

Procès Erika
Compte-rendu hebdomadaire – 3^{ème} semaine.
Audiences du 26 au 28 février 2007. Palais de Justice de Paris.



7^{ème} audience - 26 février 2007 – 13h30

2 pièces supplémentaires sont déposées par les parties civiles et la défense suite à des questions soulevées la semaine passée : il s'agit d'un « booklet modèle 91 » destiné aux inspecteurs vetting de Total, et d'une information Total confirmant que les navires de plus de 25 ans n'étaient pas acceptables par Total de même que la compagnie s'abstenait au moment du naufrage de l'Erika d'affréter des navires citernes de plus de 50.000 t de port en lourd pour une cargaison de fioul lourd.

La semaine a été consacrée aux critères et à la chronologie du vetting par les sociétés pétrolières ayant affrété l'Erika entre 1998 et le naufrage de décembre 1999, ainsi qu'aux conditions d'affrètement de l'Erika et aux rôles des diverses filiales du groupe Total dans le cadre de ces affrètements. Le vetting est une démarche volontaire des affréteurs visant à vérifier la conformité d'un navire aux missions de transport qui peuvent lui être confiées [voir semaine précédente].

Les critères

La nature de l'affrètement

Le choix d'un type de contrat d'affrètement à temps ou au voyage (dit encore « spot ») est-il neutre pour la sécurité du transport de la marchandise ?

Selon les différents rapports de l'Assemblée Nationale et du Sénat, l'affrètement au voyage est commode car il est réactif mais il est moins sûr, notamment en raison de l'absence de lien avec l'armateur. De plus concernant le transport du pétrole, l'affrètement long terme a été abandonné au profit du marché spot qui permet de profiter des variations de prix. La Commission Européenne pointe l'émergence de sociétés de petites tailles dont les coûts sont faibles mais dont la sécurité est difficile à garantir. Le rapport entre affrètement à long terme et affrètement spot est passé de 10 à 50% d'après le rapport du Sénat. La cour se demande donc si la nature du transport est un facteur de risques, c'est-à-dire si le spot est moins sûr et si ce type d'affrètement a effectivement un impact sur la sécurité.

Pour Total, les 2 types d'affrètement sont 2 modes d'exploitation différents. D'une façon générale il y a toujours une flotte minimale affrétée à temps (d'autant que certaines zones comme les Caraïbes sont mal desservies) et l'on fait appel à des affrètements spot si aucun navire à temps n'est disponible. Il est impossible d'aligner les conditions des affrètements à temps et spot et particulièrement d'effectuer des visites lors des escales dans le cadre des affrètements spot. Cependant, le vetting ne doit pas être influencé par le type d'affrètement : le type d'affrètement est un choix purement commercial sans incidence sur la sécurité. L'approche de la sécurité n'est pas différente ; ce qui change c'est la connaissance qu'on peut avoir de l'armateur en terme de suivi des navires, maintenance...notamment pour des affrètements sur plusieurs années où il y a visite préalable et suivi des navires, même si la gestion de Total est commerciale et non nautique. La diminution des flottes pétrolières des majors au bénéfice des courtiers et de l'affrètement spot est une évolution du marché pétrolier.

La nature du produit

De fait, les navires les plus récents sont généralement utilisés pour le transport de produits blancs (essence, kérosène, gazole, naphta) qui sont moins polluants mais plus dangereux au regard des risques explosion. De plus, s'il est possible d'alterner le transport de fioul lourd et de brut, il est impossible de transporter des produits blancs après des produits noirs. Les produits noirs sont visqueux

et le fuel lourd doit être chauffé, ce qui favorise la corrosion des citernes. On aboutit ainsi au paradoxe de voir les produits les plus polluants transportés par des navires de plus en plus vieux, constatation corroborée par l'Organisation Maritime Internationale [et par le rapport BEA-Mer].

Total estime que les mêmes règles de sécurité s'appliquent, quelles que soient la nature du produit ou la valeur de la marchandise. Si les navires les plus vieux transportent des produits noirs et ne sont pas affrétés à temps, il ne s'agit pas d'une approche délibérée mais seulement d'une adaptation au marché. Le cocktail âge, nature de l'affrètement et produit noir en tant qu'élément à hauts risques est une question qui est du ressort de l'armateur et non de l'affréteur répètent en chœur les responsables de Total. Pour Total, c'est l'armateur qui met un navire au « noir » ou au « blanc ». Il y a d'ailleurs des navires récents transportant des produits noirs. L'affréteur, dit Total, est tributaire du marché spot et ne choisit pas son navire, ni son âge. Le taux de fret est le même quel que soit l'âge. Le poids économique des majors pétrolières est sans influence dans le rapport avec les armateurs ; c'est la disponibilité des navires qui importe.

