



HAL
open science

L'étrange affaire judiciaire du TK Bremen

Michel Morin

► **To cite this version:**

Michel Morin. L'étrange affaire judiciaire du TK Bremen. Neptunus, 2019, 25 (3), pp.1-6. hal-03884260

HAL Id: hal-03884260

<https://nantes-universite.hal.science/hal-03884260>

Submitted on 5 Dec 2022

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

L'étrange affaire judiciaire du TK Bremen

Michel MORIN

Docteur en droit

Consultant – Chercheur associé au CDMO

Le *TK Bremen* était un vraquier de 109 m, naviguant sous pavillon de Malte, qui s'est échoué le 16 décembre 2011 vers 2h du matin sur une plage de la commune d'Erdeven (Morbihan) alors qu'il avait quitté la veille à 11h le port de Lorient après y avoir déchargé une cargaison de tournesol et devait se diriger sur ballast vers Ipswich (Royaume-Uni). Il avait du carburant dans les soutes et, après que la coque se soit fissurée en divers endroits, une pollution aux hydrocarbures a été constatée à proximité du lieu de l'échouement, sur les plages, en mer et dans la rivière d'Etel (la quantité d'hydrocarbures dispersées a été estimée à 112 tonnes).

Cette affaire a connu son épilogue judiciaire sept ans plus tard avec le jugement rendu par le tribunal correctionnel de Brest le 13 décembre 2018. Le capitaine du navire, qui était seul à être renvoyé devant le tribunal, a été relaxé et les quinze parties civiles ont été déboutées de leurs demandes.

La manière dont cette affaire a été traitée par la justice apparaît comme un contre-exemple de la rigueur avec laquelle les juridictions se sont emparées d'autres affaires de pollution marine, par exemple celle de l'*Erika*. Cela ne résulte pas du jugement qui est clair et bien argumenté mais de la manière dont l'instruction a été menée. La pollution causée par le *TK Bremen* a certes été incomparablement moindre que pour l'*Erika*, mais cela ne pouvait servir de justification pour faire preuve de moins de rigueur.

Bien que le lieu de l'échouement et des dommages ait été dans le Morbihan, elle a été traitée par le TGI de Brest qui est compétent en tant que tribunal spécialisé pour les affaires de pollution marine. Ces tribunaux spécialisés ont été institués par l'article 3 de la loi n° 2001-130 relative à la répression des rejets polluants des navires, article qui a modifié l'article L. 218-29 du code de l'environnement. Un décret d'application a fixé la liste de ces tribunaux, liste qui figure maintenant à l'article D. 47-13-1 du code de procédure pénale. Ces tribunaux sont au nombre de trois en France métropolitaine : Le Havre, Brest et Marseille. Cette loi de 2001 fut adoptée en réaction à la pollution causée par l'*Erika* en décembre 1999 afin de traiter de manière plus efficace d'un point de vue judiciaire ce type d'événement. On ne peut pas dire que ce fut le cas avec le *TK Bremen* puisqu'il a fallu sept ans pour qu'un jugement soit rendu, après une instruction qui nous apparaît lacunaire.

Pour comprendre ce jugement, nous allons d'abord rappeler dans quelles conditions le *TK Bremen* s'est échoué (§ I) puis, dans un second temps, résumer le jugement du TGI de Brest (§ II) pour ensuite relever les lacunes de l'instruction judiciaire (§ III).

I. Les faits

Nous avons connaissance des faits à partir de deux documents, le jugement du tribunal correctionnel de Brest qui est annexé au présent article¹ et le rapport d'enquête technique établi par le Bureau d'enquêtes sur les événements de mer (BEA Mer), publié en avril 2012².

Le navire a quitté le port de Lorient le 15 décembre 2011 à 11h pour se diriger vers le Royaume-Uni. En raison des prévisions météorologiques et après discussion avec le pilote, le capitaine du navire a décidé, vers 11h30, de rester au mouillage près de l'île de Groix, dans un endroit situé en dehors des limites administratives du port de Lorient. En fin de journée, le temps s'est fortement dégradé et le navire est devenu incapable de tenir son mouillage. Puis, alors qu'un autre lieu de mouillage avait été indiqué au capitaine par le CROSS (Centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage), il lui est devenu impossible de diriger correctement le navire pour le rejoindre. Le 16 décembre à 00h38, il a demandé au CROSS l'assistance d'un remorqueur mais le seul disponible au port de Lorient n'était pas en mesure d'intervenir (d'une part, il y était d'astreinte et, d'autre part, il n'était pas suffisamment puissant pour faire face aux conditions de mer avec des vents de force 11). Le *TK Bremen* a dérivé vers l'Est en longeant la côte puis s'est échoué à 2h01 sur la plage de Kerminihy à Erdeven (l'anémomètre du bord indiquait à ce moment-là un vent de force 12). Les marins, au nombre de 19, ont été évacués par hélitreuillage en deux temps, un premier groupe entre 3h et 4h, le commandant souhaitant conserver cinq hommes d'équipage à bord, mais le reste de l'équipage a été évacué peu avant 5h à cause de la dégradation des conditions de mer.

