsabilité civile du fait personnelle. Mais avec la disparition des fonctions commerciales du capitaine, cette disposition est devenue caduque. Le capitaine, selon l'article l'ancien L. 5412-2, al. 2 du C. transp., « répond désormais de toute faute commise dans l'exercice de ses fonction »²⁰.

¹⁶ Convention (n°180) de l'OIT sur la durée du travail des gens de mer et les effectifs des navires, 1996.

¹⁷ Ph. DELEBECQUE, *Droit maritime*, Dalloz, 13^{ème} éd., n°344, p. 228. ²⁰ Abrogé par la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (LOM).

En somme, le pouvoir du capitaine n'est plus et ne sera plus ce qu'il a été puisqu'aujourd'hui il est soumis à des obligations et est responsables de ses actes. Cependant, cette diminution de pouvoir du capitaine, ne le rend pas désormais inutile. Bien au contraire, il conserve tout une place importante dans le monde maritime.

B- L'INDENIABLE NECESSITE CONTINUE DU CAPITAINE

Même s'il résulte de nos développements précédents que le pouvoir du capitaine s'est considérablement amoindri, le capitaine continue d'avoir un rôle important dans le monde maritime. D'une part, il est le représentant à bord de l'Etat dont le navire bat pavillon (1) et d'autre part, il conserve un pouvoir disciplinaire sur son équipage (2).

1- Le capitaine, représentant de l'Etat à bord du navire

Dans un arrêt du 4 juin 1834, la Cour de cassation affirme que le « *capitaine exerce dans un intérêt public, en vertu d'une délégation qu'il tient de la loi, une partie de l'autorité publique* ». Quelques décennies plus tard, le législateur, dans le Code des transports, fait du capitaine « *un dépositaire de l'autorité publique* »¹⁸ qui a « *des prérogatives de puissance publiques* »¹⁹.

En effet, le capitaine est traditionnellement reconnu comme exerçant à bord des fonctions officier d'état civil (il dresse les actes de naissances et de décès à bord). Contrairement au droit français, le droit italien permet à ce que le capitaine puisse célébrer des mariages en cas de danger de mort et en dresser acte²⁰.

Par ailleurs, aux termes de l'article 888 du Code civil, le capitaine peut lors de l'expédition maritime, recevoir un testament authentique comme le ferait le notaire. En effet, le capitaine est administrativement chargé de « *veiller sur la succession des marins ou passagers décédés* »²¹.

En outre, le capitaine est revêtu à bord le manteau d'un officier de police judiciaire. Il peut alors ouvrir des enquêtes contre tout crime susceptible d'être commis à bord.²² La capitaine doit

¹⁸ Art. L. 5531-1 C. transp.

¹⁹ Art. L. 5521-3 C. transp.

²⁰ Abrogé en 2019.

²¹ P. BONASSIES, Ch. SCAPEL, *Traité de droit maritime, op. cit.*, p. 247.

²² Voir loi n° 2008-324 du 7 avril 2008 et ordonnance n°20121-1218 du 2 novembre 2012, reprenant les dispositions de l'article 28 du Code disciplinaire et pénal.

rechercher les preuves et rechercher les autres de tout crime, délit ou contravention commis à bord dont il a connaissance.²³

Tous ses pouvoirs montrent l'importance encore indéniable du capitaine dans le monde maritime. Outre de représenter l'Etat à bord, la capitaine dispose d'un pouvoir disciplinaire contre toutes personnes présentes sur le navire lors de l'expédition. Cela renoue avec ce pouvoir qui fut jadis le sien.

2- Le pouvoir disciplinaire du capitaine, signe patent d'une autorité résiduelle

Déjà représentant de l'Etat à bord, le capitaine apparait comme le chef de la société de bord²⁴. Selon l'article 2 du décret du 07 novembre 1960 codifié à l'article L. 5531-1 du Code des transports, « *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 entreprise* ». C'est en corrélation de ces pouvoirs qu'il était admis que le capitaine pouvait, quand nécessité se fait sentir, de prendre des mesures coercitives se traduisant par la mise aux arrêts des membres de son entourage qui se sont rendus coupables d'un délit ou d'un crime à bord, ou d'un passager clandestin.

Aujourd'hui, les pouvoirs du capitaine sont confortés par la loi et en même temps limités et conditionnés. En effet, le capitaine doit agir en relation avec le procureur de la république dans le cadre de la mise en œuvre de son pouvoir disciplinaire. Toutefois, en cas d'urgence, il a tous pouvoirs pour agir de lui-même, c'est ce que nous enseigne l'article L. 5531-19 du Code des transports. Selon ce texte, « *Le capitaine peut, avec l'accord préalable du procureur de la République près la juridiction territorialement compétente [...], ordonner la consignation dans un lieu fermé, pendant la durée strictement nécessaire, d'une personne mettant en péril la préservation du navire, de sa cargaison ou de la sécurité des personnes se trouvant à bord, lorsque les aménagements du navire le permettent [...]. En cas d'urgence, la consignation est immédiatement ordonnée par le capitaine, qui en informe aussitôt le procureur de la République afin de recueillir son accord* ». Le capitaine dispose, comme on le voit, de pouvoir absolu dans certains cas, même si conditionnés²⁵.

Par ailleurs, le pouvoir disciplinaire du capitaine traduit l'idée ses prérogatives non négligeables à bord du navire, peu importe que le navire se trouve dans les eaux intérieures ou en haute mer.

²³ Art. 20 de la loi relative à la répression en matière maritime.

²⁴ P. BONASSIES, Ch. SCAPEL, *Traité de droit maritime*, loc. cit..

²⁵ Il faut noter que disciplinaire du capitaine est assorti de sanction (voire article L. 5531-6 et article L. 5243-2-1 C. transp.)

Même s'il n'est plus ce « *maître à bord après Dieu* », le capitaine conserve toujours son rôle prépondérant et ne peut par conséquent être considéré comme une espèce en voie de disparition.