

Procès Erika
Compte-rendu hebdomadaire – 2^{ème} semaine.
Audiences du 19 au 21 février 2007. Palais de Justice de Paris.



4^{ème} audience - 19 février 2007 – 13h30

Analyse du rapport Pischeda et post -rapport. (suite)

1 mois après la visite d'Aliaga et le rapport Pischeda du 13 février 1998 (cf. compte-rendu de la séance précédente, chapitre Rina, extraits des débats), A. Pollara a demandé à voir l'inspecteur de Rina, pour avoir des « éclaircissements » sur ce rapport problématique pour la classification du navire. La réunion a eu lieu en mars 1998. Il s'y est dit que « l'état de l'*Erika* n'était pas scandaleux pour un navire de 25 ans ; certes il y a des problèmes de corrosion localisée ». En aucun cas il n'a été question de la solidité structurelle du navire... Le Président remarque que le rapport dit en fait « c'est un bateau qui fait son âge ». Cette réunion était informelle. *Erika* était programmée pour aller en cale sèche en mars pour passage en classification Rina. Mais suite au rapport Pischeda, comme l'*Erika* était classifiée par Bureau Veritas jusqu'au 3 juin, A Pollara n'a pas contacté Rina officiellement avant le 16 juin. L'armateur a été informé de la réunion mais dit qu'à l'époque il n'avait pas pris de décision définitive quant à un changement de classe. L'instruction s'est inquiétée des risques de pression lors de cette rencontre de la part de Panship, gestionnaire de l'*Erika*, sur l'inspecteur de Rina, société italienne de classification.

Activité de l'*Erika* entre février et juin 98

Rappel de l'instruction :

De février à juin, soit du rapport Pischeda à l'arrivée au chantier de Bijela, l'*Erika* a continué à travailler normalement, voire même « intensivement ». Le Président évoque une liste de voyages de l'*Erika* entre août 98 et octobre 99 mais s'étonne de l'absence d'informations entre le 14 février et le 3 juin. A Pollara dit que la liste des voyages qui est aux actes est celle qu'on lui a demandée.

Interrogé sur les positions de l'*Erika* entre février et juin 1998, il cite Le Pirée, Augusta, le terminal Shell de Londres beaucoup de ports du nord de l'Europe notamment Anvers, Rouen (raffinerie Shell), et Stavanger en Norvège. Dans tous ces grands ports l'*Erika* n'a pas eu de problèmes. Elle a simplement été contrôlée mais non détenue à Stavanger.

Le Target Factor (TF)

Le Président évoque le TF 40 de l'*Erika* (en fait, un avocat de la Défense précisera qu'il n'est « que » de 34 « il s'agit encore d'une erreur du BEA ») et les différences d'appréciation quant à ce TF des Affaires Maritimes, du Sénat, de Panship et de Rina. M Cramont des Affaires Maritimes Dunkerque choisit les navires étrangers à contrôler après avoir eu la liste Sirenac et sélectionné selon le Target Factor : il met son curseur à 30. Pour le rapport du sénat français, un bon navire a un Target Factor inférieur à 10 ; à partir de 35-40, on a faire à un navire-poubelle. Rina ne juge pas de sa compétence l'analyse d'un TF. Pour Panship un TF compris entre 20 et 50 est très acceptable. Il suggère à M Cramont de changer de métier car il ne sait pas sur quoi se baser pour faire une inspection ; idem pour le rapport du Sénat, il s'agit « d'ignorance ». Le Président : « Bien, nous poserons la question à M. de Richemont, rapporteur du Sénat ».

Les déficiences de Stavanger

Le Port State Control (PSC) de Stavanger montre 11 déficiences dont 3 concernant la sécurité incendie et électrique. Il est fait mention de l'absence de disponibilité à bord des mesures de corrosion de l'inspection 93. Le Bureau Veritas n'a pas été alerté car les défauts étaient « mineurs » puisqu'il n'y avait pas de détention. Tous ces défauts ont été corrigés sous 14 jours. Selon A Pollara c'est donc que le navire « était acceptable pour les grands ports ».

Pour Rina, le PSC de Stavanger qui vient après le rapport Pischeda montre que l'*Erika* est navigable. S'il n'y a pas de détention, il n'y a pas lieu d'alerter la société de classification.

Le Président pose la question de savoir qui doit apprécier si les déficiences constatées lors du PSC sont mineures : l'armateur ou la société de classification. Concernant les déficiences de Stavanger, Rina, Total, Panship s'accordent tous à dire qu'il ne s'agissait pas de défauts structurels puisqu'il n'y a pas eu de détention.

L'exploitation de l'*Erika* entre février et juin a donc été qualifiée d'intensive, voire d'excessive durant l'instruction. Pour A Pollara une exploitation intensive ne veut rien dire. Un bateau à l'arrêt coûte cher et il s'abîme. Total est d'accord pour dire que ça ne signifie rien et qu'un bateau est fait pour naviguer. Il ajoute en remarque que *Erika* a travaillé pour Shell ou dans des terminaux Shell et qu'il était donc forcément acceptable pour Shell. A cette date *Erika* était rejetée par Total qui n'acceptait les navires de plus de 20 ans que s'ils avaient passé une visite spéciale depuis moins de 30 mois ; *Erika* n'était donc pas acceptable sur ce critère depuis 1996 et avait été refusée 3 fois par Total. Entre février et juin 98 *Erika* a eu 2 contrôles de Shell et BP ; elle a aussi été utilisée par d'autres majors pétrolières, comme Texaco. (Décembre 97 : Rotterdam- Irlande, affrété par Shell ; Avril 98 : affrété par un indépendant, terminal Shell de Petit-Couronne)

La certification International Safety Management (ISM)

Général

La convention Solas (Safety of Life at Sea) intègre le code ISM depuis le 1^{er} juillet 1998. Malte a confié à Rina l'établissement de ce certificat pour Panship et pour l'*Erika*.

