

Procès Erika
Compte-rendu hebdomadaire - 13^{ème} semaine
Audiences du 14 au 16 mai 2007. Palais de Justice de Paris



Lundi 14 mai 2007

Le Tribunal entend aujourd'hui trois témoins cités par RINA : un professeur de navigation, un responsable d'opérations de sauvetage et un ingénieur naval

M. Hard

M. Hard a navigué de 1960 à 1994 sur tous les types de navires. Il enseigne les sciences nautiques et la navigation à l'Académie de la Marine Marchande des Etats-Unis (USMMA) à Kings Point. Il a été contacté par RINA pour donner son avis sur la navigation de l'Erika. Son rapport figure au dossier de l'instruction. Il conclut que le commandant Mathur n'a pas compris ce qui arrivait au navire ni apprécié le danger potentiel de la situation. Pour le témoin de RINA, ce sont les « actions imprudentes » du capitaine qui ont amené la ruine de l'Erika. Celle-ci n'était pas inévitable mais par ses décisions le commandant Mathur a accru les difficultés plutôt que d'alléger la pression sur l'Erika.

M. Hard revient sur la chronologie des observations faites à bord et des actions entreprises. Dès l'observation de la gîte, le commandant n'a pas pris les bonnes mesures: il a déballasté arbitrairement le ballast 4 tribord et maintenu le même cap dans la tempête. M. Hard rappelle que plus tard, le commandant Mathur, après avoir mesuré des changements de creux et constaté des brèches sur le pont, a pourtant dégradé son message de détresse en message de sécurité puis a annulé ce dernier. Pour le témoin, la cause d'une gîte est un déplacement de poids à l'intérieur ; il aurait donc fallu immédiatement faire demi tour pour alléger la pression, pouvoir se rendre sur le pont et sonder toutes les citernes, puis maintenir à tout prix un cap et une vitesse réduite qui auraient limité les contraintes et manœuvrer sans heurts jusqu'à la zone de refuge la plus proche, qu'il situe en rade de Brest ou dans la baie de Douarnenez.

La défense de RINA revient en détail sur la chronologie des informations disponibles et liste les « erreurs de jugement du commandant Mathur ». A 12h30, heure d'apparition de la gîte, il fallait trouver sa cause, donc virer immédiatement sans attendre pour éviter les paquets de mer sur le pont et permettre une inspection des citernes. Dans ses déclarations, le capitaine de l'Erika a fait part de sa crainte de chavirer ; pour M. Hard, un pétrolier plein est très stable, il est peu probable qu'il chavire, et la crainte du capitaine montre son « manque de compréhension de la dynamique d'un navire ». A 13h40, il a fait déballaster le ballast tribord 4 sans vérifier les creux des citernes. « Mauvaise compréhension et mauvaise décision » dit le témoin. A 14h08, l'Erika envoie un message de détresse, puis fait demi-tour à 14h18. Le capitaine constate alors les fissures et les ondulations sur le pont. Pour le témoin, ces fissures auraient dû être une préoccupation majeure, le commandant Mathur aurait dû réduire sa vitesse au maximum pour réduire les pressions sur le navire ; or il est plus inquiet de la gîte que des fissures, contre toute logique, car il ne comprend rien à la gravité de l'avarie. RINA et son témoin considèrent que l'appel de détresse est lancé trop tard (la gîte est déjà connu depuis 12h30) ou trop tôt (les fissures sont constatées après le demi-tour à 14h18). Pourquoi le commandant a-t-il attendu plus d'une heure et demi pour envoyer son message et pourquoi n'a-t-il pas fait part des informations supplémentaires [les fissures] au fur et à mesure et à le plus de personnes possibles (autorités de l'Etat côtier, personne désignée au titre de l'ISM...) pour obtenir une aide efficace. Pour M. Hard, il a fait tout le contraire de ce

qui aurait dû être fait. Quant aux changements de cap, si le témoin considère la prise du cap vers Brest comme une bonne décision bien que tardive, celle de se diriger vers Donges au motif que le port dispose d'installations de réception de pétrole est une erreur : en cas d'avarie, la priorité doit être de mettre le navire à l'abri tout en réduisant les contraintes, pas de décharger sa cargaison. RINA et le témoin estiment que l'Erika aurait pu être sauvée en prenant les bonnes décisions immédiatement : ralentir le navire, évaluer la situation et soulager la structure, trouver enfin des eaux protégées. Au contraire, le capitaine a aggravé les contraintes et a perdu 2 heures en ne faisant pas demi-tour immédiatement. Il n'y avait pas de fissures à 12h30, affirme le témoin, auquel une partie civile fera remarquer plus tard qu'elles ne sont peut être seulement pas constatées à cette heure-là.

Le Président du Tribunal note que les déclarations du témoin de RINA rejoignent les constatations faites par les experts nommés par la juge d'instruction [Messieurs Clouet et Cheneau] et sont à porter au passif du commandant Mathur. En l'absence des conseils du capitaine, il souhaite cependant avoir un avis sur la solitude du commandant Mathur notamment par rapport à l'ISM et l'aide et les conseils qu'il aurait pu obtenir de la terre. Pour M. Hard, un capitaine doit être capable de traiter seul les problèmes et de prendre les bonnes décisions : « il n'y a pas eu de code ISM pendant des siècles ». Un commandant ne peut compter sur un conseil immédiat, même s'il doit essayer de contacter la terre ; il n'est pas opportun de suivre des instructions venant de la terre [la décision de mettre cap sur Donges a été discuté avec la personne désignée chez le gestionnaire Panship] et le capitaine est seul responsable. Le Président du Tribunal a noté que selon le témoin l'apparition des fissures aurait dû être une préoccupation majeure pour le commandant Mathur. Et pour les autres marins qui ne sont pas à bord quand ils en prennent connaissance ? M. Hard considère qu'ils doivent avoir le même souci et que leur analyse de la modification d'intégrité structurelle aurait pu faciliter les choix du commandant de l'Erika. Le Président du Tribunal insiste pour avoir l'avis du témoin sur la perception d'une fissure par un marin [on se souvient que ni Antonio Pollara de Panship, ni le commandant Maertens de Total, ni les officiers de la Préfecture Maritime n'ont considéré les fissures comme un danger immédiat]. M. Hard confirme son opinion qu'une fissure est « essentielle pour tout marin ». Il précise aussi qu'il n'y a aucune preuve pour dire que son état de corrosion condamnait le navire à couler et que la route de Donges « n'a pas été la meilleure chose ».

