

Monsieur le Procureur de la République Tribunal de Grande Instance de Brest 32 Rue de Denver B.P. 60123 29601 Brest

Objet : échouement du navire *TK Bremen* et pollution par hydrocarbures / dépôt de plainte de l'association Robin des Bois.

Monsieur le procureur de la République,

Je vous prie de trouver ci-joint la plainte de l'association Robin des Bois contre X pour délits de pollution par hydrocarbures et mise en danger de la vie d'autrui dans le cadre de l'échouement du navire *TK Bremen*.

Je vous remercie de bien vouloir me tenir informé de la suite qui sera réservée à notre plainte. J'ai bien noté qu'en l'absence de réponse de votre part dans un délai de 3 mois, je pourrais déposer plainte avec constitution de partie civile auprès du juge d'instruction.

Vous remerciant de votre attention, je vous prie d'agréer Monsieur, l'expression de mes salutations respectueuses.

Jacky Bonnemains Président

I- ETAT CIVIL DU PLAIGNANT.

Robin des Bois, association de protection de l'Homme et de l'environnement, représentée par Jacky Bonnemains président en exercice dûment habilité, dont le siège social est le 14 rue de l'Atlas 75019 Paris, régulièrement déclarée en préfecture de police de Paris le 20 juin 1985 et agréée au titre de la protection de l'environnement au niveau national par arrêté du 4 décembre 2008 (pièce jointe 1 statuts de l'association).

II- RECIT DES FAITS TELS QU'ILS SONT CONNUS DE NOUS A CE JOUR.

1- Le contexte météorologique.

Le 13 décembre 2011, le sémaphore de l'île de Groix enregistre des vents violents avec une pointe à 123km/h entre 5h et 6 h. Le 14 décembre 2011, le Morbihan, le Finistère et les Côtes d'Armor sont placés en vigilance orange par Météo France. Des vents violents sont attendus pouvant atteindre ou dépasser les 130 km/h sur les côtes ainsi que de « très fortes vagues provoquant de très forts déferlements » selon Météo France. Les préfectures concernées dont celle du Morbihan communiquent des consignes notamment à destination des professionnels de la mer :

- Evitez de prendre la mer
- Soyez prudent si vous <u>devez</u> sortir
- A bord portez vos équipements de sécurité

Tout en étant pas considérées comme exceptionnelles par Météo France, ces conditions se reproduisent selon le même organisme seulement une à deux fois par an.

2- Le TK Bremen à quai dans le port de Lorient veut sortir.

Le navire *TK Bremen* est à quai ce mercredi 14 décembre 2011 et souhaite prendre la mer pour se rendre en Angleterre ou bien pour mouiller devant l'île de Groix selon les sources d'informations en notre possession. La capitainerie du port de commerce de Lorient aurait proposé au commandant du navire de rester à quai, ce qu'il refuse.

Le commandant du TK Bremen obtient l'autorisation de sortir du port.

Le commandant du *TK Bremen* demande et obtient l'intervention des services de déhalage et un pilote pour sortir.

Tous ces éléments restent évidemment à préciser par les enquêtes et analyses nautiques et techniques en cours.

3 – Le TK Bremen est placé « à l'abri » près de l'île de Groix.

Le 15 décembre 2011, vers 11 h, le *TK Bremen* quitte le port de Lorient, s'engage dans le chenal et est mis à l'ancre près de Groix à un emplacement qui aurait été choisi sur les conseils du pilote du port de Lorient. La zone de mouillage du *TK Bremen* est qualifiée de zone d'attente ou de périphérique de la zone d'attente ; en tout cas, ce n'est pas une zone refuge. Rappelons à cet égard que les zones refuge sont désignées en cas de nécessité par les préfets maritimes.

Le commandant n'aurait mouillé qu'une seule ancre malgré les conditions météorologiques, par choix ou par nécessité. Selon les versions disponibles à ce jour, il aurait ensuite chassé sur son/ses ancres ou bien il aurait décidé de lever l'ancre lorsque les conditions se dégradaient pour se mettre d'avantage à l'abri de l'île de Groix. Cette recherche d'un endroit plus sûr aurait duré plusieurs heures. Quoiqu'il en soit, il dérive, incapable de lutter contre la tempête. Le navire est vide ce qui augmente sa prise au vent ; il dispose d'une capacité moteur de 2944 kW selon la fiche de Veritas, sa société de classification, ce qui est trop peu dans ces circonstances. Il se pourrait en outre que le navire ait été victime à ce moment crucial d'une perte totale d'énergie dite black out.

