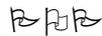


Le TK BREMEN dans la tourmente...



I - Les faits :

« Le 15 décembre 2011, malgré l'avis de fort coup de vent prévu pour les heures à venir, le cargo maltais TK Bremen, léger, quitte le port de Lorient pour se mettre au mouillage au Nord de l'Ile de Groix en attendant de faire route vers l'Angleterre.

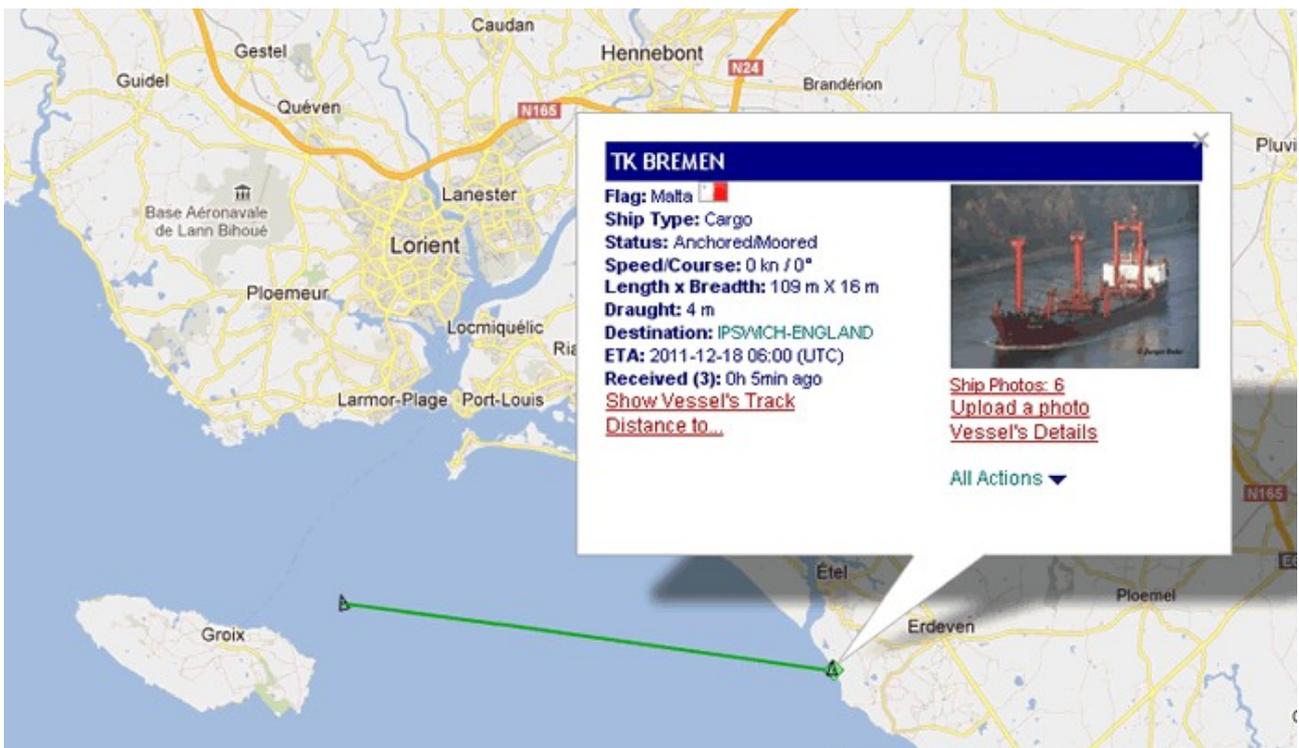
Dans la nuit du 15 au 16 décembre pris dans la tempête Joachim (vents de 80 km/h, rafales à 115 km/h et vagues de 5 à 7 mètres), le navire tente de rejoindre un endroit plus abrité car il a des difficultés à tenir son mouillage. A 00h40, il demande assistance au CROSS Etel. Au cours de ce déplacement, le cargo s'échoue sur la côte à 2 km au sud de l'embouchure de la Ria d'Etel.

Vers 3h du matin, les 19 membres d'équipage sont évacués par un hélicoptère de la Marine nationale vers la base aéronautique de Lann-Bihoué.

Le remorqueur Abeille Bourbon, basé à Brest et en alerte à Ouessant pendant la tempête, est dépêché sur zone dans la matinée.

L'armateur du cargo est mis en demeure par le Préfet maritime de l'Atlantique afin de prendre les dispositions nécessaires pour faire cesser les risques liés à la situation de son navire. L'équipe d'experts de l'armateur est attendue sur place.