Une partie civile revient sur la responsabilité du capitaine. Pour M. Hard, le commandant Mathur a définitivement violé les règles de navigation que lui-même enseigne en prenant une décision [déballaster] sans avoir des informations complètes. Il ne met pas en doute sa formation et son expérience mais il estime que le capitaine n'a pas été prudent. Il ne peut situer précisément à quelle heure la perte de l'Erika est devenue irrémédiable. Une autre partie civile s'interroge sur l'occurrence de fissures sur un navire neuf. Pour le témoin elle est possible avec une pression trop importante ; quant à savoir si l'âge et l'état du navire sont des facteurs, aggravants, déterminants ou neutres, il admet leur rôle éventuel dans l'apparition de fissures, mais dit ne pas connaître l'état de l'Erika. Il refuse de commenter la notion de « confiance dans le navire » que peuvent avoir les marins.

M. Hard fonde son opinion sur son expérience de marin et non sur des calculs puisqu'il ne connaît pas l'état de l'Erika et n'a une connaissance d'architecture navale que d'un point de vue de navigant. Antonio Pollara semble douter de ses compétences. Il trouve « légères » les explications du témoin sur la façon de procéder à de mesures de creux en pleine tempête avec gîte et son opinion sur les possibilités de port refuge en rade de Brest et estime contradictoire le reproche sur la mauvaise appréciation des fissures à bord et à terre avec l'affirmation du rapport que les fissures ne signifient pas que le navire doit couler. Il lui reproche des conclusions personnelles qui ne sont pas basées sur des faits. Le témoin conclut à la demande de la défense de RINA qu'un pétrolier ne peut chavirer avec une gîte de 15°, qu'une telle gîte est inhabituelle mais que c'est à sa cause qu'il faut s'intéresser avant toute action et que le navire n'aurait sans doute pas cassé si son capitaine l'avait abrité.

M. Papas

M. Papas est un spécialiste du sauvetage en mer, ancien responsable des opérations de sauvetage chez Tsaviris Salvage and Towage. La croissance de l'activité de sauvetage s'explique par le fait qu'une opération de sauvetage est toujours moins coûteuse que la perte d'une cargaison et un navire, et plus « conviviale » pour l'environnement. Selon ses conclusions, il était tout à fait possible de sauver l'Erika en contactant une société spécialisée dès le départ.

A la demande de RINA, il explique les modalités générales d'une intervention de sauvetage. Après négociation préalable, que le témoin estime à 2 heures, avec un armateur ou un gestionnaire, un contrat type LOF (Lloyd's Open Form) est signé qui donne au sauveteur la responsabilité du navire et de la cargaison ainsi que de toutes les actions entreprises ; ainsi, le sauveteur peut donner des instructions au bord, et le témoin ne connaît pas de cas où le capitaine « seul maître à bord » ait refusé ces instructions. Le contrat ne prévoit un paiement qu'en cas de succès. Après signature, la première action est d'établir une ligne de communication avec le navire afin d'avoir un maximum d'informations sur le navire, l'avarie et les détails généraux sur le produit transporté, le cap ... ; d'autres lignes de communication sont établies avec les autorités côtières, l'armateur, le gestionnaire et tout tiers intéressé. La priorité est de mettre en place une équipe d'intervention spécialisée à bord de 3 à 5 personnes (un chef d'équipe, un architecte naval et un plongeur, au minimum) chargée d'évaluer la situation et toute évolution. Selon M. Papas, il est facile de réunir une équipe grâce à un réseau de courtiers. Dans le cas de l'Erika, des recherches de spécialistes au Royaume-Uni, aux Pays-Bas, en Belgique ou en France auraient permis d'amener une équipe à Brest en 4 à 5 h après conclusion du contrat. Il faut aussi rechercher un supply pour acheminer du matériel sur l'Erika Les autorités côtières sont informées de toutes les étapes de la mission, et leur aide est demandée quand tout est prêt pour transporter les sauveteurs jusqu'au navire. Selon le témoin il était parfaitement envisageable de sous-traiter l'utilisation de l'*Abeille Flandre* pour le remorquage s'il s'agissait du remorqueur le plus proche. Il établit un planning d'intervention à partir de premiers contacts à 14 h : le contrat donnant liberté d'agir peut être signé à 16 h, il estime à 1h le temps nécessaire pour contacter le bord, soit à 17 h, demander toutes les informations et donner des consignes au commandant [dans un premier temps il dit contacter le bord dès 14 h pour lui dire de se diriger vers la terre la plus proche, soit Brest, réduire la vitesse et naviguer avec une mer arrière pour pouvoir surveiller les dégâts]. L'arrivée d'un remorqueur dépend de la disponibilité mais M. Papas considère 8 -10 h comme suffisantes, ce qui amène à minuit – 2 heures du matin. Le témoin de RINA redit que l'Erika pouvait être sauvée en prenant les actions appropriées au bon moment. Il évoque le cas du Castor, pétrolier victime de fissures, remorqué durant plusieurs semaines en Méditerranée, avant d'être sauvé par un transfert de cargaison.

« Combien ça coûte ? » demande le Président du Tribunal. Difficile à dire car tout est fondé sur la réussite de l'opération : « no cure, no pay ». Dans un premier temps la constitution et le transport d'une équipe d'intervention peuvent coûter 70.000 €. Le Président se pose aussi la question de la sous-traitance de l'*Abeille Flandre* et se propose d'interroger les préfets maritimes cités en tant que témoins en fin de semaine.

Le témoin précise enfin aux parties civiles que la société de sauvetage ne s'adresse pas à la société de classification pour connaître l'état du navire [selon Total qui avait déjà cité le cas en début de procès, American Bureau of Shipping était pourtant partie active dans le sauvetage du Castor]. C'est le propriétaire, ou les personnes qui s'occupent du navire, qui font appel à une société de sauvetage, vraisemblablement avec l'accord des assureurs mais M. Papas ne peut dire pourquoi le gestionnaire n'a pas conseillé cette solution. En revanche, il n'a jamais entendu parler d'un propriétaire de cargaison ayant signé un contrat de sauvetage.

