La responsabilité du chef de bord dans la manœuvre d'accostage

Où l'impossibilité de prévoir des évènements susceptibles de provoquer des dommages graves

Par André M. Benoît, spécialiste en sécurité de la navigation

Selon les circonstances, le retour à quai peut s'avérer une manœuvre délicate pour plusieurs propriétaires/capitaines/conducteurs d'embarcation de plaisance. Il n'est pas toujours facile de choisir le bon angle d'approche et la vitesse appropriée pour conserver la manœuvrabilité tout en tenant compte du courant et du vent. On cherche à placer le bateau parallèlement au quai afin de permettre un accès sécuritaire à l'équipier (ière) qui va tourner une première amarre au taquet. Régulièrement, amis ou voisins s'offrent pour donner un coup de main à l'amarrage, une culture d'entraide très présente dans le nautisme.

Que se passe-t-il lorsque les manœuvres d'accostage ne se déroulent pas comme prévu et quelles peuvent être les conséquences? Voici une histoire inspirée d'une situation vécue.

Au retour d'une balade sur une rivière, un bateau avec quatre personnes à bord s'apprête à accoster sur le quai d'un chalet privé. Le propriétaire du bateau est aux commandes, un ami très expérimenté agit à titre d'équipier tandis que leurs épouses respectives sont présentes à bord à titre d'invitées.

Le côté au vent du quai étant occupé par un autre bateau, le conducteur de l'embarcation effectue une première approche pour un accostage sous le vent, mais le courant de la rivière et le vent de travers compliquent la manœuvre en éloignant le bateau du quai. Constatant la difficulté de l'approche en cours, l'équipier suggère de faire marche arrière et de reprendre la manœuvre, ce que le conducteur accepte immédiatement.

Sur la terrasse du chalet, une amie expérimentée et elle-même propriétaire de bateau, observe la situation et décide d'apporter son aide à l'accostage. Lors cette seconde tentative, la manœuvre s'avère à nouveau difficile; le conducteur réussit cependant à s'approcher suffisamment du quai pour que l'équipier puisse lancer une amarre à l'amie venue à la rescousse. Lorsque cette dernière saisit l'amarre, une rafale éloigne subitement du quai l'arrière du bateau. Constatant la situation, l'équipier lui donne la consigne de lâcher l'amarre devenue trop courte sous la poussée du vent. Malheureusement, la commande est trop tardive; l'amie a commencé à faire un tour autour du taquet. La tension exercée par le bateau poussé par le vent coince la main de la dame entre l'amarre et le taquet. La pression est si forte qu'un doigt est sectionné et tombe à l'eau; les autres doigts de sa main subissent également des lésions.

Dans les jours suivants l'événement, le propriétaire/conducteur rapporte l'accident

à l'assureur du bateau. Lors de la première étape de la réclamation, le service des enquêtes et d'évaluation des dommages de la compagnie d'assurance conclut que la personne blessée est venu apporter son aide à ses propres risques, que le propriétaire du bateau n'est donc pas tenu pour responsable de l'accident et qu'il n'y a pas matière à indemnisation.

Par la suite, l'amie blessée intente une poursuite en responsabilité civile pour obtenir réparation en dommages personnels contre le propriétaire/conducteur de l'embarcation et l'équipier qui a lancé l'amarre. Le service du contentieux de la compagnie qui assure le propriétaire du bateau consulte alors un expert.

Au fil des discussions avec ce dernier, il est finalement établi et reconnu que la Règle 2. Responsabilité du Règlement sur les abordages s'applique dans le cadre de cet accident. La Règle 2 précise que la notion de responsabilité d'un bateau implique le propriétaire, le capitaine et l'équipage en tout temps lorsque le bateau fait route, et ce, jusqu'à l'arrêt complet du bateau lorsque les amarres sont définitivement fixées.

Lorsque l'amie s'est avancée sur le quai en offrant manifestement son aide, le conducteur de l'embarcation n'a pas refusé (même par un signal non-verbal) et il n'a pas clairement exprimé son approbation non plus. Il s'agissait donc d'un consentement tacite, consentement d'ailleurs souvent pratiqué par les plaisanciers selon la culture d'entraide du milieu nautique.

Au moment de la manœuvre, selon l'interprétation et l'application de la réglementation, l'amie sur le quai devenait, par extension, une équipière sous le commandement du propriétaire/conducteur de l'embarcation. De son côté, l'équipier agissait à titre de membre d'équipage lorsqu'il lançait l'amarre et donnait ensuite la consigne de la relâcher.

Une entente à l'amiable reconnaissant la responsabilité partagée et offrant des compensations financières a finalement été convenue entre l'assureur du bateau et son propriétaire, l'assureur personnel de l'équipier et l'amie sur le quai qui avait offert son aide.

Lors de l'analyse d'un accident à bord d'un bateau de plaisance, il est donc important de bien établir les liens entre les personnes impliquées et le rôle de chacun. Il y a:

- la personne aux commandes du bateau;
- les équipiers, qui ont habituellement un savoir-faire et une expérience de navigation reconnus et qui contribuent à la bonne marche du bateau;
- les invités qui n'ont aucune ou peu d'expérience.

Le conducteur de l'embarcation ne doit avoir aucune autre attente à l'endroit des invités que de suivre ses instructions pour assurer leur propre sécurité.

Il faut rappeler et souligner que selon la Loi de 2001 de la marine marchande du Canada, il n'y a pas de passager à bord d'un bateau de plaisance; il s'agit d'une erreur de désignation qui, selon l'expression populaire, est empruntée au Code se sécurité routière.

Ce malheureux accident nous enseigne que dans la pratique de la navigation, la rigueur pour assurer la sécurité des équipiers et des invités n'est jamais excessive. Ce cas particulier souligne également le degré de responsabilité du capitaine/conducteur en toutes circonstances tant que le bateau fait route.

Espace publicitaire disponible