



**HAL**  
open science

**Accident du travail et port du casque pour le marin à la pêche : le cas du capitaine gravement blessé sans défaut de prévention de l'employeur, note sous CA Poitiers, ch. soc., 7 oct. 2021, n° RG 19/03266, DMF n° 842, janvier 2022, pp. 41-53**

Alexis Bugada

► **To cite this version:**

Alexis Bugada. Accident du travail et port du casque pour le marin à la pêche : le cas du capitaine gravement blessé sans défaut de prévention de l'employeur, note sous CA Poitiers, ch. soc., 7 oct. 2021, n° RG 19/03266, DMF n° 842, janvier 2022, pp. 41-53. Le Droit Maritime Français, 2022. hal-03535666

**HAL Id: hal-03535666**

**<https://amu.hal.science/hal-03535666v1>**

Submitted on 25 Jan 2022

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

# Accident du travail et port du casque pour le marin à la pêche.

## *Le cas du capitaine gravement blessé sans défaut de prévention de l'employeur*

Alexis BUGADA

Professeur à l'Université  
d'Aix-Marseille  
CDS UR 901

COUR D'APPEL DE POITIERS (Ch. Soc.) - 7 OCTOBRE 2021  
N° RG 19/03266

GENS DE MER

**Patron/Capitaine à la pêche. Accident du travail. Armateur. Obligation « légale » de sécurité et de protection de la santé de l'employeur. Obligation de moyen. Faute inexcusable (non).**

*En l'espèce, il s'avère que l'employeur avait respecté son obligation d'évaluer les risques et, dans ce cadre, avait mis à disposition du marin un casque pour protéger sa tête lors des manœuvres.*

*Cette mesure de prévention, adaptée et suffisante, n'a délibérément pas été suivie par la victime, par ailleurs capitaine du navire, puisqu'elle a décidé de ne pas porter de casque.*

*En tant que capitaine, il lui appartenait de faire respecter les mesures de sécurité sur le navire et notamment, le port du casque, y compris pour lui-même lorsqu'il a accompli la manœuvre lors de laquelle l'accident dont il a été victime a eu lieu.*

*Par conséquent, la preuve n'est pas rapportée de ce que l'armateur aurait commis une faute inexcusable à l'origine de l'accident du travail subi par le capitaine.*

*Deux critères permettent de définir la faute inexcusable de l'employeur: la conscience du danger auquel le salarié était exposé et l'absence de mesure nécessaire pour l'en protéger.*

*A noter qu'il suffit que le manquement à une mesure de prévention soit la cause nécessaire à la réalisation de l'accident pour que la faute inexcusable soit retenue ; il importe peu que d'autres causes aient concouru à sa réalisation.*

*En dépit des risques élevés inhérents au métier de marin à la pêche, le travail confié ne peut être qualifié de dangereux au point d'admettre une présomption de faute inexcusable pour un marin recruté, comme en l'espèce, sous CDD.*

X... c/ S.A.R.L. ARMEMENT VIVALDI et ENIM

**ARRET (EXTRAITS – en intégralité sur LAMYLINE inclus dans votre abonnement)**

CA Poitiers, 7 octobre 2021, n°19/03266

« LA COUR,

*Exposé du litige :*

Dans la nuit du 5 au 6 août 2012, lors du manœuvre de rapprochement de deux navires de pêches, Le X... et le Vivaldi, au large de l'Irlande du Sud, l'avant babord du navire Le X... a heurté le côté tribord du Vivaldi au niveau de la passerelle arrachant au passage la partie supérieure d'une rambarde en arrière de la passerelle. La barre supérieure de la rambarde arrachée est alors venue heurter la tête du capitaine du navire Le Vivaldi, X..., âgé de 21 ans, qui se tenait juste en arrière de celle-ci, lui occasionnant un traumatisme cérébral grave.

Le 23 octobre 2012, l'Etablissement National des Invalides de la Marine a décidé de prendre en charge l'accident dont X... a été victime comme un accident du travail maritime.

Le 27 juillet 2015, le procureur de la République de Bayonne a décidé de classer sans suite l'enquête pénale ouverte le 5 septembre 2012 pour déterminer les circonstances de l'accident survenu le 5 août 2012, au motif que 'la victime est responsable des infractions relevées'.

L'état de santé de X... a été déclaré consolidé le 31 mai 2016 et le taux d'incapacité permanente partielle a été fixé à 85%.

Par requête du 12 octobre 2016, X... a saisi le tribunal des affaires de sécurité sociale d'Anglet aux fins de reconnaissance de la faute inexcusable de son employeur, le dossier ayant été transmis au tribunal des affaires de sécurité sociale de Poitiers le 15 novembre 2016 territorialement compétent.

Par jugement du 3 septembre 2019, le Pôle social du tribunal de grande instance de Poitiers a :

- déclaré recevable le recours formé par X..., dit que l'accident survenu le 6 août 2012 n'est pas la conséquence de la faute inexcusable de la société Vivaldi Armement, [...] X... a interjeté appel du jugement le 7 octobre 2019, en toutes ses dispositions sauf celle le déclarant recevable en son recours. [...]

## MOTIFS DE LA DÉCISION

1- Des articles L. 4121-1 et L. 4121-2 du code du travail, il résulte que l'employeur est tenu de prendre les mesures nécessaires pour assurer la sécurité et protéger la santé physique et mentale des travailleurs en veillant à éviter les risques, à évaluer les risques qui ne peuvent pas être évités et à adapter le travail de l'homme, en particulier en ce qui concerne la conception des postes de travail ainsi que le choix des équipements de travail et des méthodes de travail et de production.

