

EXTRAIT DES MINUTES
du Secrétariat-Greffe du Tribunal
de Grande Instance de BREST où
est écrit ce qui suit

Cour d'Appel de Rennes

Tribunal de Grande Instance de Brest

Jugement du : 13/12/2018

Chambre correctionnelle

N° minute : 2070/2018

N° parquet : 11354000178

Plaidé le 03/10/2018

Délibéré le 13/12/2018

JUGEMENT CORRECTIONNEL

A l'audience publique du Tribunal Correctionnel de Brest le TROIS OCTOBRE
DEUX MILLE DIX-HUIT,

Composé de :

Président : Madame BERRIER Audrey, juge,

Assesseurs : Madame PANATTONI Mathilde, vice-président,
Monsieur ROUSSEL Gildas, magistrat exerçant à titre temporaire,

Assistés de Madame LE GOFF Catherine, greffière,

en présence de Monsieur RECAPPE Jean-Philippe, procureur de la République,

a été appelée l'affaire

ENTRE :

Monsieur le PROCUREUR DE LA REPUBLIQUE, près ce tribunal, demandeur et
poursuivant

PARTIES CIVILES :

**1 - SYNDICAT MIXTE DE PROTECTION DU LITTORAL BRETON
VIGIPOL**, dont le siège social est sis SYNDICAT MIXTE DE PROTECTION DU
LITTORAL BRETON VIGIPOL 1 rue Claude Chappe 22300 LANNION , partie
civile, pris en la personne de **LE JEUNE Joël**, son représentant légal,
comparant assisté de Maître BOUQUET-RABUTEAU Karine avocat au barreau de
BREST

2 - CONSEIL REGIONAL DE BRETAGNE, dont le siège social est sis CONSEIL REGIONAL DE BRETAGNE SELARL LYSIAS PARTNERS 39 rue Censier 75005 PARIS 5EME , partie civile, prise en la personne de **LE DRIAN Jean-Yves**, son représentant légal,
non comparant représenté avec mandat par Maître MIGNARD Jean-Pierre avocat au barreau de PARIS

3 - SYNDICAT OSTRÉICOLE DE LA RIA D'ETEL, dont le siège social est sis 56410 ETEL , partie civile, pris en la personne de **LE FORMAL Adrien**, demeurant : Kerbalay KERVIGNAC , son représentant légal,
non comparant représenté avec mandat par Maître LAHALLE Vincent avocat au barreau de RENNES

4 - ASSOCIATION ROBIN DES BOIS, dont le siège social est sis 14 rue de l'Atlas 75019 PARIS 19EME , partie civile, prise en la personne de **BONNEMAINS Jacky**, demeurant : 14 rue de l'Atlas 75019 PARIS 19EME , son représentant légal,
non-comparant

5 - ASSOCIATION FRANCE NATURE ENVIRONNEMENT, dont le siège social est sis 10 rue Barbier 72000 LE MANS , partie civile, pris en la personne de **LEOST Raymond**, son représentant légal,
comparant par Maître CUIEC Emmanuel avocat au barreau de BREST

6 - ASSOCIATION BRETAGNE VIVANTE, dont le siège social est sis 186, rue Anatole France BP 32 29276 BREST CEDEX , partie civile, pris en la personne de **TOULLEC Jean-Luc**, son représentant légal,
comparant

7 - ASSOCIATION SURFRIDER FOUNDATION EUROPE, dont le siège social est sis SURFRIDER FOUNDATION EUROPE service juridique 120 avenue de Verdun-Villa MARO 64200 BIARRITZ , partie civile, prise en la personne de son représentant légal,
non comparant représenté avec mandat par Maître CUIEC Emmanuel avocat au barreau de BREST

8 - ASSOCIATION EAU ET RIVIERES DE BRETAGNE, dont le siège social est sis 7 place du Champ au Roy 22200 GUINGAMP , partie civile, pris en la personne de **HUET**, son représentant légal,
comparant

9 - COMITÉ DÉPART. DES PÊCHES MARITIMES ET ELEVAGES MARINS DU MORBIHAN, dont le siège social est sis 13 Bd Louis Nail 56100 LORIENT , partie civile, pris en la personne de **LE NEZET Olivier**, son représentant légal,
non comparant représenté avec mandat par Maître CAMUS-ROUSSEAU Martine avocat au barreau de LORIENT

10 - ETS LE BARON Yannick, dont le siège social est sis ETS LE BARON Yannick Le Moustoir 56700 STE HELENE , partie civile, pris en la personne de son représentant légal,
non comparant représenté avec mandat par Maître GULLON Pierre avocat au barreau de LORIENT

11 - Monsieur MOBE Pierrick, demeurant : 16 impasse des Bernaches 56470 LA TRINITE SUR MER, partie civile,
non-comparant

12 - LIGUE POUR LA PROTECTION DES OISEAUX, dont le siège social est sis LIGUE POUR LA PROTECTION DES OISEAUX Corderie Royale - BP 90263 17305 ROCHEFORT CEDEX , partie civile, prise en la personne de son représentant légal,
non comparant représenté avec mandat par Maître CUIEC Emmanuel avocat au barreau de BREST

13 - ASSOCIATION FÉDÉRATION DES SOCIÉTÉS POUR L'ETUDE, LA PROTECTION ET L'AMÉNAGEMENT DE LA NATURE DANS LE SUD OUEST (SEPANSO), dont le siège social est sis 1 ET 3 rue de Tauzia 33800 BORDEAUX FRANCE, partie civile, pris en la personne de son représentant légal,
non comparant représenté avec mandat par Maître RUFFIE François avocat au barreau de LIBOURNE substitué par Maître CUIEC Emmanuel avocat au barreau de BREST

14 - ASSOCIATION NATIONALE POUR LA PROTECTION DES EAUX ET RIVIERES ANPER TRUITE OMBRE SAUMON (TOS), partie civile, prise en la personne de son représentant légal,
non comparant représenté avec mandat par Maître CUIEC Emmanuel avocat au barreau de BREST

15 - ASSOCIATION POUR LA PROTECTION DES ANIMAUX SAUVAGES (ASPAS), partie civile, prise en la personne de son représentant légal,
non comparant représenté avec mandat par Maître BOUQUET-ELKAIM Jérôme avocat au barreau de RENNES

ET

Prévenu

Nom : **TAHMAZ Rifat**

né le 20 décembre 1962 à ANKARA (TURQUIE)

de TAHMAZ Nadayi et de BABALIOGLU Serife

Nationalité : turque

Situation familiale : marié

Situation professionnelle : Commandant de navire

Demeurant : Elisant domicile chez Me LEQUETTE Stanislas Avocat 25-27 rue d'Astorg Cabinet HFW France LLP PARIS 8ème

Situation pénale : libre

comparant assisté de Maître LEQUETTE Stanislas avocat au barreau de PARIS,

en présence de DEMIR Fatma, interprète inscrit sur la liste de la Cour d'Appel de Rennes, serment préalablement prêté, interprète en ture,

Prévenu du chef de :

POLLUTION DES EAUX TERRITORIALES PAR FAUTE CARACTERISEE OU VIOLATION MANIFESTEMENT DELIBEREE D'OBLIGATION DE SECURITE

OU DE PRUDENCE - PLATE-FORME faits commis le 15 décembre 2011 à LORIENT

DEBATS

Avant l'audition de TAHMAZ Rifat, la présidente a constaté que celui-ci ne parlait pas suffisamment la langue française ;

Il a désigné DEMIR Fatma, interprète inscrit sur la liste de la Cour d'Appel de Rennes ; l'interprète a ensuite prêté son ministère chaque fois qu'il a été utile.

A l'appel de la cause, la présidente, après avoir informé la personne, de son droit d'être assistée par un interprète, a constaté la présence et l'identité de TAHMAZ Rifat et a donné connaissance de l'acte qui a saisi le tribunal.

La présidente informe le prévenu de son droit, au cours des débats, de faire des déclarations, de répondre aux questions qui lui sont posées ou de se taire.

La présidente a instruit l'affaire, interrogé le prévenu présent sur les faits et reçu ses déclarations.

La présidente a donné lecture des constitution de partie civile de l'ASSOCIATION ROBIN DES BOIS et de M. MOBE.

L'avocat du SYNDICAT MIXTE DE PROTECTION DU LITTORAL BRETON VIGIPOL a été entendu en sa plaidoirie.

L'avocat du CONSEIL REGIONAL DE BRETAGNE a été entendu en sa plaidoirie.

L'avocat du Syndicat Ostréicole de la Ria d'Etel a été entendu en sa plaidoirie.

L'avocat de l'ASSOCIATION FRANCE NATURE ENVIRONNEMENT a été entendu en sa plaidoirie.

L'avocat de l'ASSOCIATION SURFRIDER FOUNDATION EUROPE a été entendu en sa plaidoirie.

L'avocat du Comité Départemental des Pêches Maritimes et Élevages Marins du Morbihan a été entendu en sa plaidoirie.

L'avocat de l'ETS LE BARON Yannick a été entendu en sa plaidoirie.

L'avocat de la LIGUE POUR LA PROTECTION DES OISEAUX a été entendu en sa plaidoirie.

L'avocat de l'ASSOCIATION Fédération des Sociétés pour l'Etude, la Protection et l'Aménagement de la Nature dans le Sud Ouest a été entendu en sa plaidoirie.

L'avocat de l'ASSOCIATION NATIONALE POUR LA PROTECTION DES EAUX ET RIVIERES ANPER TRUITE OMBRE SAUMON (TOS) a été entendu en sa plaidoirie.

L'avocat de l'ASSOCIATION POUR LA PROTECTION DES ANIMAUX SAUVAGES (ASPAS) a été entendu en sa plaidoirie.

Le représentant de l'ASSOCIATION BRETAGNE VIVANTE a été entendu en ses demandes.

Le représentant de l'ASSOCIATION EAU ET RIVIERES DE BRETAGNE a été entendu en ses demandes.

Le ministère public a été entendu en ses réquisitions.

Maître LEQUETTE Stanislas, conseil de TAHMAZ Rifat a été entendu en sa plaidoirie.

Le prévenu a eu la parole en dernier.

Le greffier a tenu note du déroulement des débats.

Puis à l'issue des débats tenus à l'audience du TROIS OCTOBRE DEUX MILLE DIX-HUIT, le tribunal a informé les parties présentes ou régulièrement représentées que le jugement serait prononcé le 13 décembre 2018 à 13:30.

A cette date, vidant son délibéré conformément à la loi, le Président a donné lecture de la décision, en vertu de l'article 485 du code de procédure pénale,

Composé de :

Président : Madame BERRIER Audrey, juge,
Assesseurs : Monsieur BOULERT Michel, magistrat exerçant à titre temporaire,
Madame LE POTIER Sophie, juge,

Assistés de Madame LE GOFF Catherine, greffière, et en présence du ministère public.

Le tribunal a délibéré et statué conformément à la loi en ces termes :

Le prévenu a été renvoyé devant le tribunal correctionnel par ordonnance de Madame CORRE Muriel, juge d'instruction, rendue le 21 juin 2017.

Le prévenu a été cité par le procureur de la République, selon acte d'huissier de justice, délivré à domicile élu le 14/08/2018.

TAHMAZ Rifat a comparu à l'audience assisté de son conseil ; il y a lieu de statuer contradictoirement à son égard.

Il est prévenu pour avoir, dans les eaux intérieures maritimes ou les eaux territoriales Françaises, à LORIENT et sur les zones maritimes et littorales entre LORIENT et l'île de GROIX, de la pointe d'EDERVEN et de la ria d'ETEL, en tout cas dans le ressort de la Juridiction Littorale Spécialisée de BREST, le 15 décembre 2011 et depuis temps non prescrit, étant capitaine du cargo TK BREMEN, navire battant pavillon Maltais, d'une jauge de plus de 400 tonneaux, par la violation manifestement délibérée d'une obligation particulière de sécurité ou de prudence 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 des hydrocarbures, faits prévus par ART.L.218-19 §II 3°, §I AL.1, AL.2, ART.L.218-13, ART.L.218-10 C.ENVIR. et réprimés par ART.L.218-19 §II 3°, ART.L.218-23 C.ENVIR.

SUR L'ACTION PUBLIQUE :

Le 16 décembre 2011 à 02h00, la gendarmerie maritime de Lorient était informée de l'échouement d'un navire, le cargo TK BREMEN battant pavillon maltais, sur la plage de KERMINIHY, rattachée à la Commune d'ERDEVEN (D4 ; D221 ; D219).

Le TK BREMEN avait fait escale au port de LORIENT le 12/12/11 à compter de 21h20. Il avait accosté au poste 02 et n'avait pas changé de poste avant son appareillage. Il avait déchargé sa cargaison entre le 13 et 14 décembre 2011.

Le 15 décembre 2011, à 09h, le capitaine du cargo, Rifat TAHMAZ, effectuait la demande de sortie de son navire (D. 151).

Il appareillait le 15 décembre 2011 à 11h afin d'aller mouiller sous GROIX où il arrivait vers 12h30.

Au moment de l'échouement, le TK BREMEN transportait 180 tonnes de fuel et 40 tonnes de gasoil (D8 , D11 et D910).

Le TK BREMEN était un cargo vraquier de 109 mètres de long. Dix neuf membres d'équipage étaient à son bord lors de l'échouement. Le propriétaire était la société BLUE ATLANTIC SHIP et l'armateur, la société ADRIYATIK SHIP MANAGEMENT basée à Istanbul. L'affréteur avant l'escale au port de LORIENT et lors de l'échouement était la société RESTMON LIMITED. A l'arrivée au port de LORIENT, le TK BREMEN transportait des céréales (en l'espèce, du tournesol). Le cargo avait été construit en mai 1981 et livré en juin 1982. Depuis sa mise en service, il avait été enregistré sous trois pavillons différents et avait porté quatre noms différents. Le navire était assuré s'agissant des dommages causés par une pollution par hydrocarbure (D. 741).

La gendarmerie arrivait sur les lieux à 04h15 (D.10). L'équipage était en cours d'évacuation aérienne. Les gendarmes indiquaient que les conditions étaient « *particulièrement défavorables* » (D10).

Très rapidement, une pollution aux hydrocarbures était constatée le 16 décembre 2011 à compter de 07h45. A 08h45, la présence d'hydrocarbure en mer et sur terre était confirmée (D.10).

Le constat d'une pollution par hydrocarbures et la détermination de l'origine de cette pollution :

A leur arrivée, les militaires notaient une forte odeur d'hydrocarbure persistante à l'approche du navire (D989). Le sable de la plage était souillé par un liquide noirâtre. La présence de cette même substance était constatée et mélangée avec la laisse de haute mer. L'eau de mer était de couleur sombre. Malgré la marée descendante, la force des vagues continuait de projeter et de déposer cette substance. Des traces de dépôts noirs étaient visibles jusque sur les piquets de bois limitant le bord des dunes.

La gendarmerie d'ETEL constatait la présence de plusieurs traces noirâtres sur la plage de KERMINIHY (D200) ainsi qu'une irisation de l'eau sur le port du vieux passage (D202). Il était également constaté une pollution au fuel et au gasoil de la baie d'Etel depuis le sémaphore de la baie jusqu'à la pointe du rocher de la commune de

PLOUHINEC (D196). Sur la commune de BELZ plusieurs traces de fioul étaient également constatées (D205; D210 et D209). Plusieurs traces noirâtres étaient aussi retrouvées sur la pointe du PRATIC de la commune d'ETEL (D215; D213). Enfin le parc à huitre de la concession ostréicole Le Boulaire de la commune LOCOAL MENDON était également souillé par le gasoil (D224; D226).

Le 17 décembre 2011, la gendarmerie nationale localisait trois zones où la présence de nappes d'hydrocarbures était avérée (les constatations visuelles ayant été effectuées depuis un hélicoptère) :

- Une première zone à forte concentration d'hydrocarbures se situait à 50 mètres de l'épave (D926). Il s'agissait d'une zone brune à marron foncé ;
- Une deuxième zone à concentration importante d'hydrocarbures se situait le long de la plage de Kerminihy entre l'estuaire de l'ETEL et la pointe de la roche-sèche. Elle s'étendait jusqu'à 0,9 miles nautique de la côte. La densité importante se traduisait par une irisation de la surface de l'eau sous l'effet de l'éclairement du soleil ;
- Une troisième zone à faible concentration en hydrocarbure était localisée entre l'ouest de l'estuaire d'ETEL et la pointe du Percho (sise sur la presqu'île de QUIBERON (D927 et D928). Elle s'étendait jusqu'à 2,2 miles nautiques au large de la côte. L'utilisation du mode infra rouge de la caméra avait été nécessaire pour cette zone qui ne pouvait se distinguer à l'œil nu en raison de la faible densité ;

Enfin, une nappe homogène, dense et sombre, traduisant une forte concentration en hydrocarbures était visualisée. Elle se situait dans une anse, à l'ouest de la RIA d'ETEL au lieu dit Kercadoret sur la commune de BELZ (D929).

Plusieurs fissures et d'importants dégâts étaient constatés sur le navire (D994 ; D995).

Ainsi, la coque présentait de nombreuses pliures et enfoncements visibles sur toute la longueur de sa ligne de quille. Des fissures étaient présentes. Les stabilisateurs et anodes étaient fortement tordus ou arrachés. Du liquide pouvant être de l'eau de mer s'échappait par des déchirures à l'avant bâbord après chaque passage de vague. Une déformation importante au milieu du navire était notée. Un écoulement d'hydrocarbures sur le pont du cargo était relevé.

Au niveau de la salle des machines, le sol était glissant et maculé d'un liquide visqueux et noirâtre. L'odeur d'hydrocarbure était omniprésente.

Au niveau du pont du navire, des fissures sur le pont principal bâbord qui se prolongeaient par une déformation importante du bordé étaient constatées. Des déchirures du métal sur le sol du pont étaient observées. Il était précisé que le navire pouvait se rompre à tout moment. Une multitude de projections noirâtres sur la majorité des éléments du cargo était observée.

A l'avant du cargo, le préart était maculé d'un liquide noirâtre.

De nombreux clichés photographiques étaient pris (D. 932 à 983). Ils permettaient de visualiser des dépôts noirâtres sur la plage ainsi que la vue d'un écoulement d'une fissure du bateau (D.941). Etaient visibles les fissures dans la coque ainsi qu'un dépôt de liquide noirâtre (D.942, 943). Etaient prises la vue d'une fissure sous

la coque à la verticale de l'enfoncement. Enfin, des photographies des enfoncements et déformations de la coque étaient réalisées ainsi qu'une prise de vue des traces d'écoulement noirâtre provenant d'une évacuation du pont du cargo (D. 950).

L'exploitation des communications entre les différents services peu de temps après l'échouement permettaient également de relier la pollution par hydrocarbures constatée à l'échouement du TK BREMEN.

Ainsi, le groupe de pompier de BELZ signalait au CROSS ETEL le 16/12/11 à 02h28 la perte de carburant sur la plage (D.1228), puis l'odeur de fioul et des traces à 02h34 (D. 1252). Le capitaine du TK BREMEN appelait le CROSS ETEL afin d'indiquer que la soute à combustible était percée entraînant une pollution. Il confirmait la pollution à 02h30 (D1379), puis de nouveau à 02h49. L'équipage de l'hélicoptère de secours indiquait au CROSS ETEL à 04h41 avoir un visuel de fuite de carburant ou de combustible. A 04h43, il confirmait la fuite de carburant sur l'arrière bâbord du bâtiment (D. 1236). Et à 04h53, il indiquait avoir un visuel de pétrole sur la plage. Enfin, le CODIS confirmait la pollution à 04h59 sur bâbord arrière du TK BREMEN (D. 1257).

Afin de confirmer l'origine de la pollution par hydrocarbures, dix prélèvements étaient effectués les 16, 17, 18 et 19 décembre 2011 (D. 997 à 1017). Deux échantillons issus du dispositif de pompage étaient utilisés comme fioul de référence de la pollution. Ces deux prélèvements avaient une origine commune. Un troisième prélèvement issu du pompage était légèrement différent en raison d'un chargement avec un produit non homogène ou par des mélanges avec des fonds de cuve du navire. Sept prélèvements étaient effectués dans le milieu naturel, notamment sur la plage et la dune d'ERDEVEN ainsi qu'à différents endroits (au pied du cargo, sous la coque du cargo et jusqu'à 100 mètres du cargo).

La comparaison entre les sept prélèvements et les fiouls de référence ne montrait que de légères différences attribuables à l'hétérogénéité du produit chargé dans le navire. Ils semblaient donc directement issus de la pollution occasionnés par l'échouement. L'ensemble des analyses effectuées permettait de conclure à l'identité des échantillons prélevés sur le littoral du Morbihan et ceux prélevés dans les cuves du TK BREMEN (D997 à D1009).

Les enquêteurs estimaient qu'environ 112 tonnes d'hydrocarbures avaient pu être dispersées en mer (D1451).

Le 19 janvier 2012, les chaînes de mouillage du TK BREMEN étaient saisies (D1293). Les constatations réalisées permettaient d'établir que les deux chaînes étaient d'origines différentes, que la chaîne bâbord était très usagée, et qu'il était impossible de déterminer avec certitude le marquage à la peinture blanche des mailles (permettant lors du mouillage de la chaîne de déterminer la longueur mise à l'eau), ainsi qu'une absence de stoppeur de chaîne bâbord, ce qui pouvait éventuellement rendre la manipulation des chaînes dangereuses (D1294).

Les conséquences environnementales et économiques de la pollution par hydrocarbures :

Suite au constat de cette pollution, le plan POLMAR était activé le 16 décembre 2011 à 04h20. Le tableau récapitulatif de toutes les dépenses engagées dans le cadre de l'activation du plan POLMAR, transmis par la préfecture du Morbihan,

permettait d'établir que 499693 euros avaient été dépensés pour mettre en place le dispositif et réparer les préjudices. 169 000 euros avaient été alloués pour le nettoyage des plages, et 20 800 euros pour l'indemnisation des ostréiculteurs (D1669).

Les conséquences de la pollution étaient d'ordre environnementale et économique. En effet, la plage de Kerminhy faisait partie des sites classés dans le réseau Natura 2000. Son massif dunaire et ses zones humides étaient protégés depuis l'année 2003 (D987).

Plusieurs arrêtés préfectoraux étaient pris. Un premier arrêté préfectoral du Morbihan du 29/12/11 portait interdiction du ramassage, transport, purification, expédition, stockage, distribution et commercialisation des coquillages vivants dans les zones comprises entre la rivière d'ETEL et l'anse du Sach et la rivière d'Etel et l'aval du pont Lorois à BELZ. L'interdiction concernait également tous les coquillages, sauf les huîtres, entre la rivière d'ETEL et l'amont du Pont Lorois à BELZ et la rivière d'ETEL à la côte (D. 573 à 597). Cette interdiction était levée par arrêté du 17 janvier 2012.

Un second arrêté préfectoral du Morbihan du 16/11/11 portait interdiction de la marche à pied pour tous les coquillages en provenance de la bande côtière délimitée par l'embouchure de la Ria d'ETEL au Nord et le sud de la plage de Penthièvre à hauteur du fort de celle-ci. L'interdiction portait sur tous les coquillages dans les zones comprises entre la rivière d'ETEL et l'anse du SACH et la rivière d'ETEL et l'aval du Pont Lorois à BELZ, ainsi que pour tous les coquillages, sauf les huîtres, entre la rivière d'ETEL et l'amont du Pont Lorois à BELZ et de la rivière d'ETEL à la côte. Cette interdiction était levée par arrêté du 17 janvier 2012.

