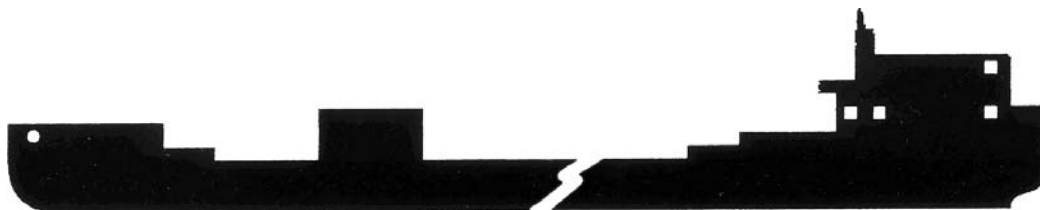


Procès Erika

Compte-rendu hebdomadaire - 16^{ème} semaine

Audiences du 4 au 6 juin 2007. Palais de Justice de Paris



Lexique :

CLC : *International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, dite CLC, Convention civile limitant la responsabilité civile en cas de pollution par hydrocarbures*

COM : *Centre Opérationnel de la Marine*

FIPO : *Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures*

IACS : *International Association of Classification Societies, Association internationale des sociétés de classification*

ISM : *International Safety Management, code international de gestion de la sécurité des navires et de prévention de la pollution*

MARPOL : *convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires*

OCIMF : *Oil Companies International Marine Forum, association de compagnies pétrolières*

OPA : *Oil Pollution Act, loi américaine spécifique aux marées noires votée après le naufrage de l'Exxon Valdez*

P&I : *Protection and Indemnity insurance, assurance protection et indemnité*

SOPEP ou **plan SOPE** : *Shipboard Oil Pollution Emergency Plan, plan de prévention de la pollution par hydrocarbure*

Lundi 4 juin 2007

Maître Chabert, Agent judiciaire du Trésor

Maître Chabert demande au nom de l'Agent Judiciaire du Trésor la réparation du préjudice matériel justifiable calculé à 153.890,17 € une fois déduit le remboursement du FIPO ; L'Etat a demandé le remboursement au FIPO après que « tout le monde était servi » ; en revanche, « il n'entend pas se substituer aux collectivités territoriales ou locales qu'il estime libre de définir leur préjudice dans le cadre de la procédure ».

L'avocat revient sur le caractère pénal du procès : il ne s'agit pas d'organiser un colloque de droit maritime mais de juger le délit de pollution involontaire visé par la loi du 5 juillet 1983, et en particulier par son article 8. La loi définit dans son paragraphe IV les personnes qui peuvent être poursuivies de ce chef « *Les peines prévues aux I et II sont applicables soit au propriétaire, soit à l'exploitant ou à leur représentant légal ou dirigeant de fait s'il s'agit d'une personne morale, soit à toute autre personne que le capitaine ou le responsable à bord exerçant, en droit ou en fait, un pouvoir de contrôle ou de direction dans la gestion ou la marche du navire ou de la plate-forme* ». Maître Chabert rappelle qu'on parle ici d'un délit involontaire, d'une faute non intentionnelle et que la loi s'applique dans le cas de l'*Erika* :

- Il y a eu un dommage
- La cause directe de ce dommage est un accident de mer
- L'accident de mer est la conséquence d'une négligence ou d'un non respect de normes par les personnes visées au paragraphe IV.

La personne physique n'a pas à avoir commis le dommage pour être jugée responsable : selon la jurisprudence, elle est responsable si elle n'a pas agi avec diligence et a exposé autrui à un risque qu'elle ne pouvait ignorer.

Bien qu'en tant que professeur il n'ait pas le droit de consulter contre l'Etat, Le professeur Molfessis a produit pour Total les « notes Molfessis » concluant que le tribunal ne peut poursuivre sur le fondement de l'article 8 de la loi car la convention MARPOL l'emporte sur la loi nationale. Pour Maître Chabert, il y a une confusion car MARPOL concerne le rejet au moment où il se passe alors que le délit de pollution concerne en plus les fautes préalables commises avant l'accident. Les causes d'exceptions définies par MARPOL sont des « avaries simples » et non des accidents de mer.

L'avocat de l'Agent Judiciaire du Trésor distingue 2 blocs de responsabilités en fonction des dates des fautes commises. Pour les actes commis avant le 8 décembre 1999 [départ de Dunkerque, dernier

voyage de l'*Erika*], rien dans la convention MARPOL n'empêche de rechercher les responsabilités des acteurs : le commandant Mathur constate la corrosion et avise M. Amitrano, représentant de Panship ; L'inspecteur de RINA, M. Alga constate la corrosion sur une zone suspecte, celle qui finalement cassera, mais autorise le navire à naviguer ; M. Ponasso chef de département RINA doit savoir ce qui se passe ; la 1^{ère} mission de l'armateur Savarese est de regarder si son navire est navigable et la même obligation légale de sécurité s'applique au gestionnaire Antonio Pollara ; Mrs Ducci et Clemente en signant une charte partie s'engagent à mettre à disposition un navire en bon état, or 5 jours après son départ il casse, et si Mrs Savarese, Ducci et Clemente ont axé leur défense sur leur incompétence, pour la jurisprudence, « la faute caractérisée n'est pas excusée par l'incompétence » ; Total n'a pas respecté sa règle de visite obligatoire d'un navire, et même s'il était légalement possible d'affréter l'*Erika*, la norme interne prévue pour éviter un risque connu n'a pas été respectée, permettant à l'*Erika* de partir. Concernant les actes commis le 11 décembre, Maître Chabert interroge sur ce qui a été fait pour éviter la pollution : l'appel de détresse a été dégradé, Panship et Total ont été avisés du risque de pollution, respectivement à 14h42 et à 18 h, mais ce risque n'a jamais été transmis aux autorités. Toutes ces fautes sont pour l'avocat « caractérisées » et engagent la responsabilité des personnes physique et encore plus des personnes morales.

Concernant la limitation de la responsabilité civile prévue par la CLC, Maître Chabert remarque que la société de classification RINA et le propriétaire de la cargaison Total en sont exclus, puisqu'elle ne concerne que le propriétaire. Et même, la limitation saute quand les protagonistes ont agi témérement. Etre téméraire, c'est « prendre la mer avec un navire pourri, donner des certificats au même navire, ne pas avertir les autorités, ne pas respecter ses règles de vetting », à l'inverse être courageux c'est « prendre le risque de perdre un contrat » ou citant l'ancien président de Total Thierry Desmarets « reconnaître avoir commis une faute, mais être là pour réparer ».

**Maître Mignard, Maître Tordjmann, Maître Druais
Régions Bretagne, Pays-de-la-Loire, Poitou-Charente, Conseils Généraux du Finistère et de
Loire-Atlantiques, commune de Ploemeur.**

Maître Mignard commence par mettre face à face les collectivités locales et des activités économiques honorables : leurs responsables sont aujourd'hui prévenus. « Comment des activités économiques et sociales nécessaires sont-elles compatibles avec l'intérêt général et la protection de l'environnement ? » Ici elles ont « méconnu un bien public mondial, le patrimoine marin ». Il reproche le jeu de la défense qui plaide l'incompatibilité entre loi nationale et convention internationale pour appliquer ce qui est le moins contraignant. Il revient sur « l'esprit des lois » constatant que les réglementations ont toujours été renforcées après les grandes catastrophes maritimes Torrey Canyon, Amoco Cadiz, Exxon Valdez. La protection du littoral côtier est au centre des préoccupations internationales avec par exemple la convention MARPOL sur la prévention des pollutions, L'OPA a élargi le spectre des responsabilités en abandonnant la distinction entre le propriétaire et les autres acteurs, l'OCIMF et donc les compagnies pétrolières régulent le transport des hydrocarbures en imposant des normes internes, l'IACS hausse les critères des sociétés de classification. Ces normes autorégulatrices signent une connaissance du risque du transport maritime. En ce qui concerne les compagnies pétrolières, même si elles ont abandonné leurs flottes pour ne plus cumuler risques et responsabilité, elles ont une « connaissance génétique du risque » et garde un contrôle identique à celui qu'elles avaient sur leurs propres flottes ; le vetting coiffe le transport et l'armateur est davantage soumis à l'affréteur. Par ailleurs, une convention signée par un état n'empêche pas celui-ci d'en faire plus, elle impose de prendre des précautions à minima, et la Convention MARPOL ici invoquée qui concerne les rejets tant volontaires qu'accidentels n'exonère pas les responsabilités en cas de « comportement téméraire ».

L'avocat demande au tribunal de voir le pouvoir effectif de chaque acteur et d'en dégager des responsabilités. Il écarte les thèses du sloshing, de la fissure initiale, et du vice caché mises en avant par les prévenus. L'*Erika* avait « le vice de son âge, c'est-à-dire l'usure due à la vieillesse et la carence de soins, qui a abouti au naufrage ».