Nathalie Kosciusko-Morizet, Ministre de l'Ecologie, du Développement durable, des Transports et du Logement, se rend sur place en milieu de journée.



Suite à cet échouement, une fuite de l'une des soutes de combustible de propulsion occasionne une pollution et une nappe d'hydrocarbure de 1 km sur 5 m est observée. Le littoral est touché par la pollution.

Des opérations de pompage vont être réalisées pour récupérer les hydrocarbures présents dans les cales du navire.

Dès le matin du 16 décembre, trois experts du Cedre sont sur place pour conseiller les autorités pour lutter contre cette pollution. Un 4ème les rejoint dans l'après-midi. »

(source://www.cedre.fr)

On peut alors considérer que la partie maritime de l'accident est clos et administrativement sous contrôle.

II- L'enquête judiciaire :

Le parquet de Brest, compétent en matière de pollution maritime sur la façade atlantique, a ouvert vendredi 16 décembre une enquête pour "**comprendre pourquoi ce bateau a quitté le port de Lorient à un moment où les autres bateaux ne le quittaient pas**".

Et voilà ainsi les gendarmes maritimes qui s'invitent à la capitainerie de Lorient pour auditionner son commandant.

Conformément à l'article 14 du code de procédure pénale, les enquêteurs vont constater les infractions à la loi pénale, en rassembler les preuves et en rechercher les auteurs tant qu'une information par je juge d'instruction n'est pas ouverte.

Agissant probablement dans le cadre de la flagrance, conformément à l'art. 61 du CPP, « *l'officier de police judiciaire peut défendre à toute personne de s'éloigner du lieu de l'infraction jusqu'à la clôture de ses opérations. Il peut appeler et entendre toutes les personnes susceptibles de fournir des renseignements sur les faits ou sur les objets et documents saisis. Les personnes convoquées par lui sont tenues de comparaître(...) Il dresse un procès-verbal de leurs déclarations. Les personnes entendues procèdent elles-mêmes à sa lecture, peuvent y faire consigner leurs observations et y apposent leur signature. Si elles déclarent ne savoir lire, lecture leur en est faite par l'officier de police judiciaire préalablement à la signature. Au cas de refus de signer le procès-verbal, mention en est faite sur celui-ci. »*

Concernant la garde à vue, la loi (art. 62 du CPP) dit que : « *les personnes à l'encontre desquelles il n'existe aucune raison plausible de soupçonner qu'elles ont commis ou tenté de commettre une infraction ne peuvent être retenues que le temps strictement nécessaire à leur audition, sans que cette durée ne puisse excéder quatre heures. S'il apparaît, au cours de l'audition de la personne, qu'il existe des raisons plausibles de soupçonner qu'elle a commis ou tenté de commettre un crime ou un délit puni d'une peine d'emprisonnement, elle ne peut être maintenue sous la contrainte à la disposition des enquêteurs que sous le régime de la garde à vue. Son placement en garde à vue lui est alors notifié dans les conditions prévues à l'article 63. »*

Dès lors, la garde à vue se définit ainsi (art 63 du CPP) :

« La garde à vue est une mesure de contrainte décidée par un officier de police judiciaire, sous le contrôle de l'autorité judiciaire, par laquelle une personne à l'encontre de laquelle il existe une ou plusieurs raisons plausibles de soupçonner qu'elle a commis ou tenté de commettre un

crime ou un délit puni d'une peine d'emprisonnement est maintenue à la disposition des enquêteurs. Cette mesure doit constituer l'unique moyen de parvenir à l'un au moins des objectifs suivants :

1° Permettre l'exécution des investigations impliquant la présence ou la participation de la personne ;

2° Garantir la présentation de la personne devant le procureur de la République afin que ce magistrat puisse apprécier la suite à donner à l'enquête ;

3° Empêcher que la personne ne modifie les preuves ou indices matériels ;

4° Empêcher que la personne ne fasse pression sur les témoins ou les victimes ainsi que sur leur famille ou leurs proches ;

5° Empêcher que la personne ne se concerte avec d'autres personnes susceptibles d'être ses coauteurs ou complices ;

6° Garantir la mise en œuvre des mesures destinées à faire cesser le crime ou le délit. »

La garde à vue est donc un outil mis à disposition des enquêteurs pour à la fois parvenir à la manifestation de la vérité mais également pour préserver les droits de la personne entendue (art. 63-1 CPP) :

- notification individuelle et formelle de la GAV ;
- information de « la nature et de la date présumée de l'infraction qu'elle est soupçonnée d'avoir commise ou tenté de commettre ;
- droit de faire prévenir un proche et son employeur, conformément à l'article 63-2 ;
- droit d'être examinée par un médecin, conformément à l'article 63-3 ;
- droit d'être assistée par un avocat, conformément aux articles 63-3-1 à 63-4-3 ;
- droit, lors des auditions, après avoir décliné son identité, de faire des déclarations, de répondre aux questions qui lui sont posées ou de se taire. »