Après les travaux de Bijela, l'*Erika* a été utilisée uniquement pour le transport de produits noirs, car elle avait déjà transporté ce type de produits avant et on ne peut revenir vers du transport de produits blancs. Pour Panship comme pour Total, il est faux de dire que le transport de produits noirs rapporte moins, les taux d'affrètement sont variables. Total précise qu'en 1999, les marchés fret étaient tous déprimés. Total affrète à temps pour le transport de produits noirs ou de produits blancs : en 1999 il y avait 9 navires affrétés à temps. Si l'*Erika* n'était pas affrétée à temps c'est parce qu'elle n'avait qu'une chaudière, non parce qu'elle avait 24 ans et transportait des produits noirs.

Le Ministère Public estime que la politique de Total en matière de sécurité des navires n'est active que lorsqu'il y a un impact possible sur ses terminaux, ses personnels, ses raffineries et est beaucoup moins diligente sur le risque de déversement d'hydrocarbures en mer. Total concède de placer l'élément humain avant le dommage à l'environnement, mais le vetting doit être regardé comme une démarche de la prévention des risques donc de la pollution. Le service vetting est basé à Paris, le service affrètement (Total Petroleum Services) basé à Londres : il n'a pas d'influence sur la sécurité des navires. Total ne reproche pas à l'armateur ou à la société de classification Rina d'avoir caché des informations sur l'*Erika* ; le naufrage n'était pas « normal » et résultait vraisemblablement d'un vice caché.

Le pavillon

Les performances des pavillons de complaisance ne sont pas uniformes en ce qui concerne les taux de sinistres et de détention rappelle le rapport de l'Assemblée Nationale, même si elles peuvent être très mauvaises. On ne peut corréliser automatiquement pavillon de complaisance et navires sous-normes. Le Memorandum de Paris dans la détermination du « facteur de cible » (Target Factor) inclut le pavillon, mais le pavillon maltais n'y est pas considéré aujourd'hui comme mauvais. Les différences de performances sont dues selon Total à des capacités administratives voire à la tendance de certains états à ne pas procéder aux contrôles.

Le pavillon n'est pas un critère pris en compte par le vetting, dans la mesure où il n'y a pas de raisons de faire de différences entre des Etats ayant ratifié les mêmes conventions internationales. Ceci est confirmé par la charte environnementale de Total qui estime malgré tout que le contrôle par l'Etat du pavillon est le gros blocage en matière de sécurité maritime ; les audits de l'OMI sur les Etats du pavillon se font sur la base du volontariat.

La société de classification

Avoir la même société de classification depuis 2 ans est considéré comme un bon critère par Total qui ne sait pas s'il était appliqué en 1998. Ce n'était de toute façon pas le cas de l'*Erika*, mais le navire avait été « vetté » physiquement par Total.

L'équipage

Le vetting s'intéresse à l'exploitant du navire. On y vérifie notamment les certifications ISM et la qualification de l'équipage. Lors des inspections physiques du navire, il peut y avoir des remarques, mais elles ne sont pas systématiques.

La renommée du propriétaire

Pour Total, ce qui importe c'est avant tout le gestionnaire puisqu'il assure le maintien du bon état d'un navire. Un changement de propriétaire peut avoir une influence sur le statut vetting dans la mesure où il est accompagné d'un changement de gestionnaire. En cas de single ship company (un navire - une société), il arrive d'ailleurs bien souvent de ne pas connaître le propriétaire. De plus, il n'y a pas de cas de revers de fortune et d'équipages abandonnés chez les armateurs pétroliers.

Le vetting des autres compagnies pétrolières.

Les compagnies pétrolières ont présenté leur politique de vetting dans le cadre des auditions des rapporteurs de l'Assemblée Nationale qui ont assimilé ces présentations à un « concours de beauté ». Certaines mettent en avant le nombre de leurs inspecteurs de vetting, le nombre d'inspections réalisées et le nombre de critères pris en compte. BP met l'accent sur la réputation de l'armateur puisqu'un bon armateur aura une flotte aux standards ; Shell insiste sur son « analyse très serrée » de l'intégrité des structures du navire. Total estime que ces déclarations sont souvent d'ordre général et que les critères choisis ne sont pas forcément contradictoires avec les siens. Ainsi BP n'avait pas exclu l'armateur Tevere Shipping et Shell avait considéré l'*Erika* et ses structures acceptables.

Le vetting de l'*Erika*

Après les travaux de Bijela, Panship a demandé des visites vetting aux grands groupes pétroliers et obtenu l'agrément de Repsol, BP, Total, Shell et Texaco. Toutes ces visites ont eu lieu entre octobre 1998 et octobre 1999.

