

# Gazette de la Chambre



## Lettre d'information de la Chambre Arbitrale Maritime de Paris

Comité éditorial : Philippe Delebecque - Claude Goussot - Jean-Yves Thomas - Michel Leparquier

Editeur : Philippe Delebecque

3 numéros par an

(Janvier - Avril - Septembre)

Numéro 55 - Printemps 2021



### "Actori incumbit probatio"

#### Rapports du BEAmer François-Xavier Rubin de Cervens Directeur BEAmer

Le BEAmer a pour mission première de réaliser les enquêtes techniques afin de prévenir les futurs événements de mer. Il a également vocation à recueillir, exploiter et diffuser les informations relatives aux enseignements et aux pratiques de retour d'expérience sur les événements de mer. En complément des rapports écrits détaillés, le BEAmer a créé une chaîne youtube présentant des animations à titre pédagogiques avec les éléments principaux d'enquêtes sélectionnées pour leurs enseignements. La chaîne BEAmer :

<https://tinyurl.com/hwsf7u9s>

#### Plaisance

##### Rapport d'enquête "Minx" / "Vision"

Ce rapport sur la collision entre deux yachts professionnels a été publié par le MAIB (*Marine Investigation Branch*), nos homologues britanniques, et établi en coopération avec le BEAmer.

Dans la soirée du 25 mai 2019, le yacht à moteur "Vision", immatriculé à Gibraltar, a heurté à grande vitesse le yacht à moteur "Minx", immatriculé au Royaume-Uni, qui était mouillé à proximité de l'île Sainte-Marguerite, près de Cannes. Lors de la collision, un membre d'équipage du "Minx" qui se trouvait sur l'avant, heurté par l'étrave du "Vision", a perdu la vie.

Le propriétaire du Vision, présent à bord, a demandé au skipper de passer à proximité du "Minx", manœuvre destinée à dire au revoir aux passagers du "Minx" avec lesquels il avait passé l'après-midi. Lors de cette manœuvre effectuée à vive allure, le skipper du "Vision" a sous-estimé le risque associé à une tentative de passage rapide, en pleine accélération, à proximité du "Minx", et une perte de contrôle de la trajectoire a conduit à la collision.

Le rapport en tire un certain nombre d'enseignements. Il est rappelé que dans l'exploitation, la priorité du capitaine doit toujours aller en premier à la sécurité de l'équipage, des passagers et du navire.

Le système de propulsion de surface (hélices semi-immersées) du "Vision" est d'un maniement spécifique et la manœuvre a été effectuée avec une marge de sécurité insuffisante, sans permettre la moindre erreur, ou une éventuelle avarie.

Le skipper de "Vision" aurait consommé du cannabis, selon les premières analyses judiciaires, ce qui a probablement altéré son jugement.

L'accident s'est produit dans une zone de mouillage où la vitesse est limitée à 5 nœuds, applicable à tous les navires pour éviter les accidents, cependant, le "Vision" naviguait à plus de six fois cette limite.

Le rapport est disponible en version anglaise, la version française sera disponible prochainement. Le rapport d'enquête en version anglaise est téléchargeable sur le site du MAIB et du BEAmer : <https://tinyurl.com/bdxy6vwa>.

#### Fluvio-maritime

##### Rapport d'enquête "Aramis"

Le samedi 28 septembre 2019, le navire fluvio-maritime "Aramis", battant pavillon lituanien remonte le Rhône, sur ballast, en provenance de Naples et à destination de Villefranche-sur-Saône (69) où il va effectuer un chargement de bois.

Le conducteur fluvial a embarqué à Port-Saint-Louis-du-Rhône le 27 septembre en début d'après-midi, où il prend la conduite du navire.

Après une halte une partie de la nuit, amarré sur un duc d'Albe près d'Avignon, le navire appareille samedi 28 septembre vers 4h et poursuit sa montée. Vers 9h10, l'Aramis s'apprête à passer sous le pont routier de la RN7.

