

Procès Erika
Compte-rendu hebdomadaire – 4^{ème} semaine.
Audiences du 5 au 7 mars 2007. Palais de Justice de Paris.



10^{ème} audience - 5 mars 2007 – 13h30 (V2)

La défense de Total dépose un tableau récapitulatif des inspections vetting des différentes majors pétrolières dans le but de « réfuter le lieu commun du refus de l'Erika par BP ». Selon ce tableau et la chronologie comparée des processus antérieurs d'acceptation, BP était dans une phase d'attente normale où rien ne permet d'anticiper un refus : il y a toujours un délai entre inspection et acceptation.

La visite annuelle d'Augusta

Selon la réglementation, le certificat de classe de l'*Erika* étant émis le 15 août 1998, la visite annuelle doit avoir lieu l'année suivante dans un délai maximal de 3 mois après le 15 août. L'armateur avait demandé à ce qu'elle s'effectue à Gênes du 16 au 18 août 1999. L'inspecteur Negri n'avait pu visiter les citernes et les ballasts en raison de la réglementation de l'administration génoise qui ne permet pas ce type de visites dans son port. Le certificat de visite annuelle n'avait donc pas été signé mais l'inspecteur Rina n'avait fait aucune remarque à Gênes. La 2^{ème} partie de la visite annuelle a lieu du 22 au 24 novembre 1999 à Augusta en Sicile avec un inspecteur différent car Rina y fait intervenir l'inspecteur de son bureau local. Il n'y a pas eu de sanction ou de suspension automatique de la classe du navire car la visite avait déjà commencé à Gênes ; un « délai de grâce » a été accordé par Rina selon ses normes internes. Panship confirme qu'une visite n'est pas obligée de se terminer là où elle a commencé. Dans le cas présent, le délai de 3 mois a été dépassé car l'*Erika* était en opération commerciale. La cour remarque que la visite n'aurait de toute façon pu se terminer à Gênes pour des raisons réglementaires.

En l'absence du capitaine Mathur, l'inspecteur a notamment visité le peak avant (1 heure de visite) et les ballasts (1/2 heure par ballast) en compagnie d'un inspecteur de Panship ; il disposait cependant à bord des informations quant à la corrosion notée dans les rapports de visite trimestrielle du capitaine en août et en octobre. Il a noté la corrosion de certains éléments de renfort dans le peak avant et de l'échelle d'accès de citerne, ainsi que de la rouille et une possible perte d'épaisseur de certains longerons du pont qualifiés de « zones suspectes ». L'*Erika* est partie avant la remise du rapport car elle avait un affrètement par Repsol prévu à Carthagène (Espagne) ; le certificat a été visé le 26 novembre par l'inspecteur de Rina et son supérieur qui n'ont pas estimé devoir informer leur direction. L'ingénieur Ponasso n'a reçu le rapport de l'inspecteur qu'après le naufrage ; il estime que s'il avait été reçu avant, « il aurait suscité des doutes » et entraîné une comparaison avec l'inspection faite à Bijela et des demandes d'explications quant aux « zones suspectes », à savoir les longerons qui font partie de la structure. De même, le rapport du BEA estime que ces demandes allaient au-delà du cadre d'une simple visite annuelle. Des prescriptions sont faites pour correction avant fin janvier 2000. Il s'agit de réparer l'échelle d'accès, de remplacer les renforts usés du peak avant et de profiter d'un arrêt technique pour faire des mesures d'épaisseur sur les longerons puis éventuellement des travaux. Selon Panship qui récuse à nouveau le rapport « sans valeur » BEA, la corrosion concerne les revêtements et non la structure; les mesures n'ont pas été effectuées à Augusta, par choix de l'inspecteur Rina, car il n'y aurait pas eu le matériel nécessaire [et parce que l'*Erika* était attendue par Repsol]. Panship considère que le navire est alors en phase diagnostic, et que les mesures demandées auraient pu être faites à Livourne ou dans un autre port de déchargement car beaucoup de sociétés sont capables de les réaliser ; l'hypothèse du BEA selon laquelle les mesures auraient dû être effectuées à Carthagène est qualifiée de « fantasme » [Dans la précédente version de ce compte-rendu, le commentaire suivant apparaissait : « La Malta Maritime Authority dit que 2 personnes ont été embarquées sur l'*Erika* en Espagne à destination de Dunkerque pour préparer les travaux sur le peak avant. Ces travaux n'ont pas non plus