Au 02 avril 2012, la pêche à pied était toujours interdite sur la zone littorale entre l'embouchure de la RIA d'ETEL et la pointe des zones sèches, ce qui correspondait à la zone d'échouage (D. 642).

Suite à ces conséquences, un certain nombre de victimes se faisait connaître pour se constituer ensuite parties civiles lors de l'information judiciaire.

Ainsi, plusieurs sociétés se constituaient parties civiles, dont la majorité d'entre elles étaient des sociétés d'ostréiculture, de commerce de coquillages et de crustacés et des pêcheurs à pieds. Ils subissaient un préjudice économique lié à la présence d'hydrocarbures dans la mer et à l'incapacité d'exercer leur activité durant la période de validité de l'arrêté préfectoral, laquelle recouvrait notamment la période des fêtes de fin d'année (D467 à D545 et D655 à D701).

Ensuite, de nombreuses associations de protection de l'environnement se constituaient parties civiles.

Enfin plusieurs communes (ERDEVEN, BELZ, LOCAOL MENDON, PLOUGHINEC, ETEL) ainsi que le Conseil régional de Bretagne (D374) se constituaient parties civiles.

Suite à l'échouement, était prise la décision de démembrer le TK BREMEN sur place en raison des trop nombreux dégâts constatés. Cette opération prenait plusieurs mois.

Etait versée au dossier une lettre du préfet du MORBIHAN adressée à l'armateur du TK BREMEN en date du 09 juillet 2015 (D2118). Il était précisé que le site de Kerminihy avait retrouvé son état d'origine. Les conséquences environnementales et sanitaires du démantèlement avaient été particulièrement bien maîtrisées et parfaitement corrigées. Les traces de cet événement n'étaient plus visibles. Il était conclu que l'armateur avait mobilisé des moyens importants et efficaces.

Les auditions des membres d'équipages du TK BREMEN :

Suite à l'échouement du TK BREMENT, **plusieurs membres d'équipage du cargo étaient entendus** dès le 16 décembre 2011.

KAPTAN MEHME, l'officier en second sur le cargo, précisait que tout le monde était de service le soir du 15 décembre. Le bateau avait levé l'ancre à 19h30 de l'île de GROIX où il mouillait. A la suite de la dégradation des conditions de navigation, le commandant avait appelé les secours vers 23h. Il expliquait ne pas avoir vu de fuite de carburant (D. 24).

SERTTAS ALL, mécanicien machine, indiquait que le navire était en très bon état et parfaitement apte à naviguer. Selon lui, le naufrage n'était dû qu'à de très mauvaises conditions météo (D25).

JALAL ALIYEV, l'officier mécanicien, précisait que les machines étaient en bon état de marche. Les cales étaient vides et le navire était par conséquent à lège (D34). Il expliquait que l'armateur leur avait demandé de quitter le port si les conditions météo le permettaient. Il affirmait en outre que le navire était devenu incontrôlable à cause des mauvaises conditions météo et que le capitaine avait pris toutes les bonnes décisions (D35). Il expliquait enfin que, peu avant son évacuation, il avait senti des vagues toucher le navire et des rochers frotter, puis une odeur d'hydrocarbures. Il précisait n'avoir rien pu faire pour empêcher le carburant de s'échapper (D36).

Torkan KAAN, en charge de la communication et du matériel de sauvetage à bord du navire, confirmait également le bon état du navire (D31). Il affirmait que, compte tenu des conditions météo, tout le monde était de service ce soir là. Il revenait sur la chronologie des événements en expliquant que le capitaine avait décidé de quitter le port de Lorient le 15 décembre à 11h. En arrivant au mouillage à l'île de GROIX vers 13h, les conditions météo s'étaient déjà dégradées (D31). Il précisait que le vent s'était intensifié vers 19h30 et que le navire avait commencé à dériver. Le port de Lorient avait alors indiqué une autre zone d'attente à l'ouest de l'île, mais le navire n'y parvenant pas, la dérive s'était poursuivie. Torkan KAAN expliquait alors que le capitaine avait demandé l'assistance d'un remorqueur au port de Lorient, et que deux heures après cette demande, on l'avait informé qu'il ne pourrait les rejoindre. Il expliquait qu'ils avaient été évacués par voie aérienne aux alentours de minuit et que le navire s'était échoué à 2h35.

Ozmen OZAN, stagiaire commandant et assistant du capitaine, expliquait que le 15 décembre vers 9h, il avait assisté à la conversation entre le capitaine et l'agent consignataire, Jean Yves HENRY. Malgré sa mauvaise compréhension de l'anglais, il affirmait avoir compris que le TK BREMEN devait quitter le port avant 21h (D70).

L'audition libre le 16 décembre 2011 et les auditions de garde à vue de Rifat TAHMAZ le 20 décembre 2011 :

Rifat TAHMAZ, capitaine du TK BREMEN, était entendu une première fois le 16 décembre 2011 avant son placement en garde à vue le 20 décembre 2011.

Ce dernier était retraité de la défense nationale turque depuis 2009. Depuis sa retraite, il travaillait pour la marine marchande. Il avait commandé quatre navires, dont un pétrolier de 4000 tonnes. Il avait suivi une formation pour pouvoir naviguer au commerce. Il était ainsi titulaire du brevet de capitaine sans restriction qui était en cours de validité. Il possédait aussi les certifications complémentaires pour opérer sur certains types de navire (étant précisé que pour naviguer sur le TK BREMEN, seul le brevet généraliste suffisait). Au moment des faits, il commandait le TK BREMEN depuis sept mois. Il précisait avoir déjà subi une tempête de force 9/10 trois mois avant l'échouement et qu'aucun dommage ne s'était produit (D. 19).

Lors de sa première audition (D. 38 à 41), il précisait que le 14 décembre 2011 au soir, on lui avait signifié qu'il pouvait rester au port toute la nuit. Il déclarait que le 15 décembre 2011, l'agent LE BRAS lui avait demandé de partir au plus tard à 21h le 15 décembre 2011. Ces instructions étaient verbales et non écrites. Il précisait avoir regardé les conditions météorologiques le 15 décembre au matin. Il était prévu que l'état de la mer allait forcer sur une courte période de 06 à 08. Il avait donc pris la décision de partir. Il avait alors téléphoné au siège de l'armateur à 09h pour indiquer qu'il partait vers l'Angleterre (s'agissant de sa prochaine escale), puis avait envoyé un téléx à 11h au bureau des opérations de l'armateur. Il précisait n'avoir reçu aucune instruction. Il avait ensuite demandé au pilote du remorqueur un point où mouiller à cause des conditions météorologiques annoncées. On lui avait alors dit d'aller mouiller à GROIX, ce qu'il décidait de faire.

Au moment de sortir du port, il avait 186 tonnes de fuel, 49 tonnes de diesel et 8400 litres d'huile.

Devant GROIX, il avait fait jeter son ancre à tribord. Une seule ancre était suffisante pour lui. Le mouillage complet de l'ancre était terminé à 12h30. Il expliquait avoir coupé les moteurs avec une possibilité de les rallumer en 03 minutes.

Le vent avait ensuite commençait à forcer à partir de 18h pour changer de direction passant de sud ouest à ouest. Le bateau avait été pris de face et avait commencé à dériver vers l'est en arrière. Il remettait alors les moteurs en marche à 20h. Le navire continuait de dériver. Il opérait une manœuvre pour éviter le navire DESERT HOPE, également au mouillage. Après cette manœuvre d'évitement, il coupait de nouveau les moteurs.

Vers 21h30, le vent était de 160 km/h selon lui. Le navire se remettait de nouveau à dériver. Il précisait que le vent changeait de direction passant de sud ouest à ouest. Il prenait la décision de faire redémarrer les moteurs. Il avait ensuite relevé l'intégralité de la chaîne avec son ancre pour reprendre la route vers l'ouest. Toutefois, il n'y parvenait pas. Il déclarait que le navire ne répondait plus aux manœuvres. Le navire continuait de dériver vers les côtes sans qu'il ne puisse rien faire (D.40).

Il précisait, lors de cette première audition, avoir contacté le CROSS ETEL à 01h afin de demander une assistance. Il assurait avoir appelé une dizaine de fois pour

avoir un remorqueur. Lorsqu'il s'était aperçu qu'il se rapprochait de la pointe d'ERDEVEN, il avait jeté les deux ancres et avait coupé les moteurs. Le navire continuait de dériver. Il expliquait ne pas avoir jeté les deux ancres plus tôt car il ne jugeait pas la situation critique. Il concluait avoir pris toutes les bonnes décisions et avoir utilisé au maximum les capacités du navire.

Lors de sa garde à vue du 20 décembre 2011 (D. 16 à 22), Rifat TAHMAZ précisait les points suivants.

Il expliquait que durant l'escale au port de LORIENT, il n'avait eu aucun contact avec la capitainerie, mais seulement avec son agent consignataire, Jean Yves HENRY. Il confirmait que ce dernier lui avait fait part de la possibilité de rester à quai le 14 décembre au soir.

Il affirmait ensuite que le 15 décembre 2011, il avait demandé à Jean Yves HENRY s'il pouvait rester à quai. L'agent lui avait donné « *implicitement son accord* » (D19). Puis, il expliquait que l'agent consignataire l'avait informé le matin du 15 décembre à 8h que le TK BREMEN ne pouvait rester à quai que jusqu'à 21h. Il ne lui avait pas proposé d'autre solution. Rifat TAHMAZ avait les déclarations suivantes : « *c'est mon propre choix de partir de jour, rien ne m'y obligeait. Les propos de l'agent sous entendait que j'avais l'obligation de quitter le port avant 21h. Je suis le seul décisionnaire à prendre la mer. Il n'y avait pas de danger à prendre la mer* » (D.19).

Il déclarait que personne ne lui avait fait part de la possibilité de rester gratuitement à quai (D. 20), auquel cas, il aurait accepté. Puis, il indiquait ne plus se souvenir s'il y avait des frais supplémentaires pour rester à port (D. 21) avant d'affirmer que la question des coûts pour rester à quai avait pu être abordée. Il déclarait que toutefois la décision de partir était prise et que la manœuvre d'appareillage était en cours.

Il précisait avoir pris la décision de quitter le port à 09h. Il indiquait qu'il ne devait décharger à Ipswich, en Angleterre, qu'entre le 16 et 19 décembre 2011. Il confirmait alors être sorti du port de Lorient le 15 décembre à 11h. Après avoir appareillé, le pilote du remorqueur, lui avait indiqué un endroit où mouiller au nord-est de l'île de GROIX en raison de la météo qui n'était pas favorable (D39). Le pilote avait appelé le port de LORIENT pour avoir plus de précisions. Il indiquait avoir jugé nécessaire de suivre les conseils du pilote maritime.

Il affirmait avoir été parfaitement informé des conditions météo via IMARSAT C, et de l'évolution de ces conditions. Le dernier bulletin reçu ne lui avait pas paru inquiétant (D19). Il assurait n'avoir pas été informé des conditions météorologiques à venir par l'administration, la capitainerie ou l'agent consignataire du port de LORIENT.

Il précisait avoir été informé des rapports météorologiques qui prévoyaient le 15 décembre au matin que le vent allait forcer de 6 à 8, et que compte tenu de ces mauvaises prévisions il avait voulu partir tôt dans la journée.

Il indiquait qu'il ne se souvenait pas s'il avait eu un échange avec l'armateur lors de la sortie du port (D. 19). Il déclarait avoir eu son armateur et l'avoir informé de la décision de mouiller à GROIX. Il affirmait en outre, n'avoir reçu aucune instruction ni pression de son armateur.

Il assurait que le bateau était pilotable (D. 20).

Revenant sur les circonstances de son mouillage sous GROIX, il expliquait qu'arrivé au mouillage à Groix, il n'avait mouillé qu'une ancre sur deux et qu'il avait stoppé le moteur au mouillage. Il précisait n'avoir pas mouillé les deux ancres, dans la mesure où il ne considérait pas la situation comme étant critique à ce moment là. Jusqu'à 19h, le navire avait bien tenu, puis le vent avait forcé et le navire avait commencé à dériver (D40). A 19h45, l'officier de quart venait l'avertir que le bateau dérapait tout doucement.

Pour éviter de rentrer en collision avec un autre navire, le DESERT HOPE qui mouillait à proximité, le capitaine expliquait avoir manœuvré, puis s'étant stabilisé, avoir à nouveau coupé les moteurs.

Il expliquait ensuite que vers 21H30, le vent continuant à s'intensifier, le navire recommençait à dériver. Il affirmait avoir alors tenté plusieurs manœuvres infructueuses et avoir perdu le contrôle du navire en raison de la force du vent, qui le dirigeait vers les côtes.

Il assurait avoir fait appel au CROSS ETEL entre 23h45 et 23h55. Pour lui, cet appel n'était pas tardif car il pensait pouvoir rester maître du bateau. Il affirmait avoir appelé le CROSS ETEL quinze fois en deux heures (D. 21).

Il précisait qu'il avait ensuite largué les deux ancres, mais que malgré cela le navire continuait à dériver pour finalement aller s'échouer aux alentours de 3h00 du matin sur la plage de KERMINIHY.

Le premier interrogatoire de Rifat TAHMAZ devant le magistrat instructeur :

Suite à son placement en garde à vue, Rifat TAHMAZ était présenté à un juge d'instruction le 20 décembre 2011, lequel décidait de le placer sous le statut de témoin assisté.

Lors de sa présentation devant le magistrat instructeur, le capitaine du TK BREMEN confirmait ses précédentes déclarations et précisait les points suivants (D. 186 à 192).

Il assurait que son agent consignataire, Jean Yves HENRY, lui avait dit qu'il ne pouvait rester à quai que jusqu'à 21h le 15 décembre 2011 (D187). Il déclarait que tous les deux avaient échangé en langue anglaise et qu'ils se comprenaient mutuellement.

Il déclarait ne pas avoir eu connaissance de la tenue d'une réunion exceptionnelle de placement organisée par la capitainerie du port de LORIENT le 14 décembre 2011, ni de ses conclusions.

Il indiquait supposer qu'un autre navire avait dû prendre sa place à quai suite à son départ.

Rifat TAHMAZ déclarait n'être pas resté à quai parce que le rapport météo qu'il avait reçu le matin du 15 décembre n'indiquait pas un risque important, ni des vents à 170km/h. Il affirmait également avoir choisi de mouiller sous l'île de Groix parce que le pilote, Yves LANIER, le lui avait conseillé. Ce point de mouillage avait été choisi par le pilote maritime car il était moins loin que le Cap de la Chèvre où le

capitaine avait décidé d'aller mouille initialement (D188).

Concernant la manœuvre d'évitement du navire DESERT HOPE (au mouillage sous GROIX), il indiquait qu'à 19h30, l'officier de pont lui avait signalé qu'ils commençaient à dériver et à se rapprocher d'autres bateaux. Il avait respecté la distance de sécurité, soit six « CABLES » (terme anglais) et avoir lâché six maillons et demi à l'eau. Le bateau s'était stabilisé et la machine avait alors été mise en mode « stand by ».

Une heure après, le bateau s'était de nouveau mis à dériver. Il avait alors pris la décision de soulever tous les maillons et de se rapprocher de l'île. Mais, le navire ne répondait plus (D. 188). Il avait appelé le CROSS ETEL à ce moment là, soit vers 23h45 pour demander un remorqueur. On lui avait répondu que le remorqueur arriverait dans une heure, puis 1h30, puis 02h et ensuite qu'il ne viendrait pas. Le CROSS ETEL lui avait alors conseillé de jeter les ancres. Il expliquait ne pas l'avoir fait tout de suite car des rochers se trouvaient à 500 mètres du navire. Quand il était arrivé à un endroit plus sécurisé, il avait lâché les deux ancres mais le navire avait continué à dériver.

Les auditions de témoins :

Dans le cadre de l'information judiciaire, de nombreux témoins étaient entendus.

Etaient ainsi entendus dans un premier temps les responsables et personnels du port de LORIENT où le TK BREMEN avait fait escale entre le 12 et 15 décembre 2011.

Eric ROELLINGER, Commandant du port de Lorient par interim (soit le responsable fonctionnel de la police portuaire du port de LORIENT), était entendu à deux reprises le 16/12/11 (D. 27 à 30) et le 30 mars 2012 (D1050 à 1054).

Il expliquait que le 12 décembre à 13h29, il avait diffusé par mail un avis de mauvais temps avec les consignes à appliquer pour les navires, et notamment à l'agence LEBRAS, société consignataire du TK BREMEN (D27). Il assurait avoir demandé aux agents consignataires d'informer les capitaines de navire des conditions météorologiques à venir (D145 et D147).

Concernant la journée du 14 décembre 2011, il expliquait qu'à 09h24, la capitainerie avait reçu une demande de sortie du TK BREMEN pour une sortie le 15 décembre à 11h. A midi, il avait envoyé un mail pour organiser une réunion exceptionnelle de placement en raison du nombre de navires à quai et en attente et des conditions météorologiques annoncées (D. 148).

Cette réunion s'était tenue à compter de 16h. Il précisait que cette réunion avait été initialement organisée entre la capitainerie et les deux agences consignataires de deux navires (celles du TK BREMEN et du DESERT HOPE) pour résoudre une question d'attribution de postes à quai. En effet, deux navires gros porteurs, le DESERT HOPE et l'ARTIC SKY étaient annoncés. Il précisait que ces réunions de placement étaient fréquentes. Cette réunion avait ensuite été étendue à tous les autres acteurs portuaires compte tenu des conditions météorologiques annoncées et de l'état de la mer. Au cours de cette réunion, l'agence LEBRAS était représentée par Monsieur PERON. Les agents consignataire devaient demander aux capitaines leurs intentions.

A la fin de la réunion, il confirmait que le DESERT HOPE devait rester en mer. Quant au TK BREMEN, il pouvait soit conserver son poste (dans lequel cas, il serait éventuellement couplé à un autre bateau) soit prendre la mer

Le 15 décembre 2011, il précisait que la dernière demande de sortie du TK BREMEN avait été faite à 09h51 (D.28). Il confirmait qu'à ce moment, le TK BREMEN avait toujours la possibilité de rester à quai.

La capitainerie avait autorisé cette sortie étant donné qu'aucune autorité administrative ou judiciaire ne s'y opposait et que par conséquent il ne pouvait pas s'y opposer (le capitaine du navire étant le mieux à même de décider si son navire pouvait appareiller ou non). Il rappelait qu'il n'était pas l'autorité compétente pour interdire la sortie du port en cas de difficultés météorologiques.

Il déclarait n'avoir aucune compétence pour interdire d'appareiller. Il affirmait que si la déclaration de sortie n'était pas en conformité avec la réalité des tirants d'eau du navire, et ce au détriment de la sécurité, il pouvait interdire à un navire de prendre la mer (D. 1052). Il devait alors solliciter une visite auprès du Centre de sécurité des Navires. Aucun élément pour solliciter une telle visite n'existait au moment du départ du TK BREMEN.

Il précisait que le navire était en règle.

Il assurait que lors de l'appareillage, Rifat TAHMAZ n'avait pas fait part de sa volonté de mouiller dans la zone d'attente du port de LORIENT.

Il précisait qu'un capitaine pouvait toujours demander une autre zone de mouillage plus appropriée que celle pouvant être proposée.

Il indiquait que les autorisations de mouillage étaient données par les officiers du port directement. Il n'était contacté qu'en cas de difficulté.

Selon lui, le TK BREMEN avait demandé à mouiller sous GROIX car le capitaine avait dû se rendre compte du mauvais temps. L'autorisation de mouillage avait été donnée par la capitainerie de LORIENT en accord avec le CROSS d'ETEL et le sémaphore de GROIX.

Il affirmait avoir appris que le TK BREMEN était au mouillage sous GROIX à 18h.

Dans la nuit du 15 au 16 décembre 2011, il précisait qu'il n'était plus en service. Il avait été contacté le 16 décembre à 01h41 par Daniel PERON, l'officier de permanence de port. Ce dernier l'avertissait de la dérive du TK BREMEN. Il précisait qu'il avait alors été informé que le CROSS ETEL avait appelé la capitainerie à 00h40 pour demander un remorqueur afin de secourir le TK BREMEN et que le remorqueur d'alerte avait été prévenu à 00h44.

Il indiquait que le rôle de l'officier de permanence à la capitainerie était de prévenir le sémaphore et le CROSS. Il n'avait pas de compétence pour mettre en pré alerte le remorqueur du port (D. 1053).

Il affirmait que pour faire rentrer de nouveau le TK BREMEN au port de Lorient le 15 décembre à minuit, il aurait fallu une réunion entre le pilote, le remorqueur et un ordre de la Préfecture Maritime.

Il concluait n'avoir jamais donné l'ordre d'appareiller au TK BREMEN le 15 décembre 2011 (D. 1052) et qu'aucune contrainte portuaire n'existait le 15 décembre à 21h. Il précisait que cette heure ne « *correspondait à rien* ».

Il répétait que la conduite nautique d'un navire, y compris pour la préparation de mouillage, restait de la compétence exclusive du capitaine.

Enfin, selon lui, le Port de LORIENT ne pouvait être déclaré responsable du naufrage car il avait cherché toutes les solutions pour garder le navire à quai (D.30).

Christian VOISARD, l'officier de port adjoint à la capitainerie de Lorient depuis 2001, était entendu à deux reprises le 19 décembre 2011 (D. 53 et 54) et le 21 mai 2012 (D. 1074 à 1079).

Il déclarait que le 14 décembre 2011 à 9h, Jean Yves HENRY de l'agence consignataire LEBRAS l'avait informé de la demande de sortie du TK BREMEN. Il expliquait ne pas avoir été surpris par une telle demande, les accès portuaires étant praticables. Il affirmait n'avoir aucun élément pour contraindre le TK BREMEN de rester à quai.

Christian VOISARD confirmait que tous les capitaines de navire à quai avaient été informés du mauvais temps prévu le 14 décembre (D54).

Concernant la journée du 15 décembre 2011, il précisait n'avoir aucun moyen d'empêcher le TK BREMEN de sortir. Il n'avait en effet constaté aucun élément visuel qui aurait permis d'éviter son départ. Les tirants d'eau étaient corrects (D53). Aucune anomalie visuelle qui aurait nécessité un avis aux autorités maritimes n'avait été relevée.

Par ailleurs, il n'avait pas été sollicité afin de trouver une solution pour que le TK BREMEN reste à quai.

Il confirmait que le capitaine aurait pu rester au port de LORIENT. Il affirmait que la capitainerie n'avait pas contraint le TK BREMEN à partir.

Christian VOISARD avait en conséquence donné son accord à Yves LANIER, pilote maritime, pour que le TK BREMEN mouille à GROIX. La position de mouillage donnée au capitaine était excellente pour se mettre à l'abri des coups de vent. Il expliquait que des navires avaient été positionnés à cet endroit et qu'ils avaient tenu leur mouillage. Il indiquait que le TK BREMEN avait respecté la position de mouillage. Christian VOISARD n'avait rien remarqué d'anormal jusqu'à 19h45. Il précisait qu'il n'y avait pas de surveillance particulière d'un navire au mouillage par la capitainerie. Le suivi se faisait par écho radar et AIS. Le canal radio était veillé 24h/24h par la capitainerie de LORIENT, le sémaphore de BEG MELEN et les usagers du port.

Il affirmait que le TK BREMEN aurait pu rentrer au port jusqu'à 19h dans de bonnes conditions. Le TK BREMEM n'avait pas formulé une telle demande.

Il précisait que ce soir là, n'étaient pas disponibles de remorqueurs d'alerte type Abeille Bourbon. Deux remorqueurs, le SCORFF et le BRETAGNE, étaient disponibles. Il ne s'agissait toutefois pas de remorqueurs hauturiers.