Maître Mignard revient sur les responsabilités de Total qui avait une « direction déterminante dans la gestion et la marche de l'*Erika* ». Les prérogatives de la charte partie donnent un pouvoir de contrôle à l'affréteur qui est en relation directe avec le commandant ; peut être même plus de pouvoir qu'à l'armateur. L'avocat revient sur les modalités de vetting, la duplication des contrôles, et la défiance des

compagnies pétrolières vis-à-vis des sociétés de classification. « On n'affrète pas à temps les navires âgés à cause de leur usure présumée » ; mais n'y a-t-il pas alors imprudence à ne pas contrôler lors des affrètements au voyage ? Du vendeur TIL (Total International Limited) à l'affrèteur TPS (Total Petroleum Services) à agissant pour TTC (Total Transport Corporation), toutes ces entités assurant le transport doivent respecter la norme et notamment l'affrèteur totalement responsable en ce qui concerne le choix du navire.

Maître Tordjmann s'attache aux obligations qui n'ont pas été respectées par les acteurs « professionnels ou armateurs » et constituent autant de fautes. RINA délivre des certificats après avoir vérifié l'état du navire. La société de classification a été peu professionnelle lors de la visite spéciale, son inspecteur est arrivé après le début des travaux, a procédé à des vérifications des mesures d'épaisseur « par sondage » sur 10 % et laissé remplacer des tôles par des tôles d'épaisseurs moindres, alors même que le rapport initial Pischeda « accablant » quant à la corrosion du pont aurait dû susciter des précautions. Maître Tordjmann récuse l'immunité demandée par RINA après 7 années de procédure. Quant à la faute initiale du Registro Italiano Navale devenu RINA, elle a été acceptée par cette dernière, il y a infraction continue par continuité de la personne morale. Enfin, lors de la visite annuelle d'Augusta, bien qu'il ait constaté des « zones suspectes », l'inspecteur de RINA a signé la classification de l'*Erika* et laissé partir le navire en privilégiant l'intérêt commercial à la sécurité ; un témoin de RINA avait pourtant admis que la nécessité d'une série de mesures n'était pas ordinaire lors d'une telle visite et a posteriori M. Ponasso a admis que « le rapport et les prescriptions posaient question ». Il s'agit d'une faute simple de RINA. Le commandant Mathur a tardé à donner aux autorités des informations dont il avait connaissance, comme s'il avait peur qu'elles l'obligent à interrompre le transport ; il a commis une faute même s'il bénéficie de la circonstance atténuante que l'armateur, la société de classification et les compagnies pétrolières lui ont dit que l'*Erika* était un bon navire. Giuseppe Savarese est issu d'une famille d'armateur ; avoir délégué des pouvoirs ne l'exonère pas de ses responsabilités et le feuilleton de la réparation de la chaudière à Bljela [voir compte rendu de la 2ème semaine, audience du 20 février 2007] est représentatif de la façon dont il a géré le navire et de ses difficultés financières. Antonio Pollara, gestionnaire nautique, a caché le rapport Pischeda au Bureau Veritas en 1998, a validé les travaux de Bijela conjointement avec l'inspecteur RINA, et lors du dernier voyage de l'*Erika* est resté passif après avoir appris les fuites de pétrole, n'a pas rempli ses obligations au titre du plan SOPE et alerté les autorités. Mrs Ducci et Clemente ont joué l'ignorance mais aussi nié la vérité au début de l'instruction ; ils n'ont rien fait et même pas assuré la soute du navire. Pour Maître Tordjmann toutes ces fautes sont caractérisées, hormis celle de RINA qui est simple. Il s'étonne que la défense ait présenté la CLC comme la seule réglementation à observer pour juger de la faute civile. Effectivement la CLC liste les acteurs protégés. Ne sont pas couverts, Total SA, TPS, RINA et M. Ponasso ; leur responsabilité est à apprécier sur la base du droit commun et pour faute simple, l'inexécution d'une obligation. Quant aux acteurs potentiellement protégés, leur faute inexcusable les prive de la limitation instaurée par la CLC. L'avocat demande des condamnations exemplaires dans le cas de l'*Erika*, seul moyen d'entraîner un changement des attitudes, comme le montre l'évolution des amendes pour dégazage volontaire fixées par le Tribunal de Grande Instance de Brest.

Maître Druais revient sur le préjudice en Pays-de-la-Loire. Le préjudice matériel a été évalué dans le cadre d'une expertise FIPOL, partiellement indemnisé et est justifiable : travaux de voiries, frais de personnel, frais de communication ; il insiste sur le préjudice moral et l'atteinte à la notoriété subis par le département de Loire-Atlantique et les communes comme La Turballe où la plupart des plages sont restées fermées en 2000 voire en 2001.

Maître Mignard conclut sur l'impact de la marée noire de l'*Erika* : c'est « l'intégrité du patrimoine naturel des collectivités » qui a été atteint. Il s'agit là d'un « préjudice écologique indirect » que l'avocat mesure à l'aune de la souffrance humaine. « La lésion au patrimoine atteint d'abord l'humain », « la nature est devenue hostile » et même s'il y a réparation, « la survivance du fait » prolonge l'angoisse. Il faut prendre de la rareté de l'environnement et la valoriser monétairement. En réparation des préjudices matériel différentiel et du préjudice moral ; il demande 30 millions € pour chacune des régions, 10 millions pour le département du Finistère et celui de Loire-Atlantique et 2 millions pour chacune des communes qu'il représente. Pour l'avocat des régions et collectivités, la sanction pénale de principe est nécessaire, mais plus essentielle encore la sanction « économique et significative ».

Réquisitoire du Ministère Public

Deux procureurs, Laurent Michel et Marjorie Obadia, se sont relayés dans un réquisitoire de 5 heures destiné à dégager des responsabilités pour chacune des trois infractions retenues, soit « pollution des eaux ou voies navigables françaises suite à un accident de mer par un navire citerne d'une jauge brute égale ou supérieure à 150 tonnes », « mise en danger d'autrui par violation manifestement délibérée d'une obligation réglementaire de sécurité ou de prudence » et « absence volontaire des mesures destinées à combattre un sinistre dangereux pour les personnes ».

Le Ministère Public, représentée par la procureur Obadia, se place sur la même logique que l'Etat, les collectivités locales et les associations qui se sont portés partie civile et ont demandé la réparation d'un préjudice. Il demande au tribunal de faire jurisprudence en jugeant au pénal pour la première fois en France le délit de pollution accidentelle : il s'agit de déterminer le droit applicable et d'en tirer les conséquences pénales et civiles. Dans ce dossier complexe où chacun des prévenus s'est tour à tour défaussé sur l'autre, il insiste sur la nécessité de combattre la volonté de dilution des responsabilités découlant de la complexité même du transport maritime et n'entend pas discuter de droit maritime. Dans un procès pénal, il s'agit de déterminer le « poids éventuel de la responsabilité » de chacun des 15 prévenus et pour chacune des infractions.

Absence volontaire des mesures destinées à combattre un sinistre dangereux pour les personnes

Pour ce délit, le seul qui soit « volontaire » et le plus gravement puni (par une peine maximum de 2 ans d'emprisonnement), le Ministère Public demande la relaxe de tous les prévenus poursuivis, à l'instar du parquet qui avait déjà demandé le non-lieu à l'issue de l'instruction. Sont concernés les trois officiers de la Préfecture Maritime de l'Atlantique Messieurs Geay, de Monval et Velut, l'officier du CROSS Etel M. Lejeune, ainsi que Monsieur Thouilin responsable de la Cellule de Management de Crise (CMC) de Total au moment des faits.

Ce délit n'est en rien lié à une négligence ou une erreur d'appréciation, il est volontaire ; le sinistre qu'il vise n'est pas la pollution mais le « danger potentiel pour les personnes ». A ce titre, le premier motif pour relaxer les prévenus de ce chef d'inculpation est le bon sens : les secours ont eu lieu et la réaction a été immédiate après le second appel de détresse. En deuxième lieu, la procureure estime qu'il faut apprécier « in concreto » le rôle de chacun et le délimiter. Quelle est l'information dont chacun disposait et quelle est l'action qu'il a entreprise ? Elle rappelle le partage des rôles entre CROSS et COM, la foi en la parole du capitaine en détresse et les autres événements urgents qui mobilisaient les officiers lors de la journée du 11 décembre, la dégradation, puis l'annulation du 1^{er} message de détresse de l'*Erika* ; selon elle, le tribunal n'a de toute façon pas à juger du manque ou de la vétusté des moyens et ne peut que prendre acte. Le Ministère Public estime que le navire *Erika* a été traité normalement par les militaires représentants des autorités côtières, compte tenu de l'information qui leur était fournie, édulcorée en comparaison de celle donnée à d'autres interlocuteurs. Leur éventuel manque de curiosité est une question qui n'a rien à voir avec le pénal. Dans la même logique, M. Thouilin disposait d'informations indirectes par le biais de M. Callone, secrétaire de la CMC ; le Ministère Public considère ne pas avoir d'élément objectif pour dire que ces informations n'étaient pas « rassurantes et déterminantes » selon les dires de M. Maertens rapportés par M. Callone. La CMC de Total a été armée après le 2^{ème} appel de détresse, M. Thouilin a donc agi normalement compte tenu des informations dont il disposait.

