

Procès Erika
Compte-rendu hebdomadaire - 12^{ème} semaine
Audiences du 7 et 9 mai 2007. Palais de Justice de Paris



Lundi 7 mai 2007

L'audience du jour commence par les questions des différentes parties qui n'ont pu être posées à M. Ponarello, expert cité par A. Pollara pour des contraintes d'emploi du temps la semaine passée. Elle se poursuit avec l'audition de trois autres témoins cités eux aussi par Panship.

Le Président du Tribunal revient sur une déclaration de M. Ponarello lors de l'audience précédente ; il pense avoir compris que « la mission de l'expert avait été très difficile car il ne disposait pas de tous les éléments sur le navire et les circonstances du naufrage et qu'en conséquence son rapport n'est que la formulation d'une hypothèse fondée sur la réflexion et vérifiée par le calcul ». Il repose plusieurs fois la question de savoir s'il a bien compris. L'expert répond par la négative. Le Président insiste pour savoir si l'expert a eu des informations suffisantes, puisque notamment il n'a pas examiné les épaves. Après un temps de flottement où l'expert affirme avoir parlé en général de la difficulté de la mission d'expert, il conclut n'avoir pas eu toutes les informations mais avoir eu les principales et annonce un nouveau rapport Interprogetti et Maritech qui sera communiqué incessamment au Tribunal.

Depuis le début du procès, l'attention s'est focalisée sur la citerne de ballast 2 tribord. Le Président s'étonne donc que M. Ponarello ne l'ait pas mentionnée dans sa déposition et se consacre dans son rapport aux citernes 3 latérales ; l'expert dit avoir fait quelques remarques sur le ballast 2 tribord mais estime que la rupture de ce dernier n'est pas causal et n'est qu'une conséquence de la rupture de pont.

Les parties civiles s'interrogent sur la prise en compte de la corrosion dans les calculs de l'expert ; celui-ci dit avoir estimé des pertes d'épaisseur arbitrairement pour déterminer un seuil critique à partir des calculs de D2M (utilisées par les experts du collège de Dunkerque) bien qu'il les ait trouvées « très pessimistes » mais pas les mesures de pertes d'épaisseurs disponibles (effectuées sur les épaves) qu'il estime « non représentatives. « Les pertes d'épaisseur liées à la corrosion ont-elles un effet aggravant dans l'hypothèse de sloshing » insiste Maître Delplanque. L'expert admet que la corrosion affaiblit la structure, et que plus elle est étendue, plus la structure est affaiblie. Avec des tôles au neuvage, il estime minime la probabilité pour le navire de se casser en deux. Quant à savoir pourquoi on n'a jamais constaté d'effet de sloshing durant les 24 premières années de l'*Erika* ou sur ses sisterships, l'expert invoque la multiplicité des facteurs influant sur le phénomène : niveau de remplissage des citernes, état de la mer et fréquence des vagues, répartition du chargement... et corrosion. L'expert redit que le phénomène du sloshing a fait l'objet d'études approfondies depuis le début des années 90, jusqu'à faire modifier le règlement des sociétés de classification dans le cas des vraquiers. Pourtant, fait remarquer une autre partie civile aucune mention dans le « stability booklet » de l'*Erika* n'émet de réserves techniques et donc ne signale le sloshing comme un phénomène à surveiller pour le navire. M. Ponarello précise que le phénomène est courant chez les vraquiers et qu'il l'a étudié sur les méthaniers, L'*Erika* est son 1^{er} cas de sloshing sur un pétrolier. Il a émis l'hypothèse dans son rapport que le sloshing a pu arriver lors d'un voyage antérieur, fragilisant ainsi le navire, mais après avoir dit que « cette fragilisation aurait pu être décelée par un examen approfondi théoriquement », il affirme que pratiquement c'était impossible. Maître Tordjman revient sur le remplacement lors des travaux de Bijela par des tôles d'épaisseur inférieure. « Facteur aggravant », concède M. Ponarello, mais « autorisé selon le

règlement ». Le Président du Tribunal fait noter la constatation : « une épaisseur inférieure de tôles ne contribue pas à la solidité de la structure » !