L'analyse technique du BEA Mer a été effectuée conformément au code pour la conduite des enquêtes sur les accidents qui a été adopté par la résolution MSC 255(84) de l'Organisation maritime internationale (OMI). Selon cette analyse technique, les conditions météorologiques très difficiles, avec un vent soufflant jusqu'à 165 km/h, ont été retenues comme étant le premier facteur déterminant de l'événement. Le second facteur déterminant a été le fait de ne pas utiliser suffisamment la machine et de ne pas mouiller la deuxième ancre quand le navire a commencé à chasser sur son ancre vers 19h30, alors que cela aurait permis au navire de tenir le mouillage et de rester à l'abri de l'île. Le rapport note aussi que la nature et l'état des apparaux de mouillage n'ont pas constitué un facteur contributif de l'événement.

II. Le jugement

Devant le tribunal, le capitaine était prévenu d'avoir, par la violation manifestement délibérée d'une obligation particulière de sécurité imposée par la loi ou le règlement, ou par une faute caractérisée qui exposait l'environnement à un risque d'une particulière gravité qu'il ne pouvait ignorer, provoqué un accident de mer consistant dans l'échouement de son navire ayant entraîné une pollution par hydrocarbures, faits prévus par l'article L. 218-19, § II, 3°, du code de l'environnement.

¹ Pour accéder au jugement du TGI de Brest du 13 décembre 2018, qui comporte 64 pages, , cliquer sur le mot 'jugement' situé après le titre de l'article dans le sommaire Volume 25, 2019/3.

Michel MORIN, [L'étrange affaire judiciaire du TK Bremen, TGI Brest, chambre correctionnelle, 13 décembre 2018](#), Annexe [Jugement](#) (64 pages).

² Le BEA Mer est un organisme public dépendant du ministère chargé des transports.

Ses rapports sont accessibles à l'adresse <http://www.bea-mer.developpement-durable.gouv.fr/> <<http://www.bea-mer.developpement-durable.gouv.fr/>> , à partir de l'onglet 'Publications'

Selon l'ordonnance de renvoi, il était reproché au capitaine une succession de plusieurs fautes, simples ou graves, ayant conduit à l'échouement du navire puis à une pollution maritime sur les côtes du Morbihan. Ainsi, lui étaient reprochés la décision de sortir du port de Lorient malgré les mauvaises conditions météorologiques annoncées, certaines décisions prises en mer comme notamment l'arrêt des machines et l'absence de mouillage de la seconde ancre, ainsi que le retard à signaler les difficultés auxquelles il était confronté et à solliciter l'assistance d'un remorqueur.

Il ressort de cette affaire, telle qu'elle est exposée dans le jugement et dans le rapport du BEA Mer, qu'il y a eu une prise de conscience tardive des difficultés du navire, tant de la part du capitaine du navire lui-même que de la part des représentants des services qui auraient été en mesure de lui apporter une aide alors qu'il était probablement encore possible d'éviter l'échouement. Ces services (CROSS, sémaphore de la Marine nationale, port de Lorient) ont sous-estimé la situation de plus en plus difficile à laquelle le navire faisait face, en se contentant des propos rassurants du capitaine qui déclarait qu'il contrôlait son navire alors que divers indices montraient que c'était en réalité de moins en moins le cas³. Par exemple, la retranscription des communications du CROSS montre que la situation du navire n'a pas été suivie par ce service entre 22h54, heure à laquelle le CROSS lui a donné un nouveau point de mouillage, et 23h56, heure à laquelle le CROSS lui a demandé quelles étaient ses intentions, alors que c'est à ce moment-là qu'elle est devenue très critique ; même, apparemment, à 00h21, le CROSS s'est limité à demander si tout allait bien à bord, ce à quoi le capitaine a répondu « Oui, monsieur, il n'y a aucun problème » (jugement, p. 27-28). Si le CROSS avait demandé au capitaine des précisions sur les raisons de la dérive du navire et de l'impossibilité dans laquelle il était de tenir le mouillage et ensuite de se diriger vers l'autre lieu de mouillage qui lui avait été indiqué, il aurait certainement pris conscience que la situation s'aggravait rapidement. Des conseils très utiles auraient probablement pu être donnés au capitaine pour éviter l'échouement survenu ensuite. Il est d'ailleurs surprenant de lire dans le jugement que le directeur-adjoint du CROSS a indiqué lors de l'audience au tribunal que la situation du *TK Bremen* était devenue inéluctable à compter de 20h (jugement, p. 54)⁴. Notons aussi qu'avec les conditions météorologiques qui se sont fortement dégradées en fin de soirée, le seul remorqueur hauturier en capacité d'intervenir était à 10h de navigation (jugement, p. 56).