Pollution des eaux ou voies navigables françaises suite à un accident de mer

Pour le Ministère Public, la loi qui s'applique en matière de pollution accidentelle est la loi du 5 juillet 1983 [cf. **texte de l'article 8 de la loi du 5 juillet 1983 en page 9**]. Il s'agit d'un délit de résultat dont le fait constitutif est qu'in fine les eaux territoriales et les côtes françaises ont été touchées par la pollution. C'est un délit classique de négligence et d'imprudence, ce qui permet alors au tribunal d'aller en amont dans le temps et l'espace rechercher les causes de l'accident et retenir les fautes de chacun. Ce délit est reproché à l'armateur Giuseppe Savarese, au gestionnaire Antonio Polara, à Messieurs Ducci et Clemente dirigeants de la société Selmont affréteur à temps, au commandant Mathur capitaine de l'*Erika*, à la société de classification RINA et son ingénieur naval M. Ponasso et à Total SA, son directeur

des transports maritimes M. Thouilin, et ses 2 filiales Total Transport Corporation (TTC) et Total Petroleum Services (TPS).

Le procureur repousse les arguments de la défense sur les incompatibilités entre la loi française et la convention internationale MARPOL et le fait que c'est MARPOL et sa clause 11 d'irresponsabilité pénale qui devrait être applicable selon la défense. Pour lui, MARPOL sanctionne un fait [le rejet de substances définies], c'est une convention sur les pollutions et non sur les accidents de mer ; il s'agit ici de sanctionner une conduite antérieure à un sinistre ayant entraîné un rejet. Le délit se situe hors du champ de MARPOL. **[cf. texte de la clause 11, annexe I de la convention MARPOL en page 9]**

L'infraction d'imprudence est imputable au propriétaire du navire, à son exploitant et à toute personne exerçant un pouvoir de contrôle sur la gestion ou la marche du navire. Il faut ensuite établir le lien de causalité directe ou indirecte (dans le cas de l'*Erika*) entre chaque acte et le dommage.

Pour le Ministère Public qui se base sur les rapports tant civil (celui des experts de Dunkerque) qu'administratif (celui du BEA-Mer), la cause principale, dite cause adéquate, de l'accident de l'*Erika*, et donc de la pollution de 400 km de côtes, est la corrosion « manifeste et généralisée ». La corrosion constatée par ces rapports à l'examen des épaves de l'*Erika* est pour lui représentative de l'état général du navire. Le procureur considère que puisque la physique exprime que « la résistance d'une tôle est proportionnelle au cube de son épaisseur », la corrosion a un rôle causal. Les tirants servent à renforcer le bordé de muraille ; la cassure de tirants corrodés a entraîné la cassure du bordé de muraille [bordé : ensemble des tôles formant l'enveloppe extérieure d'un navire : bordé de fond, de pont, de muraille]. Il écarte les hypothèses de sloshing [thèse commune à Antonio Pollara et Giuseppe Savarese] et de lésion cachée dans le bordé de muraille [thèse de RINA]. Le sloshing est une hypothèse commode pour le gestionnaire qu'elle innocente mais probabiliste, et on se demande pourquoi il ne s'est jamais produit en 24 ans ; qui plus est, le procureur rappelle que les calculs des experts de Panship se sont basés sur une viscosité de la cargaison analogue à l'eau [voir audience de M. Ponarello le 7 mai, 12^{ème} semaine] alors que ça n'est jamais le cas du fuel n° 2, ni à 50°, ni à 100°, qu'il ne pouvait y avoir de sloshing dans des citernes de ballast presque vides ou des citernes de cargaison presque pleines, qu'aucun expert n'a constaté de traces causées par le phénomène sur les épaves et qu'enfin le sloshing fait du bruit alors que l'équipage n'a jamais rien entendu pendant les inspections. De même, la lésion cachée du bordé de muraille au niveau du « tug point » mise en avant par RINA est un scénario qui manque de précision : quand la fissure est-elle devenue traversante ? Quel était le débit d'entrée d'eau ? Quand les tirants ont-ils à leur tour cassé ? Comment déduire des conséquences quand on ne connaît pas les conditions initiales ? L'examen métallique n'a pas corroboré cette thèse et le faciès de rupture du bordé indiquait un phénomène de haute énergie contraire à une lésion progressive ; enfin avec une perte d'étanchéité de la muraille, et sous réserves de calculs, l'eau entrée dans la citerne de ballast aurait dû alléger les contraintes venant de la mer.

Pour le procureur, la corrosion est donc bien la cause nécessaire du naufrage. C'est un processus de dégradation graduelle. Le rejet [la pollution] est la conséquence terminale d'une avarie progressive et il n'y a alors pas lieu d'appliquer la convention MARPOL qui s'intéresse à un événement soudain. A l'appui de sa démonstration, le procureur cite un arrêt de la Cour Suprême d'Australie qui a rejeté le processus de dégradation graduelle comme motif d'exception de responsabilité.

Le Ministère Public recherche alors les fautes commises par les prévenus, antérieurement à l'appareillage de l'*Erika* le 8 décembre 1999 et en rapport avec la corrosion pour établir les responsabilités de chacun au titre du délit de pollution accidentelle.

Le propriétaire G. Savarese et le gestionnaire A. Pollara n'ont pas consacré les moyens nécessaires à contenir la corrosion des matériaux, en contravention avec la convention SOLAS et le code ISM. Ils ne pouvaient ignorer le risque que la corrosion faisait courir au navire : face à la mer, la préparation du navire est essentielle. Le propriétaire et le gestionnaire ont donc commis une faute caractérisée en réduisant de concert l'ampleur des travaux effectués aux chantiers de Bijela : la facture a été divisée par 3 par rapport au devis, et sur la tranche 2, ce sont les 4/5èmes des tôles qui n'ont pas été changées. Même si l'on considérait l'avarie [et non l'accident de mer] cette faute inexcusable au titre de l'article 11 de Marpol rendrait applicable la loi française aux deux prévenus.

Le procureur rejette tout d'abord l'immunité de RINA en tant qu'émanation de la République de Malte. Pour lui, l'activité de classification est une activité commerciale et non de service public. Les certificats

statutaires émis au nom de Malte sont conditionnés par le certificat de classe émis par RINA. Malte veut responsabiliser l'activité de classification et non l'immuniser : d'ailleurs Malte a demandé l'immunité pour l'Autorité Maritime Maltaise et non pour RINA. Les négligences et imprudences reprochées à RINA sont de n'avoir jamais envisagé l'erreur initiale du Registro Italiano Navale [registre qui a changé de statut en 1999 pour devenir RINA], d'avoir commis des erreurs dans la certification et classification de l'*Erika* en faisant preuve de complaisance pour son client lors de la visite annuelle et de n'avoir donc rien fait pour conjurer le risque manifeste de corrosion. La faute est bien imputable à RINA qui a un pouvoir de contrôle sur la gestion ou la marche du navire puisque ce qui est recherché chez une société de classification c'est justement une autorité s'attachant à contrôler en toute indépendance ; elle est imputable à une personne morale puisque les faits reprochés ont été commis par un délégataire de pouvoirs. Le procureur constate « l'absence de diligence normale » de la part de la société de classification sur 2 faits précis :

- l'absence de diligence à retirer le DOC (Document of Compliance, certification ISM pour une compagnie gestionnaire de navire) de Panship (ni même de le suggérer à l'Autorité Maritime Maltaise) après la détention du *Zagara* [navire géré par Panship] aux Etats-Unis alors qu'elle n'était manifestement pas apte à entretenir ses navires et en assurer la sécurité ; si l'erreur initiale a été commise par le Registro, RINA ne l'a jamais admise ni corrigée, et le DOC a été retiré à la compagnie en 2000 avec moins de motifs qu'en 1999 puisqu'il n'était pas tenu compte de l'accident *Erika*.
- l'absence de diligence à retirer le certificat de classe de l'*Erika* suite à la visite annuelle d'Augusta en novembre 1999 alors que la corrosion avait été constatée par l'inspecteur de RINA sur des éléments de renfort selon RINA, mais malgré tout nécessaires selon le procureur. L'intérêt du navire, qui commandait d'effectuer les mesures d'épaisseur immédiatement, devait être prioritaire sur l'intérêt commercial du client, et accorder un délai était inacceptable.

La double faute de RINA a permis à l'*Erika* d'être à Dunkerque ; c'est en outre une faute grave de la société de classification qui a pour mission statutaire de contrôler ses débiteurs. Le Ministère Public ajoute que RINA n'a aucune qualité pour limiter sa responsabilité et doit donc réparation intégrale du préjudice causé.

Total SA et ses 2 filiales TTC et TPS sont poursuivis pour le délit de pollution accidentelle. Le procureur se dit convaincu de l'existence de fautes pénalement condamnables, bien que Total et sa défense aient toujours déclaré « ne pas savoir ce qu'on lui reproche ». Il entend dégager les fautes d'imprudence et de négligence qui ont à son sens provoqué le naufrage à l'origine de la pollution : la faute du vetting et la faute dans l'affrètement.