Une autre partie civile s'interroge sur l'incidence de la viscosité de la cargaison sur le sloshing. Selon l'expert, effectivement il n'y a pas de sloshing avec un produit solide mais le fuel est un produit qui est chauffé pour pouvoir être chargé et déchargé, il a donc « la consistance de l'eau ». Faut-il faire refaire tous ses calculs à l'expert note une partie civile puisque depuis le début du procès, il a été dit que la cargaison n'était pas chauffée depuis le départ de Dunkerque, soit 4 jours dans une mer froide. L'expert hésite à répondre précisément dans un premier temps puis conclut que la variation de la température n'était sans doute pas déterminante pour invalider les calculs.

Le Ministère Public met en doute la « viscosité analogue à l'eau » d'un fuel chauffé de la part de quelqu'un qui n'est pas chimiste. Puis, remarquant que l'expert ne considère pas la corrosion comme une « condition suffisante », il se demande si le sloshing est une « condition suffisante » notamment avec des tôles au neuvage et pourquoi les autres hypothèses (comme la rupture dans le bordé de muraille sous la ligne de flottaison) n'ont pas été étudiées. Selon M. Ponarello ce sont les calculs qui montrent que la corrosion n'est pas une condition suffisantes [mais ces calculs de résistance effectués par DNV se sont basés sur des épaisseurs d'origine] et que l'eau dans le ballast tribord est un phénomène postérieur au flambage. Le Procureur revient sur « l'effet de tôle » de l'expert, la démonstration de la semaine passée avec une tôle représentant le pont au dessus de la citerne 3 qui flambe lorsqu'on s'appuie dessus (pression représentant elle le sloshing). La tôle est revenue en place, il ne s'agit donc que d'un flambage élastique qui ne prouve pas grand-chose. Le procureur fait confirmer à M. Ponasso (RINA) que toutes les tôles subissent ce type de flambage élastique, sans déformation plastique irréversible quand le seuil limite n'est pas atteint.

M. Touzot

Le témoin cité par M. Pollara est professeur en mécanique numérique, expert en simulation numérique et a fait une thèse sur les éléments finis.

Sa mission a été d'apprécier la crédibilité des calculs par la méthode des éléments finis effectués sur l'*Erika* qui ont servi aux conclusions du rapport du collègue expertal de Dunkerque.

D'une façon générale, selon le témoin, le processus de simulation est complexe. Il nécessite une description du système étudié (le navire) où toute erreur peut fausser le calcul, l'élaboration d'hypothèses et leur mise en équation pour calculer les efforts sur le navire. Les bons résultats dépendent de la taille des éléments finis et du pas de temps utilisés.

Selon M. Touzot, dans le cas de l'*Erika* il y a trop d'imprécisions qui faussent les calculs du processus de fissure du navire. Certaines données sont incertaines : la connaissance de la corrosion est imprécise, les données physiques sur les vagues sont grossièrement estimées par une moyenne, le processus de ruine du navire est trop long pour permettre la fiabilité des calculs ... Les calculs n'ont pas été affinés par un ajustement systématique de la taille des éléments finis et des pas de temps et on ne peut les valider, d'autant qu'il n'y a pas de retour d'expérience sur des calculs expliquant la rupture globale d'un navire usagé (il donne l'exemple des crash tests automobiles qui ont mis 12 ans avant d'être efficaces). Les fichiers d'entrées des données n'ont pas été fournis et les calculs n'ont pu être vérifiés.

Selon les calculs, le navire ne casse pas, rappelle M. Touzot qui reproche aux experts de n'avoir considéré que la corrosion sans prendre en compte d'autres hypothèses (sloshing, rupture de soudure....). La corrosion est une cause possible, mais est-elle la seule ?

En résumé dit-il, des entrées de données incertaines et non disponibles pour vérification, l'absence de validation par des retours d'expérience et le manque d'exhaustivité de la méthode « permettent difficilement de valider ou d'invalider les calculs ».

M. Masson

M. Masson a été directeur scientifique de l'IRCN (Institut de Recherche de la Construction Navale) et a pris sa retraite en février 1999.

Il a été contacté par Panship pour donner un avis sur les calculs du moment fléchissant de l'IRCN (utilisé dans le rapport du BEA) ainsi que sur les calculs de M. Paulet, en décembre 2006, soit après la clôture de l'instruction. Le Président du Tribunal pose à ce sujet un problème procédural : il y a une disposition

explicite autorisant l'appel à des experts privés durant l'instruction. Il n'y a rien de prévu quand elle est terminée.

