

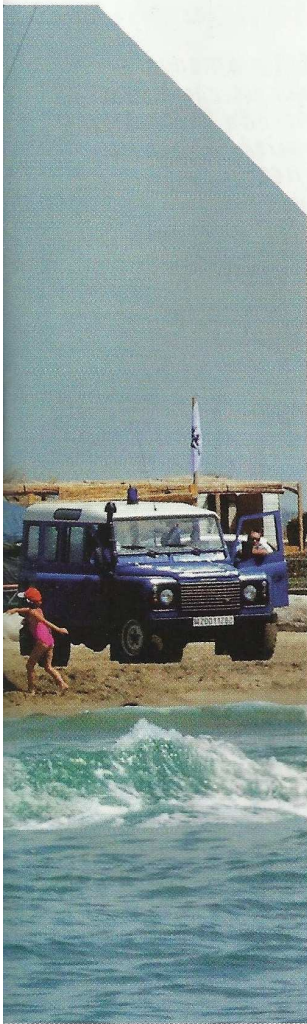


Saintes-Maries de la Mer (archives).

DOSSIER

# LA RESPONSABILITÉ DU CHEF DE BORD

ÊTRE CHEF DE BORD, DU GRAND NAVIRE À LA PLUS PETITE EMBARCATION, C'EST ÊTRE RESPONSABLE D'ABORD DE LA SÉCURITÉ DU BATEAU ET DE SON ÉQUIPAGE. FRANÇOISE ODIER EXPLIQUE DANS CE DOSSIER QUE LA QUESTION DE LA RESPONSABILITÉ DU CHEF DE BORD DANS LE SENS JURIDIQUE N'EST PAS SIMPLE. LA RESPONSABILITÉ MORALE, ELLE, EST ÉVIDENTE. PRENDRE LE COMMANDEMENT D'UN BATEAU QUEL QU'IL SOIT C'EST ACCEPTER LA RESPONSABILITÉ DE SON ÉQUIPAGE ALLANT JUSQU'À SA SURVIE. NOUS ESSAYONS AUSSI, D'UN POINT DE VUE PRATIQUE, DE FAIRE L'INVENTAIRE DES TÂCHES ET COMPORTEMENTS QU'IMPLIQUE L'EXERCICE DE CETTE RESPONSABILITÉ POUR LES PLAISANCIERS. CET INVENTAIRE S'APPUIE SUR LES CONSTATS ET LES STATISTIQUES DES SAUVETEURS EN MER.



À la voile ou au moteur, les plaisanciers sont de loin les premiers « clients » des Sauveteurs Embarqués (bon an mal an de l'ordre de 75 %). Constat tiré des statistiques de la SNSM, une grande partie des incidents ou accidents ayant conduit à alerter les Sauveteurs auraient pu être évités si le chef de bord avait parfaitement exercé sa responsabilité. « Naviguer c'est prévoir » et prévoir conduit à préparer. Pas de meilleure source pour prévoir les risques, et donc s'y préparer, que les statistiques des Sauveteurs en Mer. En tête, et de loin, des causes d'intervention : l'avarie de moteur. Suivent dans l'ordre, l'échouement, l'homme à la mer, l'avarie de barre entraînant une dérive, la rupture de mouillage, enfin, moins fréquent mais non négligeable : le démâtage. Ce triste inventaire est un beau sujet de méditation pour les chefs de bord.

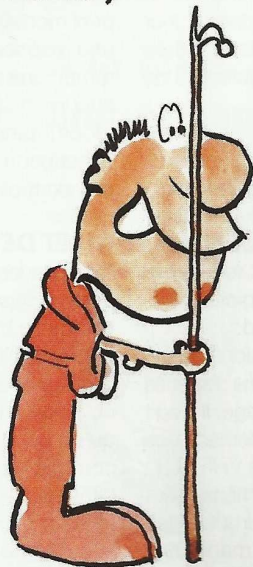
### PRÉPARER LE BATEAU ET SON ÉQUIPEMENT