été réalisés à Dunkerque ». En fait, une équipe de fournisseur spécialisé en mesure d'épaisseur et en réparation s'est présentée au port de Carthagène mais n'a pas pu intervenir. Les informations sur d'éventuelles initiatives similaires dans les ports de la Corogne et de Dunkerque ne sont pas claires. Mise à jour 23 avril 10h]. A ce sujet, il ne semble pas y avoir trace d'une commande, les contacts se faisant par téléphone. De même, l'armateur était informé des demandes de mesures par téléphone mais n'était pas inquiet quant à leur coût et leur faisabilité dans les délais impartis (janvier 2000).

Les parties civiles émettent des doutes sur la volonté d'immobiliser le navire pour travaux alors qu'il travaillait à flux tendu et sur l'anticipation des coûts. La défense met en avant que des inspections vetting faites au même moment n'ont pas mentionné de problème de corrosion et que l'inspecteur était plus concerné par les défauts du peak avant que par les ballasts sur lesquels il n'avait que des doutes : « la réduction d'épaisseur n'est pas de la corrosion » et Panship précise que des photos du navire prises lors de l'inspection Texaco figurent au dossier et montrent le bon état du navire. Le Président du Tribunal rappelle à Panship ses dires sur l'impossibilité de se fier à des photos, « surtout quand elles sont mauvaises comme pour le rapport Rina de février 1998. »

Le dernier vetting par Repsol

Il a lieu le 3 décembre 1999 à La Corogne (Espagne) et entraîne 4 remarques de l'inspecteur ; suite aux explications de Panship, jugées satisfaisantes, la lettre d'acceptation valable 6 mois de Repsol est donc envoyée à Panship le 10 décembre 1999, juste avant le naufrage. Après le naufrage, Panship enverra sur demande à la cellule de crise de Total la liste des compagnies ayant « accepté » le navire soit Repsol, Texaco, Exxon, et Shell avec la mention « acceptable dans terminal mais pas pour une cargaison Shell ».

Le contrat ENEL

Contenu.

ENEL fait l'acquisition auprès de Total International Limited (TIL), la filiale de négoce de Total, de fuel à haute teneur en soufre utilisé pour la production d'électricité. Le contrat conclu le 21 mai 1999 prévoit la livraison à ENEL sur 8 mois, du 1^{er} mai au 31 décembre 1999, de 200.000 à 280.000 tonnes métriques en provenance d'une des 3 raffineries de Total (Le Havre, Lavera et Dunkerque). Les quantités mensuelles à livrer sont de 28.000 à 35.000 t. Une pénalité de 3 \$ par tonne manquante est prévue si le contrat n'est pas honoré. La vente se fait « ex ship », c'est-à-dire qu'ENEL devient propriétaire de la cargaison au déchargement du produit. Le contrat est standard et oral, consacré ultérieurement par écrit. ENEL est un client important et régulier de Total : 500.000 t ont été livrées en 1999.

Exécution

Total a effectué 10 affrètements pour remplir ce contrat, débutant les livraisons le 12 mai avec le *Fair Skies*, puis le *Mariner A*, l'*Adriatiki*, le *Liano*, le *Lia*, le *Grizzly*, le *Fair Skies*, le *Puppy P*, l'*Erika*, et enfin le *Bulduri* le 18 décembre 1999. Au total 265.000 t ont été livrées. [Le *Mariner A* était un sistership de l'*Erika* ; le *Puppy P*, le *Grizzly*, le *Fair Skies* et le *Liano* ont été construits entre 1970 et 1975 et tous démolis depuis ; l'*Adriatiki*, le *Bulduri* et le *Lia*, construits entre 1980 et 1985 sont encore en service.]