Les calculs de l'IRCN avaient pour but de calculer les moments fléchissants et de les comparer avec les contraintes admissibles. Ces calculs de la « souffrance du navire » ont été effectués sur 4 séquences : au départ de Dunkerque, dans le Golfe de Gascogne, lors de la mise à la mer du ballast 2 tribord, avec combinaison de la mise à la mer du ballast 2 tribord et rupture de la cloison entre ballast 2 et citerne 3 centrale. Les moments fléchissants sont inférieurs au moment admissible dans les 3 premiers cas. Dans le cas de la rupture du ballast 2 et de la cloison citerne / ballast, il est supérieur de 60 %. Selon l'expert dans ce dernier cas l'inversion des calculs montre que la surcharge estimée dans les calculs est anormale. Le calcul est faux et aucun des calculs n'explique pourquoi le navire s'est cassé.

Les calculs de M. Paulet ont étudié les contraintes dans le matériau. Ils ont utilisé des formules de poutres pour simuler le comportement de toutes les structures, plaques, lisses, ou poutres soudées ; selon M. Masson, les coefficients utilisés pour corriger les formules de poutres sont générateurs d'autant de facteurs d'incertitudes. Il reproche notamment à M. Paulet de ne pas avoir fait varier ces coefficients dont il ne pouvait être sûr, pour déterminer leur influence. Pour M. Masson, ces calculs ne peuvent donner qu'un ordre de grandeur indicatif. Il estime aussi que les formules utilisées ne sont pas adaptées au contexte : ce type de calculs est utilisé dans les avant-projets de construction de petits navires, et non pour trouver précisément des causes de ruptures.

En conclusion, « les calculs de M. Paulet peuvent être légèrement mis en doute » et ne peuvent donner qu'un ordre de grandeur.

La défense de Panship souhaite un avis du témoin sur les influences respectives de la corrosion et du sloshing dans l'avarie de l'*Erika*. M. Masson considère que la corrosion n'est pas un facteur déterminant dans le flambage et la rupture du pont. Le Président du Tribunal insiste et note qu'il y a des facteurs déclenchants mais aussi de couplage qui peuvent avoir un effet ; le témoin pense que la corrosion aurait dû être nettement supérieure, donc irréaliste, pour être un facteur possible, mais reconnaît ne pas avoir directement travaillé l'hypothèse. Le Ministère Public, invoquant le lien entre solidité, épaisseur et corrosion, peine pourtant à faire admettre que « la corrosion abaisse les valeurs limites supportables » : « oui, sous réserve de la situation ». En revanche, et quoique n'ayant pas étudié le phénomène sur l'*Erika*, M. Masson estime que le sloshing est une « hypothèse à creuser » notamment quand il y a synchronisme des contraintes de sloshing et de compression sur le pont quand le navire est en contre arc. Il ajoute que le rapport de Dunkerque n'a pas observé d'impact de sloshing sur les lisses de pont ce qui ne veut pas dire qu'il n'y a pas eu d'effet : celui-ci a pu être simplement élastique. Il précise à une partie civile que le sloshing est un phénomène connu (un logiciel a notamment été développé à l'époque de la construction des méthanières aux Chantiers de l'Atlantique de Saint-Nazaire) mais qu'il n'est pas contrôlé.

Le Ministère Public veut savoir s'il est possible, depuis la passerelle, d'entendre le sloshing lorsqu'il se produit. « Oui lors de l'inspection des cuves » concède le témoin « mais en pleine tempête, c'est incertain ». Le procureur conclut alors en notant que l'équipage n'a jamais entendu de sloshing.

La défense de RINA note que les différents experts ont affirmé être chacun « sûr » de conclusions différentes ; aujourd'hui M. Masson au contraire pointe les incertitudes quant aux méthodes utilisées.

M. Boyle

M. Boyle a navigué pendant 37 années, dont 20 ans en tant que commandant. Il a été inspecteur pour le compte du United Kingdom P&I Club dans les 3 dernières années de sa vie professionnelle, en tant qu'expert du code ISM.