Il indiquait enfin n'avoir eu aucun contact avec Rifat TAHMAZ, l'agent consignataire servant d'intermédiaire.

Eric LE BAIL, l'agent consignataire de la société Omnium Maritime Armoricaïn, expliquait être le mandataire de l'armateur ou de l'affréteur afin de le représenter dans un port, lors de l'escale du navire. Il était entendu le 19 décembre 2011 (D.48 à 49).

Il affirmait avoir été présent à la réunion de placement exceptionnel du 14 décembre 2011 à 16h. Il assurait que personne ne connaissait les intentions du TK BREMEN pendant cette réunion. Tous les agents consignataires étaient présents ou représentés. A l'issue de la réunion, il déclarait que le TK BREMEN pouvait rester dans le port. Il avait en effet été décidé de ne pas faire rentrer le DESERT HOPE dans le port compte tenu des conditions météorologiques (D49).

Il affirmait que l'avis de coup de vent avait été remis à tous les agents consignataires pour remise aux commandants des navires.

Il précisait également que les bateaux pouvaient rester trois jours supplémentaires à quai sans taxe portuaire après le déchargement. Le TK BREMEN y étant depuis deux jours, il n'aurait donc pas eu à payer une taxe supplémentaire.

Jean-Yves HENRY, l'agent consignataire du TK BREMEN (soit l'intermédiaire entre le capitaine et toutes les parties intervenant lors d'une escale), était entendu à trois reprises le 19 décembre 2011 (D65 à 67), le 23 mai 2012 (D1084 à 1091) et devant le juge d'instruction le 06 juillet 2016 (D2048). Il précisait être en contact quotidien avec l'armateur du navire pour l'informer du déroulement des opérations commerciales du navire lors de son escale.

Il indiquait avoir eu des contacts avec l'armateur à compter du 28 novembre 2011 pour préparer l'escale du TK BREMEN. L'armateur lui avait demandé de réduire les frais, ce qu'il avait fait à hauteur de 400 €).

Il expliquait n'avoir reçu aucune consigne de la part de l'armateur du navire pour que le TK BREMEN quitte le port de Lorient au plus vite.

Il précisait avoir eu connaissance du mail adressé par Eric ROELLINGER, commandant du port de LORIENT, relatif à l'avis de tempête (mail du 12/12/11 envoyé à 13h29).

Il assurait avoir fait part au capitaine du navire des consignes de la capitainerie du port relatives aux mauvaises prévisions météo (D.65). Il déclarait avoir remis à Rifat TAHMAZ les dispositions pour mauvais temps et le bulletins météo spécial n°120 sans le faire toutefois émarger.

Il confirmait avoir conversé en langue anglaise avec le capitaine du TK BREMEN et ne pas avoir rencontré de problèmes de compréhension avec lui.

S'agissant de la journée du 14 décembre 2011, il ne se souvenait plus exactement d'avoir émis un avis de prévision de sortie le 14/12/11 à 09h24. Il expliquait qu'il était tenu d'anticiper les mouvements de sortie possibles des navires dont il avait la charge en ré actualisant régulièrement le système d'alimentation de

GEDOUR. Il précisait pouvoir modifier la demande de mouvement jusqu'à deux heures avant le départ effectif. Au delà, le mouvement était bloqué par la capitainerie.

Il assurait que Rifat TAHMAZ ne l'avait jamais informé de ses intentions de départ. En conséquence, il avait lui-même estimé le départ le 14 décembre à 21h, puis le 15 décembre à 12h (ce qui correspondait à la moitié de la journée).

Il niait avoir eu connaissance de la réunion exceptionnelle de placement du 14 décembre. A l'issue de la réunion de placement, Monsieur PERON lui avait signifié que si le TK BREMEN voulait rester à quai le 15 décembre au soir, il devrait changer de place à 19h (D.1085).

Il reconnaissait ne pas avoir fait part au capitaine de ce que lui avait dit Monsieur PERON.

Le capitaine du TK BREMEN lui avait demandé de rester à quai le 14 décembre à 19H une fois le déchargement terminé. Il avait donné son accord et en avait informé l'armateur par mail envoyé à 19h28.

Il confirmait qu'une fois le déchargement terminé, un navire pouvait rester à quai pendant trois jours sans frais.

S'agissant de la journée du 15 décembre 2011, il expliquait être monté à bord un peu avant 09H. Rifat TAHMAZ lui avait alors signifié son intention de partir pour 11h. Il avait alors contacté le pilote et la capitainerie et obtenait l'accord des autorités portuaires. Il avait fait remplir au capitaine le « statement of facts » (document officiel, obligatoire et contractuel). Rifat TAHMAZ ne lui avait pas fait part de ses motivations et lui-même ne lui avait pas posé de questions. Il déclarait que Rifat TAHMAZ n'avait pas cherché à savoir s'il pouvait rester à quai.

Jean Yves HENRY précisait ne pas avoir fait part de la possibilité de rester à quai à Rifat TAHMAZ car ce dernier lui avait paru déterminé à partir.

Il indiquait ne pas avoir eu d'échanges sur l'aspect financier de l'escale avec le capitaine. Toutefois, il avait eu un échange avec l'armateur sur le coût suite à la décision de Rifat TAHMAZ de mouiller à GROIX.

Il affirmait avoir mentionné au capitaine la possibilité de rester à quai, et ce sans frais jusqu'au samedi soir.

Il déclarait que si le capitaine avait voulu annuler son départ une fois le pilote maritime à bord du TK BREMEN, il aurait pu faire passer les frais d'annulation sur l'agence consignataire.

En conclusion, il maintenait n'avoir jamais dit à Rifat TAHMAZ qu'il devait quitter le port le 15 décembre à 21h, cet horaire ne correspondant à rien. Il assurait que le TK BREMEN n'avait plus à changer de quai suite au retard d'un navire qui devait rentrer dans le port.

Il n'avait aucune compétence pour obliger le capitaine à prendre la mer (D66). Pour lui, Rifat TAHMAZ avait pu interpréter le fait que les horaires de manutention au port se terminaient à 20h comme une possibilité pour son navire de programmer son départ après 21h. Néanmoins, il rappelait que cette explication n'aurait été valable que pour le 14/12/11.

Yves LANIER, pilote maritime du port de Lorient depuis 1987, avait pris en charge le TK BREMEN lors de son appareillage le 15 décembre. Son rôle consistait à assister et conseiller les capitaines de navire pour l'entrée et la sortie du port.

Il était entendu à deux reprises le 19 décembre 2011 (D51 à 49) et le 05 avril 2012 (D. 1060 à 1063).

Concernant la journée du 15 décembre 2011, il expliquait que vers 06h, il avait pris la décision de ne pas faire entrer le DESERT HOPE au port après avoir mesuré la houle.

A 09h22, il avait été contacté par Jean-Yves HENRY, par message vocal. Ce dernier lui avait annoncé que le TK BREMEN demandait à sortir à 11h.

A 11h, il était monté à bord du TK BREMEN et avait fait part de sa surprise à Rifat TAHMAZ en raison de la tempête qui était annoncée (D52). Il avait alors été interrogé par le capitaine sur la possibilité de rester à quai et sur les frais supplémentaires que cette décision engendrerait. Il lui avait alors répondu qu'il n'y en avait pas, hormis l'annulation de la manœuvre de remorquage. Il expliquait ensuite, qu'à la demande du capitaine, il lui avait indiqué le cap de la chèvre ou l'île de GROIX comme poste de mouillage, et que, après avoir téléphoné à son armateur, le capitaine avait pris la décision d'appareiller et de mouiller à GROIX. Yves LANIER indiquait ne pas avoir écouté la conversation entre le capitaine et l'armateur.

Il déclarait que le 15 décembre 2011, à 11h, il ne disposait pas d'éléments objectifs permettant de refuser la sortie du port de LORIENT du TK BREMEN.

Yves LANIER confirmait que Rifat TAHMAZ était au courant que les conditions météorologiques allaient se dégrader sérieusement (D. 1062). Il assurait lui avoir montré les fichiers météorologiques (WIND FINDER).

Le pilote maritime faisait part de l'absence de défectuosité sur le navire. Les tirants d'eau étaient normaux. Aucun problème technique ou de machine n'était à signaler.

Yves LANIER affirmait avoir obtenu l'autorisation de l'officier du port de la capitainerie pour mener le navire jusqu'au point de mouillage à GROIX. Il affirmait ne pas avoir rencontré de difficultés pour manœuvrer le navire.

Il indiquait que selon lui, Rifat TAHMAZ n'avait aucune envie de quitter le port et qu'il était inquiet.

Rifat TAHMAZ lui avait demandé s'il avait des frais supplémentaires s'agissant de la manœuvre pour mouiller. Yves LANIER lui répondait par l'affirmative. Il lui avait expliqué que pour les éviter, il pouvait descendre avant la manœuvre. Ils s'étaient mis d'accord avec le capitaine sur la zone de mouillage. Yves LANIER considérait que la position de mouillage était très bonne compte tenu du vent et des conditions météorologiques annoncées.

Yves LANIER avait débarqué à 12h15 et le capitaine avait fait la manœuvre de mouillage seul.

Le pilote précisait qu'il n'avait jamais été question d'un appareillage le 15 décembre à 21h. Une telle manœuvre aurait été impossible en raison des conditions météorologiques.

Daniel PERON, officier de port adjoint de LORIENT depuis 2001, était en charge de la préparation des escales des navires, de la définition des places à quai et de la délivrance des consignes de sécurité. Il était en poste entre le 15 décembre 2011 et le 16 décembre 2011 de 19H30 à 07H45.

Il était entendu deux fois le 24 mai 2012 (D. 1092 à 1095) et devant le juge d'instruction le 07 juillet 16 (D2049).

Il déclarait avoir suggéré la tenue de la réunion exceptionnelle de placement s'étant tenue le 14 décembre 2011. Toutefois, il n'y était pas présent.

Il expliquait que le 15 décembre 2011 de 19H30 à 07H45, il était seul de permanence. Il précisait pouvoir être contacté via le canal 12 ou 16.

Il assurait que le 15 décembre à 21h, le poste occupé par le TK BREMEN était libre.

S'agissant de l'évolution du mouillage du TK BREMEN, il s'était aperçu que le navire avait commencé à reculer un peu. Toutefois, comme il n'avait pas reçu d'appel, il avait estimé qu'il étirait sa ligne de mouillage. Puis, il avait constaté qu'il commençait à chasser avec une dérive lente vers le Nord/Est. Vers 20h25, 20h30, il avait entendu le DESERT HOPE appeler le TK BREMEN qui ne répondait pas. Daniel PERON avait alors appelé le sémaphore BEG MELEN pour avoir des précisions. Le sémaphore lui avait répondu être en attente de réponses quant aux manœuvres du TK BREMEN. Daniel PERON avait ensuite entendu le CROSS ETEL appeler le TK BREMEN pour lui demander s'il y avait un problème. Le TK BREMEN lui avait répondu par la négative.

Par la suite, Daniel PERON avait remarqué que le TK BREMEN cherchait à rejoindre une position de mouillage dangereuse car il se rapprochait d'une épave. Il avait été consulté par le CROSS ETEL pour avoir une position plus sûre. Il avait indiqué la bouée Basse Mérite. Il précisait que ce mouillage était plus sûr et qu'il l'avait déjà lui-même utilisé.

Il constatait ensuite que le TK BREMEN essayait de remonter au vent. Il précisait ne plus être intervenu car le navire était hors zone de sa compétence.

Il déclarait ne pas avoir eu d'échanges VHF avec Rifat TAHMAZ. Il confirmait que le TK BREMEN ne l'avait pas contacté pour solliciter l'assistance d'un remorqueur. Le CROSS ETEL lui avait demandé une telle assistance.

Il précisait qu'un remorqueur était en alerte cette nuit là suite à la présence d'un pétrolier dans le port de LORIENT.

Il indiquait devant le magistrat instructeur qu'il semblerait que le TK BREMEN ait tenté de rentrer en contact avec lui. Toutefois, il assurait ne pas avoir entendu cet appel. Il affirmait devoir effectuer des rondes portuaires et donc s'absenter de la salle de veille. Il faisait part de l'impossibilité de savoir via le canal 12 si Rifat TAHMAZ avait cherché à entrer en contact avec lui. Il confirmait que toutes les

conversations étaient enregistrées.

Dès que le CROSS l'avait contacté, il avait appelé le pilote du remorqueur. Il pensait que la demande avait été trop tardive (D1094). Dès qu'il avait commandé le remorqueur, il avait contacté le commandant de port, Eric ROELLINGER, le 16 décembre à 00h41. Il faisait part de l'absence de consignes en la matière.

Antoine FERRI, directeur adjoint du CROSS d'ETEL à l'époque des faits, était entendu à une reprise le 04 avril 2012 (D. 1055 à 1059).

Il expliquait ne pas disposer d'informations sur la raison du mouillage du TK BREMEN le 15 décembre 2011 sous GROIX à 12h20. Il n'avait jamais été informé que le TK BREMEN souhaitait mouiller en raison des mauvaises conditions météorologiques.

Il expliquait ne pas avoir délivré d'autorisation de mouillage car le navire se trouvait dans le cadre de l'exploitation commerciale normale en deçà des 72 heures de mouillage.

Il avait pris en compte la situation du TK BRMEN le 15 décembre à 20h45 quand il avait été informé que le navire allait mouiller dans l'Est du DESERT HOPE. Il avait alors demandé la raison de ce changement. Il comprenait que c'était en raison des conditions météorologiques. Il avait alors décidé de faire une autorisation de mouillage. Il précisait que seul le capitaine choisissait le point de mouillage.

Il déclarait que la surveillance du mouillage relevait de la compétence du sémaphore de BEG MELEN.

Il avait ensuite été informé à 21h17 par le Sémaphore de BEG MELEN que le TK BREMEN changeait de position de mouillage (la capitainerie n'était plus chargée de la surveillance du TK BREMEN depuis que celui-ci mouillait à GROIX, le sémaphore de BEG MELEN en étant chargé). Il avait alors demandé si le navire chassait sur son ancre ou s'il avait changé délibérément de position de mouillage. On lui indiquait qu'il avait changé de position de mouillage. Il percevait à ce moment que le TK BREMEN avait éventuellement un problème pour reprendre son mouillage mais n'entrevoyait pas de difficultés de manœuvre de sa part.

Il avait compris que le TK BREMEN était en difficulté à partir de 22h44, son chef de quart lui ayant fait part de son inquiétude quant à la nouvelle position de mouillage annoncée par le TK BREMEN. Il avait alors appelé le TK BREMEN pour vérifier ses intentions et le point de mouillage. Il avait indiqué au navire que le point de mouillage n'était pas bon. Le capitaine lui avait alors demandé un nouveau point de mouillage. Après concertation avec la capitainerie du port de LORIENT, il était convenu d'un nouveau point de mouillage à la Basse Méлите.

Antoine FERRI précisait ensuite ne pas avoir eu d'échange avec le TK BREMEN entre 22h54 et 23h56. Il pensait que le navire faisait alors une giration sur tribord pour rejoindre le point de mouillage proposé (D. 1058).

Le directeur déclarait ne pas avoir proposé de mouiller sous BELLE ILE car il pensait que le navire pouvait manœuvrer jusqu'à BASSE MELITE. De plus, le capitaine ne l'avait pas informé de difficultés pour manœuvrer son navire.

Antoine FERRI était averti par le sémaphore de BEG MELEN à 23h55 que le TK BREMEN se rapprochait des cotes. Il avait alors appelé le TK BREMEN à 23h56 en demandant ses intentions au capitaine. Il avait employé les termes suivants « *you are making course to the ground* » afin d'attirer l'attention du capitaine sur une situation dangereuse voire non maîtrisée. Il assurait que Rifat TAHMAZ ne l'avait pas appelé directement jusque là (D. 1058).

Il percevait à ce moment là une difficulté de manœuvre du TK BREMEN. Il précisait qu'il ne disposait que des informations cinématiques du SPATIONAV (les informations étant communiquées non en temps réel). Il était ainsi occupé à vérifier les éléments cinématiques et par le fait que le navire s'écarte des dangers immédiats.

A 00h36, Antoine FERRI contactait la capitainerie pour connaître la disponibilité des remorqueurs.

Le directeur précisait qu'entre temps, le capitaine avait répondu à ses appels et lui avait assuré que tout allait bien à bord.

A 00h38, Antoine FERRI indiquait que Rifat TAHMAZ l'avait contacté pour lui demander l'assistance d'un remorqueur. Le CROSS ETEL s'était alors mis dans une posture d'aide aux navires en difficulté. Le CROSS ETEL passait plusieurs appels et s'apercevait rapidement qu'aucun remorqueur ne pouvait intervenir compte tenu des conditions météorologiques. Le CROSS ETEL se préparait alors à une opération SAR (mise en œuvre de l'hélicoptère et sollicitation de l'Abeille Bourbon).

Antoine FERRI avait fait indiquer à plusieurs reprises à Rifat TAHMAZ qu'il devait se préparer à mouiller. Son intention était de le faire échouer sur une plage plutôt que sur les rochers.

Le directeur précisait qu'il ne pouvait aucunement imposer la conduite nautique à un capitaine. Il ne pouvait que suggérer des manœuvres. Seule la Préfecture maritime pouvait mettre en demeure un capitaine de faire cesser par tout moyen un danger.

Thomas JOSSELIN, guetteur de la flotte affecté au sémaphore de BEG MELEN, chargé de la surveillance des bateaux au mouillage sur l'île de GROIX, était entendu le 22 mai 2012 (D. 1080 à 1083).

Il avait été informé que le TK BREMEN venait mouiller sous GROIX pour attendre de meilleures conditions météorologiques.

Il avait pris son quart le 15 décembre 2011 à 20H. Il avait alors immédiatement constaté que le TK BREMEN bougeait. Il avait contacté le navire qui lui faisait part de sa volonté de changer de mouillage. Il avisait alors le CROSS ETEL du changement de position du cargo.

Thomas JOSSELIN n'avait pas compris que le TK BREMEN chassait. Il indiquait que le navire se déplaçait à 03 nœuds.

Il était de nouveau contacté par le TK BREMEN à 22H30 pour indiquer un nouveau changement de position. Thomas JOSSELIN appelait le CROSS ETEL pour signifier que la nouvelle position choisie ne semblait pas opportune. En concertation avec la capitainerie de LORIENT, il communiquait un nouveau point de mouillage, à

savoir la bouée Basse Mérite. Le CROSS ETEL faisait part cette position au TK BREMEN.

Entre 21H50 et 22H54 (heure à laquelle le CROSS communiquait le nouveau point de mouillage de la Basse Mérite), il pensait que le navire faisait un large tour pour venir trouver la position de mouillage.

Il contactait ensuite le CROSS ETEL vers minuit pour l'informer que le TK BREMEN avait une route erratique. Il appelait dans la foulée le TK BREMEN qui lui expliquait qu'il essayait de changer de cap mais que le moteur n'était pas assez puissant. Le TK BREMEN n'avait pas demandé assistance à ce moment.

Rifat TAHMAZ n'avait jamais indiqué qu'il ne maîtrisait pas la situation (D1083).

Jean-Michel NEDELEC, capitaine de remorqueur, était entendu à une reprise le 05 avril 2012 (D. 1064 à 1066).

Il expliquait avoir été mis en alerte par le CROSS ETEL le 16 décembre 2011 à 00h45. Il avait alors rallié le remorqueur SCORFF à 01h18. Il avait préféré rester à quai en raison des mauvaises conditions météorologiques (force 11), des délais de route rédhibitoires (01h30) et de la situation critique du TK BREMEN (D1065 et D1066).

Il expliquait que toute manœuvre de remorquage aurait présenté un risque majeur pour l'équipage et pour son remorqueur de port.

Enfin, il précisait que pour des raisons de sécurité, le remorqueur SCORFF avait dû rester à disposition au port de commerce dans la mesure où un pétrolier était à quai, le BARRACUDA. Il déclarait toutefois, que s'il avait été prévenu plus tôt, il aurait pu intervenir efficacement tant que le TK BREMEN chassait sous l'île de GROIX (D1066).

Jean Michel NEDELEC communiquait son rapport de mer en date du 20 décembre 2011. Il y consignait une mise en alerte trop tardive et le fait que le TK BREMEN était déjà en perdition à 01h18 et ce alors qu'il dérivait depuis plusieurs heures.

Postérieurement à l'échouement, **Pierre PINLOU, inspecteur de la sécurité des navires**, était requis afin d'examiner le TK BREMEN.

Il était arrivé sur le navire le 16 décembre 2011 à 08h30. Il était entendu le 10 février 2012 (D.1035 à 1038). Il précisait immédiatement ne pouvoir juger de l'état du navire avant l'accident de mer.

Il confirmait que le navire n'était pas éligible à une visite lors de son escale au Port de LORIENT. De plus, le TK BREMEN avait reçu l'inspection de reclassification du BUREAU VERITAS le 18 mai 2011, laquelle avait délivré tous les titres internationaux de navigation.

Il notait une récurrence des déficiences rencontrées quant à la sécurité de la navigation, aux conditions de vie et de travail à bord ainsi qu'aux structures du navire.

Ces déficiences avaient été relevées lors des précédentes visites de sécurité subies par le navire (D1037 et 1024).

Il indiquait avoir été surpris notamment car le 31 mai 2011, quatre déficiences avaient été relevées relatives aux « *structural conditions* » alors que l'inspection par BUREAU VERITAS était intervenue 15 jours auparavant.

Afin d'éclairer les circonstances de l'échouement et les prises de décision de Rifat TAHMAZ, divers témoins étaient entendus.

Jean-Jacques LE BRUN, commandant du port de BREST au moment de l'échouement, était entendu le 21 février 2012. Il indiquait que seul un risque grave ou imminent mettant en danger la vie d'autrui donnait des prérogatives à un commandant de port afin de tenter d'immobiliser un navire. Mais, il ne pouvait pas interdire physiquement un capitaine de prendre la mer. Dans un tel cas, il avertissait le capitaine qu'il ne mettrait pas de moyen portuaire à sa disposition et avisait l'autorité maritime chargée du contrôle et de la sécurité des navires.

S'agissant des bulletins météo avertissant de conditions exceptionnelles, il les diffusait systématiquement aux agents consignataires des navires présents au port (D.1041).

André LE GARREC, agent consignataire, était entendu le 29 février 2012. Il affirmait qu'en cas de réception d'un avis de coup de vent (force 7 ou 8), cet avis était retransmis aux commandants des navires. Il précisait que les commandants avaient les moyens techniques pour recevoir les bulletins météo (notamment via le système INMARSAT).

Il confirmait n'avoir aucun pouvoir pour conseiller un capitaine de navire dans le domaine de la conduite nautique.

Une fois l'opération commerciale terminée, il précisait que les capitaines informaient l'agent consignataire des conditions de départ (tirants d'eau notamment) et de leurs intentions de départ (jour et heure). L'agent prenait alors attache avec la capitainerie pour obtenir l'autorisation de départ. L'agent en faisait part oralement au commandant en cas d'accord de la capitainerie. L'agent commandait le pilote, le remorqueur et le lamaneur. Il confirmait que l'agent consignataire pouvait alimenter d'initiative la prévision de mouvement de sortie d'un navire en fonction de l'évolution de l'escale. L'agent créait alors sur le logiciel GEDOUR la demande de sortie. Cette prévision était normalement discutée avec le commandant. En tout état de cause, la décision finale d'appareiller relevait du commandant (D. 1048).