Le *Puppy P* entrant à La Valette (Malte), juin 2001

© Lawrence Dalli





Le *Liano* : voir les bulletins d'information sur la démolition des navires de Robin des Bois, page 34, à l'adresse <http://www.robindesbois.org/dossiers/BulletinNavires.pdf>

© Borsti

Au moment de l'affrètement de l'*Erika*, Total a donc déjà livré 230.000 t à ENEL et rempli le minimum contractuel. Selon la défense du groupe, l'instruction a eu tort de dire que Total était pressé de remplir son contrat et d'éviter ainsi des pénalités de retard. Il semble qu'un navire, le *Grizzly*, ait été oublié par l'instruction. M. Irissou se défend que la 1^{ère} entreprise française ait pu être accusée de « pratique d'association de malfaiteurs cupides ».

La procédure d'affrètement.

Principe général

Total Transport Corporation (TTC), le service affrètement de Total, est contacté par un courtier qui définit le besoin initial - livrer un produit de qualité X, de quantité Y, à une date déterminée et dans une certaine zone géographique. TTC affrète par l'intermédiaire d'un courtier qui lui fournit une liste de navires ; après sélection des navires « travaillables » au sens de la base SURF, la liste est encore affinée en fonction des dates, quantités et contraintes physiques. Le courtier demande une offre pour cette liste réduite. Durant la négociation le « RECAP », présentation très synthétique des caractéristiques de l'affrètement et le « questionnaire 88 », descriptif du navire mis au point par Intertanko, sont établis. La procédure de négociation est la « mise en sujet » (sélection) d'un navire. Lorsque l'affrètement est conclu, le sujet est dit « levé ». Il n'y a pas de procédure écrite d'affrètement suivant les « pratiques habituelles de la profession ». La 2^{ème} phase d'instructions données au commandant vient alors après la phase d'affrètement. Il n'y a pas de recherche d'informations spécifiques (sinon commerciales) sur la société qui frette (fournit) le navire (ici Selmont). Les informations nécessaires sur le frèteur sont des références commerciales mentionnées dans le « RECAP » : TTC considère qu'il affrète un navire, ce qui importe c'est la sécurité du navire à travers son gestionnaire nautique.

Le marché en 1999

Selon le rapport de l'Assemblée Nationale le marché du fret était bas en 1999, plutôt en raison d'un raccourcissement des voies de transport qu'à une baisse de la demande. Le maintien des marges dans ce contexte implique la réduction des coûts d'exploitation et des coûts du capital. Une flotte âgée, déjà largement amortie, permet d'abaisser le coût du capital. Il y a ainsi dans un marché déprimé une « prime à l'âge » et la flotte de navires transportant du fioul lourd était composée de navires âgés, les plus récents étant plutôt affectés au transport de produits blancs. Le BEA s'est de même inquiété des taux de fret inférieurs pratiqués sur des navires qui statistiquement sont très exposés aux accidents et dont la maintenance précaire est incompatible avec la sécurité. L'armateur Savarese confirme que le marché n'incitait pas dans cette période à investir dans des navires récents ; il se défend d'avoir été compétitif en rognant sur les investissements de sécurité qui sont partie des coûts d'exploitation. Il explique sa compétitivité sur le marché par l'achat à un prix intéressant de l'*Erika* (2 millions de \$). Pour lui les coûts d'exploitation restaient les mêmes. Le Ministère public s'interroge cependant sur le souci de compétitivité qui a fait baisser le devis des travaux de Bijela de 500.000 à 157.000 \$.

Total a payé un taux de fret de l'ordre de 7.000 \$ /jour et se défend par conséquent d'avoir « étranglé » un armateur, le rapport des parlementaire évoquant des taux de 3.500 à 4.000 \$. Concernant la corrélation entre âge des navires et accidents, la défense de Total rappelle les accidents du *Torrey Canyon*, de l'*Amoco Cadiz*, de l'*Amazzone*, de l'*Exxon Valdez* et de l'*Olympic Bravery* impliquant des navires de 3 à 16 ans voire sortant de chantier (*Olympic Bravery*). [Tous ces accidents sont liés à des avaries ou des accidents de navigation ; Total oublie de citer le *Tanio* qui au moment de sa rupture en 2 parties était un navire ancien].