Il a étudié le système ISM de Panship, ainsi que parallèlement le plan SOPE de l'*Erika*. Au terme de son audit de 6 jours en janvier 2007 et de l'examen de 156 dossiers, il a estimé que le système mis en place par la société Panship était bien organisé, structuré et exhaustif. Il se base notamment sur les rapports quotidiens (voir 2 fois par jour), mensuels ou trimestriels faits par les navires à la société qu'il a trouvé très « complets et minutieux ». L'application de l'ISM chez Panship permet selon l'expert de détecter les fautes et les défaillances et d'y remédier de façon efficace et dans les meilleurs délais. Il

rappelle l'historique de l'obtention des certificats ISM de Panship et de ses navires auprès de RINA, la réflexion sur l'ISM depuis 1997 anticipée par rapport à l'entrée en vigueur de l'obligation et remet en cause l'objectivité de l'audit de janvier 2000 consécutive au naufrage. Pour M. Boyle, Panship connaît parfaitement ses navires, en a assuré le bon entretien, et est en conformité avec le règlement ISM lorsque l'*Erika* quitte Dunkerque. « Il n'y a aucun signe de carence » conclut-il.

Le Président du Tribunal se fait confirmer par le témoin qu'il estime le code ISM bien appliqué par Panship les 11 et 12 décembre 1999. Pourtant il ne se rappelle pas avoir lu les dispositions prévues par le shore/base contingency plan de la compagnie qui prévoit d'avertir les autorités côtières et s'embrouille dans sa réponse à la partie civile qui lui demande si cette obligation est remplie en téléphonant à un agent maritime. Pour lui, c'est de toute façon au capitaine du navire de prévenir les autorités et le commandant Mathur a alerté le CROSS. Il admet cependant qu'une personne mettant en œuvre ce plan a auparavant nécessairement analysé et estimé la gravité de la situation.

Le Ministère Public revient sur la suspension du certificat SMC du *Zagara* [navire géré par Panship] et les 3 semaines qu'il a fallu pour remédier au problème. Le témoin ne se souvient pas des détails mais considère que ne pas maintenir le certificat ISM sur tous ses navires ne signifie pas que celui de la compagnie doit aussi lui être retiré. Le code ISM le permet car il est un système de qualité qui a pour objectif l'amélioration continue.

La défense de RINA rappelle la vidange du ballast tribord 4 lorsqu'une gîte anormale a été constatée vers 12h30 le samedi 11 décembre. Le code ISM précise pourtant qu'une analyse préalable est nécessaire avant toute mesure corrective. Or, il y a eu transfert de cargaison sans analyse des charges. Le défenseur se demande s'il s'agit là d'une bonne application du code ISM et quel est l'intérêt de dispositions qui ne seraient pas appliquées. « On ne doit toucher à rien avant d'avoir évalué la structure » conclut-il. M. Boyle remarque qu'il est facile à terre de dire ce qu'il faut faire. Il refuse de dire que les directives du code ISM n'ont pas été suivies et estime que le commandant connaît la configuration des citernes : il a analysé la situation « par expérience ». Le témoin estime le défenseur de RINA trop littéral dans son interprétation « d'analyse préalable à toute action ». Ce dernier constate que le commandant Mathur a respecté les dispositions mais avec 2 heures de retard et non dès le début de la gîte.

Mercredi 9 mai 2007

Cette journée est consacrée à l'audition des témoins cités par RINA.

M. Blackwood.

M. Blackwood est météorologue depuis 30 ans, chargé des prévisions pour la Royal Air Force et l'aviation civile au service de l'Etat, puis des prévisions pour les applications maritimes au sein d'une société privée. Il a rédigé un rapport sur l'état de la mer et le spectre des vagues en différents points de l'itinéraire de l'*Erika* puis des rapports complémentaires en réponse aux questions sur le rapport original.

Le but de son étude a été notamment d'étudier la reconstitution de la situation météorologique effectuée par Météomer [utilisée par les experts de Dunkerque pour montrer l'effet aggravant de la hauteur des vagues subies par l'*Erika*] puis les effets subis par l'*Erika* en terme de vagues.