Il précisait qu'il pouvait y avoir des pressions de l'armateur pour accélérer l'escale notamment en cas d'urgence du prochain fret (D. 1049).

Stéphane GUILLON, chef des opérations côtières près du centre opérationnel de Brest, était auditionné le 23 avril 2012 afin de donner son point de vue sur les activités des opérateurs du sémaphore de BEG MELEN.

Selon lui, les opérateurs avaient détecté très rapidement un changement du comportement du TK BREMEN. Ils en avaient fait part au CROSS ETEL. Les

gnetteurs sémaphoriques avaient pu interpréter les changements de position du TK BREMEN comme un acte volontaire. Ainsi, ils n'avaient pas pu comprendre que le navire dérapait, étant donné que le TK BREMEN ne leur signalait rien d'anormal à bord (D1068).

Il affirmait que la plus grosse erreur avait été d'envoyer le TK BREMEN au mouillage à GROIX. En effet, compte tenu de la météo sur zone, il n'était plus possible d'envoyer un remorqueur depuis le port de LORIENT, et ce dès 20h30.

Roger LE DOARE, ancien commandant de navire de commerce, était entendu pour donner un avis factuel le 05 juin 2012 (D. 1096 à 1101)

Il expliquait que la conduite nautique, la décision d'appareiller et de mouiller relevait de la compétence exclusive du commandant. Le pilote maritime pouvait simplement conseiller ou suggérer un point de mouillage. Pour lui, GROIX n'était pas le point de mouillage le plus sûr. Selon lui, il avait été choisi car le navire avait appareillé tardivement.

Il confirmait que l'intérêt général dans le commerce maritime était de libérer au plus tôt les postes à quai.

Il déclarait que les bulletins météo transmis faisaient état de la tempête (le terme « *storm* » était indiqué). Avec de tels avis, il expliquait qu'il n'aurait jamais pris la décision d'appareiller.

Il précisait qu'un navire à lège sera plus sensible aux éléments extérieurs (vent et mer). Par contre, au niveau du courant, il expliquait que le fait qu'un navire soit lège n'avait pas d'influence car la dérive se fera de la même façon qu'avec un navire en charge.

Il tempérerait ses propos en indiquant qu'il ne connaissait pas le comportement à la mer du TK BREMEN.

Pour lui, la manœuvre pour éviter le DESERT HOPE était correcte. Mais, il ne comprenait pas pourquoi le capitaine n'avait pas conservé sa machine. Il précisait que lorsque les conditions fraîchissaient et avant de chasser, il convenait de mouiller. Si un navire commençait à chasser, il fallait mettre la machine en avant très lente. Si cette manœuvre n'avait pas d'effet, il fallait virer et appareiller. Puis, il était suggéré de mouiller la deuxième ancre.

Il affirmait qu'un commandant attendra la dernière limite pour appeler un remorqueur en raison des coûts occasionnés.

Hervé QUERE, ancien commandant de navire de commerce, était entendu pour donner un avis factuel le 06 juin 2012 (D. 1102 à 1106).

A la présentation des bulletins météo, il expliquait qu'il fallait soit rester à quai, soit appareiller et partir en mer. Le mouillage à GROIX n'était pas le plus pertinent selon lui. Pour lui, il fallait rester à quai, surtout que l'une des cales n'était pas étanche.

Il tenait des propos similaires à ceux de Roger LE DOARE.

Il affirmait que le capitaine aurait dû laisser filer les maillons dès 18h. Il ne comprenait pas pourquoi il a coupé son moteur.

Il concluait que les décisions n'avaient pas été prises au bon moment et que la situation n'avait pas été anticipée.

L'exploitation des bulletins météorologiques de Météo France délivrés entre le 14 décembre 2011 et le 15 décembre 2011 :

Dans le cadre de l'information judiciaire, un certain nombre de pièces relatives aux conditions météorologiques étaient transmises (notamment les bulletins et avis de Météo France). Ainsi, un premier bulletin météo spécial n°120 valable pour la journée du 12 au 14 décembre 2011 faisait état d'un vent de sud ouest fraîchissant force de 7 à 8 Beaufort passagèrement 9 Beaufort (D.147).

Le 15 décembre 2011 à 05h15, Météo France Brest émettait un avis de grand frais avec forts coups de vent et tempête pour la nuit du 15 au 16 décembre avec un vent de force 8 à 9 fraîchissant par le Nord, passagèrement 10, virant 7 à 8 en fin de nuit au nord de Belle Ile. Pour la nuit du 15 au 16 décembre, il était prévu de très fortes rafales et une mer devenant très forte à grosse (D.760).

De même, le bulletin « rivage 56 » émis le 15 décembre 2011 à 06h39 (UTC) faisait état d'un avis de coup de vent à tempête sur la bande des 20 miles pour la nuit du 15 au 16 décembre 2011. Il était prévu que le vent de sud ouest pouvait fraîchir force 8 à 9, atteignant très temporairement le niveau tempête force 10 en début de nuit (D. 828).

Le bulletin Météo France Brest du 15 décembre de 15h faisait état d'un avis de grand frais à fort coup de vent et tempête la nuit du 15 au 16 décembre 2011 avec de très forte rafales et une mer souvent très grosse à grosse (D. 1307).

Etaient également communiquées les prévisions météorologiques diffusées par INMARSAT entre le 14/12/11 à 00h00 et le 16/12/11 à 08h00 le 14 décembre. Il avait été diffusé deux bulletins généraux et deux bulletins d'alerte. Il en avait été de même pour la journée du 15 décembre 2011 (D.1191 à 1218, D. 1516).

Avec ces derniers bulletins, il était conclu que dès le 14 décembre 2011 à 09h57 (heure locale), Météo France avait prévu une possibilité de tempête pour la région IROISE. Le 14 décembre 2011, à 20h46, le bulletin d'alerte faisait état de vents de secteur Ouest à Sud Ouest de force 8 à 9 passagèrement 10.

S'agissant des données de vent recueillies par le sémaphore du Talut à Belle Ile, il était fait état de vents avec les forces suivantes : le 15/12/11 à 18h54 : 89 km/h ; à 19h43 : 100 km/h ; 20h09 : 108 km/h ; 21h30 : 126 km/h ; 22h20 : 125 km/h ; 23h24 : 135 km/h.

Les données du sémaphore de BEG MELEN, ayant été en contact direct avec le TK BREMEN, n'avaient pu être recueillies, les instruments de mesure et de contrôle étant hors service depuis quelques jours avant l'échouement en raison de la survenance d'un orage.

Une analyse succincte de la situation météo observée dans la nuit du 15 au 16 décembre 2011 était communiquées. Il était fait état d'une dépression de 978 hPa. La

gradient de pression était très fort engendrant des vents violents d'Ouest à Sud Ouest. Les vents avaient pu atteindre la force 10B avec de violentes rafales observées (D. 1218).

Le relevé et l'exploitation des communications entre le CROSS ETEL et le sémaphore de BEG MELEN, entre le CROSS ETEL et la capitainerie du port de LORIENT et entre le TK BREMEN et le CROSS ETEL :

Les communications entre le CROSS ETEL et le sémaphore de BEG MELEN, entre le CROSS ETEL et la capitainerie du port de LORIENT et entre le TK BREMEN et le CROSS ETEL étaient exploitées (côtes D1121, D.1238 à 1290, D.1373 à 1385 et D1485). Elles faisaient ressortir les éléments suivants :

- A 20h38, le sémaphore BEG MELEN appelait le CROSS ETEL afin de signaler que le TK BREMEN changeait de mouillage. Le cargo se mettait hors de sa zone d'attente. Il se mettait à l'abri derrière le DESERT HOPE.
- A 20h45, le sémaphore BEG MELEN appelait le CROSS ETEL et indiquait que le TK KREMEN était dans les eaux intérieures. Le sémaphore précisait que le cargo ne tenait plus en zone d'attente à cause de la météo.
- A 20h57, le sémaphore BEG MELEN appelait le CROSS ETEL et déclarait qu'il ne savait pas si le bateau dérivait ou non (D1239). Il indiquait que ses instruments météo n'étaient plus en état de marche suite à la foudre tombée quelques jours auparavant. L'agent du sémaphore affirmait qu'il ne pouvait plus donner la force et la direction du vent.
- A 21h17, le sémaphore BEG MELEN appelait le CROSS ETEL afin d'indiquer que le TK BREMEN avait encore changé de position. Le CROSS ETEL demandait si le cargo chassait. Le sémaphore BEG MELEN répondait par la négative en expliquant que la vitesse du cargo était montée à 02 nœuds 08 (D1240). Le sémaphore précisait que le TK BREMEN suivait le mouvement du DESERT HOPE. Le CROSS ETEL lui répondait que le DESERT HOPE ne bougeait pas.
- A 22h36, le sémaphore BEG MELEN appelait le CROSS ETEL afin d'indiquer que le TK BREMEN l'avait contacté pour lui signifier son changement de position et qu'il allait se mettre sous Basse Mérite. Le CROSS ETEL demandait si cette position convenait. Le sémaphore BEG MELEN lui répondait par l'affirmative tout en précisant que le cargo se rapprocherait des cotes. Le sémaphore BEG MELEN indiquait que cette position avait été convenue avec la capitainerie du port de LORIENT.
- A 22h41, le sémaphore BEG MELEN appelait le CROSS ETEL afin d'indiquer que le TK BREMEN chassait a priori et qu'il n'arrivait pas à se caler.
- A 22h44, le chef de quart du CROSS ETEL indiquait à l'officier de permanence du CROSS ETEL que le TK BREMEN n'arrivait pas à tenir son mouillage.
- A 22h46, le CROSS ETEL appelait le sémaphore BEG MELEN afin d'alerter que le point de mouillage choisi n'était pas bon.
- A 22h46, le TK BREMEN indiquait qu'il levait l'ancre et qu'il changeait de position. Le CROSS ETEL l'informait alors que le point de mouillage n'était pas bon.
- A 22h54, le CROSS ETEL et la capitainerie du port de LORIENT convenaient de lui donner un nouveau point de mouillage (D. 1488). Ils en

- avisait également le sémaphore de BEG MELEN.
- A 22h57, le CROSS ETEL contactait le sémaphore Beg Melen afin d'indiquer que la position retenue était celle de Basse Mérite. Les opérateurs évoquaient le fait que cette position était proche des côtes, à proximité d'une épave ainsi que les faibles tirants d'eau du navire.
 - A 23h55, le sémaphore BEG MELEN appelait le CROSS ETEL afin d'alerter que le TK BREMEN dérivait beaucoup. Le cargo se trouvait à l'opposé du point de mouillage donné. Le sémaphore de BEG MELEN indiquait à 23h59 qu'il allait appeler le TK BREMEN pour s'enquérir de tout éventuel problème.
 - A 23h56, le CROSS ETEL contactait le TK BREMEN afin de connaître ses intentions. Le capitaine lui répondait qu'il allait modifier sa route sur bâbord. Le CROSS ETEL le prévenait alors qu'il pouvait s'échouer. Le capitaine signalait alors son intention de se rendre vers le mouillage, que son ancre était dégagée mais qu'il ne parvenait pas à tourner.
 - A 23h58, le TK BREMEN indiquait qu'il se trouvait sur ballast. Le CROSS ETEL lui suggérait de mouiller. Le TK BREMEN expliquait qu'il tentait une nouvelle giration vers tribord pour mouiller.
 - A 00h00, le TK BREMEN signifiait que son moteur n'était pas assez puissant pour qu'il puisse tourner. Le capitaine signalait sa volonté de virer tribord. Le CROSS ETEL indiquait qu'il observait sa route et demandait au capitaine de rappeler en cas de problème.
 - A 00h10, le sémaphore BEG MELEN appelait le CROSS ETEL et précisait que le TK BREMEN était en train de tourner pour aller à son mouillage.
 - A 00h21, le CROSS ETEL suggérait au TK BREMEN de mouiller avant de s'échouer. Le TK BREMEN indiquait alors qu'il ne parvenait pas à maintenir sa position. Il dérivait Nord Est. Le CROSS ETEL lui posait alors la question suivante : « *est ce que tout va bien pour votre cap et tout est OK, tous OK à bord ? A vous* ». Rifat TAHMAZ répondait « *oui, monsieur, il n'y a aucun problème* ».
 - À 00h25, le TK BREMEN expliquait sa manœuvre de giration pour reprendre le mouillage à GROIX suite à des difficultés de tenue de mouillage. Le CROSS ETEL lui demandait s'il avait besoin d'assistance. Le TK BREMEN répondait par la négative.
 - À 00h29, le CROSS ETEL lui indiquait qu'il ne comprenait pas son intention. Il demandait si Rifat TAHMAZ rencontrait des difficultés pour virer vers tribord. Le capitaine lui répondait par l'affirmative. Il indiquait ensuite qu'il ne rencontrait aucun problème. Il convient de noter que plusieurs parties de cette conversation n'ont pu être reproduites car incompréhensibles.
 - A 00h34, le CROSS contactait la capitainerie du port de LORIENT afin d'indiquer que le TK BREMEN longeait la côte le long de Grâves. La capitainerie précisait qu'il se dirigeait vers les Pierres Noires et que « *ce n'était pas bon* ». Le CROSS ETEL demandait si des remorqueurs d'alerte étaient disponibles. La capitainerie répondait par la négative en indiquant qu'il pouvait simplement contacter ces derniers. La capitainerie précisait alors qu'il fallait compter environ 01h30.
 - Jusqu'à 00h38, alors que le TK BREMEN se rapprochait de la côte, le CROSS ETEL s'enquerrait auprès de la capitainerie de Lorient pour savoir si un remorqueur d'alerte était disponible.

- À 00h38, le capitaine du TK BREMEN annonçait au CROSS qu'il avait besoin d'un remorqueur.
- A 00h39, le CROSS ETEL appelait la capitainerie du port de LORIENT en indiquant que le TK BREMEN demandait l'assistance d'un remorqueur. La capitainerie indiquait qu'il allait contacter le remorqueur. Le CROSS ETEL précisait que le capitaine du TK BREMEN lui avait toujours indiqué que tout allait bien et « *puis tout d'un coup...* » (D.1244).
- A 00h40 le CROSS ETEL informait le TK BREMEN qu'un remorqueur allait être sollicité et lui demandait de se préparer à mouiller en cas de danger (D. 1492). Le capitaine du TK BREMEN s'enquerra à plusieurs reprises de l'avancée du remorqueur.
- A 00h44, le TK BREMEN sollicitait de nouveau un remorqueur. Le capitaine du cargo demandait à plusieurs reprises l'assistance d'un remorqueur.
- A 00h47, le remorqueur indiquait qu'il n'était pas un remorqueur de haute mer et que les conditions météo étaient trop mauvaises. Il déclarait que le SCORFF était le seul équipé.
- A 00h50, l'officier du CROSS ETEL conseillait au capitaine du TK BREMEN de jeter l'ancre, et ce dernier acceptait tout en déclarant choisir un point de mouillage correct pour son navire (D1495). L'officier indiquait que le remorqueur se préparait à appareiller.
- A 00h50, le TK BREMEN précisait qu'il ne pouvait infléchir sa route. Sa vitesse était de 04 nœuds.
- A 00h58, le CROSS ETEL indiquait au TK BREMEN que le remorqueur ne serait pas sur zone avant 02h. Il suggérait de mouiller l'ancre après avoir dépassé le danger. Le capitaine du TK BREMEN indiquait qu'il ne parvenait pas à modifier sa route. Il précisait qu'il mouillera quand il aura plus de profondeur.
- A 01h11, le TK BREMEN alertait en indiquant qu'il ne parvenait pas à changer sa direction.
- A 01h19, le CROSS ETEL suggérait au cargo de mouiller, ce dernier se trouvant à moins de 02 miles de la côte. Le capitaine précisait alors qu'il n'était pas sûr de son ancre.
- A 01h28, le TK BREMEN indiquait qu'il venait de jeter les deux ancres. Le capitaine précisait que le mouillage était solide.
- A 01h31, le remorqueur se trouvant au port de LORIENT indiquait qu'il ne sortirait pas, les risques étant trop grands compte tenu des conditions météo.
- A 01h35, le CROSS ETEL demandait au TK BREMEN si le mouillage était solide. Le capitaine répondait par l'affirmative tout en faisant état d'une légère dérive.
- A 01h40, le CROSS ETEL informait le TK BREMEN que le remorqueur ne viendrait pas. Le TK BREMEN indiquait alors qu'il continuait de dériver.
- A 01h49, le TK BREMEN indiquait qu'il continuait de dériver. Il précisait qu'il restait sept maillons de ligne de mouillage. Le CROSS ETEL lui suggérait de se préparer à évacuer par voie aérienne.
- A 01h53, le TK BREMEN lançait une détresse. Le CROSS ETEL lui demandait de mettre toute sa chaîne et de pousser les moteurs. Mais, le cargo continuait à dériver.
- A 02h00, le CROSS ETEL recevait l'information selon laquelle le TK BREMEN s'était échoué.
- A 04h23, le capitaine du TK BREMEN, qui était resté sur le navire, indiquait qu'il allait contacter l'armateur car l'équipe de secours lui demandait d'évacuer.
- A 04h32, l'armateur indiquait au CROSS ETEL qu'il allait demander au capitaine de quitter le navire.

- A 06h51, lors d'une communication entre le CROSS ETEL et la capitainerie du port de LORIENT, les agents indiquaient que Belle Ile était plus sûre comme point de mouillage en cas de forts coups de vent.

Les relevés téléphoniques issus de la ligne téléphonique utilisée par Rifat TAHMAZ étaient également exploités (D.1593). Ils permettaient d'établir des échanges réguliers entre le capitaine du TK BREMEN et un dénommé KUYUMCU. Ce dernier s'avérait être le responsable dans le service « opération » de la compagnie de l'armateur. Il était en effet qualifié par la fonction « OPERASYN », soit la fonction d'assistance et d'aide à l'exploitation du navire. Ainsi, le 15 décembre, cinq appels avaient été passés entre 09h29 et 10h58, deux appels avaient été passés au moment de l'appareillage. Puis, sept appels avaient été passés entre 23h54 et 02h42.

Le rapport rapport d'enquête technique du bureau d'enquêtes sur les événements de mer :

Le 17 avril 2012, était remis le rapport d'enquête technique du bureau d'enquêtes sur les événements de mer (D732 à 828). Il s'agissait d'une enquête technique menée conjointement par le BEA et la « Malta Safety Investigation Unit », Malte étant l'Etat du pavillon. Elle était réalisée à partir des entretiens avec les membres d'équipage, les autorités terrestres, le VDR et les divers enregistrements. Le rapport précisait qu'il n'avait nullement pour objectif de caractériser d'éventuelles fautes civiles ou pénales.

Ce rapport retenait la chronologie suivante :

- Le 15 décembre 2011, à 09h02, la houle était bien formée et la mer de force 5 à 6.
- A 11h, lors de l'appareillage du TK BREMEN, les conditions étaient maniables avec une bonne visibilité mais devenaient plus difficiles au niveau de la Basse des Bretons.
- A 11h33, suite à la discussion avec le pilote Yves LASNIER, Rifat TAHMAZ décidait d'aller mouiller sous GROIX.
- A 11h42, la capitainerie du port de LORIENT informait le pilote que le vent allait basculer au nord ouest dans la nuit et proposait une position de mouillage à l'abri de la houle.
- A 11h55, l'armateur, informé par Rifat TAHMAZ de sa volonté de mouiller, interrogeait l'agent sur le cout du mouillage prévu.
- Entre 12h30 et 19h30 : le TK BREMEN parvenait à tenir son mouillage.
- A 19h40, l'officier de quart du TK BREMEN indiquait que le navire se mettait à chasser dans l'Est de sa position. Le capitaine était alors prévenu. Il décidait de préparer la machine et de réarmer le poste de mouillage.
- Au même moment, à la capitainerie du port de LORIENT, le « plot » du TK BREMEN s'affichait en rouge, signalant que le navire se mettait à chasser. Il s'agissait d'une alarme de chasse et non d'un déplacement volontaire. Le navire se trouvant en dehors de la zone de contrôle du port, l'officier de permanence de la capitainerie n'interrogeait pas le TK BREMEN des raisons de ce déplacement.
- A 20h00, la machine du TK BREMEN était lancée en avant lente pour soulager le guindeau;
- A 20h00, la relève de quart avait lieu au CROSS ETEL. La situation des navires au mouillage n'était pas évoquée.

- A 20h04, le TK BREMEN tentait d'entrer en contact avec la capitainerie du port de LORIENT.
- A 20h09, il était évoqué un nouveau point de mouillage entre le TK BREMEN et le sémaphore BEG MELEN compte tenu des difficultés à tenir le mouillage.
- A 20h30, le TK BREMEN laissait filer sept maillons estimant sa nouvelle position de mouillage satisfaisante par rapport au DESERT HOPE. Le cargo semblait tenir.
- A 20h37, la capitainerie du port de LORIENT constatait que le TK BREMEN n'était plus à sa position originelle. L'officier de permanence prenait alors attache avec le sémaphore BEG MELEN. A 20h38, le CROSS ETEL était prévenu que le TK BREMEN avait quitté son point de mouillage initial.
- Vers 21h15, la situation était stabilisée pour le TK BREMEN.
- A 21h17, le sémaphore signalait au CROSS ETEL que le TK BREMEN changeait de nouveau de position. Cependant, ce mouvement était interprété comme étant volontaire.
- Vers 21h50, le capitaine du TK BREMEN percevait un déplacement de son cargo vers l'Est.
- A partir de 22h30, le TK BREMEN commençait à tourner sur l'ancre afin de virer. La machine était de nouveau lancée par intermittence. Le navire venait lentement dans le vent.
- A 22h34, le TK BREMEN tentait de rentrer en contact avec la capitainerie du port de LORIENT. Le rapport précisait qu'aucun contact n'avait pu être établi entre le cargo et le port de LORIENT depuis l'appareillage.
- A 22h50, le CROSS ETEL indiquait une nouvelle position de mouillage.

Le rapport précisait qu'à ce moment là, pour les autorités, le TK BREMEN ne présentait aucun problème de manœuvrabilité, mais simplement des difficultés à tenir sa position de mouillage.

- A 22h56, le nouveau point de mouillage, au Nord de la Basse Mérite, était communiqué au TK BREMEN.
- A 23h, les conditions devenaient très dangereuses sur l'avant du TK BREMEN, la situation ayant rapidement évolué avec d'énormes paquets de mer.
- A 23h30, le TK BREMEN tentait de gagner la nouvelle position de mouillage. Il tanguait et roulait fortement. Il présentait une forte dérive. Il ne parvenait pas à remonter au vent. Le commandant décidait alors de venir en grand sur bâbord. Parvenu au cap nord-nord-est et s'apercevant que le TK BREMEN ne venait plus sur bâbord et qu'il ne disposait plus d'eau libre pour continuer cette manœuvre, le commandant mettait de nouveau la barre toute à droite pour revenir au mouillage tribord amures.
- A 23h52, Rifat TAHMAZ évoquait la possibilité de faire intervenir un remorqueur.
- A 23h53, le capitaine avait un contact téléphonique avec l'armateur et posait la question d'un remorqueur. Son interlocuteur lui demandait de tenir le mouillage.
- A 23h56, le CROSS ETEL informait que le TK BREMEN qu'il se dirigeait vers les côtes.
- A 00h05, le sémaphore de BEG MELEN signalait la route erratique du cargo mais le TK BREMEN indiquait que tout allait bien à bord.
- A 00h19, le CROSS ETEL attirait l'intention du cargo sur la route suivie et l'interrogeait sur ses intentions. Le cargo ne signalait pas de problèmes.