L'armateur n'était pas destinataire des rapports SIRE. Il était informé par M. Pollara au téléphone qui lui disait le résultat. Celui-ci n'avait pas l'obligation contractuelle d'avoir un certain nombre de classification, il avait juste l'obligation de faire un certain nombre de visites. Il n'y a jamais eu de problèmes avec les inspections sauf quand un inspecteur était indisponible ; sinon « quand un navire est accepté, il continu d'être accepté ».

Par Repsol (compagnie pétrolière espagnole)

La visite vetting de Repsol a eu lieu le 23 octobre 1998 à Gènes, soit 2 mois après les travaux de Bijela, et n'a donné lieu à aucune remarque.

Par BP

La visite de BP a eu lieu en même temps que la visite de Repsol. Les seules réserves concernaient le nombre de membres d'équipage, les cartes disponibles à bord et le changement de société de classification non mentionnée. L'inspecteur notait que le navire avait une bonne apparence, que son armateur avait consacré le temps et l'argent nécessaires à son entretien et qu'il était acceptable pour BP. Les réserves ayant été corrigées par Panship, l'accréditation a été accordée par BP pour une durée de 12 mois à partir de la date de la visite. L'*Erika* a effectué un voyage pour BP d'Augusta à Castellon en mai 99. Suite à un problème d'inertage inutilisable constaté lors du déchargement, un fax de BP avait averti que ce défaut pouvait remettre en cause l'accréditation. Panship avait alors signalé par fax que le problème était dû à une erreur humaine et qu'il y avait été remédié. Aucun justificatif n'est nécessaire dans ces échanges où l'on se fait confiance et où l'on vérifie seulement à la visite suivante que la réserve a été corrigée.

Par Total

Lors de son inspection du 21 novembre 1998, l'inspecteur vetting de Total disposait d'informations fournies, pas toujours exactes (exemple la vente du navire à Star Maritime) issues de la base SURF [cf. compte-rendu de la 2^{ème} semaine]. Les rapports des inspections des autres compagnies ne donnent pas d'appréciation sur le statut du navire qu'elles délivrent en fonction de leurs critères. Total a estimé qu'un vetting était nécessaire car après son passage en cale sèche le navire était susceptible d'obtenir un statut « yes » (approuvé). Lors de ce 1^{er} vetting, la connaissance sur l'*Erika* était documentaire ; lorsque l'*Erika* a été affrété en juin 1999, les dernières infos de la base SURF dataient du 21 novembre 1998 car il n'y avait pas eu d'évènements depuis et plusieurs voyages s'étaient bien passés avec l'*Erika*. Selon le commentaire de l'inspecteur du 23 novembre 1998, le navire est bien entretenu, il ne dispose certes que d'une seule chaudière mais est « acceptable à la limite » pour des affrètements spot. Il relève un problème sur les pompes incendie qui doit être corrigé. Total demande également un certificat de bon état des citernes à Rina car le navire est ancien et le certificat de classification provisoire. Le 24 novembre le navire est déclaré acceptable pour 12 mois.

Les parties civiles s'inquiètent de ce que l'appréciation de l'inspecteur vetting de Total n'a pas l'air enthousiaste : pour Total, il y a toujours des remarques, la réserve sur le spot est due au nombre de chaudières et il faut demander à l'inspecteur lui-même pour ce qui concerne son appréciation subjective. Le gestionnaire a 14 jours pour remédier à un défaut avant que le rapport ne soit disponible dans SIRE. Total confirme au Ministère Public que l'*Erika* était « unclassified » (non inspecté) jusqu'au vetting de novembre 1998 mais aurait pu obtenir un statut « yes » pour un affrètement spot sans vérification physique car le but de SIRE est précisément de mettre en commun des informations standardisées.

Par Shell

En mai 1998, avant les travaux de Bijela, L'*Erika* fait escale à Sola (Norvège) près de Stavanger. Il est ensuite déclassé de « suitable » (convenable) à « terminal use only » en raison de son âge. Il ne peut donc transporter de cargaison appartenant à Shell mais il peut fréquenter les terminaux de Shell. Selon Total l'âge est sans doute un critère Shell mais la structure du navire n'a pas été mise en cause dans les annotations du rapport SIRE. Pour Total, un navire est bon ou pas mais il ne pratique pas la restriction « terminal » et « cargaison ». Les compagnies pétrolières ont différents types de classification et le critère âge du navire était à la fin des années 90 plus important pour Shell qui compte « comme les chinois ». Total ne compte pas l'âge du navire depuis le 1^{er} clou comme les chinois mais quand le navire sort du chantier. Les majors affrétaient alors des navires jusqu'à 30 ans. Shell avait de l'intérêt pour l'*Erika* et plusieurs majors voulaient l'inspecter malgré l'existence de la base SIRE. Total explique qu'il y avait alors beaucoup trop d'inspection sur les pétroliers affrétables et que Shell n'avait peut-être pas confiance. La lettre de la société Shell ne dit pas que l'*Erika* n'est pas acceptable à cause de l'âge du navire. Pour Total, la lettre de Shell dit la même chose que la note Madec : le navire était « yes » puis « unclassified ». La défense indique que Shell a affrété des navires du même âge, classifiés par Rina et sous pavillon maltais comme le *Puppy F* (1970). – photo ci-contre le *Puppy F* à La Vallette (Malte) - © Lawrence Dalli