Le CROSS d'Etel est alerté le 15 décembre en fin de nuit ou bien le 16 décembre vers 00h40.

Le 16 décembre 2011 après minuit, le commandant du *TK Bremen* demande l'assistance d'un remorqueur qui ne peut plus sortir du port de Lorient à cause de l'état de la mer.

Deux membres de l'équipage sont au péril de leur vie à l'avant du navire pour surveiller la dérive.

Vers 1h30 la Préfecture maritime mobilise *l'Abeille Bourbon* stationnée à Ouessant. A noter que d'autres moyens nautiques éventuellement disponibles dans le port militaire de Brest n'ont pas été sollicités.

4- Le TK Bremen s'échoue et pollue.

Vers 2 heures du matin, le *TK Bremen* se plante sur la plage de Kerminihy sur la commune d'Erdeven, sur une zone Natura 2000.

A partir de 3 heures du matin, l'évacuation par hélicoptère des 19 membres d'équipage est mise en oeuvre.

Du fuel de propulsion s'échappe. Selon le CEDRE, une nappe d'hydrocarbure d'1km est observée en mer dès le premier jour. La mer, l'estran et les dunes sont touchés. De plus, des cultures marines d'huîtres établies dans ria d'Etel sont vulnérables et menacées même en faible quantité par les arrivées d'hydrocarbures.

Le plan Polmar est déclenché. La lutte contre la pollution s'organise, des opérations d'allégement des cuves d'hydrocarbures sont opérées, des barrages sont posés pour protéger la ria d'Etal et des opérations de nettoyage sont menées sur le littoral impacté.

La préfecture du Morbihan émet des premiers arrêtés portant interdiction de ramasser les coquillages le 16 décembre 2011.

5- Le profil du TK Bremen

Le profil du *TK Bremen* est déterminant. Les acteurs professionnels ayant contribué directement ou indirectement à la réalisation du sinistre disposaient ou auraient pu disposer de ces informations et compte tenu des prévisions météorologiques imminentes et fiables devaient les prendre en compte dans leur ensemble avant de prendre des décisions sur la conduite du navire.

Le *TK Bremen* (ex-*Melinau Satu*, ex-*Melinau*, ex-*Elm*), d'une longueur de 109 m bat pavillon maltais et est âgé de 29 ans au moment de son échouement. Il naviguait principalement en Europe, en Méditerranée et en Mer Noire. Il avait déjà touché le port de Lorient en décembre 2010 et un an après il venait à nouveau y décharger du tournesol ; le trafic de vrac agroalimentaire est le plus important trafic du port Lorient.

Le *TK Bremen* a fait l'objet d'inspections régulières. Il présente régulièrement des déficiences mais seul le port de Novorossiysk (Russie) a jugé en 2006 qu'elles justifiaient une détention au regard de la stabilité et de la structure du navire. Ces défauts de stabilité et de structure —points évidemment capitaux pour un navire- sont pointés de façon récurrente par la plupart des inspections dont la dernière le 24 novembre 2011 à Nikolayev (Ukraine) La pièce jointe n°2 présente un tableau de synthèse de ces inspections et des déficiences constatées dans le cadre du Mémorandum d'Entente de Paris -Paris MoU- et du Mémorandum d'Entente de la Mer Noire. Une lecture attentive montre qu'elles concernent la stabilité et la structure du navire comme il vient d'être dit mais aussi la prévention des accidents et des pollutions, la qualification des équipages, la disponibilité et la fiabilité des équipements de survie et de sauvetage.

Il est notable et d'ailleurs visible sur les photographies prises au moment de l'échouement que le navire partait malgré des déficiences comme l'absence de prélart sur la cale arrière consolidant l'étanchéité.

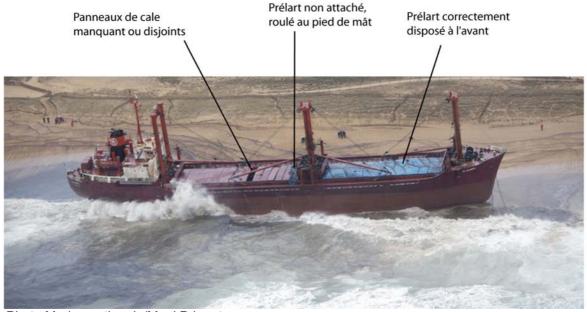


Photo Marine nationale/Maël Prigent

III- AUTEURS PRESUMES DE L'INFRACTION

Cette plainte est dirigée contre X. Cependant, nous attirons votre attention sur les acteurs susceptibles d'avoir concouru à la réalisation du sinistre.