- A 00h21, le TK BREMEN précisait qu'il était en giration pour reprendre son mouillage sous GROIX.
- A 00h29, le navire indiquait ne pas réussir à remonter sur tribord et ne signalait aucun problème à bord.
- A 00h32, le capitaine faisait état de sa situation critique à son armateur et insistait pour que soit sollicitée l'assistance d'un remorqueur.
- A 00h38, le TK BREMEN sollicitait un remorqueur.

Concernant l'état du navire, il était précisé que Malte, l'Etat du pavillon, avait délégué la délivrance des certificats statutaires à la société de classification Bureau Veritas. Il était noté qu'il s'agissait d'une pratique courante et conforme aux dispositions des conventions internationales et au droit européen.

Il était précisé que tous les certificats de sécurité étaient en cours de validité. Ils avaient été renouvelés en mai 2011 et étaient valables jusqu'en mai 2016. Le navire avait été inspecté 19 fois depuis janvier 1999. Le TK BREMEN n'avait jamais fait l'objet d'une immobilisation. Il n'était pas éligible à une inspection lors de son passage au port de LORIENT (D. 741). Lors de la dernière inspection, aucune déficience n'avait été relevée au niveau de la stabilité et de la structure.

Il était précisé qu'aucune déficience au niveau des moteurs n'avait été relevée.

Le navire était assuré sur le plan civil pour les dommages dus à la pollution par hydrocarbures.

Il était rappelé que le 28/09/2008, le TK BREMEN avait perdu une ancre à bâbord suite à de mauvaises conditions météorologiques. Une nouvelle ancre avait été mise en place et reliée à la chaîne de façon provisoire par un câble en acier jusqu'au 21/01/09. La ligne avait été vérifiée par la société de classification.

Il était également rappelé que le TK BREMEN avait fait une escale au port de LORIENT entre le 27 novembre 2010 et le 07 décembre 2010. En repartant, le cargo était léger et sur ballasts. Les tirants d'eau déclarés à cette époque étaient de 1,5m à l'avant et 4,2m à l'arrière.

La fiche EQUASIS du navire TK BREMEN (D. 114) précisait que la dernière inspection du bureau VERITAS avait été réalisée le 18/05/2011. La dernière inspection du cargo avait été réalisée le 13/11/11 en Bulgarie. Aucune déficience n'avait été relevée. Le navire était classé à profil de risque standard (étant précisé qu'il existe trois profils de risque : élevé, standard et faible). Le TK BREMEN était de nouveau éligible à une inspection à compter de juillet 2012.

Le rapport du BEA examinait plusieurs facteurs afin de déterminer ceux qui avaient eu un rôle prédominant dans l'échouement du cargo.

Etaient ainsi évoqués les facteurs naturels. Il était mentionné que les vents très forts (vent de 8, niveau tempête) avaient été un facteur déterminant de l'échouement (D761). Les courants d'eau et la tenue du mouillage n'avaient par contre joué aucun rôle (D762).

La zone située entre la pointe de la Croix et la Basse Méliette était considérée comme le meilleur endroit pour mouiller. La qualité du mouillage, réputée de bonne tenue, ne pouvait donc être retenue comme facteur contributif.

Le rapport se penchait ensuite sur les facteurs matériels et portait son attention notamment sur les conditions de chargement du TK BREMEN lors de son appareillage et sur la qualité de ses ancres.

Il était rappelé que le TK BREMEN était équipé de deux ancres à bascule, ce qui convenait pour tout type de fond. En effet, leur poids permettaient de s'enfoncer dans les sols.

Le rapport notait ensuite que le cargo avait poursuivi son voyage sur ballast (l'ensemble des ballasts eau de mer étant pleins selon le commandant). Cette configuration permettait un effet normal de la propulsion en cas de conditions météo maniables. Mais, la situation était différente en cas de conditions difficiles comme dans la nuit du 15 au 16 décembre 2011. Le tangage du navire très prononcé avait empêché l'appareil propulsif de délivrer sa puissance maximale, l'hélice se trouvant fréquemment émergée. Cette situation n'avait pas eu de conséquences quand le navire était sur son ancre. Mais, cela en avait eu quand le navire avait relevé son mouillage et tenté de remonter au vent. Quand le navire était sur ballasts, la prise au vent était plus importante, ce qui entraînait une capacité moindre à remonter face au vent.

Selon le rapport du BEA, les conditions de chargement avaient été un facteur sous jacent ayant conduit à l'échouement (D764).

Le fait que les appareils de mouillages apparaissaient usés et en mauvais état n'était pas, au sens du rapport, un facteur contributif du naufrage (D763). Il constatait que le diamètre des mailles de la ligne bâbord était de 31 à 36 mm. Les patins de serrage du frein étaient fortement usés. A bâbord, les mailles n'épousaient pas correctement l'empreinte du barbotin.

Le rapport du BEA se penchait ensuite sur les facteurs humains, à savoir sur les décisions prises par le commandant TAHMAZ.

Il était ainsi noté que la décision de quitter le port de Lorient et de prendre un mouillage d'attente n'était pas, selon le rapport, un facteur contributif de l'échouement (D766).

Pour le rapport, l'information n'avait pas suffisamment circulé et le commandant n'avait eu la confirmation de la possibilité de rester à quai qu'une fois le remorquage commandé pour l'appareillage.

Le rapport rappelait que les autorités du port ne pouvaient interdire la sortie du port qu'en cas de conditions météorologiques très mauvaises. Toutefois, de telles conditions n'existaient pas au moment de la décision d'appareillage.

Selon le rapport, la décision d'appareiller avait tenu au fait qu'il fallait régler des frais pour un déplacement inutile du remorqueur.

Le rapport du BEA examinait ensuite les décisions prises par le capitaine relatives à la conduite nautique, et plus principalement à sa décision de mouiller une ancre sur les deux et de stopper les machines.

Il relevait que s'agissant du mouillage initial sous GROIX, le mouillage de l'ancre tribord avec une longueur importante de chaîne et une machine en bon état de fonctionnement n'avait pas contribué à l'événement.

Pour le BEA, le facteur déterminant consistait en la décision du capitaine de stopper ses machines à partir de 20h alors que le navire commençait à chasser sous l'effet du vent. Le rapport expliquait que la pratique habituelle consistait à utiliser immédiatement la machine de manière à tenir le mouillage et à mouiller les deux ancres, et non pas une seule. Le rapport concluait ainsi que l'insuffisance de l'utilisation des machines et le fait de n'avoir pas mouillé immédiatement la deuxième ancre constituaient le facteur déterminant de l'échouement (D767).

Enfin, le rapport considérait que la manœuvre effectuée par le capitaine à 23h30 consistant à virer sur bâbord avait rapproché le TK BREMEN des côtes et avait ainsi contribué à aggraver sa situation (D767).

Pour finir, le BEA prenait en considération d'autres facteurs.

Les communications échangées entre le sémaphore BEG MELEN, le CROSS ETEL et le commandant faisaient apparaître que la chasse du navire avait été d'abord interprétée comme une succession de déplacements volontaires d'un navire ayant relevé son ancre et faisant route vers un meilleur mouillage.

Le BEA notait que le commandant n'avait pas été interrogé sur la situation technique de son mouillage (ancres, longueur de chaîne, utilisation de la machine...).

Il était ainsi conclu à une prise de conscience tardive des difficultés du navire, laquelle n'avait pas permis d'apporter au commandant l'appui extérieur dont il avait besoin (D769).

Le BEA relevait que le commandant avait toujours répondu au CROSS ETEL et au sémaphore. Il avait indiqué jusqu'à minuit ne rencontrer aucun problème à bord.

Le BEA constatait l'absence de communication entre le cargo TK BREMEN et la capitainerie du port de LORIENT. Des difficultés de compréhension pouvaient expliquer cette absence.

Pour finir, le rapport estimait que le fait que le remorqueur de Lorient n'ait finalement pas pu appareiller n'avait eu aucune incidence sur la suite des événements (D771).

Le premier rapport d'expertise judiciaire :

Un premier rapport d'expertise judiciaire était remis au juge d'instruction avec pour objectif de déterminer les différents facteurs ayant pu conduire à l'échouement du TK BREMEN et *in fine* à la pollution par hydrocarbures (cotes D.1695 à 1739).

Ce rapport se penchait en premier lieu sur le suivi du TK BREMEN. Il soulevait trois incohérences de suivi par la compagnie et/ou la société de classification :

- le 10 février 2010, le navire s'était déjà échoué en Grèce et le commandant avait refusé une inspection.
- Le 13 juillet 2011, un rapport des autorités italiennes signalait une avarie de la barre.
- Une inspection du 31 mai 2011 effectuée en Russie relevait une non conformité de la structure du navire (D1703).

Le rapport mentionnait que l'armateur exploitant du TK BREMEN n'exploitait plus aucun navire depuis le 13/09/2013. La compagnie avait exploité trois autres navires qui avaient tous été vendus et déconstruits. Le troisième navire s'était même vu retirer tous ses certificats internationaux.

S'agissant de l'état général du navire, il était noté un état général du navire et de ses équipements caractéristiques de nombreux navires de son âge et de sa génération. Les faiblesses au niveau de certaines tôles de bordé et de pont étaient normales vu son âge. Il n'existait pas de faiblesses au niveau de la structure du navire.

Le rapport se penchait ensuite sur la capacité propulsive de l'hélice. Il rappelait que le tirant d'eau de 04 mètres correspondait à la limite supérieure du gouvernail et de l'hélice. Ainsi, avec une mer avec des vagues de 02 mètres et un vent fort établi, l'hélice était périodiquement à moitié émergée et donc à moitié efficace. Une partie de la puissance propulsive du navire était donc perdue. De plus, le fardage du navire (surface d'exposition au vent) était augmentée. Sous l'effet du vent, le fardage allait agir comme une force de trainée qui allait s'opposer à la force de propulsion générée par les machines (D. 1704).

Pour les experts, compte tenu des conditions météorologiques, la force de trainée générée par un vent soufflant en tempête surpassait la force propulsive du navire. Cette force propulsive était déjà obérée par une hélice et un gouvernail à moitié émergés. Le bateau ne pouvait donc que dériver et devenir incontrôlable, sauf à utiliser les possibilités de mouillage du navire.

Concernant les deux lignes de mouillages, le rapport relevait qu'elles n'étaient pas identiques. Une d'entre elles avait été perdue en 2008. Toutefois, elles avaient un poids identique. Les chaînes étaient de qualité différentes. Étaient ainsi relevés 09 maillons à tribord et 08 maillons à bâbord.

Le rapport indiquait qu'il était « *assez surprenant* » qu'il ait fallu attendre le 16/12/2011 à 01H30 (alors que le navire n'était plus qu'à 1km3 des côtes et que les profondeurs d'eau étaient à peine supérieures à son tirant d'eau) pour que la décision soit prise de mouiller les deux ancres.

De plus, le rapport notait qu'à tribord, seuls six maillons sur neuf avaient été mouillés et à bâbord quatre maillons sur huit. Le rapport estimait ainsi que si l'équipe de manœuvre n'avait pas allongé au maximum les lignes de mouillage, c'était probablement qu'en raison de leur manque d'entretien, il était difficile d'avoir une idée précise des longueurs de chaînes mises à l'eau (D1708).

Le rapport s'interrogeait ensuite sur la réalité de la gestion de la sécurité du navire par la Compagnie en charge de son exploitation (D1710 et 1711) et donc de la réelle marge de manœuvre du capitaine. Il était relevé les points suivants :

- tous les préparatifs nécessaires à une traversée en haute mer et permettant d'affronter les éléments naturels n'avaient pas été effectués avant l'appareillage.
- Les cartes marines n'étaient pas à jour de leurs corrections périodiques.
- Le capitaine avait pris la décision d'appareiller à 11H après échange avec un correspondant nommé Suat KUYUMCU.
- La décision du capitaine de laisser partir le pilote avant la manœuvre de mouillage conduisait à s'interroger sur la marge de manœuvre du capitaine. Les experts se demandaient s'il bénéficiait de tout l'appui nécessaire.

- Le capitaine avait appelé Suat KUYUMCU vers 00H38 le 16/12/2011 avant de demander l'assistance d'un remorqueur pour regagner le port de Lorient.
- Le capitaine indiquait régulièrement que tout allait bien à bord avant de demander l'assistance d'un remorqueur. Toutefois, il ne lançait l'appel de détresse qu'à 01h45.

Les experts notaient que ces éléments traduisaient une grande confusion dans la gestion des urgences.

Les experts analysaient ensuite les décisions prises par le capitaine. Ils s'interrogeaient sur plusieurs points :

- Pourquoi le capitaine n'avait-il pas mouillé les deux ancrs à GROIX, ce qui aurait permis de sécuriser le mouillage ? Le rapport précisait que le mouillage de deux ancrs n'était pas réservé aux situations désespérées.
- Pourquoi avoir coupé la machine quand les deux chaînes avaient été jetées ?

Par ailleurs, le rapport indiquait que ni la force du courant de marée, ni sa direction n'avaient pu avoir d'influence sur la tenue au mouillage du TK BREMEN (D.1716)

Il était hautement probable que, si le commandant avait mouillé les deux ancrs après que le TK BREMEN eut paré le DESERT HOPE, la dérive du navire aurait pu être évitée ainsi que l'échouement (D1717).

Le rapport se penchait ensuite sur les différentes communications. Les experts indiquaient qu'il était probable qu'il y ait eu des incompréhensions ou des interprétations erronées entre le capitaine et l'agent consignataire du navire.

Il était relevé que le capitaine avait été peu disert sur les difficultés qu'il rencontrait avec les autorités. Les experts se demandaient si c'était délibéré ou justifié par une prise de conscience tardive de sa situation.

De plus, il était relevé l'obstacle de la langue, les difficultés de transmission en VHF et un fort bruit au niveau de la passerelle.

Le second rapport d'expertise judiciaire :

Suite à ce premier rapport, un second rapport d'expertise judiciaire était transmis au magistrat instructeur le 04 mars 2015 (D. 1949).

L'expert se penchait de nouveau sur le suivi du TK BREMEN. Il indiquait à plusieurs reprises que l'armateur n'avait pas cherché à échapper aux exigences de classification, notamment en changeant de société de classification.

Le navire avait été inspecté 39 fois en 12 ans entre 1999 et 2011. Ces inspections avaient été réalisées en se conformant à trois protocoles différents. Pour deux d'entre eux, l'expert indiquait ne pas savoir si le navire avait été immobilisé suite aux documents remis. La dernière inspection avait eu lieu en UKRAINE le 24/11/11. Trois déficiences avaient alors été retenues, à savoir un problème de structure, un second relatif aux conditions de vie et de travail non conformes et enfin une non conformité avec la réglementation antipollution. Les documents remis ne permettaient pas de connaître la description de ces déficiences.

L'expert indiquait que les travaux engagés en 2011 étaient normaux et qu'il n'y avait pas eu davantage de frais engagés (contrairement à ce qu'indiquait le témoin requis par le conseil de Rifat TAHMAZ).

L'expert reprenait les différentes inspections. Ainsi, sur les cinq dernières années de son exploitation sous contrôle du BUREAU VERITAS, aucune déficience au niveau de la structure n'avait été relevée. Les autres déficiences avaient donné lieu à réparation et à la reclassification suite aux travaux.

En conséquence, l'expert concluait que le navire était dans un état structurel satisfaisant (D1949/20). Sauf un état des ancres non décrit, les deux lignes de mouillage et les deux puits aux chaînes avaient été nettoyés, révisés et restaurés lors de l'arrêt technique en mai 2011 (D1949/25). Le navire était dans un état de navigabilité satisfaisant. Il remplissait les conditions réglementaires pour naviguer dans toutes les conditions de chargement. Il n'existait pas d'anomalie dans la gestion du ballastage du navire et dans les tirants d'eau. Les dispositions de départ (ballasts pleins) correspondaient aux conditions rencontrées sur ce type de navire. La répartition des poids des soutes était satisfaisante et l'enfoncement de l'hélice au départ était conforme et inhérent aux formes du navire. Une perte de rendement de la propulsion était inévitable vu l'enfoncement du navire.

Suite aux trois incohérences relevées par les premiers experts, l'expert notait que la perte de l'ancre en 2008, l'échouement en 2010, et l'avarie de barre en 2011 imposaient au capitaine de rédiger au DPA de la compagnie un rapport de signalement qui aurait dû faire l'objet d'une analyse et d'une conclusion par le DPA, puis retransmises au navire. Ces éléments n'étaient toutefois pas communiqués. Toutefois, par les autres documents remis, les déficiences avaient été levées. L'expert judiciaire concluait à l'absence d'incohérences dans le suivi par la compagnie ou la société de classification.

L'expert s'attachait ensuite à l'état des ancres. Il relevait que le 13/07/11, l'ordre de mouiller à bâbord avait été donné et qu'aucun problème technique n'avait été signalé. La chaîne bâbord présentait un état d'usage qui était anormal et hors du champ de tolérance minimum acceptable (D1949/59) suite à la mesure des poids et diamètres effectuée pendant l'enquête. Il précisait que les deux chaînes et des maillons des chaînes pouvaient être de facture et de nature différentes (étant précisé que les certificats d'origine n'avaient pas été produits). Cependant, la chaîne était implicitement validée en longueur et dimension par le BUREAU VERITAS.

Il concluait que la chaîne bâbord par ses mesures dimensionnelles et de poids constatées hors tolérance minimale requises n'était plus adaptée au guindeau et au navire. Pour autant, il ne concluait pas à ce que l'état de cette chaîne ait pu contribuer directement à l'échouement du TK BREMEN (D1949/177). De même, il précisait que si le navire avait mouillé avec ses huit maillons, il n'était pas possible de dire que le navire ne se serait pas échoué (D1949/74).

L'expert s'attachait ensuite aux décisions prises par Rifat TAHMAZ.

Il notait plusieurs changements de décision, mais qui n'avaient pas conduit à l'échouement, à savoir sa décision de partir le 15 décembre 2011 et sa volonté de se mettre à l'abri au Cap de la Chèvre suite aux conseils du pilote.

L'expert déclarait que le capitaine n'avait aucune obligation de mouiller avec l'aide du pilote à GROIX (D.1949/66).

Le rapport expliquait ensuite que le 15 décembre 2011 à partir de 12h30 le TK BREMEN effectuait des opérations de nettoyage de ses cales qu'il n'avait pas pu terminer en raison des mauvaises conditions météorologiques. Il considérait que, compte tenu de la tempête annoncée, cette opération était imprudente (D1949/85). Elle avait obéré les capacités du navire à pouvoir reprendre la mer (D1949/171). Mais, il précisait que cette opération n'avait pas de lien de causalité direct avec l'échouement.

L'expert affirmait ensuite que le fait de mouiller une seule chaîne à 12h20 ne pouvait être reproché en ce que la longueur de chaîne mouillée était supérieure à ce qui était nécessaire.

L'expertise s'interrogeait également sur la motivation du capitaine de ne pas s'être servi de sa machine et de s'être laissé porté sous le vent en s'éloignant de l'abri des côtes de l'île de GROIX à 20h30, alors qu'il effectuait la manœuvre d'évitement du navire DESERT HOPE (D1949/94). L'expert s'interrogeait aussi sur l'arrêt des machines du navire pendant plus de deux heures, jusqu'à 22h30 alors que la situation se dégradait progressivement (D1949/94). Il rappelait que le navire avait commencé à chasser à 19h40 avant le changement de vent d'Ouest Nord Ouest à Ouest Sud Ouest.

Selon l'expert, dès le dérapage de 21H50, le capitaine n'avait manifestement pas évalué ou fait une évaluation des risques suffisante de la situation du navire dans l'environnement perturbé dans lequel il se trouvait. Pour l'expert, le navire était en difficulté dès 22H30. Le capitaine se devait à ce moment là de prendre des mesures pour consolider son mouillage, à savoir mouiller sa deuxième ancre.

Il concluait que la non utilisation de la machine du navire alors que la situation météorologique et celle du navire se dégradait, avait contribué à l'enchaînement des faits qui avait conduit à l'échouement, et que cela constituait une faute de navigation du capitaine (D1949/171).

Par ailleurs, la décision qualifiée de hasardeuse de virer vent arrière en se rapprochant de la côte à contribuer à l'échouement en ce qu'elle avait accentué la situation de difficulté du navire (D.1949/173).

L'expert précisait toutefois qu'il n'existait pas de recommandations de mouiller les deux ancres en situation délicate (D1949/76).

Le rapport analysait par la suite le contenu des communications entre les différents acteurs. Il était relevé une absence de portage spontanée d'informations même quand la situation se dégradait. S'agissant du CROSS ETEL, il apparaissait une absence de questions techniques sur les éléments de contexte (D1949/98). Le décalage avec l'environnement réel du navire et le peu d'informations apportées par le navire avait retardé la prise de conscience par le CROSS ETEL dans l'appréciation de l'événement en devenir.

De plus, il était noté l'absence de communications entre le CROSS ETEL et le navire entre 22h54 et 23h56, et ce malgré un changement de route à 23h40 vers la côte.

Selon l'expert, la première mention du mot remorqueur apparaissait à 00h35 lorsque le CROSS ETEL demandait à la capitainerie si un remorqueur d'alerte était disponible. La première mention du mot remorqueur faite par le TK BREMEN l'était à 00h39 lorsqu'il sollicitait l'assistance d'un remorqueur.

Selon l'expert, le capitaine aurait dû signaler les difficultés dès 22h30. Or, ce dernier n'avait donné aucun signe d'inquiétude. Par ailleurs, le CROSS ETEL s'était contenté de se fier aux peu d'éléments fournis par son interlocuteur.

Il été conclu que pour avoir sous-estimé sa situation de navire en difficulté et manqué à son devoir d'information auprès du CROSS ETEL, le capitaine avait directement contribué à la dégradation des événements menant à l'échouement (D1949/172).

Par ailleurs, l'expert soulignait la concomitance entre les échanges téléphoniques entre le capitaine et l'armateur et les échanges entre le navire et le CROSS ETEL. Il était précisé que c'est suite au rappel de l'armateur que le capitaine prenait la décision d'appeler un remorqueur (D1949/90).

Le rapport précisait qu'à l'issue de son appel vers son armateur à 23h54 le capitaine n'avait pris aucune décision concernant l'information, la demande de conseil et d'assistance alors que son navire était clairement en difficulté. Il considérait par conséquent, que l'interlocuteur de la compagnie, en ne lui ayant pas porté de conseil adapté, avait directement participé à retarder l'information du CROSS ETEL et donc à précipiter l'échouement du navire (D1949/178).

Suite aux deux rapport d'expertise judiciaire, le conseil de Rifat TAHMAZ produisait **deux notes rédigées par Charles EVRARD** (capitaine de première classe de la navigation maritime, expert agréé près de la cour d'appel de ROUEN et agissant sur requête de la défense).

Dans sa première note en date du 12/09/2014 (D. 1799 à 1821), il précisait que le navire avait été inspecté en mai et septembre 2011. Les deux lignes de mouillage avaient été entièrement révisées en mai 2011. La classe avait été reconduite jusqu'au mois de mai 2016.

S'agissant de la perte de l'ancre en 2008, l'équipage avait dû couper la ligne de mouillage car elle s'était prise dans une autre ligne de mouillage d'un bateau coulé. L'armateur en avait été informé.

Concernant les trois incohérences soulevées par le rapport judiciaire, il précisait les points suivants.

Suite à l'échouement du TK BREMEN le 10 février 2010, le BUREAU VERITAS avait été prévenu par l'armateur et était intervenu à bord dès le 11/02/11.