Il s'agit d'une norme internationale de gestion pour la sécurité et la prévention de la pollution. Elle établit des règles de communication entre le bord et la terre où doit toujours être disponible une personne compétente et désignée contribuant à la gestion d'une crise ou d'un pré accident. L'ISM est obligatoire pour l'exploitant et le navire. Pour l'exploitant il s'agit de fournir un document of compliance (DOC) et pour le navire un Safety Management Certificate (SMC). Règlementairement c'est la société délégataire qui délivre une classification ISM (ou une autre) ; c'est l'administration maltaise après avis de la société délégataire qui la retire. Les critères ISM des certificats délivrés par Rina sont les mêmes pour les navires maltais ou italiens et suivent les règlements internationaux. L'Italie est plus contraignante dans la mesure où elle a anticipé l'ISM par un décret, pas Malte.

Rina intervient dans ce cadre à la demande du gestionnaire ou de l'armateur. La 1^{ère} délégation de Malte à Rina pour l'émission au nom de Malte des certificats statutaires date de 1974 ; elle a fait l'objet d'une communication officielle (pièce 29) sur les procédures que Rina doit appliquer pour la certification des navires, complétée par des instructions de Malte au fur et à mesure de l'évolution des exigences réglementaires. Toutes les sociétés de classification auxquelles Malte a donné délégation ont les mêmes contraintes ; toutes celles de l'IACS ont des délégations de Malte. Rina envoie copie de tous les certificats délivrés et tous les 3 mois tous les statuts des navires à la Malta Maritime Authority. Celle-ci a le droit de faire des visites de contrôle, d'audit, sur les navires ou sur Rina. Il y a vérification du manuel ISM, de l'efficacité du système en interrogeant tous ceux qui sont impliqués par le système. Une audition ISM dure 1 à 1 ½ jour.

ISM Panship - *Erika*

Selon A Pollara l'objectif est une gestion des procédures sécurité et pollution. Il n'y a donc pas de nouvelles règles, le code ISM ne fait que structurer, et imposer aux armateurs un cadre pour vérifier que les règles existantes sont respectées. Le certificat ISM ne change pas le contrat entre Panship et Tevere Shipping (armateur) car « en pratique cela se faisait déjà ».

La demande de certification ISM est anticipée : elle est demandée le 12 mai 1997 pour Panship ; un audit préliminaire a lieu les 2 et 3 décembre 97, l'audit initial a eu lieu le 4 février 98 et le certificat DOC est délivré le 19 février 98. Il a eu lieu dans les bureaux de Panship avec 1 personne du siège et 1 personne de Rina qui avait auparavant envoyé un formulaire. Il y a eu examen des documents et visite de tous les départements de la société pour vérifier la conformité (énumération de départements d'une façon générale, technique, financier, commercial, etc, pas du nombre de personnes concernées). C'est donc A Pollara qui est la personne désignée au titre du code ISM à terre en 1998.

L'audit ISM de l'*Erika* a eu lieu à Naples à la même époque que l'audit effectué par Bureau Veritas pour la prolongation de la classification : il s'agit d'un « audit initial ». « Une société de classification peut délivrer un certificat ISM à un navire sans le classifier elle-même, mais un certificat de classe est nécessaire puisqu'il est nécessaire au déplacement du navire ». L'audit est surtout documentaire. Il n'y a pas de contrôle physique sinon très général ; la question de la compatibilité avec le rapport Pischeda ne se pose pas puisqu'il s'agit de 2 choses différentes. Le navire *Erika* obtient son certificat SMC le 3 juin 1998 (valable jusqu'au 1^{er} juin 2003).

Remarque du Président : c'est finalement un contrôle très superficiel.

Juin 1998 – de Naples à Bijela

Les 2 et 3 juin, le Bureau Veritas inspecte l'*Erika* à Naples ; le navire est classifié par Bureau Veritas jusqu'au 3 juin 1998. Suite à la visite de Naples, une extension de classe est accordée jusqu'au 23 juin pour permettre au navire de se rendre dans le chantier de Bijela au Montenegro. A Naples, des mesures d'épaisseur sont effectuées.

La demande de transfert de classe de Bureau Veritas vers Rina est faite par Panship le 16 juin 1998. Selon la procédure de changement de classe TOCA (Transfert of Class Agreement), la société preneuse prend les recommandations de la société cédante. Veritas ne semblait pas être informée de cette perspective de changement de société de classification et prévoyait de réaliser sa visite spéciale dans le chantier de Bijela.

La dernière visite annuelle du Bureau Veritas effectuée à Civita Vecchia en 1997 faisait état d'une « bonne résistance structurelle ».

L'*Erika* est restée au chantier de Bijela du 23 juin au 15 août. Rina y fera la visite initiale de classification.

Le choix du chantier.

Panship d'après son contrat avec Tevere Shipping prévoit les travaux et prépare le navire pour les visites. A près la 1^{ère} visite de Rina à Aliaga, des inspecteurs de Panship ont visité le navire.

M. Costigliola (Panship) a tenu une réunion pour établir cette liste de travaux en vue de la soumettre aux chantiers à travers un appel d'offres. Une 1^{ère} liste a été établie le 3 mars, une liste avec travaux supplémentaires le 6 mars. Cette liste est la seule qui ait été faite. Rina n'avait pas de liste préalable, car les travaux étaient préparés 1 an à l'avance quand Rina n'était pas responsable de la classification du navire.

Un avocat de Rina note qu'il y a une contradiction dans la position de Panship qui dit d'un côté que « les travaux ont été préparés avec Rina » et de l'autre côté qu' « ils n'ont pas la liste ».