Il résulte par ailleurs des articles L. 452-1 du code de la sécurité sociale, L.4121-1 et L. 4121-2 précités que le manquement à l'obligation légale de sécurité et de protection de la santé à laquelle l'employeur est tenu envers le travailleur a le caractère d'une faute inexcusable lorsque l'employeur avait ou aurait dû avoir conscience du danger auquel était soumis le travailleur et qu'il n'a pas pris les mesures nécessaires pour l'en préserver.

Ainsi, deux critères permettent de définir la faute inexcusable de l'employeur :

- la conscience du danger auquel le salarié était exposé,
- l'absence de mesure nécessaire pour l'en protéger.

Il est également rappelé que la conscience du danger, ne vise pas une connaissance effective du danger que devait en avoir son auteur. Elle s'apprécie *in abstracto* par rapport à ce que doit savoir, dans son secteur d'activité, un employeur conscient de ses devoirs et obligations.

Enfin, il est admis qu'en application de l'article 4-1 du Code de procédure pénale, l'absence de faute pénale non intentionnelle, ne fait pas obstacle à la reconnaissance d'une faute inexcusable en application de l'article L. 452-1 du Code de la sécurité sociale.

2- En l'espèce, c'est à tort que X... prétend qu'il bénéficie de la présomption de faute inexcusable de son employeur prévue par l'article L.4154-3 du code du travail dès lors qu'il ne justifie pas que le poste de travail qu'il occupait présentait un risque particulier pour sa santé ou sa sécurité et que ce poste de travail figurait sur la liste visée à l'article L.4154-2 du même code. Il s'ensuit qu'il appartient donc à X... de rapporter la preuve d'un manquement de la société Armement Vivaldi à son obligation légale de sécurité et que ce manquement a été commis alors que la société Armement Vivaldi avait ou aurait dû avoir conscience du danger et qu'elle n'avait pas pris les mesures nécessaires pour l'en préserver.

A cet égard, il est encore rappelé qu'il est indifférent que la faute inexcusable commise par l'employeur ait été la cause déterminante de l'accident survenu au salarié mais il suffit qu'elle en soit une cause nécessaire pour que la responsabilité de l'employeur soit engagée, alors même que d'autres fautes, y compris du salarié, auraient concouru au dommage. De même, l'imprudence commise par la victime ne saurait exonérer l'employeur de sa responsabilité dès lors qu'il n'a pas pris les mesures de sécurité appropriées.

En conséquence, il importe peu, au stade de la recherche de la faute inexcusable de l'employeur, de savoir si X... a ou non commis des fautes et/ou imprudences le 5 août 2012.

3- En l'espèce, suivant contrat d'engagement maritime à durée déterminée à la pêche maritime, la société Armement Vivaldi, armateur du navire Vivaldi, a embauché X... à compter du 11 avril 2012 pour exercer les fonctions de Patron (équivalent à Capitaine). Le 5 juillet 2012, les parties ont signé un nouveau contrat d'engagement maritime à durée déterminée prévoyant un embarquement à compter du 11 juillet 2012, X... exerçant toujours les fonctions de Patron.

Il est admis par les parties que pour que X... puisse bénéficier du titre de Patron et être désigné Capitaine du navire Le Vivaldi, alors qu'il ne réunissait pas toutes les conditions notamment en terme de temps de navigation, la société Armement Vivaldi avait sollicité et régulièrement obtenu de la direction des affaires maritimes une dérogation. La direction des affaires maritimes a donc, après examen des diplômes et expériences de X..., considéré que ce dernier pouvait à titre dérogatoire et pour une durée initiale de 2 mois renouvelée ensuite pour 6 mois, exercer les fonctions de Patron du navire. Il ne peut en conséquence être sérieusement soutenu par X... que son employeur l'aurait mis en danger en lui imposant d'assumer des rôles pour lesquels il n'était pas qualifié. En outre, au moment de l'accident, X..., qui avait terminé sa formation de Bac Professionnel CGEM, avait déjà effectué plusieurs mois

de navigation sans avoir encore atteint les 18 mois lui permettant d'avoir le titre de Patron.

Il ressort également des explications des parties ainsi que des auditions de X..., de A... et de Y... (inspecteur des affaires maritimes de Bayonne) que :

- avant l'arrivée de X..., le navire le Vivaldi disposait d'un équipage et d'un 'capitaine' en la personne de A...,
- A... , de nationalité espagnole, était titulaire du titre de Patron de pêche en haute mer, mais ne pouvait pas être le capitaine du navire le Vivaldi de sorte qu'il n'était que le second,
- X... était donc, de manière dérogatoire, administrativement et juridiquement, le patron du navire Le Vivaldi, même si dans les faits A... assurait la conduite du navire et toutes les actions de pêche tandis que X... assumait les responsabilités du Patron, cette répartition des compétences tenant compte du manque d'expérience de X.... Ce dernier, procédant par voie d'affirmation, ne démontre en outre pas que A... était, en réalité le seul et unique patron du navire.

Or, l'article L.5531-1 du code des transports, dans sa version applicable, prévoit 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 entreprise.' Il s'ensuit qu'il appartenait à la personne qui avait le titre de capitaine du navire, en l'espèce X..., de faire respecter les conditions de sécurité sur le navire.