M. Gronda

M. Gronda est ingénieur naval dans un cabinet indépendant de consultants. Il a été commis par RINA dès janvier 2000 et a conseillé la société de classification dans la procédure du Tribunal Civil de Dunkerque et établi un rapport dans ce cadre ainsi que dans la procédure pénale.

Sa mission était de trouver la cause du naufrage. Il évoque pour commencer « une cause éloignée de l'avarie » : la mise en place, dans le cadre de la réglementation, de ballasts séparés alors que le navire avait été conçu pour naviguer avec toutes citernes pleines ; puis « une cause immédiate » : la rupture locale dans la zone du ballast tribord 2 suite à une forte pression de l'extérieur conjuguée à un défaut de la tôle au niveau du couple 74. Il écarte tout rôle de la corrosion de la structure.

M. Gronda dit avoir éliminé une à une 37 hypothèses de rupture. Aucun des calculs de contraintes ne permettaient de « casser le navire », même avec des hypothèses d'épaisseur « pessimistes ». Il dit avoir alors examiné les 500 photos prises par les plongeurs sur les épaves, et noté un défaut de tôle dans le ballast 2 tribord sous la ligne de flottabilité : elle est matérialisée par une couleur orange, de 25 cm de

long, sous le repère en V utilisé par les remorqueurs (le « tug mark ») alors que les autres cassures sont brillantes. Le témoin dit avoir observé la même anomalie de couleur sur les photos de l'épave La Pérouse et émet alors l'hypothèse d'une oxydation préexistante au niveau du « tug mark ». Dans la matinée du 11 décembre, cette fissure s'est prolongée verticalement le long du bordé de muraille au niveau du couple 74. L'entrée d'eau dans le ballast 2 tribord a dans un premier temps eu un effet positif sur la structure en allégeant la pression, annulé par le transfert du ballast tribord vers le ballast bâbord.. Les tirants se sont cassés par l'effet domino. La fissure s'est ensuite propagée horizontalement. Le navire s'est brisé par le fond sous les effets de flexion et torsion. Le pont s'est brisé en dernier.

Pour M. Gronda, le reproche des experts de Dunkerque sur la corrosion est infondé : le bordé de muraille était en bon état, avec un amincissement de 5 à 10 % seulement. Les tirants auraient cassé quelle que soit leur épaisseur en raison de la fissure du « tug mark ». L'avarie n'est pas due à un manque de résistance de la structure mais à un défaut préexistant qui s'est propagé sous une pression augmentée par les changements de cap. Avec le cap favorable vers Brest et un ballast 2 tribord plein, M. Gronda estime l'Erika sauvable.

A la demande de RINA, le témoin précise que le défaut dans le bordé de muraille, « trop subtil », ne pouvait être observé que lorsqu'il devient traversant, donc pas lors d'un examen superficiel à Bijela, et encore moins lors de la visite annuelle. Il estime que les premières observations du rapport Pischeda étaient très générales, et que les mesures d'épaisseurs avaient été faites aux endroits jugés les pires visuellement mais sans localisation précise. De toute façon, pour lui, les défauts ont tous été corrigés à Bijela.

Les parties civiles notent que RINA est le seul à avancer l'hypothèse de défaut du bordé sous le tug mark : aucune trace d'oxydation à ce niveau n'a été observée par l'Institut de Soudure sur l'épave La Pérouse, l'aspect de ce point de fissuration n'était pas différent des autres. Pour M. Gronda, c'est parce que l'épave n'a pas été examinée correctement et a été nettoyée auparavant. Il n'est par ailleurs pas prévu d'accorder une attention particulière à ce point d'appui des remorqueurs lors des visites réglementaires.

Le témoin ne peut préciser au Ministère Public le moment où cette fissure, de 20-25 cm à l'origine, côté intérieur dans le ballast, est devenue traversante : elle s'est étendue le matin du 11 décembre mais le facteur temps demeure inconnu et il se déclare incapable d'estimer un débit d'eau, bien que le procureur lui fasse remarquer que la prise de gîte a été rapide.

Le Président du Tribunal revient sur la responsabilité du commandant Mathur mise en avant par le témoin. M. Gronda précise qu'il ne pouvait rien faire avant l'apparition de la gîte à 12h40 puisqu'il n'avait aucune connaissance de l'avarie ; en revanche après cette heure, toutes ses décisions ont augmenté les contraintes qui ont conduit à la perte du navire. Après lecture de la liste des mesures de corrosions constatées par les experts de Dunkerque, dépassant largement les normes réglementaires, le Président s'interroge sur l'influence de cette « supercorrosion » mais M. Gronda maintient qu'elle n'a aucune influence. « Pourquoi le bordé a-t-il cassé en premier selon RINA, et non après les tirants comme le disent les experts de Dunkerque ? » « Les experts n'ont pas réussi à simuler une cassure du bordé de muraille après les cassures des tirants, car dans la réalité il s'est cassé avant les tirants ». « Et la cassure de la cloison entre citerne 3 centrale et ballast 2 tribord ? » « Le transfert de la cargaison a pu se faire par la ligne de chargement, il n'y a pas forcément effondrement de la cloison, ça n'est qu'une hypothèse. » « On ne sait pas pourquoi le bordé casse, mais avec des taux de corrosion de 43 à 71 %, on ne peut pas avoir une idée ? » termine le Président.

Mardi 15 mai 2007

M. Molfessis

Professeur de droit à Assas, M. Molfessis a rédigé à la demande de Total dans le cadre de l'instruction un rapport en réponse au rapport de Mme Rémond-Gouyouud qui attribuait à Total la maîtrise d'œuvre de facto dans le transport de ses produits en raison d'un décalage entre la théorie et la réalité.