L'appel d'offres a été envoyé à 8 chantiers en Méditerranée dont 2 en Italie, 1 en Serbie, 1 en Bulgarie 1 au Montenegro, 1 en Turquie... Le chantier finalement choisi est celui du Montenegro, Adriatic Shipyard à Bijela. Le contrat a été conclu le 12 juin 1998. Il a été choisi en raison de la disponibilité de la cale sèche, des délais des travaux et de paiement et de la particularité des travaux (M. A Pollara précise qu'il a la réputation d'être particulièrement soigné pour le remplacement des tôles, ce dont *Erika* avait besoin). Lui-même ne connaissait pas ce chantier mais M Costigliola (inspecteur de Panship) le connaissait.

L'armateur a dit ne pas s'être occupé des travaux d'un point de vue technique. Il précise qu'il a reçu la liste des travaux et les devis des chantiers. 2-3 chantiers avaient été pré-sélectionnés et il avait choisi Bijela en commun accord avec M Pollara pour des raisons de logique économique et géographique.

Les rôles

Il y a eu des divergences dans l'instruction sur le rôle de chacun dans l'élaboration des travaux.

Pour Rina, de même que pour les experts nommés par le tribunal de commerce de Dunkerque, le programme de travaux (Program Survey) du navire n'a pas été préparé. Pour Panship il a été préparé depuis 1 an selon les règles de l'Organisation Maritime Internationale (OMI). Ces travaux se basent notamment sur des contrôles pré-établis, les recommandations Rina du rapport Pischeda, complété des mesures faites à Naples par le Bureau Veritas. Même si un inspecteur Rina était présent à Naples pour le certificat ISM, on ne peut dire qu'il y a eu une préparation conjointe. Ce n'est pas Rina qui a fait les mesures c'est Veritas ; d'ailleurs Rina a refusé les mesures de Naples et en a fait faire des nouvelles à Bijela.

Cependant le Survey Program est indicatif pour Panship. Quand le navire travaille, il est impossible de faire des mesures à cause des matières dangereuses, c'est plus logique de faire cela en cale sèche au chantier. Donc la liste des réparations à faire est seulement une idée générale. La liste définitive doit être déterminée au chantier, en plus ou en moins.

A Bijela, Panship était représenté par M Costigliola ; M Patane de Rina préparait la visite de classification. M Pischeda qui connaissait le navire était retenu à cette date par une inspection complexe sur un navire à passagers.

Erika arrive au chantier le 17 juin, et entre en dock flottant le 22 juin.

M Patane de Rina est prévenu le 21 juin ; il arrive le 23. Les travaux ont déjà commencé. Il n'a pas vraiment eu le temps de préparer sa visite et n'est pas resté en permanence sur le chantier car ça n'est pas à la société de classification de donner les ordres pendant les travaux. L'inspecteur Rina a cependant le devoir d'indiquer les zones à réparer. Les travaux sont sous la responsabilité conjointe de la société de classification de l'armateur et du gestionnaire. Rina dit que, lors des visites, les inspecteurs imposent les travaux à l'armateur ; donc ils participent à l'élaboration des travaux de fait.

M Pollara insiste sur le rôle de la société de classification qui n'est pas accessoire, c'est l'inspecteur qui décide car c'est lui l'expert. L'armateur prépare les travaux pour gagner du temps. Sur l'éventualité de travaux supplémentaires à Bijela, il dit que ça n'est pas un problème et que Rina peut tout demander. Il informe chaque jour G Savarese (armateur) d'après les informations de M. Costigliola (inspecteur de Panship). L'armateur n'a selon lui aucun pouvoir de négociation avec la société de classification. Il semble que M. Patane n'était pas détenteur de la note initiale de planification des travaux de Panship.

Les travaux effectués

International Association of Classification Societies (IACS) dit comment les mesures d'épaisseur des tôles doivent être planifiées. Elles doivent être prises sur tout le navire, y compris les zones inaccessibles. L'ensemble des mesures doit être conforme au contenu du module de résistance établi par Rina sur la base de règles théoriques.

L'ensemble des mesures est transmis au siège de Rina à Gênes qui décide en fonction des mesures et des remplacements présumés de tôles de l'aptitude du navire à retrouver ses capacités de classification et de navigation. Le principe général est de remplacer les tôles qui ont plus de 25 % de corrosion par rapport au neuveage. Rina et Panship s'accordent sur ce point et contestent le pourcentage de 16% annoncé par le collège d'experts nommés par le tribunal de Dunkerque. Ce même collège dit que l'ensemble des mesures d'épaisseurs prises en juin et en juillet sur l'*Erika* sont fantaisistes, que des pièces ont été mesurées alors qu'elles n'étaient pas à bord, que d'autres sont supérieures en épaisseur par rapport aux épaisseurs au moment de la livraison du navire, que sur des pièces analogues les variations de corrosion annoncées sont inconcevables, que les mesures faites à partir de radeaux dans au moins 4 citernes remplies d'eau sont fausses car ce procédé de remplissage progressif des citernes n'est pas praticable pour des raisons de sécurité sur des navires portés par des docks flottants.