Chaque année, plus de 1 000 pannes de moteur sont à l'origine des interventions des Sauveteurs en Mer. Dans beaucoup de cas, il s'agit de simples pannes de carburant ! Dans beaucoup d'autres d'une panne mécanique qu'une révision du moteur convenablement réalisée aurait pu éviter. Qu'on navigue sur un bateau à moteur (bien sûr) ou un voilier, l'entretien du moteur et sa révision avant chaque saison sont indispensables à la sécurité. La fréquence des avaries de barre devrait conduire à vérifier avant chaque saison l'état du gouvernail, en particulier dans le cas de barre à roue. Autre vérification indispensable avant chaque saison : celle du matériel de sécurité. La vie des fusées est limitée, les gilets et canots de sauvetage doivent être révisés périodiquement (voir encadré P 26).

### SE FORMER À LA SÉCURITÉ

Les professionnels de la course au grand large, comme les participants au Vendée Globe suivent tous un stage de sécurité avant le départ. Si eux s'y astreignent, pourquoi pas nous, plaisanciers amateurs. De nombreuses possibilités existent. Citons les clubs de la FFV qui organisent des formations SECURIMAR d'une journée : connaissance de la météo, comment percuter une survie, comment gonfler le canot de sauvetage et ce qu'on y trouve. Ces sessions sont ouvertes à tous et coûtent 50 €. La Fédération Nationale des Pêcheurs Plaisanciers et Sportifs de France organise également des formations locales ouvertes à tous et gratuites. La SNSM, avec l'appui d'AXA, propose des « visites de courtoisie » pour évaluer avec le skipper l'équipement de sécurité de son bateau. Elles aboutissent à des recommandations et constituent un moment privilégié d'échanges et de transmission de messages de sécurité et de prévention. ◆◆◆

TU CONNAIS LA DIFFÉRENCE  
ENTRE DIEU ET UN CHEF  
DE BORD ?

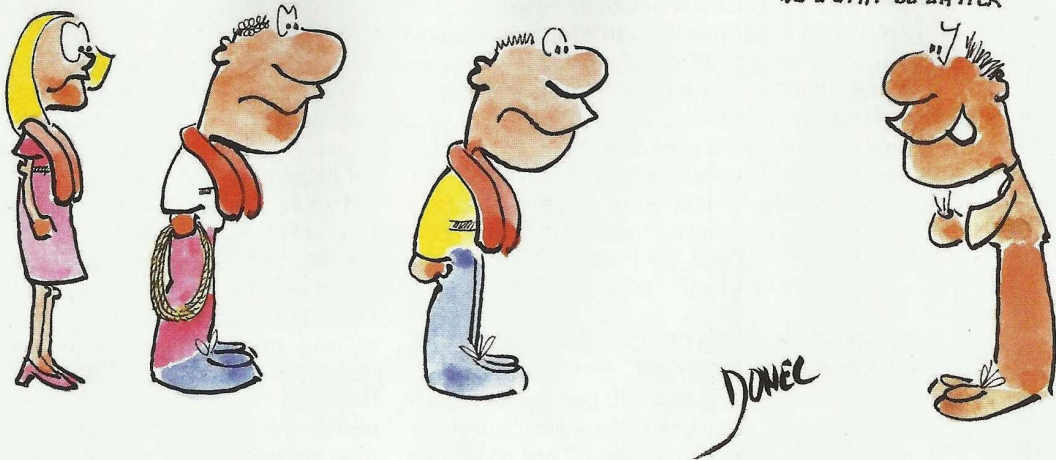


DIEU NE SE PREND PAS  
POUR UN CHEF DE BORD !



DONÉC

NOUS ALLONS TIRER A LA COURTE  
PAILLE CELUI QUI RESTERA A BORD  
EN CAS DE MOUILLAGE DOUTEUX EN  
RAISON DE LA QUALITÉ DU FOND OU  
DE L'ETAT DE LA MER



#### ◆◆◆ TENIR COMPTE DE LA MÉTÉO

Les récits de sauvetages publiés dans ce magazine nous racontent régulièrement des histoires de plaisanciers en difficulté voire en grand danger parce qu'ils affrontent un mauvais temps pourtant prévu. On ne saurait mieux dire que la directrice des Affaires Maritimes dans un article publié dans le numéro 128 de Sauvetage : « *Le plaisancier doit apprendre à se comporter en marin, en connaissant ses limites et celles de son matériel... Si la mer est un terrain de jeu extraordinaire, elle peut aussi devenir un piège. La responsabilité du marin est d'anticiper les risques; savoir renoncer à une sortie lorsque les conditions sont défavorables est un acte courageux et sage.* ».