4- Selon les articles R.4121-1 et suivants du code du travail, l'employeur est tenu d'établir un document unique d'évaluation des risques pour la santé et la sécurité des travailleurs, comportant un inventaire des risques identifiés dans chaque unité de travail de l'entreprise ou de l'établissement. Ce document doit être tenu à la disposition des travailleurs.

L'article R.4321-4 du code du travail prévoit que l'employeur met à la disposition des travailleurs, en tant que de besoin, les équipements de protection individuelle appropriés et qu'il veille à leur utilisation effective.

L'article R.4323-97 du même code précise que l'employeur doit déterminer les conditions dans lesquelles les équipements de protection individuelle sont mis à disposition et utilisés par les salariés, en prenant en compte la gravité du risque, la fréquence de l'exposition au risque, les caractéristiques du poste de travail de chaque travailleur et les performances des équipements de protection individuelle en cause.

En l'espèce, la société Armement Vivaldi avait satisfait à son obligation d'établir un document unique d'évaluation des risques (appelé par les parties DUP) ainsi que cela résulte :

- du rapport de visite périodique de sécurité du navire le Vivaldi, du 12 juillet 2012, réalisé par le Centre de sécurité des navires d'Aquitaine, Station de Saint Jean de Luz, qui mentionne : 'Document unique de prévention (DUP). Commentaire : Document visé par l'équipage',

- de l'audition de A... qui, à la question 'Avez-vous visé et signé le Document Unique de Prévention', a répondu 'Oui, nous avons un document unique de prévention à bord normalement il a été visé par tout l'équipage.'
- du document intitulé 'la prévention des risques professionnels' établi le 9 mars 2012 qui comporte l'identification des risques, leur analyse, leur probabilité de réalisation, et les mesures de prévention lorsque le navire est à quai, en mer ou en escale, et dont il n'est pas franchement contesté par X... qu'il s'agisse du DUP présent sur le navire puisqu'il argue de ce document pour soutenir que l'employeur avait connaissance du risque.

De plus, en signant son contrat de travail le 10 avril 2012 puis en signant celui du 5 juillet 2012, X... a reconnu avoir pris connaissance de l'existence du DUP et de sa présence à bord du navire puisqu'il a apposé sa signature en dessous de la clause suivante : 'J'ai pris connaissance que le document unique de prévention actualisé se trouve à bord du navire et est à ma disposition.'

L'employeur avait identifié, dans le document unique de prévention, les risques de choc sur la tête lors de la manutention mécanique du navire en mer et notamment lors de la manœuvre des chaluts. Le port du casque était alors imposé par l'employeur au titre des mesures de préventions, étant observé qu'aucun texte n'imposait à, cette époque, une telle mesure, ce que reconnaît X....

Par ailleurs, lors de son audition, X... a reconnu qu'il connaissait 'les règles de sécurité à respecter sur le Vivaldi c'est-à-dire le casque, le gilet de survie et les barrières de sécurité.' X... était donc informé du fait qu'il devait porter un casque lors des manœuvres des chaluts. Or, il est constant qu'il ne portait pas de casque au moment de son accident, alors même que 5 casques étaient à sa disposition sur le navire ainsi que cela ressort du rapport de visite périodique de sécurité du navire le Vivaldi, du 12 juillet 2012, réalisé par le Centre de sécurité des navires (CSN) d'Aquitaine, Station de Saint Jean de Luz. A cet égard, il doit être noté que l'inspecteur, Z..., qui a effectué une visite intégrale du navire le 12 juillet 2012 n'a fait aucune observation ni aucune préconisation au sujet des casques.

Si Y..., inspecteur au CSN d'Aquitaine, indique dans son audition que le port du casque n'est pas obligatoire mais seulement recommandé pour les opérations de filage et virement du chalut sur le pont principal, il explique également que lors des visites qu'il effectue, il recommande l'utilisation de casques de type sport d'eaux vives ou rugby. La cour observe cependant que Y... n'a pas procédé à l'inspection du navire Le Vivaldi de sorte qu'il n'a pu délivrer cette recommandation à l'armateur qui ne pouvait donc pas la connaître et ce d'autant plus qu'il n'existait aucune obligation textuelle concernant le port de tel ou tel type de casque et qu'il n'est pas établi qu'une documentation générale sur ce sujet aurait existé à cette époque.

De plus, s'il ressort effectivement du compte-rendu d'accidents et d'événements de mer établi par le centre de sécurité des navires du Finistère Sud (document qui n'est d'ailleurs ni daté ni signé et dont l'identité exacte du rédacteur est inconnue) qu'il est indiqué 'les casques à bord sont périmés et inadaptés', la cour constate qu'il s'agit d'une affirmation péremptoire qui n'est ni circonstanciée ni étayée et qui n'a pas pu être vérifiée par les enquêteurs ainsi qu'ils l'ont précisé

dans leur procès-verbal du 29 novembre 2012. En outre, cette affirmation est en contradiction, sans que cela soit justifié, avec le rapport de visite périodique aux termes duquel aucune difficulté n'avait été relevée s'agissant des casques mis à disposition par l'employeur.