Le témoin commence par présenter ses conclusions sur les deux questions : Total a-t-il assumé une gestion nautique de fait d'une part et Total a-t-il commis une faute en affrétant l'Erika d'autre part. Concernant la première, il reproche à Mme Rémond-Gouyoud d'avoir fait de l'affrètement au voyage une « apparence » (trompeuse) et de la gestion nautique une « réalité » inversant ainsi les paramètres. Il ajoute qu'une gestion nautique résultant selon l'experte de la charte partie, donc d'un contrat, devrait être qualifiée de gestion « de droit » et non « de fait » mais qu'à l'analyse les clauses ne donnent aucun pouvoir de gestion nautique sur le navire, seulement des prérogatives commerciales sur la cargaison. Pour M. Molfessis il n'y a aucun décalage entre la réalité et la situation de droit. Concernant l'affrètement de l'Erika, le témoin estime que toutes les obligations légales ont été respectées et en particulier la vérification que l'Erika disposait de tous ses certificats. Mme Rémond-Gouyoud a reproché un dysfonctionnement du vetting. M. Molfessis considère après examen de la procédure de vetting et des questionnaires utilisés, que le vetting est un contrôle de pièces documentaires, qui ne permet pas de « connaître la structure ou de contrôler ce qui est à l'origine de la catastrophe » ; il dit ne pas connaître de précédent d'assimilation à une infraction pénale ou civil d'une violation de règle interne non imposée.

Puis, le témoin de Total présente son analyse de l'agencement des textes internationaux et nationaux : conventions internationales (Londres, Marpol et Montego Bay) et loi française du 5 juillet 1983 réprimant la pollution par hydrocarbures. Marpol distingue rejet accidentel et rejet volontaire : la convention interdit les rejets dans sa règle 9 mais introduit une exception en cas de rejet accidentel, dû à une avarie par exemple, sauf dans le cas d'une « faute inexcusable ». La loi française qui transpose Marpol va plus loin en condamnant la faute d'imprudence. Y a-t-il un problème de conventionalité ? En application de l'article 55 de la constitution française, le traité international a priorité sur la loi française et le professeur Molfessis rejette l'idée qu'il n'y a pas de conflit si la loi nationale est plus répressive que le traité international. Selon lui, Marpol prévoit latitude pour les Etats de fixer les sanctions en cas de violation de la convention mais pas de prévoir de nouvelles infractions ; en faire plus reviendrait à en être en infraction avec la Convention et sa règle 11. Il affirme en outre que le champ d'application des personnes dans les textes ne correspond pas non plus : dans le cadre de la convention Marpol, les seuls à pouvoir être poursuivis pour rejet sont l'armateur et le capitaine ; la loi française violerait à nouveau la Convention en prévoyant de condamner toute personne qui exerce un pouvoir de contrôle ou de direction sur la marche ou la gestion du navire (notamment le propriétaire de la cargaison et l'affréteur au voyage).

En réponse à la défense de Total, le témoin définit 2 approches de la faute inexcusable. « L'approche objective » assimilable à la faute lourde du droit du travail a longtemps été assez utilisée aboutissant à une condamnation des « graves négligences ». Elle serait aujourd'hui critiquée, la sanction de « trop de fautes inexcusables » au sens objectif va à l'encontre du principe de limitation de la responsabilité, base de l'équilibre du droit maritime. Selon le professeur Molfessis, la jurisprudence actuelle revient à la notion de « conscience de celui qui agit », soit une approche stricte et subjective face à une approche large et objective.

Les parties civiles se demandent si le départ de Dunkerque de l'Erika est causal dans le naufrage et dans la pollution et si le vetting pouvait s'y opposer. Le témoin dit ne pas avoir de compétence sur les questions de fait, seulement sur les questions de droit, mais considère le vetting comme une « pratique informelle interne » qui n'a pas de fondement légal ou réglementaire. Une autre partie civile remarque que contrairement à ce que dit M. Molfessis, il y a une jurisprudence de responsabilité pénale pour infraction à une règle interne.

Après avoir demandé au témoin s'il y avait une jurisprudence française où l'on ne retient pas la faute inexcusable, le Ministère Public note que s'il n'y en a pas, c'est parce qu'on n'a jamais posé la question, mais que cette jurisprudence existe, notamment en Australie.

Avant de terminer l'audition du témoin en soulignant la complexité des questions soulevés et posées au tribunal, le Président cite longuement la note Thouilin sur « l'origine et la justification du vetting » qui pointait le fait que la responsabilité de l'affréteur pouvait être impliquée même en l'absence de texte.

Même en l'absence de texte, la responsabilité d'un affréteur peut toujours être recherchée sur le terrain délictuel ou quasi délictuel pour faute ou négligence dans le choix d'un navire (...) Il y a une tendance

générale des juges à mettre en cause la responsabilité des donneurs d'ordres » en matière de transport (...) Il est clair que si les affréteurs et / ou les propriétaires de cargaisons ne se préoccupent pas de la qualité des moyes de transport utilisés, ils finiront par y être contraints par le législateur.

Bertrand Thouilin, Directeur des Affaires juridiques et de la sécurité – Direction Trading & Shipping – TOTAL SA – Bulletin ° 11 du CEDRE, 1^{er} semestre 1998

[Ce qui est régulièrement qualifié dans le cadre du procès de « note Thouilin » est en fait un article paru dans le bulletin du CEDRE. Cet article était donc destiné à tous et non aux services internes de Total. Il est consultable sur le site du CEDRE à l'adresse <http://www.cedre.fr/fr/publication/bull/bull11.pdf>]

M. Winter

Avocat à la Cour Suprême, M. Winter est un maritimiste expert en matière de charte partie ; il a occasionnellement pour client Total Transport Corporation. Il a été mandaté par Total pour déterminer si ce dernier avait un contrôle sur le navire en fonction de la charte partie ou des instructions au voyage et a rendu un rapport le 15 avril 2002 versé au dossier. Selon ses conclusions, le droit anglais qui s'applique à la charte partie conclue entre Total et Selmont ne donne à Total aucun droit de contrôle sur la navigation.

Après avoir ré-expliqué les 3 différents types de charte partie s'appliquant à des coques nues, des affrètements à temps et des affrètements au voyage, il note que l'affréteur au voyage a très peu de droits sinon sur le choix des ports, les jours et heures d'arrivée et le chargement et déchargement ; s'il est possible d'ajouter des conditions pour transférer le contrôle, ces dernières doivent être claires. Cela n'était pas le cas dans la charte partie de l'*Erika* où les conditions étaient « standard » où il ne s'agissait selon le témoin de Total que de faire respecter des droits quant à la cargaison et non d'interférer avec la navigation. Selon le droit anglais, il estime absurde l'idée d'un contrôle nautique de Total.