Si on peut comprendre que des professionnels comme les pêcheurs sortent par mauvais temps parce que c'est leur gagne-pain, on ne peut qu'être choqué de voir des navigateurs de loisirs mettre en danger leur vie et celle des autres dans des conditions météo qui dépassent les possibilités de leur bateau ou de leur équipage.

#### PRÉPARER SON ÉQUIPAGE

C'est bien sûr le plus important. Il s'agit d'éviter autant que possible les accidents dûs à une erreur humaine mais aussi de faire face à des avaries matérielles.

Commençons par distinguer deux cas : le skipper est accompagné d'un ou plusieurs équipiers expérimentés ou, il est seul compétent à bord.

Le premier cas est le plus simple : rappelons que la présence à bord d'équipiers expérimentés ne dispense pas d'un briefing sécurité avant l'appareillage. Il s'agit d'indiquer l'emplacement et le fonctionnement des équipements de sécurité, y compris de la VHF et du moteur. Très important, car le skipper lui-même peut tomber à l'eau, de s'assurer qu'au moins un des équipiers a parfaitement en mémoire la manœuvre de l'homme à la mer.

#### ÉQUIPAGE INEXPÉRIMENTÉ

Les croisières estivales sont souvent l'occasion pour beaucoup de plaisanciers de naviguer avec des équipages peu ou pas du tout expérimentés. Cas de figure dangereux puisque si le chef de bord tombe à l'eau ou est empêché par une cause physique de jouer son rôle, la situation peut très vite devenir dramatique. Le skipper doit alors impérativement s'amarrer avant d'effectuer toute manœuvre où il courrait le moindre risque de tomber à la mer. Il doit aussi, dans le cas d'un voilier, montrer à un des ses « passagers » comment on met le moteur en route, on amène les voiles et on appelle les secours.

#### LA MANŒUVRE DE L'HOMME À LA MER

Quelques dizaines de décès par an le long de nos côtes, cela n'est pas énorme au regard du nombre de ceux qui vont sur la mer. C'est pourtant le principal péril mortel qu'on encourt en naviguant. C'est donc une responsabilité essentielle du skipper que de se remémorer régulièrement cette manœuvre. Comme aucune mémoire n'est infaillible, on ne saurait trop recommander de garder à bord, sous la main, la description de cette manœuvre telle qu'elle figure, par exemple, en page 25.

#### GILET DE SAUVETAGE ET HARNAIS

Alors que les professionnels, les pêcheurs par exemple, portent désormais systématiquement gilet de sauvetage ou VFI (vêtement à flottabilité intégrée), cette prudence élémentaire n'a pas encore été adoptée par la majorité des plaisanciers. Les gilets d'aujourd'hui ne sont plus inconfortables. Il faut les porter dès qu'on court le moindre risque de tomber à l'eau, y compris à bord de l'annexe.

Il reste que le mieux est d'éviter de tomber à l'eau et si on y tombe, de rester amarré au bateau. Pour cela, rien ne remplace le harnais. Il doit être porté dès qu'on va sur le pont dans des conditions tant

## Récupération de l'homme à la mer

La manoeuvre de récupération de l'homme à la mer présente des différences suivant que l'on navigue au moteur ou à la voile. Elles sont décrites ci-dessous. Il y a cependant des règles communes à appliquer immédiatement dans les deux cas :