M. Pollara précise que pour Shell le navire était acceptable si il y avait acceptation par la direction du terminal pétrolier. L'*Erika* était très « appétissable » (traduction) sur le marché car elle avait un système d'inertage et un bas tirant d'eau. BP, Esso et Total avaient montré de l'intérêt pour ce navire. Qu'est-ce que « appétissable » ? « Comme une jolie femme, tout le monde la voulait ». Notant qu'il s'agit de la 2^{ème} référence aux femmes de M. Pollara, le Président lui demande de ne pas recommencer, par courtoisie.

Total dit qu'il aurait probablement procédé à une nouvelle inspection de l'*Erika* si l'accident n'avait pas eu lieu.

Par Texaco

Le dirigeant de Texaco France n'a pas accepté d'être entendu lors de l'instruction. Lors de la dernière inspection vetting par Texaco de l'*Erika*, des pièces de zinc étaient corrodées à 5% ; les citernes à ballast étaient inspectées tous les 3 mois. En réponse à une question du Ministère Public, Total répond qu'à priori le navire aurait pu être affrété même s'il avait été noté unclassified : l'obligation pour les navires d'avoir fait l'objet d'une inspection depuis moins de 6 mois entrée dans la base SIRE n'a été mise en place qu'en février 2000 par la charte dite Gaysot.

La défense indique qu'aucun des rapports lus cet après-midi ne montre de problèmes de structures. Une dégradation en 6 mois est hautement invraisemblable, d'où l'hypothèse du vice caché. M. Pollara indique qu'en effet sur une base logique, une telle réduction de l'épaisseur des tôles en 6 mois n'est pas possible. Il cite cependant une étude ABS (American Bureau of Shipping) sur le cas de présence dans des citernes de germes microbiologiques accélérant la corrosion des tôles ; le phénomène a été observé sur des citernes terrestres d'eau de ballast ce qui a entraîné des plaintes. Un phénomène de ce genre dans les citernes de l'*Erika* ne serait pas à exclure.

8^{ème} audience - 27 février 2007 – 13h30

Le tribunal est saisi de conclusions concernant le Commandant Mathur. L'audience débute en retard pour attendre l'un des représentants du capitaine de l'Erika. Ces conclusions font état de la nullité des actes de poursuites et de la non application de plusieurs conventions internationales ou franco-indienne.

Il est fait référence au principe d'équité qui implique que tout accusé a le droit de se défendre dans sa langue. Le commandant Mathur est de nationalité indienne, il a été interrogé en hindi, mais malgré les demandes des avocats (la 1^{ère} fois le 20 octobre 2000, puis le 6 novembre 2001) aucune traduction en hindi du dossier pénal n'a été fournie, notamment celle des 195 pages de l'ordonnance de renvoi. Le représentant du commandant Mathur plaide donc l'impossibilité pour celui-ci de se défendre compte tenu de la violation de droits de la défense. En outre, selon le principe qu'un prévenu ne peut être jugé 2 fois pour les mêmes actes, les poursuites en France font double emploi avec les poursuites engagées en Inde contre le commandant Mathur. Les avocats demandent la nullité des poursuites et l'application de la convention franco-indienne d'entraide judiciaire de 1998 permettant de recevoir des témoignages.

Les parties civiles demandent le respect par la défense du droit contradictoire puisqu'elles n'ont eu ces conclusions que quelques minutes avant l'audience ou pas du tout, et leur rejet pour irrecevabilité 15 jours après le début du procès. Le procès du commandant Mathur ne peut être disjoint des autres prévenus. De plus la signature de la représentation du commandant Mathur serait postérieure au début du procès.

Le Ministère Public s'interroge sur les poursuites en Inde dont il n'avait jamais entendu parler. De plus, on ne peut parler d'atteinte au droit de la défense puisque le Commandant Mathur est en fuite, qu'il a eu des interprètes lors de ses interrogatoires et que la seule lecture utile actuelle est celle des conseils qui sont francophones.

La défense du commandant Mathur répond qu'il n'est pas en fuite, mais dans l'annuaire, et ne peut quitter l'Inde pour des raisons financières ; sans doute le souvenir de sa détention en France après le naufrage ne l'incite-t-il pas à faire confiance aux tribunaux français. Elle s'interroge sur qui souhaite réellement entendre ce que le commandant a à dire et soutient qu'il est impossible d'organiser équitablement une défense cohérente avec lui sans les traductions des différents rapports d'experts contenus dans le dossier pénal.