Pour le procureur, la condition d'imputabilité est remplie : Total n'est pas soumis aux règles du marché comme il le dit, car les coalitions d'intérêts (ici l'OCIMF) qui limitent les risques par une mutualisation des inspections de vetting exigibles par tous, obligent les armements à se soumettre ; d'ailleurs les inspections ne sont-elles pas facturées aux armateurs ? Il y a donc un pouvoir de contrôle sur le navire avant l'affrètement même, auquel s'ajoutent un contrôle dans le cadre des opérations contractuelles (l'armateur co-contractant doit avoir des approbations de vetting d'autres compagnies) et des stipulations contractuelles sur le capitaine via les instructions de voyage (même s'il est « seul maître à bord », le capitaine est tenu de satisfaire le client de son armement). Le procureur reconnaît qu'il n'y a rien d'abusif à ce que Total soit préoccupé par sa cargaison, mais cet intérêt à protéger induit une méthode qui interfère avec la navigation : les instructions de voyages sont analogues notamment en matière de contrôle à celles qui étaient données à l'époque où les compagnies pétrolières possédaient leur propre flotte, le numéro de téléphone figurant dans les instructions de voyage est celui de la cellule de Management de Crise, à quoi servirait-il d'être informé si ça n'est pas pour réagir ?

Le contrôle exercé par le vetting et les instructions de voyage ne sont pas un bon plaisir mais une nécessité et une prérogative dont Total doit assumer les conséquences. Les fautes sont imputables aux personnes morales Total SA, TTC et TPS car elles ont été commises par des autorités au sein des sociétés.

Le procureur rejette la thèse que la libre modalité du vetting n'entraînerait pas d'obligations. Au vu de la « note Thouilin », il est difficile de croire que Total se soit jamais considéré irresponsable de ses affrètements. L'OCIMF a imposé des règles en se disant le mieux placé : comment prétendre « être libre donc pas responsable » alors que justement on a dit « ne pas avoir besoin d'obligation règlementaires puisqu'on est responsable » ? Pour le procureur, la société doit être débitrice pour tous les navires

qu'elle peut contrôler : un bon vetting doit conjurer le risque en écartant les navires dangereux. Or il y a eu absence de diligence normale dans le contrôle vetting :

- l'inspecteur de Total a effectué un contrôle superficiel, certains ont dit « cosmétique », en n'inspectant pas les capacités. Même si cette inspection est soumise à accord du capitaine, il n'est pas plausible qu'il refuse. Et il aurait eu plus de liberté si c'est Total qui avait payé pour l'inspection. Il n'aurait pas dû y avoir d'entrave commerciale à une inspection de sécurité.
- Un contrôle de sécurité n'a de sens que s'il est exhaustif. Surtout quand le marché est déprimé et les navires plus ou moins bien entretenus, quand une « inspection cosmétique » a jugé le navire acceptable « à la limite », et quand il s'agit d'un pétrolier simple coque transportant des produits polluants. La diligence normale imposait de contrôler en premier chef ce qui est le plus dangereux : les citernes de ballast particulièrement exposées à la corrosion.

Pour le Ministère Public, le contrôle normal qui découle d'une diligence normale est efficace et discriminant ; de semblables examens pourtant rudimentaires ont permis à Messieurs Pischeda et Alga de constater l'état de corrosion de l'*Erika*. Total a commis une faute d'imprudance par cette absence de diligence normale et ne peut s'en exonérer en invoquant la garantie d'un tiers, la société de classification Rina, apportée par un contrôle documentaire. Une connaissance abstraite ne peut remplacer un contrôle réel, fût-il rudimentaire. Pour le procureur, Total en est bien conscient puisque M. Thouilin a pointé lors des débats la responsabilité de l'état du pavillon comme le plus grand blocage en matière de sécurité ; et donc la responsabilité des sociétés de classification et de certification délégataires.

Il y a de même eu absence de diligence normale chez les filiales TTC et TPS en ce qui concerne l'affrètement. La limite de validité de l'autorisation de vetting était dépassée au moment du voyage, et même au moment de la conclusion du contrat [le 26 novembre 1999]. Le navire n'était certes pas plus dangereux 3 semaines plus tôt ou plus tard, mais il y a un seuil nécessaire au-delà duquel l'affrètement devient une imprudence. La culture de curiosité a visiblement fait défaut : elle aurait poussé l'affréteur à regarder au-delà de la 1^{ère} fenêtre de la base SURF [qui indique le statut « oui », « non » « sans statut » des navires soumis pour l'affrètement] et permis une approbation aux dates pertinentes.

Pour le procureur, les conditions de vetting et d'affrètement sont au nombre des causes de la pollution par équivalence : il n'y aurait pas eu de pollution si l'*Erika* n'avait pas été chargée et l'*Erika* n'aurait pas été chargée si des fautes n'avaient pas été commises dans les procédures de vetting et d'affrètement :

- l'*Erika* n'a pas été inspecté « normalement » par le service vetting.
- l'*Erika*, navire sans statut, a été affrété sans inspection

Le procureur remarque que Total SA n'est pas affréteur et n'a donc aucune qualité d'exonération de ses responsabilités au regard de la réparation du préjudice civil.

Il considère que le commandant Mathur est fautif d'avoir appareillé sur un navire dangereux dont il connaissait manifestement l'état de corrosion par ses propres inspections et par la visite annuelle d'Augusta et ne peut à cet égard qu'être condamné.

Pour ce délit de pollution accidentelle, le Ministère Public demande la condamnation de l'armateur Savarese, du gestionnaire Pollara, de la société de classification RINA, de Total SA et de ses filiales TTC et TPS et du commandant Mathur,.

En revanche, il abandonne les charges qui concernent des faits trop tardifs, contemporains de l'accident et qui n'en sont donc pas les causes, ou les faits pour lesquels il n'y a pas de certitude : la dégradation puis l'annulation de l'appel de détresse du commandant Mathur, les violations du code ISM par Panship, la vitesse du navire, la direction vers Brest, Donges ou l'Espagne ou l'insuffisance de soutes. S'appuyant sur le rapport des experts de Dunkerque, il considère que « dès le 1^{er} dysfonctionnement le navire menaçait ruine » et qu'aucune des solutions possibles d'éloignement, de choix d'une « terre sacrificielle » ou de sabordage n'était certaine d'empêcher la pollution. Si des fautes ont été commises empêchant la mise en œuvre d'une solution qui n'est pas certaine, il ne peut y avoir de lien de causalité. Il abandonne de même les poursuites quand il y a possiblement eu ignorance. Mrs Ducci et Clemente, dans leur rôle, ont pu ignorer les insuffisances de l'*Erika*, ont menti tout au long de l'instruction mais leur faute d'incompétence n'est qu'indirecte et n'a pas causé le naufrage. M. Ponasso n'a pas directement opéré les contrôles, a souvent déclaré « se poser des questions sur l'état du navire » mais a posteriori seulement car il a manqué de sens critique dans l'exploitation des données fournies par ses subalternes.

Le doute peut aussi lui bénéficier de même qu'à Monsieur Thouilin qui avait délégué les compétences de vetting et a pu être ignorant des risques. La relaxe est donc demandée pour ces 4 prévenus du chef de pollution accidentelle.

Mise en danger d'autrui par violation manifestement délibérée d'une obligation réglementaire de sécurité ou de prudence

Le Ministère Public définit le délit de mise en danger d'autrui comme la violation de règles précises de sécurité qui a entraîné un risque de blessures ou de mort. Pour la procureure Obadia, le tribunal est habilité à statuer sur ce délit effectivement commis sur le territoire français puisque l'*Erika* est parti de Dunkerque et pour lequel la loi française est applicable aux ressortissants étrangers : elle prévoit la peine maximale de 1 an de prison. Comme pour le délit de pollution accidentelle, la thèse centrale retenue est que l'accident qui a provoqué la mise en danger a été causé par une corrosion ancienne et irrémédiable. Le Ministère Public exclut donc toutes les fautes qui ont été commises après le départ de Dunkerque le 8 décembre 1999. Ainsi les mesures prises par le commandant Mathur, son appel de détresse annulé puis trop tardif, ou les fautes avérées d'Antonio Pollara dans son application à terre du code ISM. Le capitaine de l'*Erika*, lui, en vertu du droit de la Mer ne pourrait être jugé que par une juridiction pénale de sa nationalité ou de l'état du pavillon.

Pour la procureure, la vie des 26 marins partis de Dunkerque à bord de l'*Erika* a été mise en danger parce que tout n'a pas été fait pour maintenir le navire dans le cadre d'une classification digne de ce nom. Elle renvoie à la liste des règles de la convention SOLAS (reprises dans la loi française sur la sauvegarde de la vie humaine) dont le Ministère Public estime qu'elles n'ont pas été suivies par l'armateur Savarese, le gestionnaire Pollara et la société de classification RINA lors des travaux de Bijela et de la visite annuelle d'Augusta.

Les prévenus étant cités pour « violation délibérée », elle demande la relaxe de Mrs Ponasso, Ducci et Clemente qui ont commis des fautes d'imprudence simple. De même Total SA et M. Thouilin ne peuvent à son sens être « complices d'une violation délibérée » puisqu'ils ne se sont justement pas donnés les moyens de savoir.

Le Ministère Public rappelle que l'histoire des condamnations a été jalonnée par les accidents responsables de pollutions marines. La réprobation sociale attend donc une répression pénale à sa hauteur. Entre 1999 et 2007, les amendes maximales pour pollution après un accident de mer sont passées de 75.000 € à 200.000 € pour les personnes physiques, et de 375.000 € à 1 million € pour les personnes morales. Le procureur Michel considère qu'il ne s'agit presque que d'une réparation symbolique au regard du préjudice subi. Il demande donc au tribunal de faire jurisprudence sur l'action publique par un principe de condamnation et de peine, mais aussi sur l'action civile en définissant la nature et le montant des réparations d'un préjudice exceptionnel.