1. Avant le départ, exposer la manoeuvre à tous les équipiers et leur montrer comment arrêter et démarrer le moteur (l'homme à la mer peut être le chef de bord).
2. Exiger le port du gilet de sauvetage et, de nuit ou par météo difficile, du harnais pour toute personne sur le pont (voir plus haut). De nuit, porter également un "flash light" au poignet.
3. Au moment de l'accident : crier "homme à la mer", en précisant le bord.
4. Charger un équipier d'assurer un contact visuel permanent, à l'exclusion de toute autre tâche.
5. Baliser le lieu de l'accident en lançant la bouée couronne ou, si possible, la perche IOR.
6. Appuyer sur la touche MOB (man over board) du GPS et noter la position. En l'absence de GPS, effectuer un relèvement au compas.
7. Engager la manoeuvre de récupération (voir ci-contre au moteur ou à la voile). Pour la récupération proprement dite, l'échelle de bain sera commode si l'accidenté est en mesure d'embarquer par ses propres moyens. Sinon, on pourra utiliser l'annexe, et/ou le palan d'écoute de grand-voile en débordant la bôme. Attention en hissant l'homme à bord de bien le prendre sous les aisselles et de protéger sa tête de chocs éventuels. Dans tous les cas, éviter de plonger en risquant un deuxième équipier à la mer.
8. En cas d'échec de la récupération

RAPPELLE MOI LA MANOEUVRE D'HOMME A LA MER !

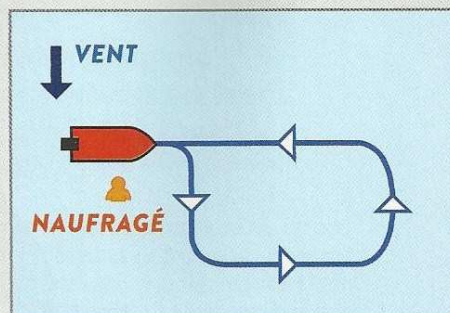


dans les 5 minutes suivant l'accident, déclencher l'alerte : VHF canal 16 et tir de fusées.

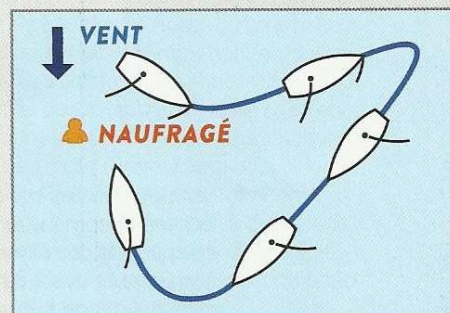
9. Poursuivre les recherches en quadrillant la zone pendant au moins 6 heures.
10. Inscrire sur le livre de bord l'heure et la position géographique de l'accident ainsi que le parcours des manoeuvres effectuées.

### Au moteur

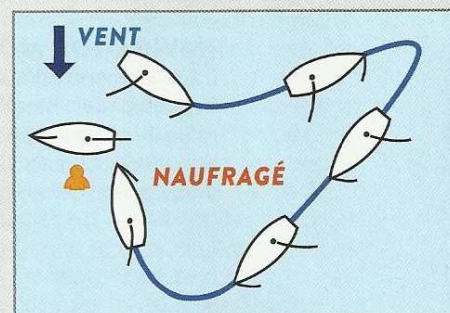
La manoeuvre de récupération de l'homme à la mer au moteur est connue de tous les marins du monde sous le nom de "manoeuvre de Boutakoff" du nom de l'officier de marine russe qui l'a codifiée. De tous les marins ? Pas tout à fait. Les anglais ont donné à la même manoeuvre le nom de leur compatriote Williamson : "The Williamson Turn". Dès que l'accident se produit, virer de 90° du côté où l'homme est tombé (on évite ainsi en faisant "déraper le bateau" qu'il se prenne dans l'hélice). Virer ensuite trois fois du côté opposé pour parcourir un rectangle qui remet le cap sur l'équipier tombé. Dans cette dernière longueur, réduire la vitesse pour arriver arrêté au vent de l'homme à la mer.



AU MOTEUR



VOILE ET MOTEUR



VOILE SEULE

### À la voile et au moteur

Courir grand large, en choquant la grand-voile et en abattant si on était plus près du vent. Amener ou enrouler la voile d'avant (foc ou spi). Mettre le moteur en route. Border la grand-voile dans l'axe et empanner. Remonter dans le lit du vent en direction de l'homme à la mer. Si le vent est fort, amener la grand-voile pendant cette remontée. Aborder l'homme à son vent en ayant réduit la vitesse pour s'arrêter à sa hauteur.