La Rina et le gestionnaire de l'*Erika* répondent que le pourcentage de 16% annoncé par les experts de Dunkerque n'est écrit nulle part, que les mesures d'épaisseur aberrantes ont été écartées pour vérifier la conformité de l'*Erika* au module de résistance, qu'il est possible de faire des mesures internes dans les citernes à partir de radeaux sur dock flottant, que les mesures aberrantes étaient au nombre d'une dizaine sur environ 7000 points de contrôle et qu'elles avaient été décalquées par erreur des documents de la société de classification précédente c'est à dire le Bureau Veritas. Le rapport des experts de Dunkerque déduit de la chronologie des travaux et du temps passé par l'*Erika* sur le dock flottant que l'entreprise italienne prestataire de Rina et recommandée par elle n'a pas pu avoir le temps matériel de faire 7842 contrôles d'épaisseur et que d'ailleurs un chantier de réparation navale français, la SOBRENA, préconise pour un navire de la taille et de l'âge de l'*Erika* une série de 4840 points de contrôle. Rina réplique qu'il ne confierait jamais les navires dont elle assure la classification à ce chantier français. Rina estime que dans cette affaire il y a autant de conclusions que de rapports d'experts et dit que le rapport du Bureau Enquête Accident diligenté par l'administration française critique le chiffre de 7842 points de contrôle et en préconise au moins 10.000. Cette polémique pourrait être éclaircie quand les experts de Dunkerque seront dans le cadre du procès de l'*Erika* en quelque sorte confrontés aux dires de Rina et de leurs avocats. Il a été noté par le Président du tribunal que la facturation de l'entreprise italienne spécialisée dans les contrôles de corrosion était à double option :

Envoyée à Panship, gestionnaire de l'*Erika* établi en Italie, elle était de 12.000 \$, envoyée à une société off shore établie à Malte elle était de 7.500 \$. C'est cette solution qui a été pratiquée. A la remarque d'un avocat de partie civile disant que cette facture correspondait à une combine, le gestionnaire du navire a répondu que c'était du business.

5^{ème} audience - 20 février 2007 – 14 h

Programme du jour : examen des travaux réalisés à Bijela.

Les travaux réalisés

Les travaux de structure effectués à Bijela concernent les interventions pour transformer des citernes (2 tribord et bâbord) en ballast séparés (en conformité avec les dispositions Marpol prévoyant l'obligation de ballasts séparés pour les navires de plus de 20.000 t de port en lourd à partir de février 2000), et pour remplacer des tôles suite aux mesures d'épaisseur, et sur les parties supérieures de certaines citernes.

Selon le rapport provisoire Rina du 31 mars 2000 consécutif au naufrage de l'*Erika*, 100 t d'acier ont été utilisées. Pour la société de classification les travaux de remplacement des tôles étaient cohérents avec les constatations du rapport Pischeda et les mesures effectuées à Bijela et transmises à M Patane. Pour l'instruction ces travaux étaient très inférieurs car 16 tôles seulement auraient été remplacées.

Panship dit aujourd'hui que la structure de pont n'aurait pas été mise en conformité avec les observations Rina. Rina affirme de son côté qu'il n'y avait pas de non-conformité des structures avec les règlements en vigueur au moment des travaux.

Le remplacement par des tôles moins épaisses

A Bijela les tôles de pont indiquées comme corrodées par M. Pischeda de Rina ont été remplacées, de même que certaines tôles neuves de 16 mm remplacées par de tôles de 14 mm dans un but d'homogénéité des soudures : à Bijela il n'y avait pas de tôles de 16 mm disponibles.

Cette réduction de l'épaisseur des tôles a été acceptée par l'inspecteur Rina puisqu'elle respectait le pourcentage maximal de 25% de corrosion par rapport au neuveage. M. Ponasso confirme cette appréciation car la solidité longitudinale de l'ensemble du pont respectait le critère de 90 % du module de résistance dans le cas d'un remplacement partiel. Si toutes les tôles avaient été remplacées par du 14 mm, le module de résistance n'aurait pas été respecté. M. Patane était un inspecteur expérimenté qui avait en cas de doute la possibilité de consulter Rina pour faire vérifier le module. Giuseppe Savarese, l'amateur de l'*Erika*, n'était pas au fait des épaisseurs des tôles ; il était simplement informé de l'avancement des travaux. Les parties civiles s'interrogent sur le bénéfice financier de ce remplacement par des tôles de moindre épaisseur et la validité économique si ce remplacement au rabais implique de changer toutes les tôles dans 5 ans, sauf à ne pas vouloir garder le navire autant de temps...

A Pollara estime que l'économie financière due au poids réduit des tôles remplacées est « peanuts », et il ne sait pas combien de tôles de 16 mm ont été remplacées par des tôles de 14 mm, peut être 3 ou 4. Rina précise que les tôles qui ont été changées ne sont pas celles qui se sont fissurées en Bretagne.

La différence entre commande et réalisation

Il y a aussi une controverse sur la surface de tôles remplacées sur le pont, telle qu'elle est évoquée dans le rapport BEA dont Panship dit « qu'il est une farce ». 275 m² selon les factures du chantier, 316 m² selon Rina. De l'ordre cependant de 10% de la surface du pont. La différence est encore plus grande si l'on compare avec les travaux tels que commandés dans l'appel d'offres de l'armateur. L'appel d'offres spécifiait une commande de 223 t d'acier (dont 124 t pour le pont) : sur les factures on ne trouve que 73,5 t (dont 19 t sur le pont). Les travaux de structures devaient coûter 500.000 \$, ils n'ont été que de 157.000 \$. Pour A Pollara il est tout à fait normal de prévoir un maximum de remplacement lors des travaux pour obtenir un bon prix unitaire dans le devis. Il ne sait pas pourquoi l'écart est si grand puisqu'il n'était pas sur place. « ce qui est commandé c'est pour le devis ». Il y a eu des adaptations au dernier moment sur place, des tôles commandées n'ont pas été changées et des tôles non commandées l'ont été. Les experts de Dunkerque avaient déduit de cette différence entre les travaux commandés et les travaux effectués que les mesures faites à Bijela ne reflétaient pas la réalité et avaient eu pour but de diminuer le volume des travaux, ce que conteste Rina pour qui les mesures n'étaient pas irréalistes et pour qui le protocole d'échantillonnage était

agréé. Pour A Pollara une déduction n'est pas une preuve et ces insinuations sont inacceptables. Il n'y a pas de collusion entre les experts et les armateurs. De plus si les mesures d'épaisseurs relevées sur les épaves de l'*Erika* sont indiscutables, elles ne concernent que les points les pires et ont été extrapolées. Pour lui, le bateau n'a pas cassé à cause de l'épaisseur de ses tôles. Pour les parties civiles, les bonnes quantités sont celles qui ont été commandées, pas celles qui ont été effectuées : on peut expliquer des différences à la marge, pas d'un rapport de 1 à 4.