1- Le commandant du navire.

En prenant la décision (seul ou sur ordre) de sortir alors qu'il avait connaissance des conditions météorologiques et en prenant les mauvaises options de navigation, le commandant du navire a commis une faute qui a eu pour conséquence la mise en danger la vie de l'équipage et la pollution. Nous notons que le commandant du *Rhinborg* également à quai à Lorient a décidé de reporter son départ du port.

2- L'armateur.

Les commandants de navire sont soumis à des pressions en temps réel de la part de l'armateur et l'hypothèse que ce dernier ait demandé au commandant du *TK Bremen* de sortir malgré les conditions défavorables du port de Lorient pour que le navire soit juste à temps dans le port suivant doit être étudiée.

3- L'autorité investie du pouvoir de police portuaire à Lorient (le commandant de port, représentant de l'Etat)

En application de l'article 5 du décret 2009-877 du 17 juillet 2009 portant règlement général de police dans les ports maritimes de commerce et de pêche :

« Avant d'appareiller, les navires et bateaux de commerce adressent à la capitainerie une demande d'autorisation de sortie (...) Il- L'autorisation de sortie est donnée par l'autorité investie du pouvoir de police portuaire ».

En application de l'arrêté du 27 octobre 2006, l'autorité investie du pouvoir de police portuaire à Lorient est le représentant de l'Etat; le commandant de port (Officier de Port) est l'autorité fonctionnelle chargée de la police. Cette autorisation a été délivrée au *TK Bremen*, un pilote a été dépêché et le service de déhalage a été mobilisé.

Or, l'article R 304-11 du Code des ports maritimes (décret 2009-876 du 17 juillet 2009) dispose :

« 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. »

Le très fort coup de vent annoncé, le profil du navire, son absence de chargement et donc sa plus grande prise au vent et la complexité de la navigation ou du mouillage dans ces circonstances dans les Courreaux de Groix donnaient à penser que le *TK Bremen* ne pouvait prendre la mer sans danger pour l'équipage, la sécurité de la navigation et l'environnement. Malgré tout, le départ du *TK Bremen* n'a pas été différé et les autorités maritimes chargées du contrôle ou de la sécurité des navires ne sont pas intervenues à bord.

L'article R 304-11 du Code des ports maritimes transpose en droit français la directive européenne du 27 juin 2002 relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information; cette directive en son article 18 fait référence de manière explicite aux conditions météorologiques défavorables susceptibles de conduire les autorités compétentes à interdire un navire de sortir du port:

- « Mesures en cas de conditions météorologiques exceptionnellement défavorables
- 1. Si les autorités compétentes désignées par les États membres estiment, lorsque les conditions météorologiques ou l'état de la mer sont exceptionnellement défavorables, qu'il existe un risque grave de pollution de leurs zones maritimes ou côtières ou des zones maritimes ou côtières d'autres États ou que la vie humaine est menacée:
- a) elles devraient fournir, lorsque cela est possible, au capitaine d'un navire qui se trouve dans la zone portuaire concernée et souhaite pénétrer dans ce port ou en sortir toutes les informations sur les conditions météo-océaniques et, le cas échéant et lorsque cela est possible, sur le risque que celles-ci peuvent présenter pour son navire ainsi que pour la cargaison, l'équipage et les passagers de celui-ci;
- b) elles peuvent prendre, sans préjudice du devoir d'assistance aux navires en détresse, et conformément à l'article 20, toutes les autres mesures appropriées, qui peuvent inclure une recommandation <u>ou une interdiction</u>, visant soit un navire particulier soit les navires en général, d'entrer dans le port ou d'en sortir dans les zones touchées, jusqu'à ce qu'il ait été établi qu'il n'existe plus de risque pour la vie humaine et/ou l'environnement;
- c) elles prennent des mesures appropriées pour limiter autant que possible ou, au besoin, interdire le ravitaillement en combustible des bateaux dans leurs eaux territoriales.
- 2. Le capitaine informe la compagnie des mesures appropriées ou recommandations visées au paragraphe 1. Celles-ci ne préjugent cependant pas de la décision du capitaine prise sur la base de son appréciation de professionnel conformément à la convention SOLAS. Lorsque la décision prise par le capitaine du navire n'est pas conforme aux mesures visées au paragraphe 1, il informe les autorités compétentes des raisons de sa décision.
- 3. Les mesures appropriées ou recommandations, visées au paragraphe 1, sont fondées sur des prévisions concernant l'état de la mer et les conditions météorologiques fournies par un service d'information météorologique qualifié, reconnu par l'État membre.