Une partie civile dit qu'après avoir entendu le consultant de Total, elle ne voit pas comment elle pourrait poser des questions à son avocat. De même le Ministère Public estime inutile d'interroger un avocat qui ne peut dire que du bien de son client, même après avoir prêté serment. Une autre partie civile s'étonne que le témoin puisse estimer normales, et même logiques et souhaitables, les communications directes affréteur / bord en cas d'urgence. A quoi cela sert-il si ça n'est pas pour contrôler les opérations ? Le témoin s'en tient cependant au simple échange d'informations

Une dernière partie civile constate que l'affréteur a le droit de choisir un bon navire. En a-t-il aussi le devoir ? Non, pas en droit anglais répond le témoin cité par Total ; c'est à l'armateur de fournir un bon navire, l'affréteur n'a pas l'obligation de vérifier.

Le Président du Tribunal note que pour RINA c'est le capitaine qui est responsable du naufrage de l'*Erika*, que pour Total il n'y a pas de fondement légal à la poursuite (« toute la législation française est-elle alors contraire à Marpol » questionne le Président) et que pour Panship la cause de l'avarie est le sloshing et uniquement le sloshing.

M. Canepa

M. Canepa, ingénieur naval a été chef de travaux dans différents chantiers navals en Europe, professeur de technologie navale, avant de fonder un cabinet indépendant s'occupant notamment de haute ingénierie et de recherche de cause dans les accidents de mer. Il a été mandaté par Andrew Taylor, le représentant de l'assureur Steamship dès le 13 décembre 1999.

M. Canepa dit avoir interrogé l'équipage à Brest afin de connaître tous les détails du scénario du dernier voyage, le chargement et le départ de Dunkerque, les ullahes, les transferts de liquides et l'emplacement des fissures, les éventuels bruits de friction et d'acier. Après avoir vu la vidéo FLIR de la Marine Nationale et après une conversation avec M. Ponarello (présenté comme le n°1 de la conception de navire en Italie), il dit avoir remarqué qu'il y avait peut être une situation propice au sloshing. Puis il a éliminé toutes les hypothèses qui n'étaient pas confirmées par des calculs pour ne garder que celle du sloshing. Pour M. Canepa, l'*Erika* ne respectait pas la nouvelle réglementation en matière de résistance locale du pont et des structures associées [applicable en fait aux navires à construire à partir des années 90] : les structures longitudinales du pont étaient d'épaisseur suffisante, mais mal distribuées, rendant le pont trop flexible et incapable de résister aux coups portés par l'effet de sloshing. Il se lance dans une nouvelle description du phénomène, et des conditions dans lesquelles il peut amener les déformations du pont et la ruine du navire et conclut que le navire a été mal conçu au départ à cause de

la méconnaissance du phénomène. Aujourd'hui, le sloshing est très surveillé, notamment pour les méthaniers de plus en plus gros. L'*Erika* était pour ainsi dire « un navire expérimental dans lequel on a voulu optimiser la quantité d'acier utilisée en respectant néanmoins les normes des sociétés de classification ». Effectivement l'*Erika* pesait 1.000 t de moins que les navires comparables.

M. Canepa précise à la défense de Panship que selon les rapports disponibles (P&I Club, visites annuelles du Bureau Veritas, Pischeda...) les insuffisances de l'*Erika* avaient été identifiées et réparées à Bijela. Selon lui, la différence entre le devis et la facture du chantier est normal parce qu'on prévoit un maximum de travaux pour négocier un prix, même des travaux qui ne sont pas nécessaires, de façon simplement indicative. La liste de travaux indispensables, et notamment le remplacement de tôles, est déterminée par l'inspecteur de la société de classification. Il estime que la corrosion constatée sur les épaves à Brest n'est pas représentative de l'ensemble, qu'elle ne peut être extrapolée et que les calculs ont démontré qu'elle n'avait pas eu d'impact. Pourtant remarque le Président du Tribunal, M. Ponarello a admis l'effet aggravant de la corrosion. « Je ne suis pas d'accord, c'est qu'il n'a pas compris la question » conclut M. Canepa : sans sloshing le navire ne se serait pas cassé, avec sloshing, même au neuveage il aurait cassé. Pourtant, il ne peut dire s'il y a des cas de pétroliers s'étant brisés sous l'effet du sloshing.

M. Daniel.

M. Daniel, témoin du Ministère Public n'avait pu être présent à la première audience des témoins. Ingénieur de Météo France, c'est un expert en dérive des nappes de pétrole et objets flottants. En vertu d'une convention d'assistance mutuelle avec le CEDRE, il a été contacté par fax le dimanche 12 décembre 1999 pour établir des prévisions de dérive. Les prévisions à moyen terme d'arrivée à la côte ont été étudiées en fonction des évolutions (les pires et les moyennes parmi 51 possibles) des conditions météorologiques et ne montraient pas d'arrivée avant 10 jours. M. Daniel a donc travaillé sur des prévisions à 5 jours continuellement remises à jour ; il estime que les prévisions à 48 heures se sont montrées plutôt bonnes, en dépit de l'annonce sur le site de météo France d'une arrivée de pétrole sur l'île d'Yeu qui fut « recalée » mais a marqué les esprits. Durant la 1^{ère} semaine ayant suivi le naufrage, les nappes ont dérivé vers le sud-est, favorisant l'hypothèse d'arrivée en Vendée et en Charente Maritime, avant de remonter vers le nord en 2^{ème} semaine. L'arrivée de boulettes de pétrole dans le Finistère, puis le Morbihan vers le 23 décembre n'étaient pas explicable à l'époque. A posteriori deux scénarios ont été envisagé : une fuite alors que le navire passait au large de l'île de Sein ou une fuite des épaves après la cassure.

Au Ministère Public qui souhaite connaître l'impact de la conduite de la crise par les autorités, et l'influence de la direction vers Brest, Donges ou l'Espagne, M. Daniel répond que la pollution aurait été importante dans tous les cas : plus on est loin, plus le linéaire côtier est atteint en terme de longueur.

Mercredi 16 mai 2007

La dernière journée d'audition des témoins se termine par un courtier maritime, deux anciens préfets maritimes et le commandant de l'*Abeille Flandre*.

M. Boutrolle

M. Boutrolle est courtier en transport de produits pétroliers depuis 38 ans ; il a exercé chez BRS (Barry Rogliano Salles) le 1^{er} courtier en France, dans les 5 premiers au niveau mondial.