### À la voile uniquement

Le moteur peut refuser de démarrer ou, c'est hélas fréquent, un bout s'est engagé dans l'hélice dans la confusion de l'accident et des premières phases de la manoeuvre. Il faut alors manoeuvrer

à la voile sans s'affoler. La meilleure solution est de revenir vers le naufragé au près bon plein en choquant les voiles pour ralentir.

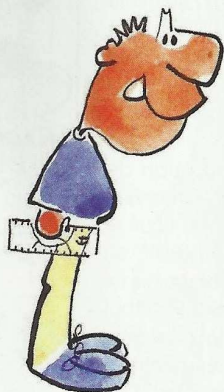
Si le vent est fort et que le bateau est manoeuvrant sous grand-voile seule, on amènera le foc. On se présente au vent du naufragé. Il faut amener la grand-voile dès qu'on est positionné pour éviter qu'elle fasse abattre et reprendre de la vitesse.

Par vent fort, une autre méthode d'approche est intéressante. Il s'agit de repasser près du naufragé au près sous son vent, de loffer en ralentissant légèrement, puis de virer en choquant la grand-voile, en gardant le foc à contre, et en laissant la barre sous le vent (au vent pour une barre à roue) pour se présenter à la cape au vent du naufragé, grand-voile bordée. Cette approche, si elle est réussie, a l'avantage de procéder à la récupération depuis un bateau arrêté sans voile qui faseye.



TOUJOURS

LE VENT FRAÎCHIT, LA MER  
GROSSIT, ON APPAREILLE ?



SANS SOUCI, J'AI LES COORDONNÉES  
DE TOUTES LES STATIONS S.N.S.M. DE  
MENTON A CERBERE !



DONEC

- ◆◆◆ soit peu difficiles mais aussi dans le cockpit quand le temps est mauvais. Les longues des harnais sont équipées de deux systèmes d'attache. Sur un bateau à voile, pour éviter de tomber à l'eau, il faut crocher celui qui donne la longe la plus courte à la ligne de vie au vent. Ce qui a la mérite supplémentaire de pouvoir circuler de l'arrière à l'avant en restant amarré.

### NAVIGATION MOUILLAGE

L'échouement représente 1/6 des interventions des Sauveteurs en Mer. Il peut s'agir d'une panne de moteur ou d'une absence de vent conduisant à être le jouet de courants. C'est le plus souvent le résultat d'une erreur de navigation. Tenir son estime, avec

ou sans l'aide du GPS, connaître en permanence sa position et les dangers qui peuvent menacer est un élément de base de la responsabilité du chef de bord. Autre responsabilité trop souvent négligée : assurer un mouillage correct. Le skipper doit toujours s'assurer que la longueur du mouillage représente bien trois ou quatre fois la profondeur en tenant compte de l'évolution due à la marée. Prudence élémentaire également, toujours laisser à bord un équipier capable de manœuvrer en cas de mouillage à la sécurité douteuse en raison de la qualité des fonds et/ou des conditions de vent et de mer. ◆

JEAN-FRANÇOIS PERTUS

## Gilet

Bien qu'il n'existe actuellement aucune réglementation en matière d'obligation de révision pour les gilets de sauvetage automatiques, il est de bon sens, mais il est aussi de la responsabilité du chef de bord, de vérifier régulièrement que le matériel de sécurité embarqué soit en bon état de fonctionnement.

Aussi, les gilets doivent être vérifiés sommairement avant chaque sortie en mer et une inspection plus approfondie doit être réalisée au moins une fois par saison.

Certains fabricants recommandent qu'un personnel qualifié vérifie le gilet tous les ans ou tous les deux ans mais cette vérification peut très bien être réalisée par le plaisancier lui-même. Le coût d'une révision chez un professionnel est de l'ordre d'une vingtaine d'euros hors prix des pièces de rechange.

