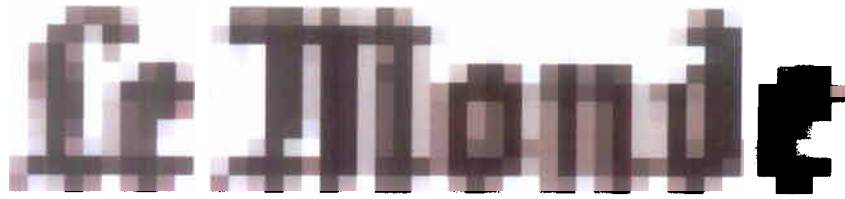


"Impensable d'interdire à un navire de prendre la mer en raison de la météo"



23.12.11 | 19h10

| 23.12.11 | 19h08 • Mis à jour le



L'ultimatum des autorités maritimes françaises est tombé jeudi 22 décembre. L'armateur turc du *TK-Bremen*, cargo maltais échoué depuis une semaine sur une petite plage du Morbihan, devra démanteler le navire et réhabiliter le site situé près de la ria d'Étel, pour le 6 avril 2012.

Plusieurs dizaines de tonnes d'hydrocarbures se sont écoulées en mer lors de l'échouement, conduisant à une interdiction de commercialisation pour cinq ostréiculteurs sur la quarantaine installée localement.

Pourquoi le navire a-t-il quitté le port de Lorient, vendredi 16 décembre, en fin de matinée, alors que la tempête Joachim était annoncée ? Qui va payer les dommages ? Peut-on étendre, comme le souhaite la ministre de l'écologie Nathalie Kosciusko-Morizet, le pouvoir des capitaineries pour interdire à un bâtiment de prendre la mer pour des raisons de météo ?

Philippe Delebecque, professeur à l'université Paris-1 Panthéon-Sorbonne et président de la chambre arbitrale maritime de Paris, fait part de son expertise.

En l'état du droit actuel, la capitainerie du port de Lorient pouvait-elle interdire au "TK-Bremen" de partir en mer alors que la tempête était annoncée ?

L'enquête en cours déterminera les responsabilités des uns et des autres. Mais en l'état du droit actuel, cette interdiction ne me semblait guère possible.

En 1980, l'adoption du mémorandum de Paris, signé essentiellement par des États européens, a révolutionné le droit maritime. Le texte précise que la loi de l'État du port s'applique à un navire étranger en escale. Et qu'il peut donc y être contrôlé. Ce fut le premier coup de canif à la toute-puissance du droit du pavillon que personne n'imaginait remettre en cause jusque-là.

Aujourd'hui, l'article R304-11 du code des ports maritimes français indique que *"les officiers de port (...) avisent l'autorité maritime chargée du contrôle ou de la sécurité des navires de tout fait dont ils ont connaissance 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"*. Et *"qu'ils peuvent interdire (son) départ jusqu'à ce que l'autorité maritime ait déclaré le navire en état de prendre la mer"*.

Était-ce le cas ? Y avait-il assez d'éléments objectifs - défaut de stabilité, coque en mauvais état, etc. - pour stopper la sortie du *TK-Bremen* de Lorient alors qu'une tempête s'annonçait ? Pour le savoir, il aurait fallu que le navire soit inspecté

dans le port breton, ce qui n'a pas été le cas car il avait été contrôlé moins d'un an auparavant, en Bulgarie notamment. La visite n'était donc pas obligatoire.

Les contrôles des navires en escale dans des ports européens ne sont donc pas systématiques ?

Après le naufrage de l'*Erika* en décembre 1999 et la marée noire qui s'en est suivie au large des côtes bretonnes, le dispositif sur la sécurité des navires a été renforcé grâce à plusieurs directives européennes, dont la dernière date du 23 avril 2009.

Ce texte reprend l'objectif de la directive de 2002 fixant un minimum de 25 % d'inspection des bateaux étrangers dans les ports européens - l'optimum visé étant 100 % - et précise que des inspections "hors quota" et renforcées peuvent être diligentées quand les navires présentent des risques élevés. Notamment ceux qui ont plus de douze ans, ce qui est le cas du *TK-Bremen* qui a été construit en 1982. Mais les termes employés ont leur importance. Il est écrit que les navires considérés comme dangereux "*sont susceptibles d'être soumis à une inspection renforcée*". Mais en cas de contrôle inférieur à un an, ce n'est pas nécessaire.

Le droit maritime repose, en réalité, beaucoup sur l'appréciation du commandant du navire...

Pendant très longtemps, ce fut la réalité quand le commandant était isolé en mer, sans aucun lien avec la terre. Les moyens de communications modernes ont tout bouleversé. L'idée d'un capitaine "seul maître à bord" est une notion très émue aujourd'hui.

Le commandant d'un navire marchand prend ses instructions auprès de son armateur, il est son "préposé". Y compris s'il souhaite se dérouter en raison du mauvais temps, il appellera l'armateur.

Le commerce maritime obéit à une logique commerciale où il faut, pour rester compétitif, éviter le moindre coût supplémentaire.

Que pensez-vous de la proposition de la ministre de l'écologie d'étendre le pouvoir des autorités portuaires, afin qu'elles puissent interdire à un navire de partir en mer, en cas de mauvais temps ?

L'arsenal législatif et réglementaire dont nous disposons aujourd'hui me semble suffisant, à condition de disposer des moyens pour le faire appliquer. Le nombre d'inspections pourrait être renforcé sous réserve de disposer d'un effectif suffisant d'officiers des affaires maritimes...

Il est impensable de vouloir arrêter toute navigation quand la mer est grosse. Les conséquences seraient désastreuses... La France ne peut pas s'isoler sur ce sujet. Le droit maritime est par essence international.

Quelles seraient les conséquences de cette interdiction ?

Si les armateurs étrangers savent que leurs navires peuvent être bloqués dans un port français en raison de la météo, ils demanderont à leurs commandants d'éviter une escale sur nos côtes. Les ports français se videront.

Qui plus est, qui appréciera la notion de mauvais temps ? Tout dépend de la taille du navire, de la compétence de l'équipage, de la route suivie, etc. Quelle force des vents sera retenue comme seuil d'interdiction ?

Immobiliser un navire coûte cher. Pour l'armateur comme pour le port dont les quais ne sont pas extensibles à volonté. Dans les grands ports du monde, un navire sort, un autre entre pour prendre la place à quai. Ce serait aller au-devant de nombreux contentieux juridiques, car un armateur pourrait lancer un recours pour indemnisation s'il considère que l'appréciation du mauvais temps faite par les autorités d'un port était inappropriée.

Qui va payer les dommages de l'échouement du "TK-Bremen" ?

Puisque la pollution sur le sol français est avérée, la responsabilité de l'armateur sera jugée selon notre code civil. Les indemnisations seront aussi évaluées au regard de la convention internationale de 2001 sur les dommages provoqués par des hydrocarbures de soute. Je n'ai aucune crainte, l'indemnisation sera assurée.

Propos recueillis par Marie-Béatrice Baudet

Article paru dans l'édition du 24.12.11