Il définit la tâche du courtier en affrètement pétrolier comme une intermédiation entre un armateur et un affréteur. Il s'agit de gérer des contrats, de conduire et conclure les négociations, d'établir la charte partie et de suivre le navire du chargement au déchargement. Les outils utilisés sont devenus plus sophistiqués avec les années, notamment en ce qui concerne la recherche et le positionnement des navires. La base de données SIS est alimentée par les courtiers et fournit les navires disponibles à l'affrètement. Il revient sur les différents types de contrats d'affrètement à temps et au voyage pour dire qu'un navire n'est pas moins sûr quand il est affrété au voyage : l'armateur à temps a une meilleure connaissance du navire, mais la capacité à naviguer est accordée par sa classe, indépendamment du mode de gestion commerciale. En 1999, le marché était particulièrement déprimé et ne pouvait aller plus bas. Le montant du fret calculé sur une base de voyage aller / retour (moitié en charge, moitié sur

ballast) ne couvrait pas l'exploitation d'un navire, à moins d'un « routing astucieux » où le navire navigue davantage en transportant de la cargaison. Selon le courtier, un navire peut passer en théorie du transport de produits noirs à celui de produits blancs : mais dans la pratique, le coût du nettoyage des citernes rend ce passage impossible car économiquement non viable. L'*Erika* était donc voué au transport de produits noirs. M. Boutrolle revient sur le nombre réduit de navires disponibles au moment de l'affrètement de l'*Erika* : non seulement il y en avait peu mais tous étaient des navires anciens, et BRS avait d'ailleurs dressé pour Total une liste de navires susceptibles de naviguer du continent à la Méditerranée où ne figuraient que des navires anciens. Il refuse cependant d'assimiler automatiquement un navire ancien à un navire poubelle : l'âge n'était pas un critère de qualité à l'époque, et la société de classification est le juge de paix qui garantit cette qualité. Le Ministère Public fait remarquer que la classe a une obligation de moyens et non de garantie. Le témoin estime que durant les 30 dernières années, le doublement du volume de transport maritime n'a pas eu pour conséquence l'augmentation des pollutions : on a au contraire constaté qu'elles ont été divisé par 10, grâce à l'évolution de la réglementation et une amélioration des standards par le regroupement des sociétés de classification au sein de l'IACS et des sociétés pétrolières au sein de l'OCIMF, chacune dans leur domaine. Il exprime le sentiment que « Total ne méritait pas ça et que les victimes ont eu de la chance d'avoir à faire à une société responsable plutôt qu'à un petit trader susceptible de disparaître en cas de problème ». Pour le courtier, chacun doit rester dans son rôle et ne pas remettre en cause une organisation séculaire qui fonctionne : l'affréteur n'a pas à contrôler les structures et les tôles d'un navire. « Le transport maritime est une chaîne qui a la résistance de son maillon le plus faible, et pour les experts, Total n'est pas le maillon le plus faible » conclut-il.

Une partie civile interroge alors justement de savoir qui est le maillon faible selon le courtier. « Je vais me faire des ennemis », répond ce dernier, « mais je dirais que c'est d'abord la classe puisqu'il s'agit d'un problème de tôles et de structure ; ainsi que l'armateur et l'état du pavillon. »

Le Ministère Public s'étonne que dans les compagnies pétrolières préfèrent l'affrètement au voyage au contrat de transport : il y voit un refus de responsabilité. Pour M. Boutrolle, les majors pratiquent l'affrètement au voyage, mais aussi l'affrètement à temps, qui sont 2 modes de gestion non interchangeable. Le contrat de transport est en revanche rare. M. Thouilin, pour Total, précise que le contrat de transport est un contrat global dit COA (Contract Of Affreightment) où tous les transports sont confiés à une compagnie extérieure : c'est une externalisation du service logistique, mais comme dans les affrètements au voyage, il existe des instructions de voyage dans les COA.

RINA revient sur l'opinion du témoin concernant la classe en tant que « maillon faible », un jugement à l'emporte pièce et sans connaissance du dossier selon l'avocat. Le témoin ne se laisse pas faire et basé sur son expérience de 38 ans, confirme son opinion qu'un problème de structure est pour lui un problème de classe. Les échanges sont vifs, « Pour vous il y a un problème de classe » insiste l'avocat de RINA, « Il n'y a pas que pour moi, un bateau qui casse comme ça, c'est que la classe n'a pas fait son boulot ! » réplique le témoin. Le défenseur de RINA met en question les connaissances du courtier en matière de classification et de structures de navire : « Un courtier a-t-il des relations avec une société de classification, vérifie-t-il tous les certificats des navires qu'il soumet pour affrètement ou ne fait-il que transmettre des informations, combien de temps faut-il pour affréter un navire... ». Le témoin estime avoir déjà expliqué ces points, rappelle qu'il est un intermédiaire et n'a pas de compétences en structures qui ne lui serviraient à rien, et s'étonne des questions jugées ridicules de l'avocat de RINA. « Ça n'a pas de sens. Je réponds pour vous être agréable » conclut-il.

Amiral Merer

L'amiral Merer se présente aujourd'hui comme écrivain. Il a été Préfet Maritime de la Manche et de la Mer du Nord en 2000-2001, puis en poste à Brest en tant que Préfet de l'Atlantique de 2004 à 2006.

Il rappelle la responsabilité accrue du Préfet Maritime depuis 2004 et notamment en matière de pollution et de protection de l'environnement. Selon l'amiral, les experts de l'instruction qui ont critiqué l'action des autorités n'ont pas compris l'organisation de la Préfecture Maritime et les rôles respectifs du COM, de l'AEM et des CROSS. Dans le contexte de l'hiver 1999, lui-même aurait d'ailleurs donné les mêmes directives. Ainsi, il n'aurait pas prescrit le survol de nuit par une patrouille aérienne car son rendement est mauvais (par temps humide, l'infra rouge n'est pas efficace) ni envoyé d'hélicoptère. Les moyens sont là, dit l'amiral, mais il faut les utiliser quand ils sont utiles, sans mettre en danger la vie des

intervenants, et sans les gaspiller car ils ne sont pas extensibles. Dans le cas de l'*Erika*, leur mobilisation dans la soirée du 11 décembre n'aurait rien apporté. De même dans les aspects nautiques et les prescriptions de route faite par les experts, il note des erreurs pratiques. Il insiste sur la capacité d'accueil des navires du port de Brest, le fait qu'un navire de matières dangereuses [le *Junior M* chargé d'ammonitrate] était déjà en attente et que le port n'est pas équipé pour traiter des pétroliers. De plus, cette route de Brest a été préconisée sur la base d'un vent de sud ouest ; or le vent a tourné au nord-ouest dans la nuit et la houle anticipe ce changement de 3 à 4 h. L'*Erika* en prenant la route de Brest aurait alors eu une mer de travers et non une mer arrière moins contraignante comme l'ont supposé le rapport Clouet-Cheneau et RINA, dont l'avocat semble malgré tout mettre en doute l'anticipation par la houle d'un changement de vent.