La seule explication de X..., donnée lors de son audition, selon laquelle il ne portait pas de casque car 'ça ne servait à rien, les casques ne s'attachaient pas' est totalement inopérante pour démontrer que les casques fournis par l'employeur n'étaient pas adaptés pour prévenir le risque de choc à la tête. Enfin, contrairement à ce que prétend X..., aucun des marins entendus dans le cadre de la procédure pénale, n'a indiqué que les casques étaient inadaptés.

Il s'avère donc que l'employeur avait respecté son obligation d'évaluer les risques, que dans ce cadre il avait mis à disposition de X... un casque pour protéger sa tête lors des manœuvres ce qui est une mesure adaptée et suffisante, que X... a délibérément choisi de ne pas porter ce casque, que le caractère inadapté de cette mesure de prévention n'est pas démontré, que X... était capitaine du navire, qu'il lui appartenait donc de faire respecter les mesures de sécurité sur le navire et notamment le port du casque y compris pour lui-même lorsqu'il a accompli la manœuvre lors de laquelle l'accident dont il a été victime a eu lieu.

Par conséquent, la preuve n'est pas rapportée de ce que la société Armement Vivaldi aurait commis une faute inexcusable à l'origine de l'accident du travail subi par X... dans la nuit du 5 au 6 août 2012.

Le jugement entrepris doit donc être confirmé en ce qu'il a dit que l'accident n'était pas la conséquence de la faute inexcusable de la société Armement Vivaldi, en ce qu'il a débouté X... de l'intégralité de ses demandes et en ce qu'il dit n'y avoir lieu à expertise. [...]

PAR CES MOTIFS :

CONFIRME le jugement rendu le 3 septembre 2019 par le Pôle social du tribunal de grande instance de Poitiers en toutes ses dispositions, ... »

*Prés. : Monsieur Patrick Castagné ; Av. Me Margaux Bouchard (Appelant) ; Me Christine Goncalves-Gojosso ; Me Léa Lombardet (intimés).*

---

## OBSERVATIONS

L'accident du travail est étroitement corrélé à la méconnaissance des règles de prévention. Chaque membre de l'équipage doit en avoir conscience et être formé à la sécurité pour réduire la réalisation du risque. Comme tous les autres marins, le capitaine est lui-aussi exposé au risque maritime qui varie selon le navire et le type de navigation. Il doit, de surcroît, veiller à l'application des règles de sécurité sur le navire<sup>(1)</sup>, par l'ensemble l'équipage dont il fait d'ailleurs partie intégrante<sup>(2)</sup>. Et rien n'indique, pour autant, qu'il devrait être socialement moins bien protégé que les autres marins même si son rôle à bord est singulier spécialement en tant qu'acteur

---

(1) C. transp. art. L. 5531-1.

(2) C. transp. art. L. 5511-3.

de la prévention individuelle et collective. Le capitaine, pour autant, peut être amené à subir un accident du travail comme tout membre de l'équipage.

On sait que la mer intensifie les risques professionnels en raison d'une variété de dangers liés aux voyages, aux éléments naturels, aux facteurs mécaniques et à la coactivité du bord. Lorsque la lésion soudaine survient à l'occasion ou par le fait du travail, le salarié est pris en charge au titre des risques professionnels par l'ENIM, qu'il s'agisse d'un marin au commerce ou, comme en l'espèce, d'un marin à la pêche<sup>(3)</sup>. Comme en doit commun, l'assuré reçoit des prestations en nature et en espèce ; la réparation est cependant forfaitaire excluant le recours aux mécanismes de la responsabilité civile de droit commun dans les rapports entre le salarié et l'employeur. Mais selon les circonstances, l'accidenté peut demander une indemnisation complémentaire au titre des dommages non réparés. Pour ce faire, il peut engager la responsabilité de l'employeur pour faute inexcusable<sup>(4)</sup>, qu'il doit néanmoins prouver. Cette faute est invocable au titre du régime spécial des marins depuis une loi de 2013<sup>(5)</sup>, adoptée dans le sillage d'une décision du Conseil constitutionnel qui l'a précédée<sup>(6)</sup>.

Dans ce contexte, l'arrêt de la cour d'appel de Poitiers, ici rapporté a ceci de particulier : il illustre l'incidence concrète du revirement de jurisprudence ayant conduit récemment à abandonner, dans la caractérisation de la faute inexcusable, toute référence à l'obligation de sécurité contractuelle de résultat qui a prévalu depuis 2002<sup>(7)</sup>. S'applique désormais une obligation de moyen dite « renforcée » qui modifie l'analyse rétrospective des mesures de prévention prises par l'employeur. Cette décision, en date du 7 octobre 2021, concerne un capitaine de pêcherie, gravement blessé à la tête faute d'avoir porté le casque à bord. Elle sera présentée à partir du contexte juridique et factuel dans lequel elle a été rendue (I) avant de faire état des remarques qu'elle peut susciter (II).

## I – CONTEXTE JURIDIQUE ET FACTUEL

Ayant abandonné la référence à l'obligation de « résultat », la Cour de cassation s'appuie désormais sur l'obligation « légale » de sécurité et de protection de la santé

(3) Pour un panorama : P. Chaumette, *Le droit social des gens de mer*, J.-F. Beurier (dir.), *Les droits maritimes*, Dalloz 2014, p. 1012.

(4) CSS, art. L. 452-1.

(5) L. n° 2013-1203, 23 déc. 2013, art. 70, JO 24 déc., p. 21034 (v. art. L. 412-8, 8° CSS et D. 2015-356 du 27 mars 2015, mod. D. 17 juin 1938 relatif à la réorganisation et à l'unification du régime des assurances des marins).

