

## « La capitainerie n'a rien à se reprocher »

**TK Bremen.** Des voix s'élèvent pour prendre la défense des officiers de port de commerce de Lorient, accusés de ne pas avoir retenu le cargo à quai.

La capitainerie du port de commerce est tenue à l'obligation de réserve. C'est pourquoi ses officiers n'ont pas ou très peu parlé après l'échouement du *TK Bremen* sur la plage d'Erdeven, le 16 décembre. Ce n'est pourtant pas l'envie de s'exprimer qui leur manque. Car, dès le premier jour, ils ont été montrés du doigt, accusés d'avoir laissé le cargo quitter le port de commerce.

### « Beaucoup de bêtises dites »

L'association écologiste Robin des Bois a martelé que le port de Lorient aurait pu retenir le *TK Bremen* à quai. Des experts du transport maritime ont indiqué, dans ces colonnes, que la lecture de l'article R 304-11 faite par l'association n'était pas juste. Rien n'y a fait. Les officiers de port ont pris la vague médiatique en pleine face.

Leur syndicat, FO, est monté au créneau. « **Beaucoup de bêtises ont été dites** », regrettait-il fin décembre, rappelant que « **toutes les possibilités d'accueil, dont disposait le port de Lorient, avaient été proposées par le commandant de port aux capitaines des navires présents** ».

À son tour, Alain Malardé, marin lui-même, intervient dans le débat au nom de la Confédération maritime. « **La méconnaissance du droit maritime international par Robin des Bois est édifiante** », s'indigne

## « Pour un statut international du commandant »

Pourquoi le *TK Bremen* a-t-il quitté le port le jeudi 15 décembre ? Les enquêtes en cours chercheront à le déterminer avec précision. En quittant Lorient et en se mettant à l'abri sous Groix, le cargo se libérait des contraintes de pilotage et de lamassage. La tempête faiblissant, il aurait pu appareiller à sa guise et rallier au plus vite Ipswich, à l'est de l'Angleterre, où il était attendu le dimanche matin.

Selon Patrick Chaumette, professeur de droit maritime à l'université



Le *TK Bremen* a appareillé de Lorient le jeudi 15 décembre à 11 h 20 et s'est échoué à Erdeven dans la nuit.

Alain Malardé, fort de douze ans de procédure dans le cadre de l'*Erika*. « **Le droit maritime, poursuit-il, est organisé autour des conventions internationales ratifiées par les États, dont la France. Le droit et les conventions internationales priment le droit national, qui doit s'incliner.** »

de Nantes, « **le capitaine de navire est en lien permanent avec les services commerciaux des armements. Il doit justifier pourquoi il a pris une initiative différente de « l'ordre » de la société de routage** ». C'est la pression économique. Un bateau à quai ne rapporte pas d'argent. Alors on appareille, malgré la tempête annoncée. Un scénario plausible dans le cas du *TK Bremen*.

« **La convention Solas [la sécurité des navires marchands] préconise l'autonomie du capitaine du**

navire. Dans la réalité c'est très différent. Dans certains armements, le commandant n'a droit à aucune initiative », explique Patrick Chaumette. Comment libérer les commandants de cette pression économique ? Par la création d'« **un statut international du commandant** », estime Patrick Chaumette. Statut qui lui rendrait cette autonomie nécessaire dans sa prise de décision. Par exemple, rester à quai.

un navire lège [vide de cargaison] offrant une prise aux éléments, vent et mer, auxquels il ne pouvait faire face dans une tempête annoncée de force 10. » S'y ajouterait une ancre « **sous-dimensionnée** ». La suite, on la connaît.

Charles JOSSE.



Patrick Chaumette, professeur de droit maritime.

C.J.