D'autre part, le tribunal a constaté un grand cafouillage entre l'agent consignataire du navire et le capitaine au sujet de la transmission des informations sur la possibilité pour le *TK Bremen* de

³ Voir par exemple le rapport du BEA Mer, p. 37.

⁴ Nous supposons que cette appréciation faite à l'audience par le directeur-adjoint du CROSS est une appréciation ex-post puisque, s'il avait eu cette même conscience de la gravité des faits le soir de l'événement, le CROSS aurait certainement réagi différemment malgré les propos rassurants du capitaine du *TK Bremen*. On pourrait se poser la question d'une éventuelle responsabilité du CROSS pour ne pas avoir apporté au navire l'aide suffisante et les conseils appropriés qui lui auraient permis de tenir le mouillage dans ce secteur géographique. A notre avis, si l'on peut trouver en l'espèce, à partir d'un certain moment, un défaut d'appréciation sur la situation à laquelle faisait face le navire, cela n'est pas constitutif d'une faute puisque la responsabilité de l'événement incombe en premier lieu au capitaine du navire qui a masqué la situation réelle dans laquelle il se trouvait. Notons d'ailleurs que le *TK Bremen* n'était pas le seul navire au mouillage dans cette zone ; aussi, en début de soirée, le CROSS n'avait-il pas de raison particulière de soupçonner que la situation du *TK Bremen* allait devenir critique. Ajoutons qu'en la matière, la responsabilité de l'Etat est engagée en cas de faute lourde ; cf. affaire du *Thalassa*, n° 91NT00585, où la CAA Nantes a rejeté la demande des parents de deux jeunes de 19 et 22 ans partis sur un voilier et retrouvés morts, lesdits parents reprochant à l'Etat (le CROSS) d'avoir commis une faute lourde parce qu'il n'avait pas, selon eux, fait décoller suffisamment tôt l'hélicoptère de secours, grief que la Cour a rejeté au vu des faits de l'espèce.

rester au port jusqu'au lendemain pour laisser passer la tempête. En outre, selon le capitaine, le système INMARSAT permettant au navire d'avoir connaissance des bulletins météo ne fonctionnait pas le 15 décembre au matin avant son départ de Lorient ; il savait cependant qu'il y aurait des vents de force 5 à 7, pouvant forcer jusqu'à 8 ou 9 (jugement, p. 49), mais cela était bien en deçà des vents de force 12 qui ont été constatés au moment de l'échouement. Il faut ajouter que le point de mouillage près de l'île de Groix lui avait été conseillé par le pilote, et qu'au moins un autre navire était au mouillage dans ce secteur (jugement, p. 20).

De manière très argumentée, le tribunal a rejeté les différents griefs invoqués à l'encontre du capitaine, ce qui l'a amené à le relaxer des poursuites. Il n'a pas retenu le fait que la décision d'appareiller le 15 décembre au matin puis d'aller mouiller sous l'île de Groix caractérisait une faute (jugement, p. 48 à 51). Il a considéré, au vu des éclairages apportés lors des débats, que le fait de ne mouiller qu'une seule ancre ou de n'avoir pas utilisé la machine ne constituait pas une violation manifestement délibérée d'une obligation particulière de sécurité ou de prudence (p. 51 à 53). Il n'a pas non plus retenu le fait que la demande d'assistance d'un remorqueur aurait été tardive (p. 53 à 56). Il a d'ailleurs relevé que le capitaine avait tenté d'entrer en contact avec la capitainerie du port dès 20h04, mais sans y réussir.