Le témoin présente des diapositives de cartes météo. Il note l'évolution du système de basse pression basé sur l'Irlande du Nord, et le creusement de la dépression. Il confirme un nouveau front vers 3 h du matin et le changement de direction du vent passant du sud-ouest au nord-ouest [évoqué par la Préfecture Maritime dans les 1ères audiences]. Selon M. Blackwood, les constatations de Météo France et de Ocean Route concordent, alors que celles de Météomer, identiques au départ, diffèrent totalement quand le navire entre dans le Golfe de Gascogne. Pour le témoin, les données de Météomer sont donc incorrectes.

A la demande de la défense de RINA, le météorologue définit la hauteur significative des vagues qui est la moyenne du tiers des vagues les plus hautes. Par évaluation statistique, il a abouti à une hauteur significative de 8,10 m alors que le rapport de Dunkerque l'évaluait à 8,50 m, ce qui ne constitue pas une différence significative. En revanche, il estime la fréquence d'occurrence de vagues extrêmes sur

laquelle se sont basés les experts de Dunkerque ni plausible, ni scientifique : ces derniers avaient d'abord estimé le retour de vague extrême à 6 h alors que pour M. Blackwood, une vague extrême de 17 m a un retour toutes les 14 h. Comme « le navire ne cassait pas dans ces conditions » les experts ont introduit des facteurs aggravants comme le courant de marée et la rencontre avec une « vague scélérate », puis l'hypothèse d'un retour d'une heure. Le météorologue considère ces théories comme irréalistes et qu'il n'y avait pas les conditions pour avoir des vagues scélérates. La conjonction avec le courant de marée susceptible d'augmenter la hauteur de vague n'est pas non plus possible puisque l'*Erika* se trouvait en limite de plateau continental avec des fonds de 100 à 150 m ; dans ce cas dit le témoin, la vague ne va pas au fond et est au contraire atténuée.

Il ne se prononce pas sur les routes suivies par l'*Erika*, bonnes ou mauvaises, mais penche plutôt pour une route avec vent arrière. En conclusion, la théorie d'une série de vagues extrêmes à l'origine de la rupture de l'*Erika* lui paraît improbable à l'analyse des conditions de mer.

M. Quenez

Le témoin est un polytechnicien, ingénieur en chef de l'armement, travaillant au bassin des carènes de Val de Reuil. Le bassin travaille à 80% pour l'armée, le reste se partageant entre études civiles, pour des sociétés de classification et dans un cadre judiciaire. Il a été mandaté par RINA pour apprécier les niveaux de pression exercée sur le bordé de muraille de l'*Erika* lors de la catastrophe, tels qu'il ont été calculés par le rapport Marin [société hollandaise sollicitée par RINA] et le rapport D2M [utilisé dans le rapport de Dunkerque].

Pour M. Quenez, le rapport D2M est un calcul théorique des pressions selon une houle simplifiée estimée à 12,5m de hauteur, et dans les pires conditions de contraintes. Cette méthodologie pessimiste est utilisée dans le cadre d'avant-projet et n'est pas adaptée à la détermination d'une cause d'avarie. Le calcul a conclu à une pression exercée de 123 kilopascals sur la muraille.

L'ingénieur présente en film la méthodologie utilisée par Marin : un essai en bassin reconstituant la houle et les conditions rencontrées par l'*Erika*. Les capteurs placés sur le modèle réduit estiment une contrainte de 68 kilopascals, voire de 75 kilopascals en prenant le cap le plus contraignant et en extrapolant la durée à 6 h.

Le témoin cité par RINA reproche aux experts de Dunkerque d'avoir contesté les résultats des essais de Marin par le calcul. « Ça n'est pas scientifique, on ne peut contester un essai que par un contre-essai et non en opposant des calculs » lance-t-il, « C'est l'expérience qui valide la théorie et non l'inverse ; sinon il faut changer de théorie ». Il ajoute que Marin a effectué une simulation de façon à obtenir une contrainte de 123 kilopascals et aboutit à une situation irréaliste de la houle.

Le Président du Tribunal note que malgré tous ces calculs où la contrainte exercée par les vagues sur le navire reste inférieure à la contrainte admissible, l'*Erika* s'est cassée. M. Quenez n'a pas de réponse puisqu'il n'a pas fait de calculs de structures, seulement des calculs de pression.