Nous notons par ailleurs que l'autorisation de sortie a été délivrée alors qu'il est connu de tous les professionnels de la mer que les moyens de sauvetage et remorquage de navire en difficulté sont insuffisants dans le Sud de la Bretagne et dans le Golfe de Gascogne et que le seul remorqueur de haute mer disponible au large de la Bretagne était simultanément et à juste titre positionné au large de Brest pour parer à d'éventuelles alertes sur le rail d'Ouessant.

4) Le pilote

Il ressort des éléments en notre possession que le pilote connaissait les prévisions météorologiques à très court terme, les caractéristiques techniques du *TK Bremen* -notamment sa capacité moteur- et avait pu constater l'absence de prélart sur le panneau de cale arrière; il n'aurait cependant pas averti les autorités compétentes et aurait concouru au choix du site de mouillage. La directive 2009/16/CE du 23 avril 2009 relative au contrôle par l'Etat du port précise dans son article 23, alinéas 2 et 3 que le pilote est tenu d'informer l'autorité compétente de l'Etat du port des anomalies manifestes constatées à bord ; à titre d'exemple l'absence de prélart consolidant l'étanchéité des panneaux de cales à l'arrière du navire est une de ces anomalies manifestes selon nous.

5) Représentant à terre des intérêts de l'armateur.

Nous estimons par ailleurs que le représentant à terre des intérêts de l'armateur, c'est-à-dire le consignataire, qui est chargé de transmettre au navire toutes les informations nécessaires et de répondre à ses demandes, aurait pu jouer un rôle pondérateur et constructif dans le choix de l'heure d'appareillage du navire.

6) Les services de l'Etats chargés de surveiller la sécurité de la navigation et de donner l'alerte.

Dans l'état actuel de nos informations, il est surprenant que le CROSS Etel ou d'autres moyens de surveillance compétents ne se soient pas manifestés pendant l'après-midi où le *TK Bremen* a cherché un abri sûr ou qu'en coordination avec la capitainerie du port de Lorient et le service de remorquage de ce port, il n'ait pas été intimé l'ordre par une autorité compétente au *TK Bremen* de rentrer au port avec l'aide des remorqueurs portuaires et du pilote alors que l'état de la mer aurait éventuellement permis à ces remorqueurs et à la pilotine d'assurer cette mission. L'errance du *TK Bremen* aurait pu être légitimement perçue comme le début d'un sinistre. Dans l'état actuel de nos connaissances, il ne semble pas que le Préfet maritime ait été informé en temps réel et dès les prémices de la crise.

V- DESCRIPTION ET ESTIMATION PROVISOIRE DU PREJUDICE

En l'état, il n'est pas possible d'estimer pleinement le préjudice causé par cette fortune de mer, les opérations de dépollution n'étant pas terminées et les opérations de démantèlement pouvant elles-mêmes occasionner des pollutions supplémentaires.

Le préjudice subi est un préjudice écologique en raison de la pollution par hydrocarbures du milieu marin et de l'estran, en particulier dans la zone Natura 2000 du massif dunaire Gavres-Quiberon qui comporte des espèces végétales et des habitats d'intérêts communautaires (dunes côtières à végétations herbacées par exemple) et des oiseaux protégés.

Le préjudice subi est également moral en raison de l'atteinte aux intérêts collectifs que Robin des Bois a pour objet de défendre. De plus, depuis plus de 10 ans, l'association s'affaire à renforcer la vigilance des pouvoirs publics français et européens, des milieux maritimes et de l'opinion en général sur la sécurité, la traçabilité et la navigabilité des navires de commerce. L'association a notamment depuis les naufrages de l'*Erika* et du *Prestige* mis en avant dans les ports de la façade atlantique des cas de navires marchands hors d'état de reprendre la mer sans mettre en danger l'environnement et les équipages. Ces actions conjointes ont contribué à l'amélioration des directives européennes portant sur la sécurité maritime et à leur transposition dans le droit français. Or, par les omissions à utiliser à bon escient ces textes réglementaires, les différentes parties prenantes ont fait croire dans un premier temps à l'opinion publique qu'aucun moyen juridique n'était disponible pour ajourner le départ du *TK Bremen* et que donc aucun progrès ou effet bénéfique dans ce domaine n'était intervenu, malgré le travail constant de Robin des Bois et d'autres personnes morales.

Le 6 janvier 2012. Jacky Bonnemains Président