III. Une information judiciaire lacunaire

Comme on l'a noté plus haut, les tribunaux spécialisés en matière maritime ont été institués par la loi du 3 mai 2001 dans le but d'assurer une répression plus efficace des infractions de pollution par les navires. A la suite de la pollution des côtes espagnoles et françaises causées par le naufrage du *Prestige* en novembre 2002, le ministre de la justice a adressé le 1^{er} avril 2003 une circulaire à l'ensemble des services judiciaires pour rappeler le rôle de ces tribunaux spécialisés⁵. Dans cette circulaire, figurait au chapitre II intitulé « *Renforcer l'efficacité des poursuites* » un paragraphe 3 concernant la mise en cause du propriétaire ou de l'exploitant du navire disant ceci : « *L'article L. 218-24 du code de l'environnement dispose "que, compte tenu des circonstances de fait et notamment des conditions de travail de l'équipage, le tribunal peut décider que le paiement de la totalité ou partie des amendes prononcées à l'encontre du capitaine sera mis à la charge de l'exploitant ou du propriétaire du navire". Pour que cette condamnation puisse être prononcée, il est nécessaire que le propriétaire ou l'exploitant aient été cités à l'audience. Il appartient donc au procureur de la République de rappeler aux agents de constatation la nécessité d'obtenir par tous moyens et notamment par l'audition du capitaine du navire l'identité précise et complète du propriétaire ou de l'exploitant du navire.* »

La disposition précitée de l'article L. 218-24 figure maintenant, sous une formulation légèrement différente, à l'article L. 218-23.

Comment comprendre, à la lecture du rapport du BEA Mer et du jugement, que l'information judiciaire ne se soit pas intéressée à l'exploitant du navire ?

Le *TK Bremen* naviguait sous pavillon de Malte. Comme cela était noté dans le rapport du BEA Mer, la gestion du navire était assurée par une société du nom de Adriatick Gemi Isletmeciligive Ticaret A.S. Au moment où nous écrivons cet article (juin 2019), il est possible de trouver très facilement trace de cette société à partir d'Internet, notamment à partir d'une page du Lloyd's

⁵ Circulaire CRIM 2003-04 G4/01-04-2003, accessible à l'adresse <http://www.textes.justice.gouv.fr/bulletin-officiel-10085/>

List⁶. Aussi est-il surprenant de lire dans le jugement que, d'après le rapport d'expertise judiciaire, l'armateur exploitant du *TK Bremen* n'exploitait plus aucun navire depuis septembre 2013 (jugement, p. 35), ce qui semble sous-entendre que ce ne serait d'aucune utilité d'essayer de rechercher les personnels de cette société pour les interroger. Or, on constate que cette société fait partie d'un conglomérat turc qui semble avoir pignon sur rue. Sur les 19 marins à bord, seize, dont le capitaine, étaient turcs et les trois autres azerbaïdjanais.

Il apparaît assez évident que ce navire était géré à partir d'Istanbul, siège de cette société, et non à partir de Malte qui n'était en l'occurrence que le pavillon d'immatriculation (rappelons que l'*Erika* naviguait aussi sous pavillon maltais), Malte étant un pavillon de libre immatriculation ou, dit autrement, de complaisance. L'« armateur exploitant » auquel il est fait référence dans le jugement, sans le désigner nommément, n'est donc pas cette société d'Istanbul mais très certainement la société-écran maltaise qui a rendu possible l'immatriculation de ce navire à Malte.

La gestion de ce navire à partir d'Istanbul apparaît aussi de manière claire à partir d'autres éléments rapportés par le jugement ou le rapport du BEA Mer. Non seulement, ce navire était géré par cette société turque mais le capitaine lui rendait apparemment compte de la moindre de ses décisions et était très probablement soumis à une forte pression. Le jugement fait apparaître les éléments suivants :