III- La capitainerie de Lorient

Le cadre étant posé, les acteurs peuvent se mettre en place. En l'occurrence, le commandant du port de Lorient qui se soumet de bonne grâce aux questions des enquêteurs qui ne le mettent évidemment pas en garde à vue. Nous avons vu que cette procédure était utilisée à l'encontre des personnes pour lesquelles **il existe une ou plusieurs raisons plausibles de soupçonner qu'elle a commis ou tenté de commettre un crime ou un délit puni d'une peine d'emprisonnement.**

Il faut noter que tel aurait pu être le cas si des premiers éléments de l'enquête dont disposaient les enquêteurs, il s'avérait que le commandant avait commis une faute évidente qui s'imposait à tous.

Bien évidemment, ce n'est pas le cas et même tout l'inverse !

En effet, préalablement à l'arrivée de Joachim, le commandant du port avait provoqué une conférence de placement extraordinaire dont le but était justement d'améliorer la sécurité des navires à quai mais aussi ceux en mer à destination de Lorient.

Et ça, rien ne l'y obligeait sinon le bon sens et son expérience maritime.

Au cours de cette conférence, le capitaine du TK BREMEN avait maintenu sa demande de sortie pour la destination d'IPSWICH (GB).

Mais l'enquête est ouverte et la pression monte. Comment un navire peut-il être autorisé à quitter un port, bravant une tempête largement médiatisée à l'avance et réalisant la chronique d'un naufrage annoncé que les médias s'empressent de dénoncer ?

La coopération de tous les acteurs publics est nécessaire pour avancer dans la bonne direction. La gendarmerie maritime l'a bien compris et a rapidement analysé la conduite du commandant du port comme irréprochable. Elle en fera un partenaire privilégié pour l'enquête, un « sachant » portuaire en mesure de guider les enquêteurs dans le démêlage des textes et des documents spécifiques en la matière ainsi que dans la compréhension des éléments ayant orienté les décisions du capitaine du navire. Le commandant de Lorient l'affirme : les conditions de cette audition furent remarquables à tout point de vue ! Comme quoi, quand on n'a rien à se reprocher...

Mais levons ensemble un coin de voile.

Le navire quitte Lorient à 11h20 à destination d'IPSWICH (GB). C'est en cours de chenalage que le capitaine du TK BREMEN change d'avis. Il souhaite alors se mettre à l'abri en cours de route à Douarnenez. Mais conscient qu'il n'y arrivera pas à temps, il demande finalement un mouillage sous Groix. Il est mouillé vers 12h30, en dehors de la zone de mouillage, sur les conseils du pilote et avec l'approbation de la capitainerie. Le fait qu'il soit en dehors de la zone de mouillage n'est pas important, cette zone étant réservée aux navires transportant des marchandises dangereuses. Le reste est connu...

IV- Le code des ports

Alors comment le commandant de port aurait-il eu la possibilité réglementaire d'empêcher le naufrage du TK BREMEN ?

L'article R 304-11 du code des ports répond assez bien à cette question.

*« I. - Les officiers de port, officiers de port adjoints, surveillants de port et auxiliaires de surveillance avisent par les voies les plus rapides l'autorité maritime chargée du contrôle ou de la sécurité des navires de tout fait dont ils ont **connaissance**, dans l'exercice de leurs fonctions, **donnant à penser** qu'un navire, bateau ou engin flottant **ne peut prendre la mer sans danger** pour lui-même, l'équipage, les passagers, la sécurité de la navigation, la santé ou l'environnement. Les officiers de port, officiers de port adjoints et surveillants de port **peuvent interdire le départ** du navire, **jusqu'à ce que l'autorité maritime ait déclaré le navire, bateau ou engin flottant en état de prendre la mer.***

II. - A la demande dûment notifiée de l'autorité maritime chargée du contrôle ou de la sécurité des navires qui a constaté des anomalies présentant un risque manifeste pour l'équipage, les passagers, la sécurité de la navigation, la santé ou l'environnement, les officiers de port, officiers de port adjoints et surveillants de port prennent les mesures nécessaires pour empêcher le départ du navire en cause et, le cas échéant, arrêtent l'opération portuaire en cours. »

Ainsi donc, pour une capitainerie, trois conditions nécessaires doivent être réunies pour empêcher un navire de prendre la mer :

1/ avoir connaissance d'un fait donnant à penser que le navire ne peut prendre la mer sans danger (stabilité, arrimage cargaison, déchets d'exploitation en pontée, équipage insuffisant ou atteint de maladie, avarie majeure...) ;

2/ aviser préalablement à la décision prise par la capitainerie et « *par les voies les plus rapides* » le

Centre de Sécurité des Navires compétent ;

3/ absence de décision favorable connue du CSN compétent sur l'état de navigabilité dudit navire.