Suspension d'audience

Le paiement des travaux

Selon le plan de règlement des travaux avant l'arrivée de l'*Erika* au chantier, il était prévu de payer 30 % de la facture à la sortie du chantier puis le solde en 2 fois, 35% au bout de 60 jours, et 35 % au bout de 120 jours. Le navire a eu une avarie de chaudière à son arrivée. Le chantier a établi un devis pour remplacement de 891.383 \$. L'expert de l'assurance Assistalia a donné son accord pour 650.000 \$. Cependant l'armateur ayant contacté une société grecque, Marine Technical, il a obtenu de celle-ci un devis de 350.000 \$, le seul point urgent étant de payer d'avance les tuyaux. Dans un 1^{er} temps, G Savarese a alors utilisé les fonds prévus pour payer les travaux du chantier (400.000 \$ de réserve Special Survey) pour payer les tuyaux de la chaudière, avec l'accord de la Bank of Scotland. Puis il a réaffecté la prime d'assurance de 650.000 \$ pour partie au règlement du chantier, toujours avec l'accord de la banque. Le solde des travaux de Marine Technical a été payé après que Rina ait donné son aval sur la bonne réalisation des travaux chaudière. Le 5 juillet, un autre navire à problème de G Savarese, le *Maria S*, est entré en travaux à Bijela. Au total les travaux de l'*Erika* ont coûté 715.000 \$ - 57.000 \$ de ristourne (soit 658.000 \$) pour délais dépassés et parce que des travaux sur un treuil ont dû être effectués à Ravenne. Le remplacement de la chaudière a coûté 350.000 \$ mais a été remboursé 650.000 \$ par l'assurance. G Savarese ne voit pas de problème à cette différence de coût puisque la chaudière donnait satisfaction à la société de classification. L'expert accorde 650.000 \$, après j'en fais ce que je veux. La compagnie d'assurances n'a pas été informée de l'utilisation seulement partielle de la somme versée pour des travaux de chaudière parce qu'il n'avait pas à justifier. A Pollara confirme que ça n'est que du business. De plus l'assurance savait où allait l'argent versé : il aurait dû aller sur le compte de la banque mais le broker de la compagnie d'assurances avait demandé le 27 juillet 98 à la banque of Scotland l'autorisation de verser les sommes une première fois sur le compte de Panship (qui avait réglé sur le compte off shore du chantier), la 2^{ème} fois directement sur le compte off shore du chantier.

Rina ne se prononce pas sur la méthode de financement et de ré-affectation des sommes versées par l'assurance. Tout commentaire ne serait que personnel voire méprise ; Rina ne connaît pas les aspects économiques liant assurances et armateurs. Les avaries ne sont pas de la compétence d'une société de classification qui ne rédige pas de rapport d'avarie. Le seul point qui importe à Rina c'est de savoir si la chaudière après réparation, au moment de l'inspection, correspond à sa classe pour établir le certificat.

A la fin des travaux, l'*Erika* a été retenue par le chantier monténégrin qui demandait des garanties bancaires non fournies par G Savarese parce qu'elles n'étaient pas prévues au départ. Il s'agissait d'un différend sur des garanties et non sur un paiement. G Savarese affirme que les relations étaient excellentes avec le chantier qui voulait d'ailleurs recevoir ses autres navires ; il n'avait aucune difficulté de paiement mais avait profité du souhait du chantier de travailler avec lui pour re-échelonner ses paiements. Faire traîner le règlement du chantier avait en quelque sorte été « un choix commercial ».

G Savarese estime sa situation financière normale. Selon lui tout armateur a des dettes qui ne sont que des « trading debts » car les fournisseurs sont payés à 90 jours ; il a toujours payé même s'il y a parfois eu des rééchelonnements. Il met en avant la défense de la dignité de sa famille et dit n'avoir jamais eu d'incidents de paiement avec des fournisseurs jusqu'au naufrage : prêt de la banque, assurances, équipages, chantier etc.... La trésorerie de l'*Erika* permettait le remboursement du prêt de la Bank of Scotland les dépenses d'entretien, les travaux du chantier. La Bank of Scotland n'a jamais demandé d'information sur son patrimoine. Sa « garantie personnelle morale » suffit. Dans le monde anglo-saxon, il n'y a pas besoin de garanties pour un investissement. Il n'a aucun patrimoine immobilier et n'a rien. D'ailleurs, il habite chez son frère.
« Donc vous n'avez pas personnellement profité de vos activités d'armateur » suggère le Président.

A Pollara confirme cette analyse, même si Tevere Shipping avait des dettes envers Rina ou Panship, c'était normal et n'avait pas d'incidences sur les navires puisqu'on pouvait faire les travaux : un navire travaille toujours à crédit. Il n'a aucune idée du patrimoine de G Savarese parce que ça ne l'intéresse pas. C'est un

ami de longue date et j'aimerais retravailler avec lui. Les 300.000 \$ de dettes de G Savarese vis-à-vis de Panship sont postérieures au naufrage (il s'agirait d'expertises : « je suis très cher » dit A Pollara). Total ne trouve pas choquante la notion de « trading debts » évoquée par G Savarese ; elle est même courante. Il ajoute que dans un cas d'affrètement à temps, la prolongation de cet affrètement peut faire parti des négociations financières.