(6) Cons. const. 6 mai 2011, n° 2011-127 QPC, DMF 2011, pp. 623, note P. Chaumette ; JCP E, obs. A. Bugada ; RFD Const 2011, p. 838, note M. Badel ; Dr. soc. 2011, 862, obs. p. Chaumette.

(7) Sur l'invention de l'obligation contractuelle de sécurité de résultat : Soc. 28 févr. 2002, JCP G, 2002, II, 10053, concl. A. Benmakhlouf (maladies professionnelles) ; Soc. 11 avril 2002, D. jur. p. 2215, note Y. Saint-Jours (accident professionnel) – v. aussi : Ass. plén. 24 juin 2005, D. 2005, jur. 1838, note Y. Saint-Jours.



de l'employeur. Elle vise, tant en droit du travail<sup>(8)</sup> qu'en droit de la sécurité sociale désormais<sup>(9)</sup>, les articles L. 4121-1<sup>(10)</sup> et L. 4121-2<sup>(11)</sup> qui posent les grands principes de prévention. La jurisprudence ne retient la faute inexcusable de l'employeur que lorsqu'il est démontré que celui-ci avait ou aurait dû avoir conscience du danger auquel était soumis le travailleur et qu'il n'a pas pris les mesures pour l'en préserver. L'exigence de la Haute juridiction est cependant élevée dans l'appréciation du comportement patronal. En atteste l'intensité de son contrôle dès lors qu'il apparaît que les juges du fond ont pu constater que les mesures de protection mises en œuvre se sont avérées inefficaces<sup>(12)</sup>. Voilà pourquoi la doctrine admet l'existence d'une obligation de sécurité de moyen « renforcée ». Si cette approche nouvelle abaisse le niveau d'exigence par rapport à l'obligation de résultat, elle contribue néanmoins à faciliter la preuve du manquement d'autant qu'il ne s'agit pas d'un retour à la démonstration d'une faute d'une extrême gravité qui a prévalu depuis 1941 jusqu'en 2002<sup>(13)</sup>. Il suffit d'ailleurs que le manquement à une mesure de prévention soit la cause nécessaire à la réalisation de l'accident pour que la faute inexcusable soit retenue ; il importe peu que d'autres causes aient concouru à sa réalisation. L'arrêt de la Cour d'appel de Poitiers constitue une illustration de cette mise en œuvre de l'obligation légale de sécurité, prise en tant qu'obligation de moyen, dans le contexte de la pêche maritime dont on connaît la spécificité<sup>(14)</sup> mais qui demeure soumise aux canons de la sécurité sociale pour la reconnaissance de la faute inexcusable<sup>(15)</sup>.

Les faits peuvent se résumer ainsi d'autant qu'ils sont peu détaillés dans l'arrêt. L'accident s'est produit au large de l'Irlande du sud, à l'occasion d'une manœuvre de rapprochement de deux navires. Après un heurt, une rambarde fut arrachée. Elle cogna la tête du capitaine qui ne portait pas de casque. S'ensuit un traumatisme

(8) Soc. 25 nov. 2015 n° 14-24444.

(9) Civ. 2, 8 oct. 2020, n° 18-677, *JCP S* 2020, 3070, note D. Asquinazi-Bailleux.

(10) L'employeur prend les mesures nécessaires pour assurer la sécurité et protéger la santé physique et mentale des travailleurs. Ces mesures comprennent, des actions de prévention des risques professionnels, des actions d'information et de formation. Elles nécessitent la mise en place d'une organisation et de moyens adaptés. Enfin, l'employeur veille à l'adaptation de ces mesures pour tenir compte du changement de circonstances et tendre à l'amélioration des situations existantes.

(11) Les principes généraux de prévention posés par ce texte sont les suivants : éviter les risques, évaluer les risques qui ne peuvent pas être évités, combattre les risques à la source, adapter le travail à l'homme (conception des postes de travail, choix des équipements de travail et des méthodes de production), tenir compte de l'état d'évolution de la technique, remplacer ce qui est dangereux par ce qui l'est moins, planifier la prévention, privilégier les mesures de protection, donner les instruction appropriées aux travailleurs.

(12) Civ. 2, 8 oct. 2020, préc.

(13) Cass. ch. Réunies, 15 juill. 1941 (dame veuve Villa), n° 183, p. 329, *D.* 1941, 117 note A. Rouast.

(14) W. Sahed-Lejri, *Le capitaine*, th. Aix 2011, dir. Scapel, spéc. p. 196 : « Le métier de capitaine pêcheur varie en fonction du poisson recherché, de la technique de pêche utilisée et de la zone de pêche. On distingue donc la pêche industrielle sur de gros navire pour une longue période, de la pêche artisanale sur de plus petits navires et pour une période plus courte ».

(15) Cf. A. Charbonneau, La faute inexcusable de l'employeur du marin pêcheur placée sur le régime du droit commun, note sous CA Rennes 2 déc. 2015, *DMF* 2016, n° 780.

cérébral lourd (taux d'IPP de 85% après consolidation). Cet accident n'eut pas de réel prolongement pénal, le parquet ayant procédé à un classement sans suite<sup>(16)</sup>. L'ENIM a pris en charge cet accident du travail maritime mais, devant le juge civil traitant du contentieux de la sécurité sociale, était débattu l'accès à l'indemnisation complémentaire pour réparer l'intégralité du préjudice et la majoration maximale de la rente versée, avec toutes les conséquences financières induites notamment pour l'employeur-armateur (une SARL)<sup>(17)</sup>. Ces demandes seront rejetées par le pôle social du tribunal. Et c'est ce que va confirmer la cour d'appel en mobilisant un syllogisme très construit.