Près d'un milliard d'euros a été réclamé au total par les différentes parties civiles ; le procureur estime à 500 millions le minimum qui devrait être accordé en réparation. Les faits reprochés sont gravissimes, même s'il n'y a pas eu de morts et même s'il estime le préjudice réversible à moyen terme « pour l'essentiel ».

Il demande de sanctionner la désinvolture dont ont fait preuve l'armateur Savarese dans ses arbitrages financiers où l'économie a toujours primé sur la sécurité et le gestionnaire Pollara pourtant « arrogant et connaissant tout ce qui touche au domaine technique », la complaisance des « petits arrangements » de RINA lors des visites quinquennale et annuelle, la négligence de Total et de ses filiales qui revendiquent une « liberté totale et irresponsable qui n'existe pas » et la faute du commandant Mathur qui n'a pas rempli son devoir en ne résistant pas et a mis en danger son équipage.

Le procureur conclut que les Etats-Unis n'ont pas mieux réagi à une pollution [*Exxon Valdez*] avec l'Oil Pollution Act que la France à plusieurs ; dès 1983 le législateur a apporté des réponses pénales qu'il s'agit aujourd'hui de faire entendre. Il requiert les peines maximales prévues : 75.000 € d'amende et 1 an de prison avec sursis pour l'armateur et le gestionnaire, 375.000 € d'amende pour RINA, Total SA et TPS (devenu TGPS). TTC est une coquille vide sans employés pour lequel le procureur laisse au tribunal le soin de fixer l'amende. Et une peine « symbolique » de 10.000 € pour le commandant Mathur.

Loi du 5 juillet 1983 réprimant la pollution de la mer par les hydrocarbures - Article 8

I - Sans préjudice des peines prévues à la présente sous-section en matière d'infractions aux règles sur les rejets, le fait, pour le capitaine ou le responsable de la conduite ou de l'exploitation à bord de navires ou de plates-formes français ou étrangers, de provoquer par imprudence, négligence ou inobservation des lois et règlements dans les conditions définies à l'article 121-3 du code pénal, un accident de mer tel que défini par la convention du 29 novembre 1969 sur l'intervention en haute mer en cas d'accidents entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures ou de ne pas prendre les mesures nécessaires pour l'éviter est punissable lorsque cet accident a entraîné une pollution des eaux territoriales, des eaux intérieures ou des voies navigables jusqu'à la limite de la navigation maritime.

Lorsque l'infraction est commise au moyen d'un navire entrant dans les catégories définies à l'article L. 218-10 ou d'une plate-forme, elle est punie de deux ans d'emprisonnement et de 200 000 euros d'amende.

Lorsque l'infraction est commise au moyen d'un navire ou engin entrant dans les catégories définies aux articles L. 218-11, et L. 218-12, elle est punie d'un an d'emprisonnement et de 90 000 euros d'amende.

Lorsque l'infraction est commise au moyen d'un navire ou engin entrant dans les catégories définies à l'article L. 218-13, elle est punie de 4 000 Euros d'amende.

II. - Lorsque l'accident de mer visé au I a, directement ou indirectement, soit pour origine la violation manifestement délibérée d'une obligation particulière de sécurité ou de prudence imposée par la loi ou le règlement, soit pour conséquence un dommage irréversible ou d'une particulière gravité à l'environnement, les peines sont portées à :

1° Cinq ans d'emprisonnement et à 500 000 Euros d'amende, lorsque l'infraction est commise au moyen d'un navire entrant dans les catégories définies à l'article L. 218-10 ou d'une plate-forme ;

2° Trois ans d'emprisonnement et à 300 000 Euros d'amende, lorsque l'infraction est commise au moyen d'un navire ou engin entrant dans les catégories définies aux articles L. 218-11 et L. 218-12 ;

3° 6 000 Euros d'amende, lorsque l'infraction est commise au moyen d'un navire ou engin entrant dans les catégories définies à l'article L. 218-13.

Lorsque l'infraction est commise au moyen d'un navire entrant dans les catégories définies aux articles L. 218-10, L. 218-11 et L. 218-12 ou d'une plate-forme, l'amende peut être portée, au-delà de ce montant, à une somme équivalente à la valeur du navire ou à deux fois la valeur de la cargaison transportée ou du fret.

III. - Lorsque les deux circonstances visées au premier alinéa du II sont réunies, les peines sont portées à :

1° Sept ans d'emprisonnement et à 700 000 Euros d'amende, lorsque l'infraction est commise au moyen d'un navire entrant dans la catégorie définie à l'article L. 218-10 ;

2° Cinq ans d'emprisonnement et à 500 000 Euros d'amende, lorsque l'infraction est commise au moyen d'un navire entrant dans les catégories définies aux articles L. 218-11 et L. 218-12.

L'amende peut être portée, au-delà de ce montant, à une somme équivalente à la valeur du navire ou à trois fois la valeur de la cargaison transportée ou du fret.

IV. - Les peines prévues aux I et II sont applicables soit au propriétaire, soit à l'exploitant ou à leur représentant légal ou dirigeant de fait s'il s'agit d'une personne morale, soit à toute autre personne que le capitaine ou le responsable à bord exerçant, en droit ou en fait, un pouvoir de contrôle ou de direction dans la gestion ou la marche du navire ou de la plate-forme, lorsque ce propriétaire, cet exploitant ou cette personne a été à l'origine d'une pollution dans les conditions définies au présent article.

V. - N'est pas punissable, en vertu du présent article, le rejet, consécutif à des mesures ayant pour objet d'éviter un danger grave et imminent menaçant la sécurité des navires, la vie humaine ou l'environnement..

MARPOL

Annexe I - Prévention de la pollution par les hydrocarbures

Règle 11

Exceptions

Les règles 9 et 10 de la présente annexe ne s'appliquent pas :

a) au rejet d'hydrocarbures ou de mélange d'hydrocarbures effectué par un navire pour assurer sa propre sécurité ou celle d'un autre navire, ou sauver des vies humaines en mer ;

b) au rejet d'hydrocarbures ou de mélange d'hydrocarbures provenant d'une avarie au navire ou à son équipement :

i) à condition que toutes les précautions raisonnables aient été prises après l'avarie ou la découverte du rejet pour empêcher ou réduire ce rejet, et

ii) sauf si le propriétaire ou le capitaine a agi soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement ;

au rejet à la mer de substances contenant des hydrocarbures approuvé par l'Autorité, lorsque ces substances sont utilisées pour lutter contre un cas particulier de pollution afin de réduire les dommages dus à cette pollution. Tout rejet de cette nature est soumis à l'approbation du gouvernement, quel qu'il soit, dans les limites de la juridiction duquel il est prévu de l'effectuer.

Cette journée est consacrée aux plaidoiries des avocats de prévenus dont le Ministère Public a demandé la relaxe : les militaires de la Préfecture Maritime de Brest et de M. Lejeune du CROSS ETEL, prévenus du délit « d'absence volontaire des mesures destinées à combattre un sinistre dangereux pour les personnes » ainsi que Mrs Ducci et Clemente, directeurs de Selmont, l'affréteur à temps de l'*Erika*, poursuivis pour « pollution des eaux ou voies navigables françaises suite à un accident de mer » et « mise en danger d'autrui par violation manifestement délibérée d'une obligation réglementaire de sécurité ou de prudence ».

Maitre Schmitz

M. Lejeune

Maître Schmitz rappelle que le Procureur a demandé la relaxe de M. Lejeune prévenu du délit d'«absence volontaire des mesures destinées à combattre un sinistre dangereux pour les personnes ». M. Lejeune n'est pas décideur en matière de déclenchement des missions. Il est fonctionnaire à vocation interne du ministère des Transports et de l'Équipement. Ce tribunal n'a pas vocation à condamner l'état. Selon le déclinatoire de compétence déposé par le Ministère Public, M. Lejeune doit être condamné par un tribunal administratif. M. Lejeune a fait preuve de clairvoyance en anticipant les difficultés des opérations de sauvetage ; il a, dans la mesure de ses moyens, contribué à éviter un désastre humain. Une opération de sauvetage doit être menée en coordination avec le capitaine du navire en difficulté, le seul à disposer d'information sur la situation et aucun texte légal n'autorise d'ailleurs le CROSS à imposer ses décisions au bord. La juge d'Instruction s'est interrogée sur le manque de compréhension de la situation par le CROSS. L'avocat note que le centre doit remplir plusieurs missions : surveillance des pêches, gestion des messages de détresse reçus par télex, gestion des missions de sauvetage ; l'équipement ancien du centre ne permettait pas de bonnes liaisons radio ; la multiplicité des tâches et le manque de moyens humains et matériels aboutit dans ce genre de situation à une astreinte très longue et un manque de sommeil. L'objectif principal, dans ce genre d'opérations, c'est de préserver les vies humaines et en ce sens, on ne peut pas dire qu'il y ait eu une faute de l'administration. Le risque évident et immédiat concernait l'équipage. M. Lejeune en a été pleinement conscient dès l'appel de détresse de l'*Erika* et malgré son annulation et n'a jamais délibérément décidé de ne pas porter secours. En conformité avec les informations insuffisantes qui lui ont été fournies, M. Lejeune a fait une évaluation défailante qui ne saurait lui être pénalement reprochée. L'avocat rappelle le déroulement des conversations, communications, informations, hésitations, malentendus de la journée du 11 décembre 1999 [Cf. les comptes-rendus d'audiences de Robin des Bois des 5èmes, 6èmes et 7èmes semaines]. Les attaques proviennent de RINA qui cherche à orienter les responsabilités vers d'autres acteurs. Les défaillances sont plutôt à rechercher dans l'insuffisance des moyens de communications. M. Lejeune n'a jamais pensé que le capitaine puisse essayer de lui cacher quelque chose. La priorité de sa mission, le sauvetage de la vie humaine, le mobilisait sur d'autres opérations de navires en détresse sur les côtes françaises, le *Maria K* à Saint-Nazaire, des voiliers au large de Lorient ou même au large du Maroc. Maître Schmitz conclut que M. Lejeune a assumé sa mission en contribuant à sauver les 26 marins de l'*Erika*, a fait son travail, et doit donc être relaxé.