Suspension de l'audience

Travaux sur la chaudière :

Le tribunal souhaite éclaircir les mouvements de fonds qui ont permis le paiement des travaux au Monténégro. Le tribunal a compris que 300.000 USD avaient été payés cash pour les pièces de la chaudière par M. Savarese et qu'il avait eu une indemnité d'assurance de 650.000 USD pour payer l'intégralité des travaux. Savarese armateur de *l'Erika* confirme, sauf que c'est la banque qui a d'abord payé 715.000 euros des travaux de chaudière et que l'assurance est intervenue dans un second temps. Les travaux ont coûté au total environ 1 million USD et M. Savarese a eu à payer le solde de 300.000 euros non remboursés par les assurances. L'avocat de M. Savarese indique qu'il aurait souhaité que le juge d'instruction questionne Marine Technical, l'entreprise étant intervenue sur la chaudière, et la Bank of Scotland à ce sujet. Un avocat de partie civile demande à G. Savarese les bilans comptables de Tevere Shipping pour les années 98-99-00. « Je ne les ai pas ! les sociétés maltaises ne sont pas tenues d'avoir ces documents ! Je tiens la comptabilité depuis Londres, j'ai les factures et ça suffit. L'instruction a été destinataire des relevés de banque. ».

Modalités d'attribution des certificats:

A Bijela, *l'Erika* a fait l'objet d'une visite de 1^{ère} classification incluant la visite quinquennale. 3 départements de Rina sont impliqués. L'émission définitive de la classification se fait au nom du Directeur Général de Rina sur proposition du département nautique. Le certificat provisoire a été émis en août 98 et le certificat définitif en décembre 98. Le certificat provisoire doit être validé par le département nautique et dans certains cas il peut être décidé de suspendre la certification jusqu'à ce que certaines réserves soient levées. Le délai de 5 mois entre la délivrance du provisoire et la délivrance du définitif est normal, parfois il est seulement de 3 mois. Le siège doit se réunir en comité et examiner les documents. Les premières données dont disposaient Rina étaient celles de Veritas. Aucune information sur l'armateur n'a été transmise sauf son nom et celui de Panship. Les données structurelles des inspecteurs Rina ont été entrées dans la banque de données en juin. Rina a effectué un contrôle positif de la résistance longitudinale, sur plan ! La DG de Rina reçoit début août un courrier de son inspecteur confirmant que les visites sont complètes et que toutes les réserves sont levées. Le navire demande à partir. Le 8 août 1998, la certification statutaire provisoire est délivrée. A la demande du tribunal, l'inspecteur de la Rina dit avoir le pouvoir de délivrer un certificat provisoire et précise que le fax du 8 août signé par le siège de Rina signale l'approbation de l'Etat du pavillon, c'est-à-dire Malte. En juin, Malte a été informé que la première certification de *l'Erika* avait été délivrée en son nom. Les certificats provisoires ont été émis avant les mesures d'épaisseur effectuées à Bijela. L'inspecteur de Rina a pu émettre un certificat provisoire parce qu'il savait qu'à la suite du remplacement des tôles non-conformes, le navire serait en conformité même si les mesures d'épaisseur n'ont pas encore été analysées par les services centraux de Rina et que le module théorique de résistance n'a pas été validé. A la question du tribunal sur un éventuel risque attaché à un certificat provisoire de 4 mois, il est répondu que ces procédures sont appliquées par tous les certificateurs. La délivrance d'un certificat définitif intervient après examen de toutes les données et après le calcul de solidité des navires par la direction générale. Les procédures usuelles ont été suivies à la lettre. Seuls les experts de Dunkerque sont de l'avis contraire. Depuis le naufrage de *l'Erika*, l'inspecteur du navire doit informer le département nautique quand il a terminé sa visite. Dans le cas des pétroliers et vraquiers de plus de 15 ans, deux inspecteurs doivent effectuer les visites. Il est précisé que M. Patané, responsable de la classification de *l'Erika* après son passage au chantier de Bijela a été embauché par la suite par le bureau Veritas. Le jour à *l'Erika* a été classifiée, 7 dossiers de navires ont été examinés par le comité de classification de Rina, 3 d'entre eux n'ont pas été immédiatement certifiés.

6^{ème} audience - 21 février 2007 – 13h30

En complément d'information demandé à Rina, la société de classification confirme qu'elle est payée par l'armateur ou le gestionnaire mais pas par l'état du pavillon Malte.

Programme du jour :

L'Erika de mi août 1998 au 14 septembre 1999 : inspections

De sa sortie de chantier le 23 août 1998 jusqu'au 14 septembre 1999 (date du changement d'affrètement à temps de Euromar à Selmont), l'*Erika* a fait 23 voyages soit 1,76 / mois, essentiellement en Mer Noire et Méditerranée. Durant cette période le navire a connu des visites des inspecteurs de l'état du port, de la société de classification Rina, des sociétés pétrolières dans le cadre d'inspection de vetting.

Inspections de l'état du port (PSC) :

Il y en a eu 4 lors d'escales : le 11 octobre 98 à Batum (Ukraine) sans observation ; à Porto Torres, où la visite a été déclarée « étendue » mais n'a en fait concerné que des vérifications de certificat (cette qualification a cependant eu pour effet de diminuer le TF de l'*Erika*) ; les 5 et 8 juillet 1999 à Odessa, où une seule remarque sur le DOC ISM de Panship a été notée. Globalement donc, il n'y a pas eu de reproche lors des inspections du port dans cette période.

Les contrôles vetting

En 4 points

1. les considérations communes à toutes les compagnies pétrolières
2. les exigences propres à Total
3. les comparaisons avec les concurrents
4. les résultats des vettings de mi août 98 à septembre 99

1. les considérations communes à toutes les compagnies pétrolières

Les inspecteurs de vetting sont des professionnels soit anciens navigants, soit ingénieurs de construction navale. Ils sont payés par les compagnies pétrolières pour inspecter les navires en activité dans les ports lors d'escales commerciales ; un contrôle prend un maximum de 36 h. Le rapport est fait d'après le VIQ (Vessel Inspection Questionary) établi par l'OCIMF (Oil Companies International Marine Forum).