L'arrêt indique qu'en dépit des risques élevés inhérents au métier de marin à la pêche, le travail confié ne peut être qualifié de dangereux au point d'admettre une présomption de faute inexcusable pour un marin recruté, comme en l'espèce, sous CDD. Le code du travail présume, en effet et par exception, la faute inexcusable lorsqu'un travailleur précaire (sous CDD ou intérimaire) est affecté à un poste présentant des risques particuliers sans avoir suivi de formation renforcée à la sécurité<sup>(18)</sup>. La liste réglementaire ne vise pas de métiers particuliers mais fait état – pour l'essentiel – d'expositions à des agents chimiques dangereux<sup>(19)</sup>, ce qui ramène à des circonstances éloignées de l'espèce. De plus, l'intéressé ayant 21 ans, il ne pouvait être considéré comme un « jeune » travailleur sujet aux mesures particulières de protection applicables aux mineurs, au sens du code du travail<sup>(20)</sup>.

La cour retient, de surcroît, que la composition de l'équipage était adaptée, l'officier en second avait lui-même une formation complète de patron de pêche en haute mer, permettant de conforter les compétences du bord. Elle relève ensuite que l'employeur avait satisfait à son obligation d'établir une DUER<sup>(21)</sup> qui identifiait expressément, et notamment, le risque de choc sur la tête. Plusieurs documents permettaient d'en déduire que le port du casque était expressément imposé par l'employeur, alors même qu'aucune obligation réglementaire ne l'exigeait à l'époque, et que cette exigence sécuritaire était connue des marins. Certes, il existait des recommandations de l'inspecteur CSN, incitant à l'usage de casques allégés et plus pratiques (tels ceux utilisés au rugby ou pour les sports en eaux vives), mais ces recommandations n'avaient jamais été adressées à l'employeur. La cour relève alors que plusieurs casques étaient effectivement à disposition des marins sur le navire. Voilà pourquoi, elle ne reproche pas un mauvais suivi patronal dans l'évolution de la

(16) Ce classement sans suite ne produit aucun effet d'autorité de la chose jugée du pénal sur le civil. Du reste, comme le souligne l'arrêt, l'article 4-1 du CPP, même en cas de jugement relaxant l'employeur, le juge de la sécurité sociale conserve son office dans l'appréciation de la faute inexcusable, en l'absence de faute pénale non intentionnelle.

(17) Dont on ne sait pas, à la lecture de l'arrêt, si elle était assurée pour sa propre faute inexcusable et celle commises par ses substitués dans la direction de l'entreprise ou de l'établissement (CSS, art. L. 452-4)

(18) C. trav. art. L. 4154-1, L. 4154-2 et L. 4153-3.

(19) C. trav. art. D. 4154-1 et s.

(20) C. trav. art. L. 4153-1 et s.

(21) Déclaration unique d'évaluation des risques professionnels (C. trav. art. L. 4121-3 et R. 4121-1 et s.).

technique en imposant, rétrospectivement, un usage modernisé et facilité de cette protection individuelle.

Après une analyse très détaillée donc, il est apparu que l'employeur avait correctement évalué les risques et mis en place les mesures de prévention pertinentes. L'arrêt retient que l'employeur avait satisfait à son devoir de prévention tout en soulignant que l'imprudence de la victime n'aurait pu exonérer l'employeur de sa responsabilité si les mesures appropriées n'avaient pas été prise (ce qui est conforme à l'état de la jurisprudence). Le raisonnement déployé est très bâti. Il invite, dans son sillage, à réfléchir sur la façon dont sont mobilisés les outils d'analyse de l'obligation légale de prévention, ici dans la perspective maritimiste, spécialement à l'égard du patron de pêche victime lui-même d'un accident du travail.

---

## II – ANALYSE CRITIQUE ET METHODOLOGIQUE

Trois points généraux retiennent l'attention au regard du contexte décrit. Nous les traitons ici, très prudemment, sans discuter les faits contradictoirement débattus, souverainement appréciés et qui transparaissent en résumé dans la décision. Il s'agit de s'interroger sur l'incidence de l'imprudence du travailleur dans le refoulement de la faute inexcusable, sur le rôle du capitaine dans l'application des mesures de sécurité qui peut lui être opposable dans ce contentieux et, enfin, de l'analyse du caractère adapté de l'organisation du travail incombant à l'employeur qui participe de son devoir de prévention renforcé.