Suite à l'avarie de barre du 13/07/11, une déclaration d'incident avait été établie par le capitaine le 13/07/11. Le BUREAU VERITAS avait procédé à une inspection complète et aucune anomalie n'avait été constatée.

Suite à l'inspection du 31 mai 2011, il avait été conclu à une absence de non conformité au niveau de la structure du navire. Aucune incohérence dans le suivi par la compagnie ou la société de classification n'avait été relevée.

Le témoin précisait que l'équipage était supérieur en nombre au moment de l'échouement (19 membres au lieu de 12 nécessaires).

Ce dernier manifestait son désaccord avec l'affirmation selon laquelle la force de trainée était supérieure à la force propulsive. Selon lui, la force de trainée était moindre. Il indiquait que lorsque le navire était au mouillage et qu'il subissait le vent de face, la poussée au vent diminuait fortement et pouvait être contrée par la puissance propulsive. Le TK BREMEN devait rester face au vent pour rester plus manœuvrant (D1806).

Le témoin considérait que le TK BREMEN avait mouillé dans de bonnes conditions de sécurité en allongeant beaucoup plus de chaînes que ce qui était préconisé. Selon lui, le capitaine avait mouillé les deux ancres quand il le fallait. Le capitaine avait coupé les moteurs car ils n'étaient d'aucune utilité.

Selon le témoin, l'échouement était dû à la météo exceptionnellement mauvaise. Il affirmait qu'il ne pouvait être reproché au capitaine d'avoir suivi les recommandations du pilote de LORIENT qui avait indiqué qu'il faudrait quitter le mouillage lorsque le vent passerait au Noroît. Il précisait que le vent n'avait commencé à tourner au Noroît que le 16/12/11 à 06h.

Charles EVRARD produisait une seconde note du 22/12/15 suite au second rapport d'expertise judiciaire (D.2031).

Il précisait que le moteur de par ses caractéristiques ne pouvait être utilisé en continu pendant deux heures. Selon lui, soit la machine était en service, soit en stand by, prête à être de nouveau mise en service.

Le capitaine avait informé ou tenté d'informer les autorités portuaires en continu, le capitaine lui ayant indiqué avoir essayé de contacter le port de Lorient dès 20h04.

Le témoin estimait que le navire était en difficulté à compter de 23h30 quand le capitaine constatait qu'il n'arrivait pas à passer le lit du vent et alors que les machines étaient lancées à pleine puissance.

Il concluait que Rifat TAHMAZ n'avait commis aucune faute de navigation.

Suite aux différents éléments recueillis lors de l'information judiciaire, et notamment suite aux conclusions des expertises judiciaires, **Rifat TAHMAZ produisait une note écrite au magistrat instructeur en date du 20 décembre 2015 (D. 2030).**

Il y confirmait avoir demandé à la capitainerie l'assistance d'un remorqueur à 23H50. Il avait ensuite appelé son armateur. Il déclarait ne pas avoir attendu d'avoir son armateur au téléphone pour demander l'assistance d'un remorqueur.

Il indiquait que le moteur qui était à hélices fixes et à air comprimé ne pouvait être maintenu en fonction en permanence pendant deux heures.

L'interrogatoire de première comparution de Rifat TAHMAZ :

Rifat TAHMAZ était ensuite entendu par le juge d'instruction lors d'un interrogatoire de première comparution (D. 2047). Il était mis en examen.

Confronté aux déclarations des témoins, il expliquait que Jean Yves HENRY mentait lorsque ce dernier assurait ne pas lui avoir demandé de quitter le port de LORIENT le 15 décembre avant 21h.

Il ne se souvenait plus d'avoir envoyé un mail à l'armateur à 11h55. Yves LANIER lui avait fait part de son étonnement qu'une fois la manœuvre d'appareillage débutée. Il confirmait avoir appelé l'armateur pour lui annoncer sa décision de mouiller sous GROIX.

Les opérations de nettoyage des cales étaient terminées bien avant 16h. Il précisait que les panneaux des deux cales étaient fermés. La cale n°2 n'avait pas été recouverte d'un prélat. Il ajoutait que lorsque le navire se trouvait à vide, il n'était pas nécessaire d'utiliser un prélat.

Rifat TAHMAZ indiquait qu'il n'était pas nécessaire de maintenir les machines en état de fonctionnement en continu. De par ses caractéristiques, l'hélice était toujours prête à redémarrer.

Il assurait avoir contacté la capitainerie de Lorient et qu'une personne lui avait donné le point de mouillage de la Basse Méлите. Selon lui, il n'était pas en difficulté à 22H30. Il voulait simplement obtenir un nouveau point de mouillage.

Il confirmait n'avoir signalé aucune difficulté à 00H21. En effet, les vents de 175km/h étaient survenus après. Il avait ensuite demandé à plusieurs reprises un remorqueur. Il confirmait avoir demandé un remorqueur dès 23H52. Il déclarait devoir contacter l'armateur, en la personne de Monsieur KUYUMCU, en cas de difficultés.

Il indiquait qu'il ne pouvait pas mouiller plus de 04 et 06 maillons des deux chaînes en raison de la faible profondeur. Il expliquait qu'il pleuvait beaucoup et que les conditions étaient dangereuses pour les marins.

Suite au dernier rapport d'expertise judiciaire, il indiquait que la manœuvre de virer vent arrière lui avait permis d'éviter les rochers.

* * *

Lors de l'audience s'étant tenue du 03 au 05 octobre 2018, Rifat TAHMAZ maintenait sa position, à savoir qu'il n'avait commis aucune faute de navigation. Il indiquait avoir eu connaissance du dernier bulletin du 14/12/11 à 21h46. Il expliquait avoir eu un problème satellite empêchant la transmission de toutes les informations relatives à la météo. Concernant le bulletin météo émis le 15/12/11 à 09h35, il indiquait en avoir eu connaissance par Yves LASNIER lorsque ce dernier était monté à bord du TK BREMEN. Il indiquait qu'il pensait pouvoir aller mouiller aux environs de BREST et que Yves LASNIER lui avait précisé que l'île de GROIX était moins loin.

Il indiquait ne jamais avoir eu connaissance de la réunion de placement du 14 décembre 2011, ni de ses conclusions et de la possibilité de rester à quai. Il n'avait pas non plus eu connaissance des bulletins météo discutés lors de cette réunion. Il confirmait ses précédentes déclarations, à savoir que l'agent consignataire, Jean Yves HENRY, lui avait demandé de quitter le port au plus tard le 15 décembre 2011 à 21h, afin qu'un autre navire puisse prendre sa place. Cet échange avait eu lieu le 15 décembre 2011 lorsque l'agent consignataire était monté à bord du TK BREMEN.

Rifat TAHMAZ indiquait qu'il avait alors regardé les conditions météorologiques de la veille et qu'en fonction du vent annoncé et de la direction qu'il devait prendre, il avait décidé de partir à 11h. Il en avait alors informé l'agent consignataire. Il expliquait que durant l'échange avec l'agent consignataire le 15 décembre 2011 au matin, ce dernier ne lui avait pas mentionné la possibilité de rester à quai.

Il précisait qu'à l'étude des conditions météorologiques le 15 décembre 2011 au matin, il n'était pas inquiet. Il expliquait que les conditions annoncées étaient similaires à celles avec lesquelles il était habitué à naviguer, notamment en Mer Noire. Il expliquait ne pas avoir été inquiet avec l'annonce de vent de force 8-9 car ces vents pouvaient ne pas durer longtemps. Il assurait que les conditions étaient bonnes pour appareiller. Il n'était pas inquiet. Il assurait n'avoir reçu aucune pression de l'armateur, notamment lorsqu'il l'avait informé de sa volonté d'aller mouiller sous GROIX.

Rifat TAHMAZ indiquait que s'il avait été informé de la possibilité de rester à quai, il n'aurait pas pris la mer.

Il expliquait être allé mouiller sous GROIX suite aux conseils du pilote. Il indiquait que ce dernier ne l'avait pas informé de la possibilité de rester à quai.

Il indiquait qu'il n'avait aucune urgence à prendre la mer car sa prochaine escale en ANGLETERRE était programmée du 19 au 22 décembre 2011.

Il indiquait que jusqu'à 20h, le TK BREMEN avait tenu son mouillage. Il niait avoir mené des opérations de nettoyage dans les cales. Il indiquait que le moteur avait été coupé lorsqu'ils étaient arrivés sous GROIX mais que les tubes à air étaient pleins et que la machine était prête à repartir.

Il confirmait avoir fait une manœuvre d'évitement du DESERT HOPE entre 20h30 et 21h en remontant notamment deux maillons.

Il précisait s'être rendu compte que le TK BREMEN continuait de dériver vers 21h40. Il assurait avoir contacté le port vers 22h afin d'informer de sa situation. Il expliquait que plusieurs personnes lui avaient alors répondu et qu'on lui avait donné une nouvelle position. Il avait alors levé l'ancre et entamé une manœuvre afin de rejoindre cette position. Il expliquait ne pas avoir réussi à contrer la force du vent et avoir continué à dériver.

A 23h, il tentait de prendre l'ancre et de tourner vers la gauche. Toutefois, le navire ne répondait plus, ce qu'il avait signalé. A 23h30, il tentait une manœuvre pour rejoindre le point de mouillage préconisé par le CROSS.

Il assurait avoir sollicité l'assistance d'un remorqueur vers 23h55. Il avait alors fait appel sans arrêt au remorqueur. Il affirmait que les autorités l'avait informé de l'absence de remorqueur vers 01h00. Il indiquait ne pas avoir jeté ses deux ancres en raison de la présence de côtes rocheuses.

Il expliquait que la force du vent ressentie cette nuit là à bord du TK BREMEN pouvait être de l'ordre de vents de 195 km/h. Il rappelait que les conditions étaient extrêmes (pluie torrentielle et vents puissants) rendant difficiles les échanges avec son équipage.

Il confirmait avoir tenté de contacter la capitainerie du port de LORIENT à deux reprises.

S'agissant de la conversation de 00h21, il indiquait ne pas rencontrer de difficulté car l'équipage était sauf, que la machine du cargo fonctionnait et qu'il était en attente d'un remorqueur.

Lors de l'audience correctionnelle, plusieurs témoins étaient entendus.

Eric ROELLINGER, commandant du port de LORIENT à l'époque des faits, expliquait avoir tenu une réunion exceptionnelle de placement en raison des mauvaises conditions météorologiques annoncées. Il assurait que tous les capitaines de navire devaient être informés de ces conditions. Il pensait que Rifat TAHMAZ avait été averti de ces conditions. Il n'avait pas été informé de la volonté du capitaine de rester à quai. Il assurait que les dispositions avaient été prises lors de la réunion de placement afin que le TK BREMEN puisse rester à quai. Il déclarait que le TK BREMEN aurait dû se mettre à couple avec un autre navire. Il déclarait qu'aucun compte rendu écrit de la réunion exceptionnelle de placement n'avait été formalisé à l'époque. Il précisait n'avoir eu aucun contact direct avec le capitaine. L'agent consignataire était en effet le seul intermédiaire entre les autorités portuaires et les commandants de navires.

Il ne se souvenait plus s'il avait été averti de l'appareillage du TK BREMEN. Il expliquait de nouveau qu'il ne pouvait empêcher un capitaine de prendre la mer sauf décision de justice ou préfectorale. Il indiquait que le TK BREMEN était en règle.

Il précisait ne pas avoir été étonné que le TK BREMEN aille mouiller sous GROIX s'agissant d'un point de mouillage sûr.

Il affirmait ne pas avoir reçu de demande de la part du TK BREMEN de rentrer au port de LORIENT.

Il affirmait qu'à l'époque de l'échouement, il n'était pas prévu que les remorqueurs soient mis en état de « pré alerte » en cas de conditions météorologiques difficiles.

Jean Yves HENRY, l'agent consignataire du TK BREMEN lors de l'escale au port de LORIENT, était ensuite entendu. Il assurait que Rifat TAHMAZ lui avait signifié son intention de quitter le port de LORIENT le 15 décembre 2011 au matin. Il expliquait n'avoir reçu aucune pression financière de la part de l'armateur du TK BREMEN. Il assurait que selon lui « *tout le monde était au courant des conditions météo annoncées* ». Il expliquait ne pas avoir beaucoup vu Rifat TAHMAZ lors de l'escale du TK BREMEN. Il expliquait qu'ils échangeaient en anglais et qu'ils se comprenaient bien tous les deux. Il indiquait que lui-même n'avait pas été présent à la réunion exceptionnelle de placement. Il expliquait qu'une place à quai avait été réservée pour le TK BREMEN. Toutefois, il déclarait ne pas avoir informé Rifat TAHMAZ de cette possibilité. Il déclarait qu'il n'avait pas eu connaissance de la cinématique retenue à l'issue de la réunion exceptionnelle de placement. Il expliquait ne pas avoir informé le prévenu le 15 décembre au matin car le capitaine lui avait paru décidé à appareiller. Il affirmait que leur échange avait duré quelques minutes seulement. Il indiquait ne pas avoir évoqué la question des coûts avec le capitaine. Il avait été cependant contacté par l'armateur qui se renseignait sur les coûts du mouillage sous GROIX. Lors du départ, il n'avait pas senti Rifat TAHMAZ ou le pilote, Yves LASNIER, particulièrement inquiets. Il n'ait avoir sollicité le départ du TK BREMEN le 15 décembre 2011 avant 21h. Il indiquait n'avoir aucun intérêt

économique à ce qu'un navire quitte le port.

Yves LANIER, pilote maritime, indiquait avoir participé à la réunion exceptionnelle de placement le 14 décembre 2011. Il n'avait pas été question de faire rentrer le DESERT HOPE dans le port de LORIENT. Il précisait que la situation du TK BREMEN n'avait pas été évoquée lors de cette réunion. Il ne se souvenait pas que la possibilité pour le TK BREMEN de rester à quai ait été évoquée. Il expliquait avoir reçu un message vocal de l'agent consignataire le 15 décembre 2011 au matin afin de faire appareiller le TK BREMEN. Il avait alors pensé que ce n'était pas une bonne idée. Lorsqu'il était monté à bord, il avait fait part au capitaine de la possibilité de rester à quai. Le capitaine lui avait alors demandé le coût. Il avait ensuite fait part de son souhait d'aller mouiller au niveau du Cap de la Chèvre. Il lui avait alors conseillé d'aller mouiller sous GROIX qui était moins loin. Selon lui, Rifat TAHMAZ était inquiet à l'idée de prendre la mer. Il n'avait pas le souvenir d'une injonction faite au capitaine de quitter le port le 15 décembre 2011 avant 21h. Il indiquait ne pas avoir été sollicité pour aller chercher le TK BREMEN. Selon lui, « *tout n'a pas été mis en route pour éviter cet accident* ». Il précisait que compte tenu des caractéristiques de la machine du TK BREMEN, il n'était pas étonné qu'elle ait été coupée. Il précisait que le mouillage du TK BREMEN était correct lorsqu'il avait débarqué. Il concluait en indiquant que le TK BREMEN avait été « *abandonné* » cette nuit là.

Daniel PERON, officier de port adjoint de permanence dans la nuit du 15 au 16 décembre 2011, précisait avoir suivi « *quasiment la totalité de ce tragique événement* ». Il confirmait avoir été informé des conditions météorologiques défavorables annoncées. Il expliquait qu'après le départ du TK BREMEN, il restait de la place à quai. Durant le déroulement de la soirée du 15 au 16 décembre 2011, il déclarait avoir constaté quelques déplacements du TK BREMEN sans que cette situation ne l'inquiète. Il assurait ne pas avoir reçu d'appels du TK BREMEN tout en expliquant qu'il n'avait pas été présent en continu dans la salle de veille, et qu'en conséquence, le cargo avait pu chercher à le joindre durant une de ses absences. Il précisait avoir une possibilité de « *rembobiner* » la bande des appels afin de savoir si un navire avait cherché à le joindre, ce qu'il n'avait pas fait durant sa veille. Il affirmait avoir contacté le remorqueur dès qu'il avait été sollicité en ce sens par le CROSS ETEL. Il considérait cette demande comme étant trop tardive. Il reconnaissait un manque de dialogue entre le navire, le CROSS ETEL, le sémaphore BEG MELEN et la capitainerie du port de LORIENT.

Antoine FERRI, directeur adjoint du CROSS ETEL à l'époque, indiquait avoir été informé vers 19h30 du changement du point de mouillage du TK BREMEN. L'officier de permanence lui avait alors indiqué qu'il n'y avait pas de difficulté avec ce navire. Il expliquait avoir été ensuite rappelé à plusieurs reprises. Il s'était alors inquiété mais le sémaphore de BEG MELEN lui avait alors assuré qu'il n'y avait pas de difficultés avec le TK BREMEN. Il affirmait que le TK BREMEN lui avait fait part de ses difficultés pour naviguer.

Il expliquait que le sémaphore de BEG MELEN était chargé de la surveillance des navires au mouillage. Il précisait que le CROSS ETEL n'était pas équipé de radars permettant d'avoir la position des navires en temps réel.

Il indiquait que son chef de quart avait été principalement en contact avec Rifat TAHMAZ et que les échanges avaient été bons et compréhensibles.

Il ne pouvait expliquer l'absence de communications entre le CROSS ETEL et le TK BREMEN entre 22h54 et 23h56. Il expliquait que durant cette période, le CROSS gérait les autorisations de mouillage de deux autres navires.

Il contestait tout appel de Rifat TAHMAZ vers 23h52 pour solliciter l'assistance d'un remorqueur. Il assurait avoir posé toutes les questions techniques suffisantes. Il sentait que le navire était en difficulté mais le capitaine ne lui signalait pas de problèmes à bord.

Il expliquait ne pas avoir d'autorité directe sur les remorqueurs.

Il concluait que la situation du TK BREMEN était inéluctable à compter de 20h.

Il reconnaissait que plusieurs échanges entre le TK BREMEN et le sémaphore BEG MELEN ne figuraient pas sur les relevés des communications ayant été exploitées dans le cadre de l'information judiciaire.

Jean Michel NEDELEC, pilote de remorqueur, confirmait qu'il n'aurait pu sortir du port de LORIENT, le remorqueur SCORFF n'étant pas assez puissant pour intervenir. De plus, il n'aurait pas été couvert par les assurances.

Pierre PINLOU reprenait les termes de son rapport.

Charles EVRARD, témoin cité par la Défense, reprenait les termes de ses notes en indiquant qu'il ne pouvait être reproché de fautes à Rifat TAHMAZ. Il expliquait que tant que le cargo chassait, la situation pouvait être maîtrisée. Toutefois, lorsqu'il avait tiré son ancre afin de changer de point de mouillage, la manœuvrabilité du cargo était moindre. Il estimait que les décisions du prévenu étaient pertinentes, notamment s'agissant de sa volonté de ne pas mouiller la seconde ancre. Il estimait qu'à compter de 22h30, Rifat TAHMAZ s'était aperçu que le navire chassait de plus en plus. Il sollicitait alors un second point de mouillage. Pour le rejoindre, il relevait son ancre mais ne parvenait pas à tourner (entre 23h et 23h30). Il estimait que le point de mouillage donné par le pilote maritime était le plus sûr, les vents étant de suroît. Il estimait que le capitaine avait pu conserver la maîtrise du cargo jusqu'à 22h30. Il indiquait que le TK BREMEN se trouvait en difficulté lorsque Rifat TAHMAZ s'était rendu compte qu'il ne pouvait plus virer vers 23h30.

Jean Charles CORNILLOU, premier expert judiciaire requis, reprenait les termes de son rapport. Il indiquait que Rifat TAHMAZ avait été « télécommandé » par sa compagnie. Il affirmait que toutes les informations n'avaient pas été relayées entre le prévenu, les autorités portuaires et le CROSS ETEL.

Il convient de noter que l'expert ayant co signé le rapport avec Jean Charles CORNILLOU ne s'est pas présenté devant le tribunal correctionnel.

Benoît PILATE, expert ayant rédigé le second rapport d'expertise judiciaire, reprenait les termes de son rapport. Il indiquait que lors de l'appareillage du TK BREMEN les conditions météorologiques étaient acceptables. Il précisait que la deuxième ancre avait été mouillée lorsqu'il le fallait. Il estimait que le capitaine ne s'était pas suffisamment servi de sa machine entre 20h et 22h. Il déclarait que le navire

était en difficulté à compter de 22h30.

S'agissant de la décision d'appareiller, il précisait qu'un marin se sentait toujours plus en sécurité en mer qu'à terre en cas de tempête. Il assurait qu'un marin pouvait « *toujours trouver un abri en mer* ». Il concluait qu'il n'y avait pas de « *difficultés pour le capitaine de prendre la mer avec les informations qu'il avait* ».

Il estimait que l'un des facteurs déterminant de l'échouement reposait dans le manque d'échanges entre les autorités et le capitaine.

Il déclarait que Rifat TAHMAZ aurait dû signaler ses difficultés vers 20h quand il remontait son ancre. La demande d'assistance d'un remorqueur, même faite à 23h52, était trop tardive.

Concernant la non utilisation de la machine, il expliquait avoir travaillé sur pièces et avoir eu des « relevés parcellaires » des caractéristiques de la machine.

Il abandonnait l'une de ses conclusions en précisant que Rifat TAHMAZ n'avait pas fait de manœuvre hasardeuse lorsqu'il choisit de virer vent arrière.

Il expliquait ne pas avoir eu toutes les informations afin de réaliser son rapport.

Le procureur de la République développait ses réquisitions et soutenait que Rifat TAHMAZ avait commis plusieurs fautes lors de ses prises de décision telles que mentionnées dans l'ordonnance de renvoi.

Le conseil de Rifat TAHMAZ plaidait la relaxe de ce dernier estimant que le prévenu n'avait pas commis les fautes reprochées.

* * *

SUR LA CULPABILITE DE RIFAT TAHMAZ :

Rifat TAHMAZ a été renvoyé devant la Juridiction du littoral spécialisée du chef de pollution des eaux territoriales par faute caractérisée ou violation manifestement délibérée d'obligation de sécurité ou de prudence en application de l'article L. 218-19 II 3° du code de l'environnement.

En vertu de l'article L. 218-19 II 3° du code de l'environnement est incriminé le fait pour tout capitaine d'un navire d'une jauge brute supérieure ou égale à 400 tonneaux, de provoquer un rejet de substance polluante, ayant pour origine directe ou indirecte soit la violation manifestement délibérée d'une obligation particulière de sécurité ou de prudence imposée par la loi ou le règlement, soit une faute caractérisée qui exposait l'environnement à un risque d'une particulière gravité que son auteur ne pouvait ignorer.

Afin de caractériser cette infraction pénale, il importe que soient établis une pollution par hydrocarbures, une faute consistant soit en la violation manifestement délibérée d'une obligation particulière de sécurité ou de prudence imposée par la loi ou le règlement, soit une faute caractérisée qui exposait l'environnement à un risque d'une particulière gravité que son auteur ne pouvait ignorer, et, enfin, un lien de causalité

direct ou indirect selon la nature de la faute retenue.

I. Sur l'existence d'une pollution par hydrocarbures :

En l'espèce, il n'a nullement été contesté l'existence d'une pollution des eaux maritimes par hydrocarbures et dont l'origine est l'échouement du cargo TK BREMEN.

Le constat et l'origine de cette pollution ont été établis par les observations visuelles de la nappe par voie aérienne assorties des photographies réalisées par les services enquêteurs et les conclusions des prélèvements effectués sur site.

De même, les témoins, et notamment les membres d'équipage, et le prévenu relie tous cette pollution à l'échouement du TK BREMEN.