Toutes les compagnies pétrolières ne sont pas membres de l'OCIMF. Il y avait 38 membres en 1999, 44 en 2006 et il y a moins de 10 membres actifs. Toutes les grandes compagnies des Etats-Unis et des pays signataires de Paris Mou appartiennent à l'OCIMF et pratiquent toutes le vetting. Cette standardisation des questionnaires et cette mise en commun de données ont été impulsées par l'OMI et Intertanko : les armateurs et gestionnaires se plaignaient de la multiplicité des inspections, plusieurs compagnies pétrolières affrétant parfois en même temps un seul navire. Ceci a abouti au système unique de la base SIR (Ship Inspection Report). Il manque à l'OCIMF notamment tous les traders indépendants ; les grands traders comme Glencore ont leur service vetting.

Le rapport fait d'après le VIQ est entré dans la base SIR consultable par les adhérents de l'OCIMF. Le VIQ comporte 400 questions réparties en 14 rubriques (général, certifications, documents, équipages ISM...). Certaines questions semblent superflues au Président telle celle du point 7.2 demandant si « les citernes ont été inspectées » puisque apparemment elles ne le sont jamais et que l'inspecteur ne demande pas d'inspection. L'inspection des capacités et des ballasts n'est pas non plus prévue dans Paris Mou. A la question de savoir s'il ne serait pas souhaitable de faire une inspection vetting en même temps que l'inspection trimestrielle du capitaine, Total répond que pour une compagnie pétrolière il est préférable de faire une visite pendant l'activité commerciale. L'AFCAN édite une brochure sur les modalités des inspections vetting où aucune mention n'est faite sur cette visite des citernes.

Il y a unanimité chez les majors pétrolières quant à l'étendue d'une visite vetting, qu'on retrouve citée dans le rapport de l'Assemblée Nationale : selon M. Parmentier de BP, le vetting est un « screening » permettant de localiser les derniers navires ayant échappé aux contrôles de l'état du pavillon, du port et des sociétés de classification : c'est un tamisage. Les opérations de contrôles ne peuvent être structurelles ni aussi approfondies que les inspections des sociétés de classification et sont basées sur les certificats disponibles à bord. C'est en quelque sorte une synthèse réglementaire.

A la question de savoir le vetting a été mis en place parce que les autres contrôles étaient insuffisants les majors affirment que le but n'est pas de se substituer aux pavillons et aux sociétés de classification, mais de s'assurer que les navires ont tous les certificats. Il ne s'agit pas non plus de vérifier la qualité des armements, ce qui n'est pas de la compétence des majors. Le vetting vérifie que le contrôle réglementaire existe, il n'est pas une obligation légale et ne peut se substituer aux sociétés de classification et n'est pas davantage une défiance vis-à-vis d'elles.

Ces explications de Total lors de l'instruction sont confirmées d'une part par BP pour qui il n'y a pas de vérification de la structure mais seulement une revue des rapports des sociétés de classification et d'autre part Shell pour qui l'inspecteur vetting n'a pas accès aux citernes, sa connaissance d'un navire reposant sur les rapports disponibles à bord.

La base SIR ne comporte pas d'avis, et notamment pas de mention sur l'acceptabilité ou non d'un navire. Un rapport SIR est accessible directement pendant 1 an, puis pendant 1 autre année sur demande spécifique. Il est entré avec un décalage de 14 jours après la visite avec un « droit de réponse » éventuel de l'armateur. C'est un contrôle documentaire (dont les 14 rubriques sont très précises) assorti d'un examen visuel à bord, (notamment des citernes mais seulement si des ouvertures sont disponibles ; il est alors possible de vérifier les anodes placées dans les citernes pour capter la corrosion. L'*Erika* avait des anodes). L'utilité de l'examen visuel n'est pas négligeable pour Total : il ne peut déceler un problème de structures mais examine des aspects nautiques (équipage, brevets, chargement, déchargement, pompage, propreté de la salle des machines...) dont certains n'intéressent pas forcément la société de classification. L'examen visuel est global mais important.

A la question de savoir si un contrôle vetting donne lieu à un rapport « officiel », celui qui est entré dans la base SIR, et un autre « officieux », Total estime que ça n'est pas une pratique générale : les rapports sont généralement très dépouillés (yes / no), mais ils peuvent être assortis de remarques au mandataire, remarques qui seraient alors disponibles dans la base Total SURF ou dans celle d'une autre compagnie. Ainsi lors de l'examen visuel, un inspecteur de Shell au sujet de l'*Erika* avait trouvé l'état du navire « convenable ».

Depuis le naufrage de l'*Erika* il y a eu peu de changement dans les modalités de vetting sinon un examen pour les inspecteurs qui doivent avoir été navigants à des postes de capitaine, second ou chef mécanicien. Le nombre des inspecteurs vetting est passé de 450 à 320. Le nombre des inspections vetting a diminué.

La base SIR est accessible aux membres de l'OCIMF et étendue à des administrations publiques comme les Port State Control (dont M. Thoullin de Total nous dit qu'elles ne l'utilisent pas). Certains n'ont pas droit à ces données comme les assureurs, les sociétés de classification... qui peuvent obtenir les mêmes données de l'armateur. « Chacun à sa place ».