Voici les principaux points que le plaisancier peut vérifier lui-même :

### Sans déplier l'enveloppe de protection du gilet :

- Que les sangles et les coutures de la protection extérieure ne présentent pas de signes d'usure,
- Que le cordon de déclenchement manuel est toujours accessible et visible,
- Que les témoins du système de déclenchement sont bien au vert.

### Après avoir déplié l'enveloppe de protection :

- Que les témoins du système de déclenchement sont bien au vert,
- Que la cartouche de CO<sub>2</sub> ne présente pas de signes de corrosion,
- Que le poids réel de la cartouche de CO<sub>2</sub> est bien conforme à celui indiqué sur la capsule,
- En profiter pour gonfler le « poumon » grâce à l'embout buccal (de préférence avec une pompe pour ne pas y introduire d'humidité), et le laisser

ainsi gonflé toute une nuit afin de vérifier qu'il ne comporte pas de fuite.

**Après ces vérifications il est recommandé d'enregistrer les actions réalisées dans le journal de bord.**

### Les conseils des Sauveteurs en Mer :

- Comme les Sauveteurs en Mer, portez systématiquement le gilet de sauvetage, car 80 % des décès consécutifs à une chute à la mer pourraient ainsi être évités,
- Si vous disposez de gilets à déclenchement automatique ayez toujours à bord un kit de rechange pour réarmer un gilet percuté et renseignez-vous préalablement sur leur fonctionnement soit auprès d'un professionnel soit auprès des stations SNSM pratiquant l'opération « Atelier du gilet de sauvetage ». ERNEST CORNACCHIA

# LA RESPONSABILITÉ, UNE FAUSSE ROUTE POUR L'AMÉLIORATION DE LA SÉCURITÉ

LES JUGES ONT AUJOURD'HUI TENDANCE À MANIFESTER LEUR RIGUEUR EN SANCTIONNANT LOURDEMENT LES DIFFÉRENTS ACTEURS D'UNE ACTIVITÉ QUELLE QU'ELLE SOIT, MÊME SI ELLE N'EST PAS GÉNÉRATRICE DE PROFIT. LE PLAISANCIER ET SON ASSUREUR NE SONT DONC PAS À L'ABRI D'UNE DÉCISION DE JUSTICE QUI POURRAIT LOURDEMENT PÉNALISER UNE SORTIE EN MER QUI DEVAIT ÊTRE UNIQUEMENT DE PLAISIR.

Les dispositions relatives à la responsabilité sont au cœur de toute activité. La mise en cause de la responsabilité de celui qui est à l'origine du dommage a pour objectif de réparer le dommage, ou de sanctionner le comportement. En effet, la réparation est intégrale ou limitée selon les circonstances, mais surtout elle est pénale ou civile selon le domaine d'incrimination.

L'existence d'un régime de responsabilité ne peut être ignorée de ceux qui se lancent dans l'action. La responsabilité civile le plus souvent fondée sur la faute, doit inciter le skipper à prévenir toute cause de dommage dont il devrait assumer les conséquences financières. Cette responsabilité a été accrue par le législateur pour les navigations dangereuses (celles des navires pétroliers pour lesquels la responsabilité n'est plus fondée sur la faute mais sur le risque), elle pourrait être aggravée par les juges pour le skipper d'un navire de plaisance prenant des risques inutiles dans un milieu dangereux.

## LA RESPONSABILITÉ CIVILE CONDUIT À LA SAGESSE

Le régime de responsabilité civile en raison même des suites qu'il peut avoir, joue donc toujours un rôle dissuasif, contraignant les skippers et tous opérateurs en général à la sagesse, d'autant que parallèlement à la responsabilité civile, il existe une responsabilité pénale que les juges n'hésitent pas à mettre en œuvre, la mise en danger de la vie d'autrui est le plus souvent très facile à démontrer et devrait freiner les élans de tous ceux qui sont tentés par des manœuvres spectaculaires.

Pourtant la responsabilité civile et même pénale ne suffisent pas, l'expérience le prouve, pour jouer un rôle vraiment dissuasif. La sécurité maritime se gagne à un autre niveau, celui de la prévention. Plusieurs méthodes ont été mises en œuvre en France à cet effet.