II. Sur l'existence d'une violation manifestement délibérée d'une obligation particulière de sécurité ou de prudence imposée par la loi ou le règlement / d'une faute caractérisée exposant l'environnement à un risque d'une particulière gravité que son auteur ne pouvait ignorer :

Il résulte de l'article L. 218-19 II 3° du code de l'environnement que la responsabilité pénale de Rifat TAHMAZ doit être recherchée conformément aux distinctions opérées par l'article 121-3 du code pénal.

L'article 121-3, alinéa 3 du code pénal précise qu'il y a délit, lorsque la loi le prévoit, en cas de faute d'imprudence, de négligence ou de manquement à une obligation de prudence ou de sécurité prévue par la loi ou le règlement, s'il est établi que l'auteur des faits n'a pas accompli les diligences normales compte tenu, le cas échéant, de la nature de ses missions ou de ses fonctions, de ses compétences ainsi que du pouvoir et des moyens dont il disposait.

L'alinéa 4 de ce même article mentionne que les personnes physiques qui n'ont pas causé directement le dommage, mais qui ont créé ou contribué à créer la situation qui a permis la réalisation du dommage ou qui n'ont pas pris les mesures permettant de l'éviter, sont responsables pénalement s'il est établi qu'elles ont, soit violé de façon manifestement délibérée une obligation particulière de prudence ou de sécurité prévue par la loi ou le règlement, soit commis une faute caractérisée et qui exposait autrui à un risque d'une particulière gravité qu'elles ne pouvaient ignorer.

Ainsi, pour déclarer Rifat TAHMAZ coupable du chef de pollution des eaux territoriales par faute caractérisée ou violation manifestement délibérée d'obligation de sécurité ou de prudence, il est nécessaire que soit caractérisée soit une violation manifestement délibérée d'une obligation particulière de sécurité ou de prudence imposée par la loi ou le règlement ayant directement ou indirectement provoqué un accident de mer entraînant une pollution par hydrocarbures, soit une faute caractérisée ayant provoqué un accident de mer entraînant une pollution par hydrocarbures ayant directement exposé l'environnement à un risque d'une particulière gravité qu'il ne pouvait ignorer.

Il est reproché à Rifat TAHMAZ dans l'ordonnance de renvoi une succession de plusieurs fautes, simples ou graves, ayant conduit à l'échouement du navire sur la plage de KERMINIHY, et *in fine* une pollution maritime sur les cotes du

MORBIHAN. Ont été comptabilisées au titre de ces fautes les décisions successives prises par le capitaine. Ainsi, lui ont été reprochées la décision de sortir du port de LORIENT le 15 décembre 2011 compte tenu des mauvaises conditions météorologiques annoncées, puis ses décisions prises en mer (et plus particulièrement l'arrêt des machines et l'absence de mouillage de la seconde ancre et ce alors que le cargo commençait à dériver). Enfin, il est reproché au prévenu la tardiveté à signaler les difficultés rencontrées par le TK BREMEN au CROSS ETEL et *in fine* à solliciter l'assistance d'un remorqueur.

Il convient d'examiner successivement ces différents manquements reprochés à Rifat TAHMAZ afin de déterminer s'ils peuvent caractériser une faute au sens de l'article L. 218-19 II 3° du code de l'environnement.

1°) Sur la décision d'appareiller et de quitter le port de LORIENT le 15 décembre 2011 à 11h:

A titre liminaire, il convient de revenir sur la réunion exceptionnelle de placement ayant été organisée le 14 décembre 2011 par la capitainerie du port de LORIENT.

A ce titre, plusieurs éléments du dossier d'information judiciaire ont été contredits par les différentes auditions de témoins effectuées lors de l'audience.

Ainsi, il avait pu être indiqué durant la procédure d'instruction que Rifat TAHMAZ avait été informé de la possibilité pour le TK BREMEN de rester à quai dans le port de LORIENT le 15 décembre 2011. Le prévenu a toujours nié avoir été informé de cette possibilité. Il a confirmé lors de l'audience n'avoir été mis au courant ni de la réunion exceptionnelle de placement, ni de ses conclusions.

Or, son agent consignataire, Jean Yves HENRY (qui n'était pas non plus présent lors de cette réunion) a indiqué lors de l'audience correctionnelle ne pas avoir informé le prévenu de la possibilité pour le TK BREMEN de rester à quai. Questionné de manière précise, Jean Yves HENRY a indiqué ne pas avoir transmis cette information ni le 14 décembre 2011 à l'issue de la réunion exceptionnelle de placement, ni le 15 décembre 2011 lorsqu'il se trouvait à bord du TK BREMEN et alors que Rifat TAHMAZ lui avait signifié sa volonté d'appareiller. Or, les différents témoins entendus, et notamment Eric ROELLINGER (commandant du port de LORIENT) et Yves LANIER (pilote maritime), ont rappelé que l'agent consignataire était le seul interlocuteur de Rifat TAHMAZ lors de l'escale du TK BREMEN au port de LORIENT.

Par ailleurs, il convient de noter qu'aucun écrit n'est venu formaliser les conclusions adoptées à l'issue de cette réunion exceptionnelle de placement. Entendu lors de l'audience, Eric ROELLINGER, commandant du port de LORIENT à l'époque, a convenu de cette absence. Ainsi, sans aucunement mettre en doute les différents témoignages recueillis lors de l'information judiciaire et de l'audience, les débats n'ont pas permis de déterminer avec précision la décision prise à l'issue de la réunion exceptionnelle de placement (possibilité pour le TK BREMEN de rester à quai et si oui dans quelles conditions ? Mise à couple avec un autre navire ?).

De surcroît, il convient de noter que les débats ont pu faire émerger plusieurs contradictions. Ainsi, Eric ROELLINGER a indiqué que la situation du TK BREMEN avait été prise en considération lors de cette réunion alors que Yves LANIER, pilote maritime présent lors de la réunion exceptionnelle de placement, a indiqué lors des

débats que la situation du TK BREMEN n'avait pas été évoquée.

Enfin, il résulte des auditions d'audience que cette réunion exceptionnelle de placement réunissait de multiples intermédiaires représentant des intérêts économiques divergents qui ont pu prévaloir pour les prises de décisions relatives à l'affectation des différents navires à quai.

Il ressort de l'ensemble de ces éléments que d'une part les décisions prises à l'issue de la réunion exceptionnelle de placement ne peuvent être clairement établies, et que d'autre part, elles n'ont pas été portées à la connaissance de Rifat TAHMAZ.

Il est en revanche clairement établi que ce dernier a fait part de son intention d'appareiller le 15 décembre 2011 pour 11h. Cet élément résulte tant des déclarations constantes du prévenu sur ce point que des auditions des différents témoins.

Se pose dès lors la question de déterminer si cette décision d'appareillage peut caractériser une faute au sens de l'article L. 218-19 II 3° du code de l'environnement compte tenu des conditions météorologiques annoncées. Il convient en effet de rappeler que Météo France avait prévu une possibilité de tempête pour la région Iroise.

Dans cette optique, plusieurs éléments doivent être pris en considération.

Tout d'abord, Rifat TAHMAZ a toujours indiqué lors de l'information judiciaire et de l'audience que Jean Yves HENRY, l'agent consignataire, lui avait demandé de quitter le port de LORIENT le 15 décembre 2011 à 21h. Ozmen OZAN, stagiaire commandant et assistant du capitaine, a indiqué dans son audition avoir également compris que le TK BREMEN devait quitter le port le 15 décembre 2011 à 21h.

A l'inverse, Jean Yves HENRY a toujours nié une telle affirmation. Il a réitéré ses dénégations lors des débats.

Or, il n'existe aucun élément objectif permettant de venir corroborer ou d'infirmer les dires de Rifat TAHMAZ.

A l'inverse, les débats ont fait ressortir que ce dernier n'avait pas été informé par son agent consignataire de la possibilité de rester à quai.

Interrogé à de nombreuses reprises lors de l'information judiciaire et des débats, Rifat TAHMAZ a indiqué ne pas avoir eu connaissance de tous les bulletins d'alerte émis par Météo France entre le 14 et 15 décembre 2011. Il a pu notamment indiquer lors des débats que le système INMARSAT (disponible depuis le navire) ne fonctionnait pas le 15 décembre 2011 au matin. Toutefois, il a déclaré avoir eu connaissance des bulletins mentionnant un vent de force 5 à 7, pouvant forcer jusqu'à 8 à 9.

Il ressort de ces éléments que le prévenu avait connaissance, au moment de sa décision d'appareiller, de la dégradation annoncée des conditions météorologiques.

Rifat TAHMAZ a toujours indiqué que de telles conditions ne l'avaient pas inquiété invoquant tant son expérience de marin que celle de capitaine du TK BREMEN. Il a ainsi de nouveau affirmé lors des débats avoir déjà été confronté à des conditions météorologiques analogues et avec un état de manœuvrabilité du TK BREMEN similaire (cargo léger sur ballasts). De même, l'information judiciaire a

établi que se trouvait à bord du TK BREMEN un nombre supérieur de marins que celui nécessaire.

Par ailleurs, il convient de noter que l'ensemble des interlocuteurs portuaires était averti et sensibilisé à la dégradation des conditions météorologiques, notamment suite à la réunion exceptionnelle de placement.

Les conditions de manoeuvrabilité du TK BREMEN étaient également connues.

Il est constant que la décision d'appareillage relève de la seule compétence et initiative d'un capitaine de navire. De même, il a été rappelé à plusieurs reprises que les autorités portuaires ne peuvent s'opposer à une décision d'appareillage qu'en cas de décision de Justice ou ordre préfectoral.

Or, il ressort tant des éléments de l'information judiciaire que des débats que lorsque Rifat TAHMAZ prend la décision d'appareiller le 15 décembre 2011, puis lors des opérations d'appareillage, il n'existait aucun élément qui aurait permis de s'opposer à sa décision. Ainsi, Eric ROELLINGER, commandant du port de LORIENT à l'époque de l'escale du TK BREMEN, a confirmé cet état de fait lors de l'audience correctionnelle. Il en est de même de Christian VOISARD, officier de port adjoint, et de Yves LANIER, pilote maritime. Le second expert judiciaire a précisé lors des débats que les conditions météorologiques étaient acceptables lors de l'appareillage.

Par ailleurs, il convient de souligner que plusieurs marins d'expérience ont été entendus lors des débats, soit en qualité de témoin, soit en qualité d'expert. Ils ont notamment indiqué qu'en cas de tempête, il était plus sûr pour un marin d'être en mer plutôt qu'à quai.

Il résulte de l'ensemble de ces éléments que les conditions météorologiques annoncées et telles que connues par Rifat TAHMAZ ne s'opposaient pas à ce que ce dernier prenne la décision d'appareiller le 15 décembre 2011 au matin.

Par ailleurs, il ressort de l'audition de Yves LANIER, pilote maritime, et des débats que ce dernier a donné connaissance à Rifat TAHMAZ des derniers bulletins de Météo France lorsqu'il se trouvait à bord du TK BREMEN. Il est établi que ces éléments ont été communiqués au prévenu, non pas avant sa décision d'appareiller, mais une fois la manoeuvre d'appareillage débutée.

Les déclarations de Yves LANIER et du prévenu permettent d'établir qu'une fois les dernières informations relatives à la météo communiquées au prévenu, ce dernier a pris la décision d'aller mouiller sous GROIX suite aux conseils du pilote maritime.

Les mêmes auditions, dont les contenus ont été repris lors des débats, permettent également d'établir que Rifat TAHMAZ a écouté les conseils prodigués par Yves LANIER. En effet, le prévenu souhaitait faire route vers BREST et mouiller au niveau du Cap de la Chèvre. Or, le pilote lui a déconseillé une telle option. Rifat TAHMAZ a alors pris la décision de mouiller sous GROIX.

Yves LANIER a précisé lors des débats avoir informé le prévenu de la possibilité de rester à quai, une fois la manoeuvre d'appareillage débutée.

Se pose dès lors la question de déterminer si le fait d'avoir maintenu sa décision d'appareiller afin d'aller mouiller sous GROIX peut caractériser une faute.

Il convient à cet égard de signaler que ce point de mouillage a été conseillé par le pilote maritime, lequel possède la connaissance la plus fine des différents points de mouillage du secteur. Les débats permettent également d'affirmer que le point de mouillage retenu était le plus sûr. De surcroît, il importe d'observer que d'autres bateaux se trouvaient en mer, au mouillage sous GROIX, le 15 décembre 2011. Enfin, il importe d'observer que bien que le navire soit léger, le TK BREMEN a tenu son mouillage entre 12h30 et 19h30.

Enfin, il a été question de l'éventuelle pression exercée sur Rifat TAHMAZ par son armateur. En effet, les relevés des communications téléphoniques émises depuis la ligne utilisée par le capitaine font état de contacts fréquents, notamment le 15 décembre 2011 au moment de l'appareillage. Il est évident que la logique de la marine marchande, notamment par ses impératifs économiques, rend fréquents les échanges entre les commandants de navire et les armateurs. Toutefois, en l'absence des contenus des échanges entre Rifat TAHMAZ et son armateur, il ne peut être conclu de manière définitive que ce dernier ait intimé au premier de quitter le port de LORIENT le 15 décembre 2011 au matin.

Il résulte de l'ensemble de ces éléments que la décision prise par Rifat TAHMAZ d'appareiller le 15 décembre 2011 couplée à celle d'aller mouiller sous l'Île de GROIX ne saurait caractériser une violation manifestement délibérée d'une obligation particulière de sécurité ou de prudence imposée par la loi ou le règlement ou une faute caractérisée au sens de l'article L. 218-19 II 3° du code de l'environnement.

2°) Sur les décisions prises par Rifat TAHMAZ en mer :

Il a été reproché dans l'ordonnance de renvoi et lors des réquisitions développées lors des débats une absence d'utilisation de la machine et le fait de ne pas avoir mouillé les deux ancres.

a. La décision de ne mouiller qu'une seule ancre :

A ce titre, il convient de prendre en considération les éléments suivants.

Tout d'abord, les deux rapports d'expertise judiciaire, ordonnés dans le cadre de l'information judiciaire afin de déterminer les causes de l'échouement du TK BREMEN, ne tirent pas la même conclusion.

Dans le premier rapport d'expertise, il est mentionné que le mouillage des deux ancres n'est pas réservé aux situations désespérées. Il est conclu qu'il est hautement probable que si le commandant avait mouillé les deux ancres, la dérive et l'échouement du navire auraient pu être évités.

Le second rapport d'expertise indique qu'il n'existe pas de recommandations de mouiller les deux ancres en cas de situation du navire délicate. Le fait de ne pas avoir mouillé les deux ancres n'est pas retenu comme facteur déterminant de l'échouement pour cette seconde expertise. De plus, lors des débats, le second expert a estimé que Rifat TAHMAZ avait mouillé la seconde ancre lorsque la situation le nécessitait.

Lors des débats, les différents témoins et experts ont été longuement interrogés sur ce point. Ces derniers ont eu des avis très différents sur la nécessité de mouiller ou non les deux ancrés.

Rifat TAHMAZ a justifié quant à lui son choix de ne mouiller qu'une seule ancre afin de conserver une plus grande manœuvrabilité de son navire. Les témoins et experts ont évoqué à cet égard un risque d'une moins grande manœuvrabilité du cargo en cas de mouillage des deux chaînes.

Il convient par ailleurs d'observer que la manœuvre menée par le capitaine afin d'éviter le navire DESERT HOPE, également au mouillage, et ce alors qu'une seule ancre ait été mouillée, a réussi.

Si le premier rapport d'expertise judiciaire conclut à un lien entre la décision du capitaine de ne pas mouiller les deux ancrés et l'échouement, il convient de préciser que ce rapport est sujet à caution. D'une part, l'un des deux experts ne s'est pas présenté devant la juridiction. D'autre part, le second expert a révélé sur injonction de la juridiction un conflit d'intérêt évident en ce qu'il travaillait pour un CROSS. Ce dernier n'en avait nullement fait état lors de l'information judiciaire. Il a mentionné lors de l'audience n'avoir pu opérer aucune vérification de ses conclusions et a pu tenir des considérations sociologiques hors de propos. Ces éléments conduisent à questionner inévitablement tant la déontologie que la méthodologie employée par l'expert. Les conclusions tirées de ce rapport ne peuvent donc être en conséquence accréditées.

Compte tenu de l'ensemble de ces éléments et des conclusions et avis contradictoires, la décision de Rifat TAHMAZ de ne mouiller qu'une seule ancre ne peut caractériser une violation manifestement délibérée d'une obligation particulière de sécurité ou de prudence imposée par la loi ou le règlement ou une faute caractérisée au sens de l'article L. 218-19 II 3° du code de l'environnement.

b. Les décisions relatives à l'utilisation de la machine du TK BREMEN :

Il est reproché à Rifat TAHMAZ l'arrêt des machines. A cet égard, la seconde expertise judiciaire conclut que la non utilisation de la machine du navire, et ce alors que les conditions météorologiques se dégradaient, avait contribué à l'enchaînement des faits qui avait conduit à l'échouement. Cette décision permettait de caractériser une faute de navigation selon le second expert.

Entendu lors des débats, ce dernier a indiqué avoir été missionné par l'assureur de l'armateur du TK BREMEN, postérieurement à la réalisation de son expertise.

Il a précisé lors de sa déposition sa méthodologie de travail, à savoir une étude sur pièces. Ainsi, il a pu faire état de relevés parcellaires des caractéristiques de la machine du TK BREMEN.

Or, il résulte des dernières pièces de l'information judiciaire et du déroulement des débats que le TK BREMEN disposait d'un moteur lent, avec hélices à pales fixes. Ce type de moteur est mis en marche par introduction d'air comprimé.

Il ressort également de l'audition de Charles EVRARD, témoin cité par la Défense, et de la déposition du second expert que ce type de moteur ne peut être

maintenu en état de marche continu pendant deux heures. Rifat TAHMAZ, Charles EVRARD et le second expert entendu ont convenu que lorsque le navire se trouvait au mouillage, la machine était alors en « stand by ». Cette dernière pouvait être relancée à tout moment.

Ainsi, compte tenu des caractéristiques de la machine du TK BREMEN lesquelles n'ont été précisées et explicitées qu'à la fin de l'information judiciaire et des éclairages apportés lors des débats, la décision de Rifat TAHMAZ de ne pas utiliser en continu la machine du navire ne saurait caractériser une violation manifestement délibérée d'une obligation particulière de sécurité ou de prudence imposée par la loi ou le règlement ou une faute caractérisée au sens de l'article L. 218-19 II 3° du code de l'environnement.

Enfin, il convient de revenir sur l'une des conclusions du second expert judiciaire. En effet, ce dernier avait qualifié de « *hasardeuse* » et donc de faute de navigation la décision de virer vent arrière. Il estimait que pareille manœuvre avait contribué à rapprocher le navire des cotes et donc conduit à l'échouement.

Lors des débats, l'expert entendu indique abandonner cette conclusion. Il a précisé que compte tenu de son travail sur pièces, il n'avait pu comprendre en détail la manœuvre du capitaine et la position en mer du TK BREMEN.

Ainsi, les manœuvres de navigation de Rifat TAHMAZ ne peuvent être analysées comme une violation manifestement délibérée d'une obligation particulière de sécurité ou de prudence imposée par la loi ou le règlement ou une faute caractérisée au sens de l'article L. 218-19 II 3° du code de l'environnement.

3°) Sur le caractère tardif de la demande d'assistance formulée par Rifat TAHMAZ :

Il est reproché à Rifat TAHMAZ d'avoir tardé à faire part aux différentes autorités des difficultés rencontrées à bord et à solliciter l'assistance d'un remorqueur.

Dans un premier temps, il est reproché à Rifat TAHMAZ de ne pas avoir mentionné ses difficultés plus tôt, et notamment lorsque le TK BREMEN se mettait de nouveau à dériver après la manœuvre d'évitement avec le navire DESERT HOPE.

A cet égard, il convient de prendre en considération les éléments suivants.

Rifat TAHMAZ a indiqué de manière constante avoir tenté d'entrer en contact avec la capitainerie du port de LORIENT dès 20h04 afin de les sensibiliser à sa situation.

A cet égard, il importe de relever les déclarations de l'officier de permanence de la capitainerie du port de LORIENT explicitées lors de l'audience correctionnelle. Ainsi, Daniel PERON a précisé qu'il n'avait pas été présent en continu dans la salle de veille où pouvaient être reçus les appels des navires. Il a également reconnu qu'il n'avait pas utilisé la fonction lui permettant de « rembobiner » les appels reçus. Il a expliqué que cette fonction lui aurait permis de savoir si des navires avaient cherché à joindre la capitainerie, et ce alors qu'il a précisé lors des débats avoir suivi la globalité des événements ayant conduit à l'échouement du TK BREMEN.

De surcroît, les investigations matérielles diligentées dans le cadre de l'information judiciaire ne permettent pas de venir corroborer ou d'infirmer les déclarations de Rifat TAHMAZ. En effet, si un certain nombre de communications ont pu être retranscrites et exploitées, il convient de souligner l'absence de certaines d'entre elles. Ainsi, les bandes du sémaphore BEG MELEN n'ont pu être saisies et exploitées. Or, le sémaphore BEG MELEN était en charge de la surveillance des navires au mouillage, et notamment du TK BREMEN dans la nuit du 15 au 16 décembre 2011. Le relevé et l'exploitation des communications captées par le sémaphore auraient eu une réelle utilité. En effet, Thomas JOSSELIN, guetteur de la flotte au sein du sémaphore BEG MELEN, a indiqué dans son audition avoir été en contact avec le TK BREMEN à compter de 20h.

Ainsi, ni la procédure d'instruction, ni le déroulement des débats ne permettent ni de confirmer ni d'infirmer l'existence des appels passés par Rifat TAHMAZ dès 20h04.

Il convient toutefois de préciser que la retranscription des communications permet d'établir que Rifat TAHMAZ était en contact régulier avec le sémaphore de BEG MELEN et qu'il l'a informé de ses changements de position et de ses intentions, et ce à compter de 20h38.

Par ailleurs, il convient de souligner que les différents témoins et experts ont eu des avis très divergents sur l'heure à compter de laquelle le TK BREMEN se trouvait en difficulté et donc sur l'heure à compter de laquelle Rifat TAHMAZ aurait dû faire part des difficultés du navire.

Ainsi, Rifat TAHMAZ a précisé s'être senti en difficulté vers 00h15, heure à laquelle il perd le contrôle total de son navire. La seconde expertise judiciaire faisait état de l'heure de 22h30. Le témoin cité par la Défense évoque l'heure de 23h30. A l'inverse, Antoine FERRI, administrateur des affaires maritimes et adjoint au CROSS ETEL lors de l'échouement, a indiqué lors des débats que la situation du TK BREMEN était devenue « *inéluçtable* » à compter de 20h.

Compte tenu de ces importantes divergences, les débats n'ont pas permis de déterminer avec exactitude l'heure à laquelle le navire se trouvait en grande difficulté et donc l'heure à laquelle Rifat TAHMAZ aurait dû en faire part.

Par ailleurs, il a été reproché au prévenu une prise de conscience tardive de ses difficultés. Or, ce dernier a toujours affirmé avec constance avoir pu conserver une maîtrise du cargo jusqu'aux alentours de minuit. Cette version peut être accréditée par l'exploitation des différentes communications ainsi que par les auditions de témoins, et plus particulièrement celles de Antoine FERRI, Thomas JOSSELIN et Daniel PERON. Ces témoins avaient pu indiquer soit lors de l'information judiciaire, soit lors des débats, ne pas avoir perçu tout de suite les difficultés du TK BREMEN. Ainsi, Thomas JOSSELIN a pu déclarer penser que le cargo tentait de rejoindre son point de mouillage à 22h54. Les écoutes mentionnent que le sémaphore de BEG MELEN signale une « *route erratique du navire* » à 00h00.