L'audience est suspendue et reprend 20 minutes plus tard. Les conclusions sont jointes au fond et feront l'objet d'un seul et unique jugement.

Les contrôles de Rina en 1999

En juillet 1999 le *Zagara*, un des navires gérés par Panship est immobilisé pendant 4 semaines par les Coast Guards américains au large de Corpus Christi avec interdiction d'entrer dans le port. Le système d'inertage ne fonctionne pas et le déchargement dans un port américain est donc impossible. La cargaison doit être transbordée, plusieurs insuffisances sont relevées. Suite à cet incident, l'inspecteur Pischeda visite le *Zagara*, dont le Safety Management Certificate est retiré par la Malta Maritime Authority. Le retrait de la certification est de la responsabilité de Malte sur proposition de la société de classification. Rina propose alors un audit ISM de Panship qui a lieu les 12-13 août et constate des non-conformités sur le système de sécurité de la société. Le rapport établi le 23 août liste les non conformités constatées et préconise un audit de 3 autres navires gérés par la société afin de vérifier l'application opérationnelle du système, de même qu'un audit additionnel de Panship le 12 novembre. A cette date, il est constaté que des corrections ont été apportées, ce qui donne satisfaction à Rina qui confirme le certificat de Panship. Ces audits demandés par Malte à Rina sont facturés à l'armateur.

Rina et Panship s'accordent pour définir des degrés de non-conformité. Les non-conformités majeures sont celles qui constituent des risques pour la sécurité et la pollution ; il doit y être remédié immédiatement. La correction des non-conformités « normales » doit être effectuée ou planifiée dans un délai raisonnable mais elles n'amènent pas à considérer la suspension de la classification. Concernant Panship, toutes les non-conformités avaient été corrigées en novembre, ce qui est attesté par les

correspondances avec Rina, sauf le recrutement d'un chef de département technique prévu en même temps que le déménagement à Monaco [qui ne s'est pas réalisé]. Pour Panship « il est normal de constater des non-conformités, ce qui est important c'est d'être capable d'y remédier ».



Le *Zagara* devant la Vallette (Malte)
© Lawrence Dalli

L'audit ISM de l'*Erika* a lieu le 6 septembre 1999. L'audit normal devait avoir lieu en décembre 2000, 2ans et demi après la délivrance du SMC ; il s'agit ici d'un audit supplémentaire dû aux manquements présumés de Panship, essentiellement documentaire et ne prévoyant qu'une visite superficielle du pont. L'audit ne constate qu'un manque de documentation écrite à bord attestant des contrôles effectués en août.

La visite annuelle de l'*Erika* devait avoir lieu un an après la sortie du chantier de Bijela et a dans les faits eu lieu en 2 étapes les 12-13 août 1999 puis a été complétée à Augusta les 23-24 novembre 1999 par la visite des citernes et des ballasts. Le rapport d'inspection indique une corrosion de 20%, à comprendre sur toute la surface et non en épaisseur. Un rapport trimestriel précédent établi en août par le capitaine du navire évoquait une corrosion de 10%. D'une façon générale, les rapports d'inspections à bord sont envoyés tous les mois à Panship et sont disponibles aux inspecteurs des sociétés de classification, ainsi qu'à ceux du vetting « s'ils le demandent ». La base SIRE ne mentionne aucune consultation de documents trimestriels pour l'*Erika*. Selon Panship, elles ne permettent de toute façon pas de déceler un vice caché. Le rapport de visite annuelle mentionne aussi le mauvais état du revêtement à l'intérieur des citernes, mais Panship se défend que le revêtement n'a rien à voir avec la structure du navire et qu'il n'est pas obligatoire, pas plus que les anodes. Il s'agit d'un mode d'exploitation pour limiter la corrosion, à Bijela on avait choisi d'installer des anodes.

Les parties civiles reprochent à Rina de ne pas avoir suggéré à Malte de retirer la certification ISM [voir compte-rendu de la semaine précédente] de Panship suite à une accumulation de défaillances des navires et de la société. Pour la société de classification, les audits ont été transparents et transmis à Malte ; le rapport du 23 août spécifie que le DOC pourrait être retiré à Panship si les audits suivants ne donnaient pas satisfaction. Les non-conformités n'étaient pas suffisantes pour bloquer immédiatement le certificat et Rina ne regrette en rien de ne pas avoir suspendu Panship, décision prise en commun avec Malte.