L'administration dans un premier temps a considéré qu'il fallait imposer des règles très strictes pour l'obtention du pavillon français, règles destinées à garantir la qualité des navires, ainsi que des exigences très sévères pour la délivrance des permis de navigation. Une telle

conception de la sécurité très réglementaire a eu pour résultat d'inciter les plaisanciers à aller s'immatriculer en Belgique ou ailleurs.

Cette politique s'est donc révélée inefficace et même dangereuse. Les pouvoirs publics sont heureusement revenus sur ces errements.

## « LA PLUPART DES ACCIDENTS ONT À LEUR ORIGINE UNE ERREUR HUMAINE »

Quelles sont alors les bonnes mesures à mettre en œuvre ? Les orientations qui se dessinent actuellement se fondent sur la nécessité d'une connaissance du milieu et des risques qu'il comporte, une bonne information à cet égard est donc le préalable à toute prévention.

Les mesures à proprement parler de prévention doivent concerner aussi bien le navire que le matériel embarqué, que les hommes, en effet la plupart des accidents ont à leur origine une erreur humaine. C'est essentiellement à travers cette approche systémique englobant aussi bien les facteurs techniques que les facteurs humains que la bataille de la sécurité sera gagnée, ce qui devrait alors réduire le rôle de la responsabilité, l'idéal étant que le juge soit de moins en moins saisi d'actions de cette nature. Pour parvenir à un tel résultat, il est indispensable que les règles relatives à la construction et à l'équipement des navires soient en permanence sous examen, à travers les retours d'expérience et que les facteurs psychologiques ne soient pas négligés de telle sorte que la vigilance des navigateurs ne puisse pas être prise en défaut.

Les éléments techniques et le contrôle de la structure des navires ont fait l'objet de tels progrès que les navires devraient théoriquement être affranchis des risques maritimes, or le risque zéro n'existe pas et les accidents, même si leur nombre se réduit, continuent à exister.

## L'ÉTAT DU NAVIRE

Le navire de plaisance comme tout navire doit être apte à affronter les dangers de la mer. Mais les navires vieillissent et

deviennent moins fiables qu'ils ne pouvaient l'être lors de leur mise en service. La maintenance du navire prend alors un rôle essentiel. L'utilisation d'un navire « gravement dangereux » fait basculer la navigation dans le domaine pénal. Avec toutes les conséquences qu'un juge peut tirer d'une situation mettant en danger la sauvegarde de la vie humaine.

Dans le secteur marchand les armateurs s'appuyant sur des théories souvent américaines (Perrow normal accidents, Living With High-Risk Technologies-Princeton) compensent les défaillances techniques par un modèle d'organisation impliquant un comportement rationnel de tous les acteurs.

Cette maîtrise des défaillances techniques rejoint le facteur humain, car c'est sans doute dans ce domaine que l'essentiel de la prévention se joue et que la formation doit être entreprise.

James Reason (Human error Cambridge) a retenu parmi les facteurs humains générateurs d'accident, le stress, la fatigue, les méthodes de travail qui génèrent des décisions qu'il appelle des actes dangereux, directement responsables de l'accident. Reason dans son modèle propose des solutions pour anticiper les mesures à prendre et doré et déjà, des bases de données, utilisées par l'O.M.I., pour définir et combattre l'erreur humaine, ont été établies.

Il est prématuré d'introduire de telles données dans le domaine de la plaisance, comme elles l'ont été dans la Convention S.T.C.W. mais il n'est pas interdit d'y réfléchir. Lorsque l'on sait que plus de la moitié des accidents (statistiques des Clubs P and I d'assurance) a pour origine une erreur humaine.

Dès maintenant les assureurs prennent en charge toutes ces erreurs humaines et, à travers la mutualisation que constitue l'assurance, rendent leur coût supportable. Il faut pourtant travailler à alléger ces coûts pour une meilleure économie et une plus grande fiabilité de la navigation de plaisance.

Des champs nouveaux s'ouvrent à la recherche dans ce secteur, c'est dans cette direction qu'il faut concevoir les actions à entreprendre.

FRANÇOISE ODIER