Dans un second temps, il est reproché à Rifat TAHMAZ d'avoir sollicité trop tardivement l'assistance d'un remorqueur.

Il importe de rappeler les éléments suivants issus de l'information judiciaire. Si Rifat TAHMAZ avait pu indiquer dans sa toute première audition avoir sollicité l'assistance d'un remorqueur vers 01h, il a ensuite toujours affirmé l'avoir fait un peu

avant minuit. A cet égard, le rapport du BEA mer mentionne qu'à 23h52, Rifat TAHMAZ évoquait la possibilité de faire intervenir un remorqueur.

Or, les éléments objectifs tirés de l'information judiciaire et les débats ne permettent ni de corroborer, ni d'infirmer les déclarations du prévenu sur ce point.

En effet, il a été rappelé que certaines communications n'avaient pu être saisies.

Par ailleurs, il ressort de la retranscription des communications que la situation du TK BREMEN n'a pas été suivie par le CROSS ETEL entre 22h44 et 23h56.

Les deux rapports d'expertise judiciaire ont souligné l'absence de questions techniques et de contexte posées au capitaine, et ce alors que le sémaphore BEG MELEN (en charge de la surveillance des navires) avait perdu ses instruments de contrôle quelques jours auparavant. La question des éventuels besoins du cargo TK BREMEN et de la nécessité de faire appel à un remorqueur n'ont pas non plus été posées par les autorités.

Il a par ailleurs été mis en exergue les réponses faites par Rifat TAHMAZ aux questions du CROSS ETEL et du sémaphore de BEG MELEN. Il lui est ainsi reproché d'avoir répondu ne pas rencontrer de difficultés à bord sur interrogation du CROSS ETEL. Il convient toutefois de souligner que l'analyse détaillée de toutes les conversations transmises font ressortir que le CROSS ETEL a demandé à une reprise, à 00h21, si tout allait bien à bord. Il ressort de cette analyse que les questions posées au capitaine étaient très générales et que la dernière question posée avait trait à la situation de l'équipage. Rifat TAHMAZ indiquait alors que tout allait bien à bord.

Le CROSS ETEL a questionné de nouveau le prévenu à 00h29 afin de savoir s'il rencontrait des difficultés pour virer vers tribord, ce à quoi le capitaine a répondu par l'affirmative. Puis, Rifat TAHMAZ a précisé ne pas rencontrer de problèmes. Il convient toutefois de préciser que cet échange n'a pu être reproduit dans son intégralité, plusieurs passages étant incompréhensibles.

Il importe par ailleurs d'observer qu'à 00h00, Rifat TAHMAZ a fait part au CROSS ETEL de ses difficultés à tourner en précisant que son moteur n'était pas suffisamment puissant. Le CROSS ETEL lui a alors répondu qu'il suivait sa progression et qu'il devait rappeler s'il rencontrait de nouvelles difficultés. A 00h10, le CROSS ETEL indiquait au sémaphore BEG MELEN que le cargo tournait lentement afin de rejoindre le point de mouillage indiqué.

Il résulte ainsi tant des éléments de l'information judiciaire que du déroulement des débats une prise de conscience tardive par les différents interlocuteurs des difficultés réelles du TK BREMEN. Ainsi, la retranscription des communications fait état d'un appel du CROSS ETEL à 00h34 lequel indique avoir « *un petit souci avec le TK BREMEN* ». Puis, le CROSS ETEL a informé le Centre opérationnel maritime de BREST à 00h40 avoir un « *gros souci* » avec ce navire.

L'exploitation détaillée des différentes communications saisies durant l'information judiciaire démontre également une mauvaise compréhension dans les échanges (notamment entre le CROSS ETEL et le TK BREMEN), lesquels sont fréquemment interrompus et très brefs. Ainsi, un certain nombre de passages n'a pu être retranscrit car incompréhensibles à l'écoute.

L'ensemble de ces éléments ne permet pas de nouveau d'imputer avec certitude à Rifat TAHMAZ une violation manifestement délibérée d'une obligation particulière de sécurité ou de prudence imposée par la loi ou le règlement ou une faute caractérisée au sens de l'article L. 218-19 II 3° du code de l'environnement.

Enfin, il convient de souligner que même si Rifat TAHMAZ avait sollicité plus tôt l'assistance d'un remorqueur (et ce alors qu'il n'estimait pas son navire en grande difficulté), rien ne permet d'établir que l'échouement aurait pu être évité. En effet, le seul remorqueur hauturier en capacité d'intervenir se trouvait à dix heures de navigation. De même, Jean Michel NEDELEC, capitaine du remorqueur SCORFF, a indiqué lors de l'audience qu'il n'aurait pu sortir du port de LORIENT car il n'était pas couvert par les assurances. Il a également précisé qu'il aurait pu sortir vers 20h. Toutefois, à cette heure, la situation du TK BREMEN ne le justifiait pas. En effet, le navire manœuvrait afin d'éviter le DESERT HOPE, ce qu'il a réussi à faire. Dans la même logique, la décision de rentrer au port de LORIENT ne s'imposait pas en ce que le cargo avait réussi à tenir son mouillage jusqu'à 19h30, puis réussi ensuite sa manœuvre d'évitement du DESERT HOPE.

Pour conclure et synthétiser, il ressort de l'ensemble de ces éléments les insuffisances de l'information judiciaire (notamment au niveau des différentes communications saisies). Les débats ont par ailleurs fait ressortir les déclarations parfois contraires des témoins et experts. De même, il a été relevé lors de l'audience le conflit d'intérêt du premier expert et les liens entre le second expert et l'assureur de l'armateur du TK BREMEN. Ces éléments ont été communiqués seulement lors de l'audience et nullement lors de l'information judiciaire. Cet état de fait entache inévitablement leur impartialité. Il a également été relevé que certaines conclusions des expertises judiciaires avaient été émises alors que les experts requis n'avaient pas tous les éléments d'informations en leur possession (par exemple, soit sur les caractéristiques des machines du TK BREMEN, soit sur les manœuvres opérées par le capitaine). Certaines conclusions pouvaient ainsi être contradictoires entre elles. Certaines d'entre elles ont également été abandonnées lors de l'audience correctionnelle.

Il ressort tant de l'information judiciaire que du déroulement des débats que le facteur déterminant et prépondérant de l'échouement du TK BREMEN doit être analysé comme étant les conditions météorologiques extrêmement défavorables et changeantes survenues dans la nuit du 15 au 16 décembre 2011.

Compte tenu de l'ensemble de ces éléments, les différentes décisions prises par Rifat TAHMAZ le 15 décembre 2011, puis dans la nuit du 15 au 16 décembre 2011, ne peuvent s'analyser avec certitude en une violation manifestement délibérée d'une obligation particulière de sécurité ou de prudence imposée par la loi ou le règlement ou une faute caractérisée au sens de l'article L. 218-19 II 3° du code de l'environnement.

En conséquence, Rifat TAHMAZ sera relaxé et renvoyé des fins de la poursuite.

* * *

SUR L'ACTION CIVILE :

Il convient de se prononcer successivement sur la recevabilité des différentes constitutions de parties civiles.

I. Sur la constitution de partie civile des collectivités territoriales :

L'article L. 142-4 du code de l'environnement dispose que les collectivités territoriales et leurs groupements peuvent exercer les droits reconnus à la partie civile en ce qui concerne les faits portant un préjudice direct ou indirect au territoire sur lequel ils exercent leurs compétences et constituant une infraction aux dispositions législatives relatives à la protection de la nature et de l'environnement ainsi qu'aux textes pris pour leur application.

1°) Sur la constitution de partie civile du Conseil Régional de Bretagne :

Le conseil régional de Bretagne justifie d'une décision de son organe délibérant prise en vue de sa constitution de partie civile.

Il justifie d'une mission d'intérêt général en matière environnementale.

Sa constitution de partie civile sera en conséquence jugée recevable.

Compte tenu de la relaxe prononcée à l'encontre de Rifat TAHMAZ, la demande de renvoi sur intérêts civils présentée par le Conseil régional de Bretagne sera rejetée et il sera débouté de ses autres demandes.

2°) Sur la constitution de partie civile de l'établissement public « syndicat mixte de protection du littoral breton » dit VIGIPOL :

Ce syndicat a été créé le 26 avril 2001.

L'article 04 des statuts de VIGIPOL, modifiés par arrêté préfectoral du 30 mai 2018, dispose que le syndicat a pour objet la prévention des pollutions marines, la protection du littoral et la préservation et conservation des milieux marins. Il peut pour ce faire mener toute action en justice visant à défendre les intérêts qu'il représente, en particulier en se constituant partie civile.

Sa constitution de partie civile sera en conséquence jugée recevable.

Compte tenu de la relaxe prononcée à l'encontre de Rifat TAHMAZ, il sera débouté de ses demandes.

3°) Sur la constitution de partie civile du comité départemental des pêches maritimes et des élevages marins du MORBIHAN :

Il convient de relever que le comité départemental des pêches maritimes et des élevages marins du MORBIHAN ne justifie d'aucune pièce permettant d'apprécier la recevabilité de sa constitution de partie civile. Sont seulement produites quelques dispositions du code rural.

Cet organisme ne relevant pas de dispositions spéciales lui permettant d'exercer les droits reconnus à la partie civile, en ce qui concerne les atteintes aux intérêts qu'il a pour objet de défendre, sa constitution de partie civile sera déclarée irrecevable.

II. Sur la constitution de partie civile des associations :

L'article 142-2 du code de l'environnement précise que les associations agréées mentionnées à l'article L. 141-2 peuvent exercer les droits reconnus à la partie civile en ce qui concerne les faits portant un préjudice direct ou indirect aux intérêts collectifs qu'elles ont pour objet de défendre et constituant une infraction aux dispositions législatives relatives à la protection de la nature et de l'environnement, à l'amélioration du cadre de vie, à la protection de l'eau, de l'air, des sols, des sites et paysages, à l'urbanisme, à la pêche maritime ou ayant pour objet la lutte contre les pollutions et les nuisances, la sûreté nucléaire et la radioprotection, les pratiques commerciales et les publicités trompeuses ou de nature à induire en erreur quand ces pratiques et publicités comportent des indications environnementales ainsi qu'aux textes pris pour leur application. Ce droit est également reconnu, sous les mêmes conditions, aux associations régulièrement déclarées depuis au moins cinq ans à la date des faits et qui se proposent, par leurs statuts, la sauvegarde de tout ou partie des intérêts visés à l'article L. 211-1 en ce qui concerne les faits constituant une infraction aux dispositions relatives à l'eau, ou des intérêts visés à l'article L. 511-1 en ce qui concerne les faits constituant une infraction aux dispositions relatives aux installations classées.

Par voie de conséquence, lorsque des faits constituent une infraction aux dispositions législatives relatives à la protection de la nature et de l'environnement, à l'amélioration du cadre de vie, à la protection de l'eau, de l'air, des sols, des sites et paysages ou ayant pour objet la lutte contre les pollutions et les nuisances, les associations auxquelles la loi confère la facultés d'exercer les droits reconnus à la partie civile, conformément à l'article L. 142-2 du code de l'environnement, peuvent demander réparation, non seulement du préjudice matériel et moral, direct et indirect, causés aux intérêts collectifs qu'elles ont pour objet de défendre, mais aussi de celui résultant de l'atteinte portée à l'environnement, qui lèse de manière directe ou indirecte ces mêmes intérêts qu'elles ont statutairement pour mission de sauvegarder.

1°) Sur la constitution de partie civile de Bretagne Vivante SEPNB :

Cette association a été déclarée en Préfecture conformément à la loi du 01 juillet 1901 le 01 janvier 1959. Elle justifie de son agrément au titre de l'article L. 141-1 du code de l'environnement. Elle a été reconnue d'utilité publique par décret du 24 octobre 1968. Son agrément a été renouvelé par la Préfecture le 01/10/2017.

Son objet est la sauvegarde dans les départements bretons de la faune et de la flore et de leurs milieux naturels.

Sa constitution de partie civile sera en conséquence jugée recevable.

Compte tenu de la relaxe prononcée à l'encontre de Rifat TAHMAZ, elle sera déboutée de ses demandes.

2°) Sur la constitution de partie civile de Eaux et Rivières de Bretagne :

Cette association justifie de son agrément au titre de l'article L. 141-1 du code de l'environnement, lequel a été renouvelé par la Préfecture le 17/12/2013.

Par délibération du 25/09/2018, le conseil d'administration de l'association a mandaté son président pour représenter l'association lors de l'audience s'étant tenue du 03 au 05 octobre 2018.

Son objet est la promotion du respect de l'eau et des milieux aquatiques et la lutte contre les pollutions directes et indirectes.

Sa constitution de partie civile sera en conséquence jugée recevable.

Compte tenu de la relaxe prononcée à l'encontre de Rifat TAHMAZ, elle sera déboutée de ses demandes.

3°) Sur la constitution de partie civile de la Ligue pour la protection des Oiseaux :

Cette association a été déclarée en Préfecture conformément à la loi du 01 juillet 1901 depuis 1981. Elle justifie de son agrément au titre de l'article L. 141-1 du code de l'environnement. Elle a été reconnue d'utilité publique par décret du 03 juillet 1986.

Son objet est la protection des oiseaux et des écosystèmes dont ils dépendent.

Sa constitution de partie civile sera en conséquence jugée recevable.

Compte tenu de la relaxe prononcée à l'encontre de Rifat TAHMAZ, elle sera déboutée de ses demandes.

4°) Sur la constitution de partie civile de l'association Surfrider Foundation Europe :

Cette association a été déclarée en Préfecture conformément à la loi du 01 juillet 1901. Elle justifie de son agrément au titre de l'article L. 141-1 du code de l'environnement, lequel a été renouvelé le 01 janvier 2014.

Son objet est la défense, la sauvegarde, la mise en valeur et la gestion durable de l'océan, de la mer, du littoral, des vagues et de la population qui en jouit.

Sa constitution de partie civile sera en conséquence jugée recevable.

Compte tenu de la relaxe prononcée à l'encontre de Rifat TAHMAZ, elle sera déboutée de ses demandes.

5°) Sur la constitution de partie civile de l'association pour la protection des animaux sauvages (ASPAS)

Cette association a été déclarée en Préfecture conformément à la loi du 01 juillet 1901. Elle justifie de son agrément au titre de l'article L. 141-1 du code de l'environnement (arrêté ministériel du 20/12/1999). Elle est reconnue d'utilité publique depuis 2008.

Son objet est la défense et la conservation des sites naturels, la sauvegarde de l'environnement, des milieux marins, de la faune et de la flore.

Sa constitution de partie civile sera en conséquence jugée recevable.

Compte tenu de la relaxe prononcée à l'encontre de Rifat TAHMAZ, elle sera déboutée de ses demandes.

6°) Sur la constitution de l'association Robin des Bois :

L'association Robin des Bois a produit ses seuls statuts lors de la procédure d'information judiciaire. Il en résulte qu'elle a été déclarée respectivement les 19 et 20 juin 1985. Elle a pour objet de « grouper tant au plan national qu'international, toutes

les personnes physiques et morales qui désirent, par toutes formes d'actions non violentes, participer à la protection de l'environnement et de l'Homme, à la défense des espèces menacées, à la sauvegarde des milieux naturels et à la gestion rationnelle et équitable des ressources naturelles ».

S'étant assigné la mission statutaire de réunir des personnes physiques ou morales désireuses de participer à la protection de l'environnement et non de sauvegarder au moins l'un des intérêts visés à l'article L. 211-1 du code de l'environnement, cette association ne satisfait pas aux conditions posées par le second alinéa de l'article L. 142-2 du même code.

Sa constitution de partie civile sera en conséquence jugée irrecevable.

7°) Sur la constitution de partie civile ANPER TRUITE OMBRE SAUMON :

Cette association a été déclarée en Préfecture conformément à la loi du 01 juillet 1901. Elle justifie de son agrément au titre de l'article L. 141-1 du code de l'environnement. Elle est reconnue d'utilité publique depuis un décret du 22 avril 1985.

Son objet selon l'article 1er des statuts est la protection ou la réhabilitation du patrimoine des eaux de France et de leur environnement. Les statuts prévoient expressément que l'association a vocation à protéger les estuaires et rivages marins et les eaux de la mer, lieu de séjour ou de passage des espèces migratrices.

Sa constitution de partie civile sera en conséquence jugée recevable.

Compte tenu de la relaxe prononcée à l'encontre de Rifat TAHMAZ, elle sera déboutée de ses demandes.

8°) Sur la constitution de partie civile de l'association Fédération des Sociétés pour l'étude, la protection et l'aménagement de la nature dans le Sud Ouest (SEPANSO) :

Cette association a été déclarée en Préfecture conformément à la loi du 01 juillet 1901. Elle justifie de son agrément au titre de l'article L. 141-1 du code de l'environnement, renouvelé le 19/09/2017. Elle est reconnue d'utilité publique depuis un décret du 03 août 1982.

Son objet est la sauvegarde de la faune et de la flore dans les départements de la Région ACQUITAINE.

En l'espèce, la SEPANSO ne démontre pas et ne justifie par aucune pièce que la pollution causée par l'échouement du TK BREMEN ait affecté le littoral Aquitain.

Sa constitution de partie civile sera en conséquence jugée irrecevable.

9°) Sur la constitution de partie civile de l'association France Nature Environnement :

Cette association a été déclarée en Préfecture conformément à la loi du 01 juillet 1901. Elle justifie de son agrément au titre de l'article L. 141-1 du code de l'environnement renouvelé le 15/11/2017. Elle est reconnue d'utilité publique depuis 2008.

Son objet est la protection de la nature et de l'environnement, et plus spécifiquement la conservation et la restauration des espaces et milieux marins. Elle participe à la sauvegarde du domaine maritime et lutte contre les pollutions.

Sa constitution de partie civile sera en conséquence jugée recevable.

Compte tenu de la relaxe prononcée à l'encontre de Rifat TAHMAZ, elle sera déboutée de ses demandes.

10°) Sur la constitution de partie civile de l'association Le Syndicat Ostréicole de la Ria d'Etel :

Cette association a été déclarée en Préfecture conformément à la loi du 01 juillet 1901.

Toutefois, elle ne justifie pas de son agrément en application des articles L. 141-1 et L. 142-2 du code de l'environnement.

En conséquence, sa constitution de partie civile sera jugée irrecevable.

III. Sur la constitution de partie civile des particuliers et des entreprises :

En application de l'article 2 du code de procédure pénale, l'action civile en réparation du dommage causé par un crime, un délit ou une contravention appartient à tous ceux qui ont personnellement souffert du dommage directement causé par l'infraction.

1°) Sur la constitution de partie civile de l'établissement Yannick LE BARON :

L'établissement Yannick LE BARON est une concession ostréicole se situant à le Moutoir sur la Ria d'Etel sur la commune de LOCOAL MENDON. Il est justifié de la réalité de cet établissement ainsi que de la présence de traces d'hydrocarbures dans les produits ostréicoles de Yannick LE BARON.

Sa constitution de partie civile sera en conséquence jugée recevable.

Compte tenu de la relaxe prononcée à l'encontre de Rifat TAHMAZ, il sera débouté de ses demandes.

2°) Sur la constitution de partie civile de Pierrick MOBE :

Pierrick MOBE n'a produit aucune pièce permettant d'apprécier la recevabilité de sa constitution de partie civile, et notamment de son activité de pêcheur à pied professionnel.

En conséquence, sa constitution de partie civile sera jugée irrecevable.

PAR CES MOTIFS

Le tribunal, statuant publiquement, en premier ressort et

contradictoirement à l'égard de TAHMAZ Rifat, le SYNDICAT MIXTE DE PROTECTION DU LITTORAL BRETON - VIGIPOL, le CONSEIL REGIONAL DE BRETAGNE , le Syndicat Ostréicole de la Ria d'Etel, l'ASSOCIATION FRANCE NATURE ENVIRONNEMENT, l'ASSOCIATION BRETAGNE VIVANTE, l'ASSOCIATION SURFRIDER FOUNDATION EUROPE, l'ASSOCIATION EAU ET RIVIERES DE BRETAGNE , le Comité Départemental des Pêches Maritimes et Levages Marins du Morbihan, l'ETS LE BARON Yannick, la LIGUE POUR LA

PROTECTION DES OISEAUX , l'ASSOCIATION Fédération des Sociétés pour l'Etude, la Protection et l'Aménagement de la Nature dans le Sud Ouest SEPANSO, l'ASSOCIATION NATIONALE POUR LA PROTECTION DES EAUX ET RIVIERES ANPER TRUITE OMBRE SAUMON (TOS) et l'ASSOCIATION POUR LA PROTECTION DES ANIMAUX SAUVAGES (ASPAS) ,

contradictoirement à l'égard de l'ASSOCIATION ROBIN DES BOIS, le présent jugement devant lui être signifié et MOBE Pierrick, le présent jugement devant lui être signifié,

SUR L'ACTION PUBLIQUE :

Relaxe TAHMAZ Rifat des fins de la poursuite ;

SUR L'ACTION CIVILE :

Déclare recevable la constitution de partie civile du Conseil Régional de Bretagne et déboute la partie civile de ses demandes ;

Déclare recevable la constitution de partie civile de l'établissement public Syndicat mixte de protection du littoral breton dit VIGIPOL et déboute la partie civile de ses demandes ;

Déclare irrecevable la constitution de partie civile du Comité départemental des pêches maritimes et des élevages marins du MORBIHAN ;

Déclare recevable la constitution de partie civile de l'association Bretagne Vivante SEPNB et déboute la partie civile de ses demandes ;

Déclare recevable la constitution de partie civile de l'association Eaux et Rivières de Bretagne et déboute la partie civile de ses demandes ;

Déclare recevable la constitution de partie civile de l'association la Ligue pour la protection des Oiseaux et déboute la partie civile de ses demandes ;

Déclare recevable la constitution de partie civile de l'association Surfrider Foundation Europe et déboute la partie civile de ses demandes ;

Déclare recevable la constitution de partie civile de l'association pour la protection des animaux sauvages (ASPAS) et déboute la partie civile de ses demandes ;

Déclare irrecevable la constitution de partie civile de l'association Robin des Bois ;

Déclare recevable la constitution de partie civile de l'association ANPER TRUITE OMBRE SAUMON et déboute la partie civile de ses demandes ;

Déclare irrecevable la constitution de partie civile de l'association Fédération des Sociétés pour l'étude, la protection et l'aménagement de la nature dans le Sud Ouest (SEPANSO) ;

Déclare recevable la constitution de partie civile de l'association France Nature Environnement et déboute la partie civile de ses demandes ;

Déclare irrecevable la constitution de partie civile de l'association Le Syndicat Ostréicole de la Ria d'Étel ;

Déclare recevable la constitution de partie civile de l'établissement Yannick LE BARON et déboute la partie civile de ses demandes ;

Déclare irrecevable la constitution de partie civile de Pierrick MOBE ;

Déclare irrecevable la constitution de partie civile de l'Association pour la Protection des Animaux Sauvages (ASPAS) et déboute la partie civile de ses demandes ;

et le présent jugement ayant été signé par la présidente et la greffière.

LA GREFFIERE
C. LE GOFF

LA PRESIDENTE
A. BERRIER

Handwritten text, possibly a signature or date, located in the center of the page.