Maître Temine, Amiral de Montval

L'amiral de Montval n'était pas de service dans la soirée du 11 décembre 1999. Il a rallié la préfecture maritime « volontairement » et en est reparti à minuit. Il n'a jamais été informé d'un risque de pollution ni d'un danger pour la vie de l'équipage. Pour son avocat, dans la soirée du 11 décembre 1999, il a pris toutes les mesures qu'il était possible de prendre compte tenu des informations dont il disposait. En aucune façon il ne s'est « volontairement abstenu des mesures destinées à combattre un sinistre dangereux pour les personnes » : il n'avait pas connaissance d'un risque de désastre et il n'a pas refusé d'agir. Il ne peut être condamné car il n'y a pas de faute intentionnelle : l'amiral de Montval n'avait pas connaissance de l'état réel de l'*Erika*, il n'a pas eu connaissance en temps réel des fuites de fuel à la mer, il a eu connaissance des fissures dans la soirée, à 22 h. A l'instruction, il a été montré que l'information aux autorités a été incomplète et n'était pas alarmiste. L'avocat rappelle la chronologie des informations. Les autorités ont été attentives aux messages de l'*Erika* mais ont fait confiance au

capitaine Mathur. M. de Monval ne pouvait imaginer que le capitaine de l'*Erika* puisse mettre en danger la vie de son équipage. Il a été dit que l'amiral devait faire une analyse commune avec ses collègues mais une telle concertation ne constitue pas une obligation, de même que l'information directe au Préfet Maritime. La priorité dans la soirée était concentrée sur le *Maria K* [Cf. compte rendu semaine 6, « 21 h »). Des investigations aériennes sur l'*Erika* étaient prévues pour le lendemain matin, des moyens nocturnes de détection de la pollution n'étaient pas disponibles et il n'y avait pas nécessité d'interroger l'*Erika* tous les 15 minutes sur sa situation compte tenu de sa vitesse modérée. Les actions de sauvetages ont été entreprises dès le second appel de détresse.

La carrière professionnelle de l'Amiral de Monval a été stoppée net par cette inculpation.

Me Gublin, M. Geay

Le procureur a demandé la relaxe pour le commandant Geay. Son inculpation a eu des répercussions sur sa vie personnelle. Il ressort des questions posées par le procureur au capitaine de l'*Abeille Flandre* qu'un navire structurellement défaillant, loin de la côte et dans des conditions météorologiques difficiles a théoriquement peu de chances d'être sauvé et qu'au moins 2 remorqueurs auraient été nécessaires pour ramener l'*Erika* vers une zone refuge.

M. Geay était l'officier de permanence au COM. Il ne pouvait entrer en contact directement avec le navire. Pour son avocat, on peut lui reprocher une erreur d'appréciation et non pas une volonté de ne pas agir. Le délit « d'absence volontaire des mesures destinées à combattre un sinistre dangereux pour les personnes » ne concerne pas la pollution mais le risque pour les personnes. Il s'agit de sauver l'équipage sans mettre en danger les sauveteurs et Maître Gublin rappelle que le sauvetage de l'*Erika* a été exemplaire. Dès le premier appel de détresse de l'*Erika*, le 11 décembre à 14 h 08, M. Geay a mis les moyens aériens, Bréguet Atlantique et hélicoptère super frelon, en pré alerte, le navire ne demandant pas l'assistance immédiate, et ayant par la suite annulé son MAYDAY. La préoccupation du CROSS et du COM était le sauvetage plutôt que les modalités de lutte contre la pollution dans la mesure où ils n'étaient pas au courant de la pollution, ni même du changement de cap du navire et ne soupçonnaient pas que le commandant Mathur cache des informations. « Si l'*Abeille Flandre* s'était dirigée dès le 11 septembre à 14h vers l'*Erika*, il l'aurait rejoint dans les premières heures de la matinée du 12 septembre, et le commandant Claden a dit qu'il n'aurait pas su quoi faire pour sauver l'*Erika* ». Fallait-il mobiliser l'*Abeille Flandre*, seul remorqueur disponible sur le littoral Atlantique, dans des conditions de tempête, pour un navire qui ne demandait pas de sauvetage ? L'avocat dit que 95 % des appels de détresse reçus par Inmarsat C sont de fausses alertes.

Il ressort de la chronologie des événements [Cf. les comptes-rendus d'audiences de Robin des Bois des 5èmes, 6èmes et 7èmes semaines] que M. Geay n'a eu connaissance de fuites et de fissures qu'à 23 h beaucoup plus tard que Panship et Total, que l'envoi d'un hélicoptère était impossible compte tenu de l'éloignement du navire, que malgré les affirmations de la LPO les témoins confirment l'inutilité des moyens infra-rouges de nuit par temps humide et que la décision d'envoyer une patrouille aérienne le lendemain matin avait été prise.

Maître Gublin, demande au tribunal de prendre une décision d'acquittement qui rendra sa dignité à un marin.

Maître Saint-Palais, Commissaire Velut

Pour Maître Saint-Palais, il n'y a pas de fondement à poursuivre les officiers prévenus car il n'y a pas eu « volonté délibérée ». Le commissaire Velut n'était pas de service le samedi 11 décembre 1999. Il s'est cependant rendu à la Préfecture Maritime en début de soirée « pour donner un coup de main » dans le cadre d'une astreinte volontaire. L'affaire prioritaire traitée par le COM était celle du *Maria K*. L'avocat regrette l'incompréhension de la juge d'instruction qui a pensé que les officiers savaient déjà le samedi que l'*Erika* allait couler, sa mauvaise interprétation des rôles de chacun et les malentendus qui en ont découlé. Pendant l'instruction, Monsieur Velut ne s'est pas souvenu du coup de téléphone du CEDRE d'autant que le CEDRE avait appelé dans le bureau vide de son interlocuteur habituel, hors des heures ouvrables, et que ce coup de téléphone a été transféré sur un autre poste [Cf. compte-rendu semaine 8, audience du 4 avril, témoignage de M. Marchand]. Le commandant Mathur peut avoir eu une mauvaise perception de la situation mais comment imaginer qu'il ait délibérément mis en danger la vie de son

équipage ? Les officiers n'ont pas été informés des problèmes de structures de l'*Erika*, des risques pour l'équipage ni de la pollution. Ils auraient été soumis à des critiques s'ils avaient secouru un navire qui ne demandait rien.

Le commissaire Velut avait la confiance de ses supérieurs ; depuis cette interruption de carrière, il n'a jamais été récompensé par de l'avancement ou des distinctions honorifiques, au contraire de ses collègues. Il a fait son devoir et Maître Saint-Palais demande que cela soit reconnu par le Tribunal.

**Me Lemaire,
Mrs Clemente, Ducci**

Selmont était l'affréteur à temps de l'*Erika* depuis septembre 1999. Cette société, « coquille vide » basée aux Bahamas et qui avait pour vocation de gérer commercialement l'*Erika*, a pour agent Amarship, société de courtage et de gestion de navires basée en Suisse. Amarship et Selmont sont toutes deux propriétés de Mrs Ducci et Clemente. [Cf compte rendu Robin des Bois de la 3^{ème} semaine, audience du 28 février].

Les affréteurs à temps de l'*Erika* ont bénéficié de la clémence du Ministère Public qui a en même temps constaté la capacité des deux prévenus à mentir et à semer la confusion. Mrs Ducci et Clemente, qui ont fait une brève apparition dans le cadre du procès, ont admirablement joué le rôle de deux benêts jumeaux ne comprenant rien à rien et ne se souvenant pas de grand-chose. L'avocat de Mrs Ducci et Clemente a demandé la relaxe de ses clients. Ils sont innocents. Ils n'étaient pas souvent en Italie. Mr Clemente s'occupait des finances, Mr Ducci de la gestion éloignée de l'*Erika* à partir de la Suisse où après avoir accumulé une certaine expérience dans le monde maritime et réuni leurs économies, ils avaient monté cette compagnie exclusivement dédiée à l'affrètement au voyage de l'*Erika*. Ils avaient signé 6 contrats d'affrètement au voyage avec plusieurs partenaires dont Total, ce qui témoigne du sérieux de leur gestion.