D'abord, si l'on raisonne à partir de l'enchaînement des causes, il apparaît que la faute de la victime peut conduire à évincer la responsabilité patronale si les mesures de prévention appliquées sont estimées suffisantes par le juge<sup>(22)</sup>. Sous l'angle du code de la sécurité sociale, il est intéressant de relever ce point car les textes n'évoquent pas expressément cet aspect ni ne traitent de l'intensité de la faute de la victime. Ils ne le font, en réalité, qu'à un autre niveau : lorsque la faute inexcusable de l'employeur est reconnue, la faute inexcusable du salarié confère simplement à l'organisme de sécurité sociale, la possibilité d'envisager de réduire la majoration de sa rente<sup>(23)</sup>. Il y a ici ce que l'on pourrait appeler un concours imparfait des fautes

---

(22) C'est ce qu'indique la cour. D'abord elle commence par indiquer qu'il importe peu, « au stade de la recherche de la faute inexcusable de l'employeur de savoir si X...a ou non commis des fautes et/ou imprudences ». Mais ensuite, elle conclut ainsi : « Il s'avère donc que l'employeur avait respecté son obligation d'évaluer les risques, que dans ce cadre il avait mis à disposition de X...un casque pour protéger sa tête lors des manœuvres, ce qui est une mesure adaptée et suffisante, que X...a délibérément choisi de ne pas porter ce casque, que le caractère inadapté de cette mesure de prévention n'est pas démontré, que X...était capitaine de navire et notamment le port du casque y compris pour lui-même lorsqu'il accompli la manœuvre lors de laquelle l'accident dont il a été victime a eu lieu. »

(23) CSS, art. L. 453-1, al. 2

inexcusables<sup>(24)</sup> puisqu'une fois caractérisée celle du salarié<sup>(25)</sup>, celle-ci ne produit qu'un effet limité sur le niveau de cette prestation en espèce (affectation du taux de majoration de la rente). Ce n'était pas le cas ici puisque la faute inexcusable de l'employeur n'est pas retenue. Les juges, en l'espèce, ont estimé suffisantes les mesures de prévention, imputant l'enchaînement causal à la faute d'imprudence caractérisée du salarié. C'est un syllogisme que l'on retrouve parfois dans la jurisprudence antérieure<sup>(26)</sup> mais que permet d'autant plus le raisonnement déployé autour de l'obligation de moyen.

Ensuite, on relèvera l'exigence judiciaire dans l'appréciation du « geste métier » du patron de pêche salarié. L'arrêt fait référence à l'article L. 5531-1 du code des transports qui précise que le capitaine a autorité sur toutes les personnes à bord pour assurer la sécurité du navire et des personnes embarquées. Est souligné ici un devoir d'exemplarité puisqu'il lui revient de faire respecter les conditions de sécurité. Au regard des textes applicables, cette exigence invite à retenir une précision intéressante, bien que non évoquée en l'espèce. Elle concerne une adaptation maritime des principes de prévention par le code des transports dans la lecture combinée<sup>(27)</sup> du code du travail<sup>(28)</sup> qu'il faut pratiquer. L'article L. 5545-1 du premier code ajoute un groupe de mots à l'article L. 4121-1 du second code. Après les mots « circonstances », sont insérés les mots « sans préjudice de la responsabilité du capitaine ». Le sujet concerne l'obligation d'adaptation permanente des mesures de sécurité. Et la combinaison se lit ainsi : « l'employeur veille à l'adaptation de ces mesures pour tenir compte du changement des circonstances, sans préjudice de la responsabilité du capitaine, et tendre à l'amélioration des situations existantes ». Cette adjonction est énigmatique car la nature de cette responsabilité du capitaine n'est pas ici précisée ni sous l'angle civil, ni sous l'angle du partage des fautes. Ce point est intéressant à souligner, d'autant que le code du travail indique ensuite que les obligations de sécurité incombant au salarié lui-même sont sans incidence sur le principe de responsabilité de l'employeur. Ces exigences s'avèrent un peu contradictoires en présence d'un capitaine, lui-même salarié, victime d'un accident du travail. On les comprend mieux, du point de vue de la responsabilité à l'égard des membres de l'équipage, puisqu'on

(24) Nous ne traitons pas ici de la faute intentionnelle de la victime, qui a vocation à exclure du bénéfice de la réparation pécuniaire : CSS, art. L. 453-1 al. 1 (maintien cependant de la prise en charge des frais de santé).

(25) La jurisprudence retient la définition suivante de la faute inexcusable du salarié : faute volontaire d'une exceptionnelle gravité, exposant sans raison valable son auteur à un danger dont il aurait dû avoir conscience : Civ. 2, 27 janv. 2004, *Dr. soc.* 2004, p. 436, obs. X. Prétot ; *JCP E* 2004, 877, n° 18, note D. Asquinazi-Bailleux.

(26) P. Morvan, *Droit de la protection sociale*, 10<sup>ème</sup> éd., n° 235 et la jurisprudence citée note 843.

(27) C. transp. art. L. 5541-1 : « le code du travail est applicable aux marins salariés des entreprises d'armement maritime (...) ainsi que leurs employeurs, sous réserve des dérogations ou des dispositions particulières ainsi que des mesures d'adaptation prises par voie réglementaire dans les conditions prises par le présent titre » (i.e. titre consacré au droit du travail).

(28) C. Dufraisse-Charmillon, *La réécriture du droit social maritime au sein du Code des transports*, PUAM 2018.

peut considérer que l'employeur est substitué<sup>(29)</sup> par le capitaine (son préposé)<sup>(30)</sup> dans l'opération de navigation. Il revient à ce dernier de prendre les décisions de sécurité déduites des circonstances et qu'il ne peut déléguer. Il n'empêche que les articles L. 4121-1 du code du travail et L. 5545-1 du code des transports peuvent aussi se lire comme n'évinçant pas la responsabilité patronale sous couvert de celle du capitaine. Lorsque c'est celui-ci qui est accidenté, cela interroge cependant sur le point de savoir si, au regard de ses devoirs et de ses compétences techniques, le capitaine est moins bien protégé au regard des risques d'accident du travail que les autres membres d'équipage<sup>(31)</sup>.