2. les exigences propres à Total

Le vetting chez Total s'appuie sur 4 notes internes : la note Brion de 1991, la note Madec du 31 mars 1998, la note Thoullin contemporaine de la note Madec (pas secrète car disponible dans un bulletin du CEDRE d'octobre ou novembre 98), et la note dite Intertanko. Ainsi que d'autres notes intitulées « vetting system » ou « putting safety first ». Seules les notes Brion et Madec sont normatives ; les autres sont explicatives. La note Madec est une remise à jour des principes du vetting chez Total. Il est donc établi en règle depuis 1991 que pour tout contrat d'affrètement, chargement ou déchargement dans un terminal par Total, d'un navire pétrolier / produits, chimiquier, gazier, l'acceptation du service vetting est nécessaire. Ce principe concerne Total ses filiales et ses terminaux. Un navire refusé par l'un l'est forcément par tous les autres. Le service vetting peut être contacté à tout moment. La note Madec s'appuie notamment sur la charte sécurité environnement qualité de Total. Il s'agit de s'assurer de la qualité des tankers et établir un fichier de navires acceptables ou non acceptables. Dans sa note M. Thoullin, directeur juridique maritime de Total, insistait sur des cas de figure non « sécurisés » dans la mesure où dans les cas de vente FOB (Free on Board) la cargaison n'appartenait plus à Total dès qu'elle était sur le navire ; il pense que le navire doit cependant être vetté. La vente à ENEL de la cargaison de l'*Erika* n'était pas de toute façon une vente FOB.

Total dit qu'en 1999-2000, elle était la seule compagnie à ne pas faire de distinction géographique : un vetting pour les zones à risques réglementaires comme l'Europe et les USA, un vetting pour l'Afrique, un vetting pour l'Asie. Quand la note Madec parle « d'adapter les exigences aux niveaux du terrain », il s'agit d'accompagner

les armateurs locaux pour leur mise aux normes. Adapter doit être compris comme « mettre en place des critères de progrès ».

Critères

Les critères de la compagnie essayaient de ne pas trop s'éloigner de ceux des autres concurrents.

- Les navires de plus de 25 ans et plus de 50.000 t de port en lourd sont exclus. Il s'agit d'un critère cumulatif. Par la suite, tous les navires de plus de 25 ans seront exclus.
- Les navires de plus de 20 ans doivent être passés en cale sèche depuis moins de 30 mois.
- Les navires doivent être assurés à un P&I club.
- Leur société de classification doit appartenir à l'IACS.
- Ils sont exclus s'ils ont changé de société de classification ou de gestionnaire et n'ont pas été vettés.

En 1998 Total employait 9 inspecteurs vetting tous anciens navigants (5 salariés de Total, 4 inspecteurs indépendants mais ne travaillant que pour Total). Certains concurrents annoncent beaucoup plus d'inspecteurs mais qui ne travaillent pas forcément exclusivement pour eux. M. Thouillin étant juriste et non directement opérationnel ou technicien, il ne peut pas préciser l'utilité des différents documents (« booklet », « inspection guidelines » etc...). Il renvoie à ce sujet à M. Grandpierre. Cependant, le document « booklet » est celui utilisé pour le contrôle vetting d'un navire : il y en a un par navire. Apparemment le booklet de l'*Erika* n'a jamais été communiqué. Il serait analogue au rapport SIR.

Le coût d'une inspection vetting est à la charge de la compagnie si elle fait ce contrôle d'elle-même, à la charge de l'armateur si c'est ce dernier qui la demande. C'est l'usage puisque cela permet en quelque sorte à l'armateur de dire « je suis un bon armateur ». Dans le cas de l'*Erika*, elle a été à la charge de l'armateur. Une inspection Total était facturée 1.300 \$ soit à prix coûtant. Selon A Pollara, Shell facturait 2.600 \$, Texaco jusqu'à 10.000 \$ et Exxon rien. « Business is business » ajoute-t-il. Au début de la mise en oeuvre du vetting les demandes d'inspections provenaient plutôt des affréteurs, par la suite la proportion s'est inversée : un des points du contrat entre Tevere Shipping (armateur de l'*Erika*) et Panship (gestionnaire) prévoyait d'ailleurs l'approbation des grandes compagnies pétrolières.

Utilisation de SURF

La phase 2 est l'analyse et la mise à disposition des résultats dans la base élaborée par M. Grandpierre le responsable du service vetting Total. Elle est nourrie par les rapports SIR ainsi que d'autres documents comme les Lloyd's casualties, les données Equasis Paris Mou, les commentaires des inspecteurs vetting Total... A priori il n'y a pas de limites aux renseignements qu'on peut y mettre ; elle complète SIR, la base commune et standardisée de l'OCIMF. SURF est destiné aux affréteurs et traders et est consultable par eux à tout moment. Son but premier est de renseigner sur le statut du navire. Il y a 3 statuts possibles yes / no / unclassified.

- Le statut no indique que le navire n'est pas exploitable
- Le statut yes indique que le navire est exploitable, c'est-à-dire qu'il a été inspecté par Total il y a moins de 24 mois pour un navire de moins de 10 ans, moins de 18 mois pour un navire de 10 à 15 ans, moins de 12 mois pour un navire de plus de 15 ans.
- Le statut unclassified remplace le statut yes à la fin du délai de 12,18, 24 mois ; il ne signifie pas que le navire n'est pas exploitable mais implique une demande spécifique au service vetting qui donnera un statut yes ou no pour le voyage.

La 1^{ère} fenêtre de la base donne le statut, le nom du navire, le port en lourd, l'année de construction et le pavillon. Il est possible d'approfondir dans la fenêtre 2 les détails techniques, les délais 12, 18, 24 mois, la date de dernière inspection. La fenêtre 3 permet de demander au service vetting la position d'un navire unclassified (après consultation de SIR par le service vetting : le navire peut donc redevenir yes pour un voyage spot sans visite de Total, c'est l'intérêt permis par l'harmonisation de SIR). Il y avait 12.010 rapports dans la base (ce qui ne veut pas dire 12.010 navires). Parmi ceux-ci, 635 avaient le statut yes. L'*Erika* avait tous ses certificats, 4 lettres d'approbation de majors, il était donc dans les « happy few ».

Fin de l'audience à 17 h 50