Chronologie du dernier affrètement de l'*Erika*

Avant le dernier affrètement de novembre, Total a déjà affrété l'*Erika* 3 fois, les 2 et 15 septembre et le 11 octobre 1999. L'affréteur de Total est saisi d'une demande dans le cadre du contrat ENEL le 18 novembre 1999. Informé de la disponibilité de l'*Erika* par son courtier, il consulte « le 18 ou le 19 novembre » la base SURF où le navire a un statut « yes ». L'inspection vetting de Total avait eu lieu le 21 novembre 1998, le navire était effectivement « acceptable » mais seulement jusqu'au 21 novembre 1999. Il n'y a pas d'alerte avertissant de la fin de la période d'acceptation sur la base SURF ; l'affréteur n'a consulté que la 1^{ère} fenêtre indiquant le statut. Il n'y a pas de traces écrites de cette consultation. Le 22 novembre, il commence la négociation avec Selmont nommé par commodité « l'armateur ». Celle-ci porte sur le taux de fret, la quantité à charger et le port de chargement. Le contrat est conclu pour un chargement de 30.000 t dans une zone comprise entre Anvers et le Havre. « Le sujet est levé », c'est-à-dire que l'affaire est conclue le 26 novembre 1999.

3 affrètements avaient été demandés par Total qui seront conclus successivement les 22, 24 et 26 novembre 1999. 3 navires seulement étaient disponibles à cette date, 1 par affrètement, alors que le marché était supposé déprimé. Total explique que le produit concerné étant « très collant », il y avait peu de navires candidats.

Selon Total, la note Madec permet de définir quand consulter la base SURF : « pour tout navire proposé à l'affrètement » donc en début de processus d'affrètement et non à la conclusion d'une charte partie. Il s'agit d'une consultation écran et non d'une demande formelle et préalable. A cette date, l'*Erika* était « acceptable ». Au moment du voyage, il était effectivement « unclassed » (non inspecté) de fait depuis le 22 novembre. Pour Total, cela ne signifie pas que le navire n'est pas acceptable mais simplement qu'il est nécessaire de questionner le service vetting pour obtenir un statut yes ou no ; les rapports SIRE étant bons, il est vraisemblable que le statut aurait été yes. Les autres compagnies procèdent de même en demandant les lettres d'approbation des autres et en affrétant pour un ou plusieurs voyages. L'anticipation d'une visite vetting à l'approche de la fin d'une période d'acceptation est de l'initiative de l'armateur ; les majors pétrolières s'appuient pour leur part sur la mutualisation mise en place par SIRE. Total soutient que le vetting est une procédure interne qui ne peut lui être opposée. La compagnie confirme avoir rempli son rôle de vigilance en s'assurant que le navire était muni de ses certificats. Les parties civiles s'inquiètent du détournement possible des principes du vetting si les négociations s'éternisent. Pour Total, dans un affrètement spot (au voyage), il s'agit d'une affaire de jours. Le 22 novembre, l'*Erika* était à Augusta. Panship ne peut savoir si à cette date des contacts avaient été pris avec Selmont (Bahamas) / Amarship (Suisse) concernant un affrètement du navire par Total. Il est convenu de poser la question ultérieurement à Selmont / Amarship non représenté ce jour.

11^{ème} audience - 6 mars 2007 – 13h30

La charte partie entre Total et Selmont

L'affrètement de l'*Erika* au spot par Total est formalisé par une charte-partie conclue le 26 novembre 1999. Elle a été rédigée par un courtier londonien (Petrian Shipbrokers) et a été signée pour régularisation après le naufrage par Total et à Paris pour des raisons fiscales (le signataire ne devait pas être domicilié à Londres). Total qualifie cette procédure de normale et explique que les régularisations à posteriori de contrats sont courantes. Le contrat ENEL n'a pas été signé non plus.