- d'après le témoignage du pilote qui a assisté le navire pour quitter le port de Lorient le 15 décembre à 11h, après être monté à bord et avoir fait part au capitaine de sa surprise sur le fait qu'il avait décidé d'appareiller malgré la forte tempête annoncée, celui-ci lui a demandé quels seraient les frais que cela entraînerait s'il restait à quai ; après que le pilote lui ait indiqué qu'il y aurait seulement l'annulation de la manœuvre de remorquage à payer, il a téléphoné à son armateur et, à l'issue de la communication, il a confirmé son départ du port ; arrivé sur la zone de mouillage, il s'est même entendu avec le pilote pour que celui-ci débarque un peu avant pour ne pas avoir à payer les frais additionnels liés à la manœuvre de mouillage ; (jugement, p. 19) ;
- à 23h53, alors que la situation du navire devenait critique, le capitaine a eu un contact téléphonique avec l'armement en lui posant la question d'un remorqueur ; son interlocuteur lui a intimé l'ordre de mouiller et tenir son mouillage (rapport BEA Mer, p. 22) ;
- à 00h32, le capitaine a eu à nouveau un contact avec l'armement auquel il a fait part de sa situation critique, et ce n'est qu'après avoir insisté qu'il a obtenu l'accord pour commander un remorqueur (rapport BEA Mer, p. 23).

Le jugement fait état des interrogations du premier rapport d'expertise judiciaire sur la réelle marge de manœuvre du capitaine par rapport à l'armement et sur la réalité de la mise en œuvre du code international de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution, dit code ISM (International Safety Management), qui est obligatoire pour les navires de commerce en vertu du chapitre IX de la convention de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (convention SOLAS). Les objectifs de ce code sont de garantir la sécurité en mer et de prévenir les événements de pollution et, à cet effet, la compagnie gestionnaire du navire doit mettre en place un système de gestion de la sécurité comportant notamment des instructions et des procédures propres à garantir la sécurité de l'exploitation, en particulier pour faire face aux situations d'urgence. Dans ce but, la compagnie doit désigner une ou plusieurs personnes ayant pour responsabilité de surveiller l'exploitation du navire et de veiller à ce que des ressources adéquates et un soutien approprié à terre soient fournis.

⁶ <https://directories.loydslist.com/services/browse/ss/5700/country/Turkey>

Il semble en l'espèce que l'interlocuteur de la compagnie gestionnaire avec qui le capitaine était en relation avait surtout comme objectif de minimiser autant que faire se peut la moindre dépense. On peut émettre l'hypothèse que, si l'instruction s'était davantage penchée sur le rôle de cet interlocuteur, il aurait été mis en évidence que les décisions prises par le capitaine étaient en fait prises par la compagnie. Cela aurait par exemple permis au tribunal de juger que la décision de partir en mer alors qu'une forte tempête s'annonçait n'était pas appropriée, en particulier pour un navire sur ballast ayant une forte prise au vent, et qu'il y avait eu une violation manifestement délibérée d'une obligation particulière de sécurité imposée par la loi ou le règlement. Cela aurait permis au tribunal d'entrer en voie de condamnation et de décider que, conformément à l'article L. 218-23 (ex L. 218-24), l'amende serait mise à la charge de l'exploitant du navire. En fait, on devine à la lecture de ce jugement que le tribunal n'a pas voulu faire du capitaine de ce navire le bouc-émissaire facile d'une affaire judiciaire mal instruite.

On peut aussi s'étonner du manque d'intérêt de l'information judiciaire envers l'inspection qui avait été effectuée par le Bureau Veritas en mai 2011 et qui avait abouti à un renouvellement pour cinq ans, pour le compte de l'Etat du pavillon, des certificats de sécurité du navire (jugement, p. 24). En effet, l'inspecteur de la sécurité des navires qui a examiné le *TK Bremen* après l'échouement a noté que des déficiences aux conditions structurelles du navire avaient été relevées fin mai, soit seulement 15 jours après la visite du Bureau Veritas et donc quelques mois avant l'échouement du navire sur la côte bretonne. N'aurait-il pas été utile de s'assurer que ces déficiences structurelles n'ont joué aucun rôle dans l'événement ?

Conclusion

Ce jugement est maintenant définitif. Le Parquet n'a pas fait appel. Certaines parties civiles qui avaient fait appel dans l'attente de la décision du Parquet se sont désistées.

Comme nous l'avons dit plus haut, ce jugement nous paraît correctement motivé. Les faits et le raisonnement sont exposés de manière claire. Il est éminemment regrettable que l'instruction se soit limitée à s'intéresser à l'éventuelle responsabilité pénale du capitaine comme si le commerce maritime s'exerçait dans les mêmes conditions qu'il y a un siècle quand celui-ci était le « seul maître à bord après Dieu ». Ce jugement apparaît en fait comme une critique à peine voilée de cette instruction.