Le Ministère Public revient sur les retards de carrière subis par les officiers de la Préfecture Maritime mis en cause dans la gestion de la crise. Pour l'amiral, il ne s'agissait pas d'un jugement hiérarchique sur des compétences mais d'une décision ministérielle et politique face à un impact médiatique éventuel. Il y a eu injustice. L'attribution des décorations, « stock options des fonctionnaires » dira plus tard l'amiral Gheerbrant, est de plus gelée dès qu'il y a mise en examen.

L'amiral Merer précise à la défense de RINA qu'une zone refuge n'est pas une zone mais un processus, et que concernant la Préfecture Maritime il existe au moins 80 lieux possibles identifiés, qui peuvent être choisis en fonction des risques et des avaries, nécessairement sous le vent.

Le Président du Tribunal revient sur les fissures dont un témoin cité par RINA a dit 2 jours plus tôt qu'elles doivent être « une préoccupation majeure pour tout marin ». L'amiral dit ne pas partager cette opinion. Effectivement, pour lui il y a des fissures sur tous les navires en fer ; ce qui importe c'est l'évolution de ces fissures. La défense de RINA insiste sur la nécessité de soulager le navire en cas de fissures. Pour le témoin, tout dépend de l'évolution, s'agit-il de fissures (de « cracks » traduit-il) ou de brèches ? C'est le capitaine qui décide de continuer ou pas [le commandant Mathur, qui surveille les fissures de l'*Erika*, n'a pas noté d'évolution dans le journal de bord].

Quant à l'éventualité de sous-traiter l'*Abeille Flandre* à une société de sauvetage privée évoquée par un autre témoin de RINA, elle est possible mais avec l'autorisation du préfet Maritime qui doit apprécier sa pertinence en pleine tempête.

Amiral Gheerbrant

L'amiral Gheerbrant, en retraite depuis mars 2004, a succédé à l'amiral Naquet-Radiguet, en tant que Préfet Maritime de l'Atlantique de septembre 2000 à mars 2004. Il a conservé l'organisation qu'il a trouvée et considère qu'elle fonctionne, a fait ses preuves en évitant de nombreuses catastrophes et accidents, et a même un excellent rapport qualité / prix en comparaison des Coast Guards anglo-saxons nombreux et coûteux. Il rappelle son attachement au sauvetage de la vie en mer dans la hiérarchie des valeurs et le fait qu'aucun marin n'a perdu la vie par carence de l'Etat durant la période où il a été à la tête de la Préfecture Maritime de Brest. L'amiral a continué à travailler avec Messieurs Geay et Velut et n'a jamais regretté de les avoir comme adjoints, alors que la Préfecture a eu à gérer des crises lourdes, voire de longue durée comme celle du *Prestige*. Il rappelle que l'Action de l'Etat en Mer (AEM) dirigée alors par M. Velut a un rôle de conseil juridique pour la chaîne opérationnelle. Au reproche qui a été fait aux officiers de ne pas avoir prévenu directement le Préfet Maritime, il objecte que les textes ne prévoient pas d'avertir « pour rien », or après l'annulation des messages de détresse et de sécurité, l'*Erika* n'était pas dans une situation extraordinaire. Il ajoute que 95 % des messages de détresse reçus par Inmarsat C [télex] sont de fausses alertes. Il estime déraisonnable d'utiliser des moyens pour « lever un doute qu'on n'a pas » et sans intérêt de nuit où les fissures et fuites de fuel n'auraient pu être observées. « Il ne faut pas gaspiller le potentiel aérien » conclut-il.

L'amiral ne peut répondre au Ministère Public sur une contradiction éventuelle dans les affirmations de RINA comme quoi « une gîte est extrêmement inquiétante » et « un pétrolier n'a jamais de problème de stabilité » car il ne connaît pas suffisamment les pétroliers. Cependant selon lui, une gîte corrigée ne veut pas forcément dire avarie de structures. Il précise à la défense de RINA ne pas se souvenir de gîte non corrigée sur un pétrolier. « Y a-t-il eu depuis l'*Erika* un changement dans les procédures qui oblige à demander la cause d'une gîte » insiste l'avocat. Pour l'amiral Gheerbrant, ce qui a changé c'est le degré de paranoïa : avant personne n'imaginait qu'un navire puisse cacher des informations après avoir émis un message de détresse. L'amiral se dit convaincu que des éléments de décision indispensables n'ont pas été fournis dans le cas de l'*Erika*. Le navire a envoyé un message de détresse à 14 h, annulé son message de sécurité à 17h30 et était en perdition le lendemain matin : soit il y a eu rétention

d'information, soit il y a eu une mauvaise analyse de la situation. Depuis on se méfie, ajoute-t-il, et on anticipe de façon pessimiste car un commandant en difficulté, sans être de mauvaise foi, risque par exemple d'annoncer des délais de réparation espérés mais optimistes.

Commandant Claden.

Le capitaine de l'*Abeille Flandre*, et aujourd'hui de l'*Abeille Bourbon*, a à son actif 338 opérations de sauvetage, 140 remorquages d'urgence, et 19 renflouements de navires. Il rappelle les circonstances de son intervention en décembre 1999 puis analyse les choix de routes de l'*Erika*.