Reste alors, à examiner l'exigence d'une mise en place d'une organisation et de moyens adaptés telle qu'elle résulte des principes de prévention<sup>(32)</sup>. Celle-ci devrait nécessiter une analyse globale des mesures de sécurité par l'employeur pour apprécier aussi, nous semble-t-il, de quelle façon la culture de la sécurité était partagée par les membres de l'équipage. C'est toute la question de l'appréciation de l'environnement social et du management de la sécurité qui semble, à ce stade de la construction de la jurisprudence, dans l'angle mort de la difficulté probatoire. Or au moment de l'accident, le jeune capitaine de 21 ans avait bien terminé sa formation (BAC pro CGEM) mais n'avait pas atteint les 18 mois de navigation lui permettant d'avoir le titre de patron au regard de la pleine maîtrise des compétences<sup>(33)</sup> exigées par les textes. Voilà pourquoi, sur demande de l'employeur, la direction des affaires maritimes, avait délivré une autorisation dérogatoire pour exercer les fonctions de patron pour quelques mois, permettant l'embauche de ce capitaine à partir d'un CDD renouvelable<sup>(34)</sup>. La pratique semble d'usage et régulière. Que l'employeur n'ait commis aucune irrégularité au regard des titres de navigation mérite d'être relevé, comme l'ont d'ailleurs fait les juges d'appel, en examinant ensuite un à un les dispositifs de sécurité mis en place (y compris celui de l'embauche d'un second expérimenté)<sup>(35)</sup>. Pour autant, cela dispense-t-il *in fine* d'une analyse plus globale, incluant les processus de contrôle des mesures de protection applicables au capitaine lui-même

(29) On rappellera ici que le code de la sécurité sociale précise que l'auteur de la faute inexcusable est responsable sur son patrimoine personnel des conséquences de celle-ci. Néanmoins l'employeur peut s'assurer des conséquences financières de sa propre faute inexcusable ou de la faute de ceux qu'il s'est substitué dans la direction de l'entreprise ou de l'établissement (CSS, art. L. 452-4). Au regard des risques d'action récursoire, la question de la couverture d'assurance s'avère essentielle.

(30) W. Sahed-Lejri, Le capitaine, th. préc. p. 168

(31) S'il fallait répondre positivement à cette question, le sujet devrait alors se déployer sur le terrain du droit des assurances pour une couverture privée des risques associés à l'exercice du métier de capitaine.

(32) L. 4121-1, 3°.

(33) Sur les rapports entre la réalisation des dommages et les compétences de l'équipage : v. E. Butaye, *La maîtrise des compétences de l'équipage du navire marchand pour la prévention des dommages*, PUAM 2020.

(34) Dont la durée et le renouvellement n'ont d'ailleurs pas fait l'objet ici d'analyse particulière.

(35) L'arrêt mentionne que le second était titulaire du titre de patron de pêche en haute mer, mais ne pouvait être le capitaine. Sa nationalité espagnole est mise en avant à ce sujet. Il retient l'argument de l'employeur, s'appuyant sur l'instruction du dossier, selon laquelle les compétences de ce second expérimenté confortaient la qualité de l'équipage sans qu'il soit démontré que ce second se soit comporté comme le seul et unique patron du navire.

et qui sont interdépendantes de son environnement social et du *turn over* de la main d'œuvre maritime<sup>(36)</sup> ? C'est toute la question de l'appréciation du caractère adapté des choix d'organisation incombant à l'employeur.

Ajoutons que, dans le prolongement de cette idée, chaque salarié doit, conformément aux instructions données, prendre soin des personnes concernées par ses actes ou omissions au travail<sup>(37)</sup>. C'est à se demander si la culture du port du casque était effectivement partagée à bord, et de quelle manière chaque membre de l'équipage pouvait être en mesure de lutter contre l'irrespect des mesures de protection individuelle les plus visibles. Y compris lorsque ce jeune patron de pêche, dont l'autorité à bord ne peut se mesurer à la seule lecture de l'arrêt, s'est impliqué dans la manœuvre de rapprochement. La pratique professionnelle est parfois rétive à l'égard des protections mises à disposition pour des raisons liées à la pénibilité de leur usage, spécialement dans un secteur professionnel réputé viril voire bravache. A lire l'arrêt, il demeure difficile d'identifier si cette résistance était réelle et si le défaut de management de la sécurité, dans une approche collective, était exclusivement imputable à ce jeune capitaine recruté sur un emploi précaire et affecté sur un navire dont l'arrêt ne mentionne ni la taille ni les spécificités (chalutier industriel ou navire de la pêche artisanale ?). On regrette donc, dans ce débat judiciaire, que n'aient pas été examinées les conditions travail concrètes d'exécution des mesures de sécurité par la collectivité du bord dès lors que le capitaine fait partie intégrante de l'équipage<sup>(38)</sup> et que la prévention consiste aussi à veiller les uns sur les autres. Ce point ne mérite-t-il pas d'être placé au cœur des formations récurrentes à la sécurité à bord ?

(36) Selon W. Sahiba-Lejri, préc. : ce *turn over* « ne laisse que peu de temps aux capitaines pour s'intégrer et s'identifier à l'équipage »

(37) C. trav. art. L. 4122-1.

(38) C. transp. art. L. 5511-3.