Pour l'armateur, la détention du *Zagara* à Corpus Christi n'était pas inquiétante pour son état structurel car « quand on envoie un navire aux Etats-Unis, on en envoie un en bon état parce qu'il y a toujours des inspections des Coast Guards et qu'elles sont très ciblées » ; en l'occurrence il s'agissait d'un problème d'inertage, et le transbordement a montré que le système de Panship fonctionnait bien. Les navires voyageant aux Etats-Unis doivent aussi avoir une couverture pour respecter l' Oil Pollution Act.

L'affrètement par Total

L'*Erika* est affrétée la 1^{ère} fois par Total le 2 septembre 1999 pour un voyage à destination de Varna (Bulgarie) depuis l'Algérie. Total affrète par le biais de sa filiale Total Petroleum Services (TPS) société de services basée à Londres et agissant comme agent pour Total International Limited (TIL), société de négoce, et Total Transport Corporation (TTC) affréteur, 2 filiales off-shore du groupe créées respectivement en 1957 et en 1968. Les bénéfices de ces sociétés sont consolidés avec ceux de Total SA. Le groupe définit les règles telles la « note Madec » à suivre par les filiales même si elles sont autonomes. Une succession de questions aux prévenus de Total de la part du Président et du Ministère Public tentent d'éclairer l'empilement de sociétés gérant le trading c'est-à-dire le négoce de produits pétroliers bruts ou raffinés et le shipping, c'est-à-dire la mise à disposition de traders de navires

appropriés. Les acteurs eux-mêmes ne sont pas très assurés et ne connaissent pas spontanément le nom ou la nationalité des représentants légaux de chacune des sociétés. L'effet mille-feuille est accentué par les absorptions d'Elf et de Petrofina par Total et par l'extension du trading de produits pétroliers au gaz et à l'électricité. Les demandes de transports pour CSSA, la dernière mouture de la filiale trading de Total, sont environ de 40% pour le compte du secteur raffinage, le solde étant réservé au « trading pur » et aux activités des filiales maritimes de Total en concurrence avec des traders indépendants. Après 2000, « le front office » a été transféré de Paris à Londres, la cellule gestion des navires et vetting étant restée à Paris. Son responsable, M. Calone [phonétique] a changé d'affectation au sein de Total après la naufrage de l'*Erika*. Il s'occupe maintenant d'audits internes sans rapport avec le secteur maritime. Le Tribunal souhaite ensuite savoir ce qu'il est advenu de M. Pollard, de M. Martens, de M. Pechou [phonétique]. Le premier est chez BP, le deuxième est détaché de Petrofina SA à Paris dans la cellule environnement maritime du groupe Total, le troisième est à Genève au sein du groupe. M. Thouillin, directeur juridique maritime de Total et par ailleurs président de Total Transport Corporation, conscient des difficultés de compréhension rencontrées par le tribunal et la salle d'audience et des mauvais effets susceptibles d'être générés par cette longue liste d'acteurs pilotés et institués par Total tient à préciser que cette imbrication a pour le groupe Total une autre logique que financière. Il met en avant une « logique de métiers » et la nécessité de recourir à des spécialistes dans chaque branche. Total raffinage Distribution est une affaire d'ingénieurs. Il était utile de structurer et d'optimiser les activités d'achats et de ventes des produits pétroliers sur l'ensemble du marché mondial. 50% des activités de trading des filiales de Total n'ont rien à voir avec son secteur raffinage distribution. La même logique prévaut pour les activités de transports, notamment du transport maritime. « Il y a nécessité d'être conforme au marché ».

9^{ème} audience - 28 février 2007 – 13h30

La période du 14 septembre au 7 décembre 1999 : changement d'affrèteur à temps et contrôles

L'affrètement à temps par Selmont

Depuis le 18 septembre 1996, l'*Erika* était affrétée à temps pour 3 ans par Euromare, une société familiale des Savarese. L'échéance venant à son terme, Giuseppe Savarese met le navire sur le marché et après des pourparlers avec la société Amarship, domiciliée en Suisse, appartenant à 2 italiens, Messieurs Ducci et Clemente, un contrat d'affrètement à temps d'une durée de 6 mois renouvelable est signé par le biais du courtier Mercury avec la société Selmont basée à Nassau (Bahamas), appartenant aux mêmes Messieurs Ducci et Clemente, Amarship étant l'agent de cette société.