Le gestionnaire commercial du navire ne peut être tenu responsable du naufrage, ni de ses conséquences.

Les activités de SELMONT atteignaient le niveau international et il n'y avait pas besoin d'ouvrir un bureau en France. C'est vrai que Mrs Ducci et Clemente ont paniqué et ont eu peur dans cette affaire de perdre leur crédibilité, leur argent et leur capacité à gérer la société SELMONT, ce qui en conséquence les a amenés à dire n'importe quoi et à mentir. Maintenant, ils disent la vérité. SELMONT n'était pas une coquille vide. La compagnie a eu une véritable activité commerciale. SELMONT n'était pas responsable du recrutement de l'équipage. Au demeurant l'équipage était compétent. La quantité de soute (fuel de combustion) embarquée à Dunkerque est un faux problème. C'est au commandant en dernier ressort d'en décider. Le fuel était légèrement plus cher à Dunkerque que dans d'autres ports. Les certificats de classification étaient en ordre. Les inspecteurs de RINA et des autorités du port jouaient un rôle décisif. A quoi sert un inspecteur si on ne lui pas confiance ? L'*Erika* était approuvé par 7 grandes compagnies pétrolières, une 8^e était sur le point de leur répondre. Ce n'était pas la 1^{ère} fois que l'*Erika* était affrétée au voyage par Total. Pour eux, les inspection de l'*Erika* par la Bank of Scotland, le P&I Club, les autorités du port, les compagnies pétrolières, Panship, et les services douaniers étaient des gages de sécurité et se substituaient à la culture d'expert maritime qui leur fait défaut. Tous ces inspecteurs n'ont rien noté d'irréparable. SELMONT n'avait aucun intérêt à mener des vérifications de son côté. L'âge de l'*Erika* n'était pas en lui-même un facteur défavorable. La moitié des navires marchands ont plus de 20 ans d'âge.

Il est vrai qu'aujourd'hui, il apparaît que les certificats émis par les sociétés de classification sont des marchandises comme les autres puisque les sociétés de classification et les contrôles de vetting sont généralement payés par l'armateur.

Pendant le déroulement de l'accident de l'*Erika*, ils n'ont pas été informés sauf au dernier moment. Comment auraient-ils pu contribuer à combattre une pollution dont ils n'avaient pas connaissance ? L'avocat dit qu'à partir du moment où l'*Erika* a été déroutée vers un autre port que son port de destination prévu pour le déchargement de la cargaison, elle a été placée sous la responsabilité exclusive de l'armateur et que par conséquent le contrat d'affrètement à temps entre l'armateur et la

compagnie SELMONT était rompu. La route de Donges correspondait à une escale technique et non une escale à vocation commerciale.

Mr Clemente est maintenant agent comptable dans une agence immobilière et Mr Ducci employé dans une compagnie de transports maritimes après 5 ans de chômage et un drame familial. Maître Lemaire demande leur acquittement.

Mercredi 6 juin 2007

Cette journée est consacrée aux plaidoiries des avocats de M. Thouilin, de Total SA et de ses deux filiales TTC et TPS.

**Maître Boulanger, Maître Franck,
M. Thouilin**

M. Thouilin est un collaborateur de Total, très attaché à la Bretagne. C'est un juriste et « une personne très bien informée ». A chaque fois qu'il y a un malentendu ou un litige, l'expertise de M. Thouilin est demandée.

Après le naufrage, M. Thouilin est le seul des collaborateurs de Total à être inculpé en tant que directeur des Affaires Juridiques et de la Sécurité du département Trading et Shipping, comprenant notamment les services vetting et environnement. La mission globale consiste à appliquer les normes de sécurité et de contrôle sur les navires. Le service vetting est dirigé par M. Grandpierre et le service Pollution de l'environnement par M. Callone.

Les faits tels qu'ils ont été vécus par M. Thouilin se résument à 3 minutes d'action se prolongeant en 3 à 5 jours de discussions dans le cadre de ce procès.

- Le 11 décembre 1999, il a entendu parler pour la 1^{ère} fois de l'*Erika* à 20 h 30. Auparavant il était ignorant du problème. M. Callone lui envoie un message qui ne mentionne pas de pollution.
- Le 12 décembre, ce dernier le recontacte, le navire s'est brisé, M. Thouilin convoque la Cellule de Management de Crise (CMC) de Total.

Qu'est-ce que le vetting ?

Avant ce procès personne ici n'avait entendu parler du vetting. Aujourd'hui chacun a une opinion dessus et le considère comme quelque chose d'essentiel pour la sécurité maritime. C'est une initiative volontaire spécifique au transport maritime et particulièrement le transport maritime d'hydrocarbures [à la date du naufrage]. Le vetting n'est pas obligatoire. C'est une approche pratique permettant aux compagnies pétrolières de consolider les certificats réglementaires des navires. Tous les experts maritimes savent que l'âge des navires n'est pas à lui seul un critère de sélection mais plus le navire est âgé plus la notion de maintenance est importante. A partir de 20 ans d'âge le navire doit être accompagné de garanties délivrées par la société de classification sur l'intégrité de la structure. Au-delà de 25 ans, il ne peut plus être affrété d'après la politique de Total. Des compagnies pétrolières comme BP et EXXON ont vetté et affrété des navires de 20 à 25 ans avec des profils comparables à ceux de l'*Erika*, des propriétaires italiens et le pavillon maltais. Le rôle de M. Thouilin concernant le vetting était de superviser son application ; il n'a pas défini les critères d'acceptation, il n'a pas procédé à des inspections. Ceci ne faisait pas partie de sa fonction. Ce n'est pas lui qui a choisi l'*Erika*, qui a établi le contrat d'affrètement ou qui l'a signé. M. Thouilin n'était pas une personne qualifiée pour faire quoique ce soit dans le cadre du naufrage de l'*Erika*. Les personnes ou services qualifiés seraient le gestionnaire nautique, sa cellule de crise, le conseiller technique de la société de classification, les autorités de l'état côtier. Les personnes qualifiées au titre du code ISM sont supposées recevoir les informations en provenance du navire. Le propriétaire de la cargaison reçoit les informations d'une manière indirecte, il n'y a pas d'obligations réglementaires à ce sujet, c'est une mesure optionnelle, comme le vetting. La CMC de Total a fonctionné. L'information est partie de l'*Erika* le 11 septembre à 18 h 34, a été reçue, vérifiée et transmise par le secrétaire de la CMC de Total en début de soirée. Les communications se sont multipliées pendant la première partie de la nuit.

L'instruction a laissé penser que Total avait eu des informations sur la nature du sinistre avant tous les autres intervenants, ce qui n'est pas vrai. Il semblait à la fin de la nuit que le navire pouvait poursuivre

son voyage. L'avocat redit que trois navires sont entrés en communication avec le capitaine de l'*Erika* et que tous ont poursuivi leurs routes considérant qu'il n'y avait pas de problème. Après coup, il est facile de dire ce qu'il aurait fallu faire. Le comportement de M. Thouilin a été compatible avec les actions des intervenants et avec ce qu'il savait. Personne n'avait connaissance de la préparation de la rupture de l'*Erika* avant qu'elle ne survienne.

Seulement 5 % des navires marchands font l'objet d'un vetting. Au moment du naufrage de l'*Erika*, Total avait refusé définitivement ou provisoirement 4443 navires. L'*Erika* avait un excellent coefficient de ciblage. S'il avait été « vetté » le jour du naufrage, il aurait été accepté par Total et par toute autre compagnie pétrolière. Même les autorités du port de Dunkerque ne l'ont pas inspectée et ne l'ont pas considérée comme un navire à surveiller en priorité. Que ce soit au titre de la convention internationale MARPOL ou de la loi française de 1983, M. Thouilin n'a pas à être incriminé. Il ne faisait pas partie de l'équipage, il n'était pas propriétaire du navire, il n'avait à intervenir en aucune manière dans la marche du navire ou n'était pas hiérarchiquement relié à ceux qui avaient à intervenir dans la marche du navire. Le fait qu'il ait écrit sur le vetting alors que le vetting est une démarche non obligatoire dans le monde maritime ne lui confère pas de rôle dans la direction des opérations en cas de difficulté à la mer. Quelles que soient les causes du naufrage de l'*Erika* qui pourront être retenus par le tribunal, M. Thouilin y est étranger.

Maître de Moucheron

Total Transport Corporation (TTC)

TTC est une filiale de Total installée au Panama depuis 1956. Elle est assujettie au droit fiscal français. Total a besoin d'avoir une filiale dans la zone dollars et dans un pays à forte représentativité maritime. A la demande de sa maison mère Total, elle a pour mission d'organiser le transport des produits pétroliers. TTC n'est pas une coquille vide. Elle n'a pas d'employé permanent mais elle a un contrat d'assistance avec Total Petroleum Services, (TPS) qui met à disposition de TTC son personnel et ses infrastructures. TTC n'a aucun rôle, ni aucune responsabilité dans les conditions de déroulement des affrètements. Toutes les pièces du dossier d'instruction montrent que le contrat entre TTC et TPS est valide. TTC doit rechercher les navires à affréter pour l'usage de Total, les trouve par l'intermédiaire de TPS et s'assurer que toutes les conditions préalables sont remplies. Il n'y a pas de texte international qui permette de condamner TTC ou d'autres entités impliquées dans l'affrètement de l'*Erika*. La convention MARPOL ne punit pas les rejets d'hydrocarbures en mer quand ils proviennent d'une avarie du navire et si toutefois des erreurs ont été commises, seuls le capitaine et le propriétaire sont susceptibles d'être mis en cause. Le dossier d'instruction a aussi mis en cause la validité de l'affrètement et a parlé de négligences en particulier parce qu'il n'y avait pas de contrat signé entre TPS et TTC, or il n'y a pas d'obligation de signer quoique ce soit en la matière. Il n'y a pas de loi en France qui puisse rendre responsable une personne morale de faits dans lesquels elle n'est pas engagée. Selon l'avocat, le simple fait que TTC soit une filiale à 100% de Total semble suffisant pour justifier l'acquittement de TTC devant un tribunal pénal.