Le Ministère Public remarque qu'il n'y a pas d'expérience sans théorie, et que si la houle reconstituée par Marin intègre des facteurs multidirectionnels et fréquentiels il s'agit malgré tout aussi d'une simulation même si elle est physique. « Si le navire casse avec des contraintes faibles, n'est-ce pas parce qu'il est en vraiment mauvais état ? ». Le témoin ne se prononce pas mais insiste sur la meilleure représentativité des essais par rapport aux calculs. Le procureur termine avec une analogie avec les essais nucléaires où l'on se contente de la fiabilité des calculs.

Le défenseur du commandant Mathur se fait confirmer que les essais ont été effectués avec un modèle réduit à la carène intacte et qu'il est possible d'en faire après avarie. Il conclut donc que tout ce qui a été dit aujourd'hui sur l'état du navire et les niveaux de pression exercée sur sa muraille s'applique avant avarie : s'il y a une avarie tous ces calculs sont faux.

M. Mitchell

Depuis sa retraite en 2006, M. Mitchell est consultant en système de gestion maritime, et expert en code ISM. Auparavant il a été navigant sur pétroliers pendant 23 ans, chargé de la sécurité sur les plates-formes pétrolières Shell, et responsable de 300 auditeurs au Lloyd's Register of Shipping participant au groupe de travail « évolution des procédures » dans des commissions internationales.

La défense de RINA fait préciser à son témoin que la certification ISM est bien établie au nom du pavillon et sur délégation de l'Etat du pavillon. L'objectif est de mettre en place une organisation permettant la sécurité de navigation et les procédures de RINA sont conformes à la réglementation de l'OMI. M. Mitchell explique la procédure d'audit de certification ISM d'une société et d'un navire. Il estime entre 8 à 12 heures la durée d'un audit permettant la vérification de l'efficacité d'un système et la constatation éventuelle d'anomalies majeures ou mineures. Un auditeur n'a pas autorité pour retirer un certificat ; il fait des recommandations à l'Etat du pavillon. Dans le cas de Panship, le témoin considère que l'absence d'un chef de département technique chez Panship était une non conformité insuffisante pour lui retirer le certificat ISM.

M. Mitchell ne considère pas Malte comme un pavillon de complaisance ; Le Lloyd's Register of Shipping avait d'ailleurs délégation de l'Etat maltais pour la délivrance de certificat ISM.

Le Président du Tribunal veut savoir si la délégation est faite au nom de la Malta Maritime Authority ou du gouvernement Maltais. Pour le témoin, toutes les communications sont avec l'Autorité Maltaise mais le libellé du certificat est au nom du gouvernement. La délégation est faite par un simple courrier de l'Autorité disant l'organisation « habilitée ». Il confirme que le code ISM doit permettre au capitaine d'obtenir l'assistance à terre en définissant notamment les moyens d'entrer en relation avec la cellule à terre. Le « technical advisor » n'est pas une obligation au titre de l'ISM. Il admet que le délai de 4 heures pour entrer en contact avec Panship n'a pas été une bonne application du code ISM.

Enfin, en ce qui concerne l'activité de classification, pour le témoin il s'agit bien d'une activité privée et non d'une activité au nom d'un Etat.

M. Rule

M. Rule, diplômé d'architecture navale à Newcastle, a fait toute sa carrière au sein du Lloyd's Register of Shipping, dirigeant notamment l'exploitation de tous les registres Lloyd's en Europe, au Moyen Orient et en Afrique.