Dans le premier temps de l'instruction, Messieurs Clemente et Ducci avaient déclaré n'être que des salariés d'Amarship, avant d'admettre être les propriétaires des 2 sociétés. Ils invoquent des raisons émotionnelles après le naufrage et une simple volonté de vouloir éviter l'amalgame avec la famille Savarese. Tous deux travaillaient dans une société de courtage pétrolier basée en Suisse ; Monsieur Ducci a aussi travaillé auparavant chez l'armateur pétrolier italien d'Alesio à Livourne. Aucun des deux n'a jamais été navigant, ni ne connaît, sinon superficiellement, les réglementations maritimes, code ISM et convention SOLAS ; ils se sont établis à leur compte en rachetant la société de courtage et gestion de navires Amarship. Selmont a été créée en mai 1999 dans le but d'augmenter leur secteur affrètement à temps et domiciliée aux Bahamas pour des raisons fiscales et n'a de fait servi qu'à l'*Erika* depuis cette période. M. Clemente était le responsable de la gestion administrative, M. Ducci de la gestion commerciale. Amarship agissait pour le compte de Selmont en tant qu'agent et courtier selon un schéma « standard » dans le monde du shipping ; Selmont en tant que société off-shore ne dispose que d'une « comptabilité interne et non déposée » selon la réglementation des Bahamas.

Le rapprochement entre Amarship et l'armateur Savarese a été facilité par le fait qu'Amarship a affrété mi-1999 l'*Edovia*, un navire géré par Panship (selon le même modèle de construction financière, en tant qu'agent de la société Clifton Trading basée à Belize). Les responsables d'Amarship ayant rencontré le gestionnaire de Panship, celui-ci admet leur avoir parlé de l'*Erika* car ils recherchaient ce profil de navire à affréter. A Pollara a présenté l'*Erika* d'un point de vue technique lors d'une réunion à Lugano mais ne s'est pas occupé des négociations commerciales car « il faut être hypocrite pour être commercial », ce

qu'il n'aime pas. La formalisation du contrat entre Tevere Shipping [société propriétaire de l'*Erika*] et Selmont/Amarship a donc été réalisée par le courtier Mercury qui fait au passage une confusion entre Euromare et Tevere représentée pour l'occasion par un dirigeant d'Euromare. Au final, Tevere donc représenté par Euromare signe un contrat d'affrètement à temps de 6 mois avec Selmont qui encaisse le coût du fret et délègue à Amarship l'utilisation commerciale du navire.

Le contrat excluait des zones géographiques où l'*Erika* ne pouvait pas travailler : le Canada, les Etats-Unis et les pays sous embargo américain. Selon l'armateur il s'agissait d'une décision commerciale car le contrat était limité dans le temps et sans rapport avec les contraintes de la réglementation américaine. Le contrat d'Euromare ne prévoyait pas d'exclusion de ce type. Il est précisé que Total n'a pas vu le contrat d'affrètement Tevere / Selmont et ses clauses d'exclusions géographiques avant d'affréter l'*Erika* puisque c'est un document confidentiel.

Le changement de durée de l'affrètement, de 3 ans avec Euromare à 6 mois avec Selmont, était souhaité par l'armateur Savarese qui préférait cette meilleure flexibilité en anticipation de la hausse du taux du fret : « on spéculait sur la valeur d'un bien, c'est normal ». Selmont, de même, préférait un contrat de 6 mois qui limitait ses risques. Il a été signé juste avant le 1^{er} affrètement par Total. Selmont se trouvait rassuré par le fait que le navire était classifié par Rina, avait l'accréditation de 7 majors pétrolières et 4 ans de classe au moins puisque la visite spéciale avait eu lieu l'année précédente. Bien qu'une clause du contrat prévoit la possibilité d'inspection du navire par Selmont, aucune n'a jamais été effectuée, dont les responsables estiment qu'elle aurait été moins bonne qu'une inspection de Rina. Selmont a apprécié l'état du navire sur la base des certificats. Le loyer du navire était payable tous les mois en avance. Le 9 décembre 1999, l'armateur a demandé à Selmont le paiement anticipé d'un règlement dû au 20 décembre au motif qu'il souhaitait payer ses fournisseurs avant la fin de l'année car « il ne travaillait pas à Noël »... Il a demandé que ce règlement soit effectué sur le compte d'Euromare en Italie et non sur le compte de Tevere à la Bank of Scotland car Euromare avait l'habitude d'effectuer des « paiements par un tiers » aux fournisseurs de Tevere en Italie. Selmont accepta ce paiement en avance car il avait confiance en l'armateur Savarese et attendait une rentrée de fret puisque le navire travaillait ; il tenta en vain de faire bloquer ce règlement le 11 décembre. De septembre à fin novembre, l'*Erika* a effectué 5 voyages, essentiellement en Méditerranée et mer Noire, soit près de 2 voyages par mois. Selmont a pris livraison du navire le 21 septembre à Varna (Bulgarie). Le co-contractant de Selmont pour Total était Total Transport Corporation. TTC dit ne pas avoir pris de renseignements sur Selmont qui n'est que l'affréteur à temps et n'est pas responsable de la sécurité du navire, pas plus que sur Tevere.