Le commandant Claden avait pris son commandement le 6 décembre, l'*Abeille Flandre* avait ramené un vraquier en difficulté à Brest et était en pré alerte à Ouessant, comme prévu dès que le vent atteint 40 / 50k nœuds. Il dit avoir reçu une alerte vers 18 h pour un pétrolier qui se trouvait à 180 km. Le COM lui a demandé de se rapprocher à 18h15. Au matin du 12 décembre, à 8h10, il a entendu par les conversations radio de l'hélicoptère que l'*Erika* se brisait en deux, puis à 10h30 que l'équipage avait été évacué. L'*Abeille Flandre* est arrivée à midi sur l'épave avant qui émergeait verticalement de 8 m sans dériver. Des nappes de fuel ont obligé l'*Abeille Flandre* à slalomer jusqu'à l'épave arrière qui dérivait à 5 km / h en direction de Belle-Île, avec un tirant de 30-35 m interdisant de la ramener sur la côte. Il était impossible de dire si l'arrière de l'*Erika* allait couler dans 5 minutes ou 5 jours ; le commandant Claden a estimé que 10.000 t étaient encore à bord. Il a été décidé de profiter de l'amélioration de la météo pour envoyer des sauveteurs à bord afin de prendre le contrôle de la dérive. Le commandant dit avoir eu de la chance de faire la prise de remorque en 7 minutes dans ces conditions de mer. L'épave, soumise à des pilonnements, était difficile à contrôler et l'*Abeille Flandre* a finalement changé de cap pour suivre ses mouvements. Il était prévu de tenter une opération de sauvegarde le lendemain vers 12 - 13 h : des sauveteurs hélicoptérisés sur l'épave aurait largué dans le milieu naturel une partie de la cargaison pour retrouver une assiette permettant le remorquage vers Belle-Île [vers Belle-Île, il y a en effet une zone refuge]. Les mouvements de grandes amplitudes pris par l'épave ont fait renoncer à cette option ; la partie arrière du navire s'est mise à la verticale à 14h10 puis s'est enfoncé progressivement.

Le commandant Claden revient sur les choix de route de l'*Erika*. Le choix de mettre le cap sur Donges est vraisemblablement consécutif à l'avis, reçu par le navire à 15h30, d'un coup de vent imminent et son changement de direction au nord ouest. C'est la route qui fait le moins souffrir le navire confirme le témoin. Quant à la route de Brest, selon ses projections, l'*Erika* se serait brisée sans même arriver à l'île de Sein quelle que soit l'heure où elle se serait déroutée. Si lui-même avait été le commandant du navire, en tout état de cause ça n'est pas la route qu'il aurait choisie, sachant qu'il aurait à faire face à une mer croisée en permanence. Il estime normal qu'avec la gîte corrigée, la prévision d'un coup de vent au nord-ouest et le cap de Donges avec mer arrière, la situation du navire ait été considérée comme rassurante par la Préfecture Maritime. Il précise au Ministère Public qu'il n'a jamais entendu reprocher aux autorités maritimes françaises un manque de coopération en cas de danger ou une absence de volonté de combattre un sinistre.

Une autre question est de savoir si l'*Abeille Flandre* aurait pu atteindre l'*Erika*, avant qu'elle ne se brise, et la remorquer vers un port. Le Président du Tribunal rappelle l'audition du directeur général des Abeilles qui avait émis l'hypothèse que l'*Abeille Flandre* arrivée sur l'*Erika* vers 18 h puisse « faire en sorte que le navire ne se casse pas, en lui faisant faire le bouchon ». Pour le commandant Claden, ce timing est impossible. En appareillant à 14h le samedi 11 décembre, compte tenu du vent, le remorqueur aurait pu être sur zone vers 8 - 9h le lendemain matin ; vers 6h si l'*Erika* était restée sur place, ce qui n'aurait pas empêché les effets de torsion et flexion, mais quand un navire a de l'énergie on lui demande généralement de se diriger vers la terre. Il aurait été difficile pour la seule *Abeille Flandre* dans ces conditions de mer de la remorquer en raison du danger d'accélération du navire remorqué ; l'*Erika* aurait seulement pu être maintenue sur place pour évaluation.

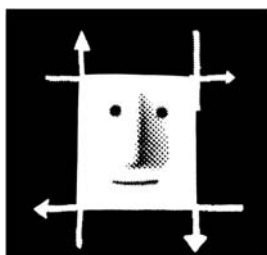
En réponse aux parties civiles, le commandant Claden dit ne pas avoir connaissance de naufrage dû à une faiblesse au niveau du « tug mark » ; une déformation de la coque serait visible de l'extérieur à l'appareillage ajoute-t-il.

Le témoin confirme à la défense de RINA que même contacté à 14 h, il n'aurait pu rejoindre l'*Erika* que vers 6 h le lendemain matin. Même avec une route convergente. Et en préalable à une intervention, il

aurait fallu un message de détresse confirmé. L'avocat de RINA estime acquis que la Préfecture Maritime a été sevrée d'informations mais lui reproche de ne pas en avoir cherché non plus. Le commandant Claden réplique que dire ce qu'il aurait fallu faire après coup est un mauvais raisonnement et que lui-même aurait sans doute agi de même. Le défenseur de la société de classification s'interroge alors sur des informations divergentes avec les organismes de météorologie, Météo France, Ocean Route, Météomer, utilisées par les experts de l'instruction et la défense, quant au vent et à la houle. « D'où viennent vos informations sur le vent ? » s'étonne l'avocat. Réponse imperturbable du commandant Claden : « Parmi tous les experts que vous évoquez, je vous rappelle que j'étais le seul en mer au moment des faits ; tout ce que j'ai dit est dans les rapports de mer de l'*Abeille Flandre* qui sont au dossier de l'Instruction. Le coup de vent était annoncé, il a eu lieu et le cap de Donges était le meilleur ».

Le Président du Tribunal revient sur l'exploit de l'*Abeille Flandre*. Il note que les sauveteurs embarqués pour faire la prise de remorque n'ont trouvé aucun document resté à bord et a l'impression qu'il en manque certains, qui auraient donc été soustraits à l'examen de la justice. Antonio Pollara s'insurge : selon lui quand on quitte un navire il faut essayer de sauver les documents même les « documents secrets », ce qui a été fait. Il dit que tous les documents légaux ont été remis. Justement il y a des documents « illégaux » qui intéressent le Tribunal. Les brouillons de passerelle cités par le commandant Claden par exemple.

C'est la fin. L'audience est levée. Le procès se poursuit la semaine prochaine avec le début des plaidoiries.



ROBIN DES BOIS

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