Dès que le CSN est présent sur le navire ou dès que sa décision est connue, le commandant du port se dessaisi de la responsabilité de la décision de maintenir le navire à quai et c'est le CSN qui l'endosse.

Mais dans notre affaire, aucun fait ne donnant à penser que le TK BREMEN ne pouvait « *prendre la mer sans danger pour lui-même, l'équipage, les passagers, la sécurité de la navigation, la santé ou l'environnement* » n'était connu de la capitainerie.

Ainsi pouvons-nous conclure que c'est à bon droit que la capitainerie a laissé appareiller ce navire sous la responsabilité de son capitaine. Gageons que ce dernier a sans doute été entendu sous le régime de la garde à vue compte tenu des éléments rappelés plus haut.

V- Épilogue prospectif

Encore une histoire triste de navire qui s'échoue et qui provoque une pollution avec ses conséquences dramatiques pour l'environnement et l'économie de la région qui a d'ores et déjà porté plainte.

La question posée par le parquet de Brest demeure entière :

« Pourquoi ce bateau a quitté le port de Lorient à un moment où les autres bateaux ne le quittaient pas ? ».

Nous avons vu que le commandant de Lorient a su faire preuve de bon sens en anticipant la tempête Joachim auprès des navires présents au port et auprès de ceux qui auraient voulu le joindre. Rien ne l'y obligeait si ce n'était ses qualifications maritimes éprouvées le conduisant naturellement à anticiper, dans ses attributions de commandant de port, les conséquences de prévisions météorologiques connues de tous.

Alors pourquoi le capitaine du TK BREMEN n'est-il pas parvenu aux mêmes conclusions avec les conséquences que l'on sait ?

L'enquête est en cours.

Hasardons une raison connue de tous les acteurs portuaires : la question économique.

Si la question économique prévaut dans l'histoire de la marine « marchande », la pression qui en découle est parfois mauvaise conseillère pour les capitaines de navire, armateurs, manutentionnaires et autres. Ces derniers ne prendront pas le temps nécessaire à un bon arrimage, les autres demanderont le respect d'horaires impossibles à un capitaine qui prendra finalement une décision à l'encontre du but recherché : faire vivre l'économie maritime.

L'expérience n'est pas nouvelle et le siècle des lumières nous en apporte un éclairage classique :

"C'est une expérience éternelle, que tout homme qui a du pouvoir est porté à en abuser ; il va jusqu'à ce qu'il trouve des limites".

MONTESQUIEU - De l'esprit des lois, livre XI, 1748

Notre rôle à nous, officiers de port et officiers de port adjoints, est justement de limiter les pouvoirs des uns et des autres par une application éclairée de la loi en vigueur pour tous.

Il est plus facile pour un capitaine d'exciper des interdictions d'une capitainerie forte à

l'encontre de son armateur que d'exposer les raisons de sa propre décision lui faisant grief, quand bien même cette dernière est fondée.

De la même manière, il est plus facile pour un pilote de s'appuyer sur les contraintes imposées par une capitainerie forte auprès d'un capitaine souhaitant forcer une priorité que de les faire valoir, seul, à la passerelle d'un navire.

Il en va ainsi également du respect d'un plan de chargement ou de déchargement d'un navire contraignant sa stabilité.

Les exemples peuvent se décliner dans de nombreux domaines pour lesquels une autorité impartiale guidée à la fois par les impératifs de sécurité et par le souci de ne pas obérer la navigation maritime est absolument nécessaire pour donner des limites.

Reprenant Montesquieu, « *il faut que, par la disposition des choses, le pouvoir arrête le pouvoir* ».

Nous pourrions alors compléter la question du parquet de Brest de la sorte :

Qui est aujourd'hui en mesure de réguler le trafic maritime et d'imposer des mesures conservatoires de bon sens à l'encontre d'un capitaine franc tireur guidé par les impératifs que nous connaissons ?

Pour ma part, je souhaite que l'on nous apporte un éclairage suffisant sur cette affaire pour faire en sorte que ce ne soit pas une affaire de plus mais davantage un cas pratique utile pour faire évoluer nos règles législatives et nous préserver davantage des décisions isolées de certains.



TK BREMEN