Le navire heurte alors le tablier du pont routier avec sa timonerie dont le haut s'arrache et tombe dans le canal. Puis il vient heurter, avec le gaillard d'avant sur bâbord, la pile en rive droite du pont ferroviaire situé 200 m plus loin. L'équipage parvient à immobiliser le navire 700 m après le pont. Le conducteur fluvial et le capitaine du navire ont été légèrement blessés.

Le rapport aborde en particulier le rôle du conducteur fluvial, ou pilote fluvial, dont le statut est bien différent de celui du pilote maritime, avec un cadre juridique bien moins strict. Si le pilote maritime "ne démonte pas le capitaine", c'est tout à fait différent dans le domaine fluvial. Tout navire doit recourir aux services d'un pilote maritime pour le pilotage aux abords d'un port maritime. Lorsqu'il passe en zone fluviale, il doit recourir à un marinier, titulaire d'un "permis de conduire fluvial" dès lors que le navire ne dispose pas dans son équipage (qui est "maritime") de personne ayant ces qualifications. Ce marinier est en général appelé dans cette situation "pilote fluvial" ou "pilote de rivière".

Il n'existe pas de licence ou d'agrément correspondants, comme c'est le cas pour le pilote maritime. Il est à la barre, il décide de la vitesse à adopter, il contacte les éclusiers, il actionne lui-même le vérin de la timonerie. Il se tient informé des conditions de navigation sur le fleuve, il prend en compte les avis à la batellerie. Un officier du bord (capitaine ou second qui se relaient par prise de quart) est aussi présent à la timonerie. S'agissant des pratiques relatives aux navires fluvio-maritimes sur le bassin Rhône Saône, le conducteur fluvial prend en charge entièrement la conduite, il est seul aux commandes et seul à prendre les décisions. L'officier du bord peut intervenir en cas de problème ou, par exemple, pour expliquer une commande particulière ou rarement utilisée.

Différentes hypothèses ont été analysées pour expliquer le heurt du toit de la timonerie contre le tablier du pont de la RN7.

*Suite de l'article page 2.*

*Suite et fin de l'article "Rapports du BEAmer".*

Comme beaucoup de navires similaires, l'Aramis dispose d'une timonerie qui peut être montée pour avoir une bonne visibilité, ou être abaissée pour réduire le tirant d'air du navire, et franchir les ponts. L'Aramis, avec sa timonerie abaissée, était passé sans encombre sous les ponts précédents d'une hauteur libre équivalente.

L'hypothèse d'une augmentation subite du niveau d'eau dans le canal, liée à l'exploitation hydro-électrique ou celle d'un déballastage conséquent sur le navire augmentant le tirant d'air ont été écartées. Il n'a pas été, non plus, retenu d'élément matériel défectueux comme cause de l'accident, lequel résulte donc probablement de l'oubli par le conducteur d'abaisser la timonerie.

Plusieurs facteurs ont pu contribuer à un défaut d'attention lors de la conduite du navire et d'autres n'ont pas permis d'y pallier.

Le conducteur a porté l'entière responsabilité de la navigation sur le fleuve depuis sa prise de conduite à Port-Saint-Louis-du-Rhône. Les quelques heures de repos durant la nuit, à proximité d'Avignon, ne lui ont peut-être pas permis d'échapper à une atténuation momentanée de sa vigilance.

Les dimensions du navire, proches des limites de la voie de navigation, rendent cruciale la connaissance en continu des valeurs de tirant d'eau et tirant d'air. Il n'y a pas notamment d'indication claire à bord du niveau auquel se trouve la timonerie.

Une amélioration de l'information concernant les hauteurs libres sous les ouvrages permettrait également de mieux attirer l'attention du conducteur. Ces améliorations sur la visibilité des dangers favoriseraient l'implication de l'équipage maritime dans la sécurité de la navigation sur le fleuve.

Un des enseignements porte sur la relation entre le pilote fluvial et l'armateur. En effet, la mise en place d'un contrat type entre l'armateur, l'affréteur et le conducteur fluvial permettant de préciser le service attendu à bord par ce dernier, avec l'identification des devoirs réciproques et du partage des rôles du capitaine et du conducteur, est à encourager.

Le rapport est disponible sur le site du BEAmer : <https://tinyurl.com/jzrfcysh>.