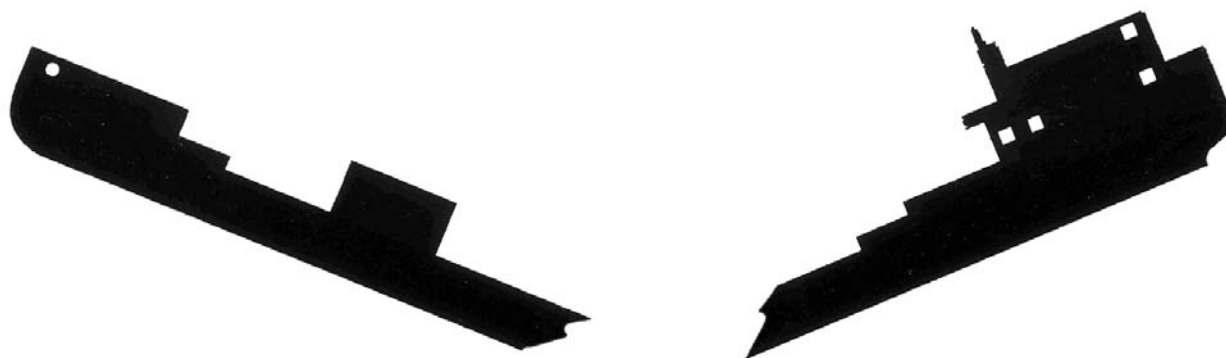
M. Rule définit la classification d'une façon générale. Promulgation et vérification de la conformité à des normes, elle garantit la sécurité structurelle d'un navire, son bon entretien, l'intégrité de sa coque et le fonctionnement des machines et circuits électrique notamment par des visites réglementaires. La visite quinquennale est une inspection en cale sèche ; l'inspecteur doit surveiller le processus des mesures d'épaisseur, accepter les propositions de réparation de l'armateur et surveiller que les réparations ont été conformément effectuées, même s'il n'a pas forcément à être présent pendant toute leur durée, avant de recommander le maintien de la classe. Les mesures d'épaisseur sont effectuées par une société agréée par la société de classification. Pratiquement, l'inspecteur assiste à 10% des relevés, et plus, s'il a des doutes quant à la cohérence, et assume la fiabilité de l'ensemble puisqu'il signe les mesures. Le Président du Tribunal se demande si l'inspecteur remarquerait des relevés effectués sur des parties de navires qui n'existeraient pas. Bien sûr, puisqu'il a les plans du navire lui répond le témoin ; de plus le certificat de classification définitif est établi par le siège et lors de l'élaboration du rapport final, des incohérences éventuelles par rapport aux plans devraient être détectées. La visite annuelle est plus limitée, peut se dérouler en plusieurs temps pourvu que le délai imparti [15 mois depuis la précédente visite] soit respecté et doit permettre d'assurer que le navire reste en bon état.

La défense de RINA revient sur les réserves émises par l'inspecteur Alga lors de la visite annuelle de l'*Erika* en novembre 1999. Les experts de Dunkerque ont reproché l'absence de mention explicite de cette réserve sur le certificat provisoire. Pour RINA et le témoin, il n'y a pas de manquement à la règle, l'origine technique des réserves [la corrosion soupçonnée] n'a pas à être explicite sur le certificat, même si implicitement l'inspecteur est inquiet pour la structure. En réponse à une partie civile, M. Rule estime que le délai de 2 mois et demi fixé par l'inspecteur de RINA est très court et témoigne d'une grande prudence ; il ne s'agit pas d'une restriction de l'exploitation mais d'une condition stricte de classe, signe de préoccupation. « De combien doit être le délai d'investigation en cas de perforation ? » demande l'avocat. « Cela dépend où elle se situe : sur le bordé de muraille il n'y a aucun délai, il faut immédiatement investiguer » répond le témoin alors que l'avocat cite l'extrait du rapport de l'institut de soudure à l'examen de l'épave pont sur « la corrosion de lisse horizontale allant jusqu'à la perforation ».

Le Président du Tribunal s'interroge sur le nombre de mesures à effectuer lors d'une visite quinquennale. Selon le témoin, il y a une proportion de zones à étudier, avec plus de mesures à effectuer dans celles qui sont suspectes, mais il est impossible de donner un nombre standard.

Répondant au Ministère Public, M. Rule estime l'espacement normal des campagnes de mesures sur un navire à 5 ans. La nécessité d'une nouvelle campagne de mesures après un an n'est donc pas ce à quoi on s'attend. Et le fait que l'*Erika* n'ait pas tenu le délai accordé de 2 mois et demi ? « Ça n'est pas normal » reconnaît le témoin.

La défense de Total interroge sur ce que peut conclure l'inspecteur de vetting d'une compagnie pétrolière au vu de la mention de travaux figurant sur le certificat de classification. « Il devrait se demander pourquoi il y a préoccupation » lui répond M. Rule. « Etait-ce la réponse attendue ? Non » commente le Président du Tribunal qui suspend l'audience.



Association de protection de l'Homme et de l'environnement
14, rue de l'Atlas 75019 Paris
Tel : 01-48-04-09-36 / Fax : 01-48-04-56-41
www.robindesbois.org
contact@robindesbois.org