Maître Bonnard

Total Petroleum Services (TPS)

TPS est une société de services basée à Londres, filiale de Total, qui agit en tant qu'agent pour le compte d'autres filiales du groupe. TPS en vertu du contrat qui le lie à TTC était en charge de trouver un navire. Ce navire était autorisé à être affrété pour un voyage. L'*Erika* était en conformité. L'évaluation de la capacité à naviguer n'a rien à voir avec TPS. Peut être que si l'on avait dupliqué le vetting, la catastrophe aurait été évitée mais rien n'est moins sûr. Même si les contrôles avaient été renforcés, la position légale de TPS n'aurait en rien varié. Avant le naufrage, il n'y avait aucune obligation à mener des investigations supplémentaires au regard de l'âge du navire. TPS en tant que contractant de TTC avait à trouver un navire. Il nous a été suggéré de reconnaître la négligence du capitaine et de l'armateur, nous avons aussi à reconnaître que l'accident par définition est involontaire. L'enquête doit démontrer un comportement téméraire pour que la faute soit établie.

TPS était chargée de trouver un navire. TPS ne peut être responsable que des actions entreprises par ses employés dans le cadre du contrat avec TTC. Les employés de TPS n'ont pas reçu de délégation de la part de leur employeur. Ni M. Maertens, ni Mr Péchoux n'ont reçu de délégation. Quant à leur

conduite téméraire ou imprudente, il est difficile de la cerner quand par exemple Mr Péchoux à trouvé le navire 2 à 3 semaines avant les dates prévues, donc avant que l' *Erika* ne soit selon le Ministère Public dans l'état de dégradation qui le caractérisait quand elle a quitté Dunkerque. Il n'y a pas de lien direct entre l'action de Mr Péchoux et la catastrophe ultérieure.

Rien de ce qu'ont eu à faire les employés de TPS n'avait le potentiel d'éviter le naufrage.

Maître Fontaine, Maître Soulez-Larivière

Total SA

La loi maritime et la loi pénale sont complémentaires. L'enquête ne nous a pas donné beaucoup d'opportunités de nous exprimer.

Dans le dossier d'instruction, Total est qualifié de « deep pocket » de poche profonde. La défense de Total a toujours considéré que l'acharnement d'une partie de l'opinion publique et de la plupart des parties civiles à vider les poches de Total supposées pleines de millions de dollars est mu par l'opportunisme plus que par la compréhension du partage des responsabilités. L'expression de « deep pocket » qui fait encore l'émerveillement de la presse française et en vigueur depuis plus de 10 ans, à propos de l'application du principe de pollueur/payeur et plus spécifiquement dans le monde maritime à propos de la convention HNS [portant sur le transport maritime des substances dangereuses et nocives]. Total, poursuit l'avocat, est coupable d'être une compagnie qui fait des bénéfices et de ne pas les redistribuer.

Total depuis qu'elle transporte du pétrole sait qu'il y a des mesures de précaution à prendre. Avant l'*Erika*, nous avons vécu 20 ans sans accident de ce genre. Peut être qu'après coup, nous pourrions considérer ne pas avoir agi de la meilleure façon, on peut toujours tirer profit de ses erreurs. Nous ne nous défaussons pas sur nos services d'affrètement. Nous ne nous cachons pas derrière nos filiales. L'affrètement au voyage est familier de tous les experts maritimes. Il y a une abondante littérature juridique à ce sujet et un corpus réglementaire. Le vetting est un pas en avant important. C'est une initiative de l'industrie pétrolière, elle n'est par reprise par les autres secteurs du transport maritime de produits toxiques. [Robin des Bois pense que cette affirmation ne correspond pas tout à fait à la réalité dans la mesure où il n'y a pas de définition du vetting et que quelques entités peuvent faire du vetting sans le savoir. D'autre part, on peut toujours espérer que Total en tant qu'acteur majeur du transport d'hydrocarbures a su imposer le vetting à sa filiale pétrochimique Atofina]

Le monde maritime n'est pas plus complexe que les autres sphères. [Il a déjà été dit dans une autre audience que le transport routier pouvait être aussi cloisonné que le transport maritime]. Dans le cas *Erika*, un affrètement à temps n'aurait pas été logique. Le navire a été retenu quand Total en avait besoin. Total a 9 navires affrétés à temps pour desservir les territoires français d'Outre-Mer. De l'autre côté, Total dispose d'un panel de 3205 navires affrétibles au voyage. Au sujet du contrat, le fait qu'il n'ait pas été signé avant que l'*Erika* fasse naufrage n'est pas significatif. Total a été amené à utiliser l'*Erika* parce qu'il n'y avait dans la zone que 3 navires disponibles et conformes. Il n'y a pas de corrélation systématique entre l'âge d'un navire et son état. Il y a une corrélation entre la maintenance du navire et les risques auxquels il est exposé et tout donnait à penser que l'*Erika* était correctement entretenue. Il y a eu une défaillance dans la restauration en chantier de l'*Erika* en 1998 mais ceci n'était pas discernable par Total, ni par les autorités de l'état du port, ni même peut être par l'armateur. L'*Erika* n'était pas meilleur marché pour l'affréteur que les 2 autres navires disponibles. La théorie du bateau poubelle est fautive. Si l'un des 2 autres navires disponibles avait été employé, peut être qu'il aurait survécu à la tempête dans le golfe de Gascogne et que l'*Erika* aurait été utilisé sur un voyage plus tranquille. Avec des si...

Total n'avait aucune obligation de recourir au vetting. Les modalités du vetting sont variables selon les compagnies. Le vetting est une forme informelle de contrôle de la navigabilité du navire. Disons que c'est une manière d'évaluer l'aptitude et l'aspect physique du navire. Le vetting ne peut intervenir qu'après les certificats réglementaires. Les armateurs pourraient avoir tendance à abuser du vetting pour des raisons commerciales. Il est vrai que Panship et le propriétaire ont eu recours au vetting pour que l'*Erika* soit la plus présentable possible. Si la charte partie de l'affrètement au voyage de l'*Erika* inclut certaines instructions relatives à la cargaison, c'est uniquement par souci de protéger cette cargaison dans les conditions normales de navigation. « Total n'était qu'un maillon dans cette chaîne qui

s'est cassée. » Total a dépensé 200 millions pour réduire les dommages causés par l'*Erika*. C'est plus que l'Etat français. C'est à la mode de critiquer le FIPOL mais il n'empêche que l'industrie pétrolière a trouvé un système de compensation financière beaucoup plus rapide que les procès à l'image de celui de l'*Amoco Cadiz*. Si le concept d'affrètement au voyage est modifié, Total ne fuira pas ses responsabilités. Mais quel sera l'effet d'un jugement isolé dans le reste du monde ? « Par exemple, est-ce que quelqu'un connaît l'identité de l'affréteur du *Prestige* ? »

C'est la 1^{ère} fois au monde qu'un tel procès est intenté à un affréteur maritime. Après toute catastrophe, la vindicte publique désigne un diable et ce diable est aujourd'hui à la barre des prévenus.

Total est devenu quelques semaines avant le naufrage une compagnie pétrolière de niveau mondial. C'est devenu une star et on en voit aujourd'hui les conséquences. Je sais que tout n'a pas été parfait dans la réaction de Total après l'*Erika*. La communication était faible, la réponse cantonnée au légal et au rationnel, pas assez compassionnelle. Voilà pourquoi l'opinion publique s'est retournée contre Total et n'a jamais varié en dépit du pompage du fuel résiduel dans l'épave, et de la construction d'une usine de traitement des déchets de la marée noire. A la fin 2004, tous les déchets étaient traités.

L'affréteur n'endosse aucune responsabilité pour un affrètement au voyage. M. le Drian, lui-même (ex-ministre et président de la région Bretagne), m'a répondu dans le cadre du procès que la loi n'avait pas à être modifiée sur ce plan. Tout dans cette affaire est retenue contre nous. Quand M. Maertens dit au capitaine de l'*Erika*, « faites attention » ça devient un indice de prise de contrôle du navire.

En conclusion, je dirais que Total a déjà payé. Il y a une distinction à faire entre le judiciaire et le légal d'un côté et la solidarité de l'autre. Je pense que cette solidarité continuera dans des conditions qui restent à déterminer. Quoi dire encore ? Je pourrais inviter la cour à être prudente dans son jugement mais je risquerai alors d'être accusé d'en vouloir prendre le contrôle.



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