

## **Collision, une rencontre à 4 millions**

Arrivés sur la Weser pour nous rendre à Brême, nous prenons le pilote pour remonter la rivière. On est de jour, la visibilité est bonne et je suis le responsable du quart. Le Commandant est aussi sur la passerelle. Le port est en vue, nous voici presque arrivés.

Pour donner de la place à un navire descendant la rivière, le pilote demande un peu de barre : « la barre à droite, dix ».

En français, on ne dit pas bâbord ou tribord dans les ordres de barre, mais gauche et droite, ce qui permet d'éviter toute confusion auditive des mots.

Le timonier accuse réception de l'ordre et donne 10 degrés de barre à droite. Le bateau ne changeant pas de route, le pilote demande alors plus de barre. Le timonier répète l'instruction et pousse la barre un peu plus.

Je regarde l'indicateur de timon et constate qu'il est sur zéro, le gouvernail droit, dans l'axe du navire !

Bondissant sur le poste de pilotage, je vois que le matelot n'a pas fait d'erreur, mais que c'est le dispositif de gouverne qui est en cause. Je branche aussitôt la barre hydraulique, mais elle reste inerte aussi de même que le presse-bouton électrique. En dernier recours, je branche le pilote automatique, toujours rien.

En face le navire descendant se rapproche dangereusement. On peut lire son nom : Zonnekerk.

Nous avons mis la marche arrière pour arrêter notre navire, en indiquant à notre machine, au moyen du chadburn, qu'il s'agit d'une manœuvre d'urgence.

Le pilote envoie un message de non-manœuvrabilité à l'attention du navire descendant au moyen de notre corne de brume.

Le Corviglia est presque arrêté et n'avance plus qu'à peut-être un ou deux nœuds. Par contre, le Zonnekerk descend la rivière à une allure normale, mais supérieure.

De mon côté, je bondis de la passerelle pour aller mouiller l'ancre, ramassant au passage le charpentier. Un cent mètres digne des jeux olympiques.

Arrivé sur le gaillard d'avant, je mouille l'ancre tribord et bloque la chaîne. La tension sur cette dernière est énorme et le frein fume. Un coup d'oeil me montre que la collision avec l'autre navire est imminente. Le commandant me hurle dans le haut-parleur de la métaphonie « vetene via, vetene via ! », ce sera la dernière transmission du dispositif, je n'ai que le temps de me cacher derrière le guindeau et attendre ce que je pense devoir être un choc.

De fait, il n'y a pas eu un choc comme je m'y attendais, pas de secousse non plus. La masse des deux navires étant tellement énorme, ils se sont simplement déchirés l'un l'autre dans un immense fracas.

L'avant du Corviglia, très tulipé, s'est comporté comme un ouvre boîte dans les superstructures du Zonnekerk.

Mille pièces métalliques et en bois passent par-dessus ma tête dans un grand bruit, puis c'est comme un énorme silence.

Je n'ai rien, ne suis pas blessé et le charpentier que j'ai pris avec moi derrière le guindeau non plus.

Très rapidement des remorqueurs sont autour de nous et nous aident à prendre une place à quai. Evidemment nous sommes sous le choc et ne comprenons pas encore ce qu'il a bien pu se passer.

On apprend que sur le navire abordé, il n'y a que des dégâts matériels, car par chance il n'y avait personne dans les cabines qui ont été déchiquetées par notre étrave : tous les marins étant en train de manger dans le mess situé sur l'autre bord.

Nous déchargeons et en parallèle il y a l'enquête des affaires maritimes, en présence des divers experts, du superintendant qui est immédiatement venu de Lausanne, des assureurs, des représentants du chantier naval qui va devoir effectuer une réparation dans les plus brefs délais. De fait, une place en cale sèche est organisée. Elle a été immédiatement demandée pour ne pas prolonger notre escale plus que nécessaire. Le temps c'est de l'argent dit l'adage et dans le cas d'espèce c'est encore plus vrai.

On est en Allemagne, les discussions sont soit dans la langue du pays, soit en anglais. Le Commandant n'est guère à l'aise dans ces deux langues et me demande de m'occuper de tout, y compris les interrogatoires des divers marins qui ont été témoins de l'accident.

Il me cède son bureau et je revois notre brave Adesso faisant les cent pas dans son salon, pendant que je suis assis dans son fauteuil, menant les pourparlers avec toutes les personnes concernées.

Rétrospectivement, j'ai de la peine à comprendre qu'on laisse à un jeune homme de 25 ans une tâche et une responsabilité pareille. Merci pour votre confiance mon cher Commandant !

Lors des interrogatoires, je fais l'interprète et je dois même parfois ruser. Par exemple, le timonier parle le suisse allemand et le français, mais je dois garder en main la situation pour éviter toute erreur. Je lui traduis donc les questions de l'allemand ou de l'anglais en français, lui exigeant une réplique en français uniquement. Puis je retraduis sa réponse dans la langue de l'enquêteur. Le matelot a parfaitement compris l'enjeu ainsi que le problème général. Il s'est montré impeccable dans son comportement, alors qu'il aurait pu directement répondre en Schwyzerdutch aux questions posées en Plattdeutsch !

Il faut toujours éviter les mauvaises questions et surtout les mauvaises réponses.

L'enquête technique a démontré que nous avons été victimes d'une panne électrique du moteur de notre système de gouverne et qu'il n'y avait pas eu d'erreur humaine.

De fait, c'est la rupture de la pièce à vingt sous qui entraîne des dégâts qui se sont élevés à quatre millions de francs.

Dans le domaine maritime, c'est ce que nous appelons un « Acte de Dieu ». C'est une des causes d'exonération de responsabilité énumérées dans la Convention de Bruxelles de 1924. La notion est plus large que celle de « force majeure ».

C'est aussi une clause que l'on retrouve dans les connaissements, selon laquelle l'armateur n'était pas responsable des dommages en cas de tempête, ou actes de Dieu.

Nous ne serons donc pas rendus responsables des conséquences de cette collision et c'est un soulagement pour tous, y compris pour moi qui étais de quart lors de l'avarie.

Je me suis tout de même félicité d'avoir soigneusement vérifié le bon fonctionnement de tout l'équipement de la passerelle avant l'événement et d'avoir inscrit mon contrôle en bonne et due forme dans le livre de bord.

P.-A. Reymond© 2015



dégâts étrave



en remontant la rivière...



vue d'ensemble des dégâts