Inspections et contrôles

Le commandant Mathur arrive à bord de l'*Erika* à Sébastopol (Ukraine) le 22 octobre 1999 après une visite chez Panship à Ravenne qui confirme avoir eu une bonne opinion de lui. Il prend le commandement le 26 octobre après une passation de pouvoir avec le capitaine précédent. Il visite notamment les citernes de ballast qu'il trouve parfaites à l'arrière et avec un pourcentage de rouille de 20% à l'avant. Il note aussi le mauvais état de certaines échelles et estime que les anodes de citernes sont à 70% de leur état initial. Aucun rapport de cette visite n'a été transmise à Panship mais selon la compagnie ces constatations n'ont rien d'inquiétant puisqu'elles concernent pas la structure d'une part, et que le rôle des anodes est de capter la corrosion ; ce sont des anodes « sacrificielles », prévues pour durer 5 ans ; si elles sont usées à 25 % de leur masse, c'est qu'elles fonctionnent bien.

Le 12 novembre, l'*Erika* subit un contrôle de l'Etat du port à Novorossiysk (Russie). Il est fait état de 4 déficiences concernant les équipements (comme par exemple la peinture sur le franc bord) ou formelle (absence de copie d'un certificat). Panship dit ne pas avoir reçu le rapport de cette visite. Cette visite de l'état du port est qualifiée « d'étendue », avec en plus des contrôles documentaires, des examens localisés et un contrôle du fonctionnement du navire et des exercices par l'équipage. Suite à cette visite étendue, le « facteur de cible » [cf compte-rendu d'audiences précédentes] du navire est de 12. Depuis sa sortie du chantier de Bijela, *Erika* a eu 5 inspections par l'état du port, dont 2 inspections étendues (Novorossiysk et Porto Torres en mai 1999). Plusieurs compagnies pétrolières ont effectué des contrôles vetting durant cette période. Il s'agit de Texaco, Exxon, BP, et Repsol. Le 20 novembre 1999 après une visite à Tenerese, et après avoir préconisé la réparation d'un compte-tours, Texaco déclare l'*Erika* acceptable jusqu'au 20 août 2000. Compte tenu des 14 jours de décalage entre la visite et de la

disponibilité du rapport dans la base SIRE le 7 décembre, Total ne connaissait pas le résultat de ce vetting quand il a affrété le navire le 26 novembre.

Exxon et BP ont effectué une visite à la même période à Augusta le 23 novembre 1999. Les 2 sociétés ont joué sur le fait que des remarques ont été mentionnées dans les rapports des inspecteurs pour affirmer après le naufrage avoir refusé le navire. Exxon envoie un commentaire jugeant l'*Erika* « techniquement acceptable » jusqu'au 22 novembre 2000 mais a déclaré ensuite que le navire ne pouvait être pris et n'avait d'ailleurs jamais été accepté depuis 1992. Il semble qu'Exxon ait nié l'existence de ce rapport sous le motif qu'il avait été fait par une filiale. Pour Total, qui cite la « fraternité entre pétroliers », la lettre d'acceptation a existé et un rapport SIRE a été établi, accessible le 8 décembre 1999, quelques jours avant le naufrage de l'*Erika*. Le vetting de BP effectué le même jour donne lieu à la même ambiguïté. Un rapport est envoyé à Panship mentionnant 23 observations et 3 points à corriger. Pour Panship cela ne signifie pas que l'*Erika* est refusée car dans ce cas BP aurait envoyé un refus immédiatement, mais qu'au contraire BP demandait des corrections préalables à l'acceptation du navire. Il s'agissait notamment d'interrogations sur la conformité de l'*Erika* avec la réglementation Marpol (pour Rina et Panship, cette conformité avait été anticipée à Bijela avec la nouvelle configuration des ballasts). Les observations sur la « corrosion de dalots sur le pont » provoquent une polémique entre les parties civiles pour lesquelles le pont est corrodé par endroit et Panship qui observe que les dalots ne font pas partie de la structure et sont en quelque sorte des gouttières. Il a été observé par l'inspecteur d'Exxon resté un jour de plus que l'inspecteur BP que du ciment a été utilisé pour colmater les dalots concernés. Selon Total, rien dans les remarques du rapport de l'inspecteur ne permet de dire que le service vetting de BP n'aurait pas accepté le navire suite aux corrections de Panship sinon les « déclarations de circonstance » faites après le naufrage. Total dit qu'aucun de ces rapports n'étaient encore disponibles sur la base de données SIRE lorsqu'il a affrété l'*Erika* le 26 novembre 1999 [pour son dernier voyage] et souligne qu'aucun de ces contrôle n'a fait état de défaut de structures, de corrosion ou de fissures sur le pont. Les remarques sont normales dans la procédure d'inspection, l'acceptation dépend ensuite de la réponse et des corrections apportées par le gestionnaire.