La définition des documents inclus dans la charte-partie donne lieu à des divergences entre les différents représentants de Total. Elle est finalement résumée par le représentant de Total Transport Corporation comme constituée de 3 documents :

- La Shellvoy 5 (charte-type standard et très générale) complétée par un questionnaire dit « questionnaire 88 »
- Les clauses particulières à Total dites « Total terms » éventuellement amendé sur certains points du modèle type
- Les clauses additionnelles dites « Total provisions »

Les clauses additionnelles sont elles-mêmes considérées lors de l'instruction comme « comminatoires » et pouvant conférer à Total un pouvoir de contrôle sur la marche ou la gestion du navire et en faire un donneur d'ordre en matière de gestion nautique. Ainsi l'affrètement peut faire une inspection des citernes, fixe la vitesse du navire en routine ; son accord est nécessaire en cas de transfert entre citernes sauf impératif de sauvegarde du navire, le commandant ne peut recevoir d'ordre d'un tiers sans l'agrément de l'affrètement, Total doit être informé de tout incident pendant le trajet ... Pour Total Transport Corporation (TTC) toutes ces clauses ne concernent que la cargaison et la sécurité de celle-ci. Elles représentent un droit d'information limitée à la cargaison, a priori ou a posteriori et ne sont pas constitutives d'un pouvoir de direction du navire. TTC ne s'occupe que de la gestion commerciale du navire, expliquant qu'il ne s'adresse jamais au navire même et qu'il transmet ses instructions via son courtier à Selmont.

L'une des clauses additionnelles implique le respect des « instructions de voyages » (combien on charge, où, quand, comment ...). Ces instructions de voyage sont considérées par le Ministère Public et certaines parties civiles comme un 4^{ème} document faisant partie de la charte-partie. Il ferait ou non de Total le responsable de la gestion nautique du navire par la précision de ses exigences. TTC estime au contraire qu'il s'agit d'un contrat accessoire précisant les modalités pratiques et concrètes d'exécution du contrat principal. La charte-partie est générale et ne donne que des indications et des fourchettes. Si les éléments de la charte-partie sont négociés, les instructions de voyage, elles, sont fixées par l'affrètement. Le Tribunal devra notamment déterminer si Total est un donneur d'ordre nautique et un armateur de fait.

Comment se fait-il qu'une major comme Total puisse se faire dicter sa loi par un petit armateur ? « Parce qu'un armateur peut être en position de force dans un contexte qui n'est pas macro économique. »

Les parties civiles mettent en avant une responsabilité de fait de Total, notamment matérialisée par la signature du connaissement des chargements par le capitaine sur du papier en tête Total et l'obligation de les contacter par téléphone pour tout incident. M. Pollara de Panship confirme que la gestion nautique est du ressort du capitaine « seul maître à bord après Dieu » et que l'affrètement ne s'occupe que de la gestion commerciale. Sur la décision de partir de Dunkerque, M. Pollara dit que c'est au capitaine de prendre cette décision une fois le chargement terminé. De même lorsqu'il y a un pilote à bord il doit être considéré comme un adjoint du capitaine, seul responsable. Total s'émeut que la juge d'instruction soit intervenue à un colloque sur le naufrage de l'*Erika* au Havre alors que l'instruction n'était pas close.

L'escale de Dunkerque

Le capitaine a reçu le 1^{er} décembre un fax d'Amarship / Selmont lui demandant d'aller à Dunkerque et l'agence maritime de Dunkerque a reçu des instructions de voyage le 6 décembre. L'agence maritime est payé par Amarship / Selmont mais est choisie par Total. C'est un « privilège contractuel usuel ».

Il y avait 26 hommes d'équipage à bord de l'*Erika* et une partie avait été changée en octobre dont le capitaine (cf précédent compte-rendu) ; certains ont été remplacés à Dunkerque. Le capitaine avait 17 ans de navigation dont plusieurs années sur des pétroliers. Le problème de salaires impayés, représentatif des difficultés financières de l'armateur Savarese, a été posé durant l'instruction : les dettes de salaires étaient de plus de 500.000 USD pour les équipages des 4 navires de l'armateur dont de plus de 220.000 USD pour l'équipage de l'*Erika*. Ce point a fait l'objet de vives discussions entre l'armateur qui dit avoir toujours réglé les équipages de ses navires en liquide à bord ou par virement en Inde de la Bank of Scotland et le représentant de l'agence de recrutement Herald Maritime qui dit que les marins n'ont pas été payés. L'équipage de l'*Erika* aurait été payé à Brest après le naufrage. Les équipages des *Luigi S* et *Zagara* en travaux à Bijela auraient également été payés de même que celui du *Maria S* payé

lors de la dernière escale à Amsterdam. Tous les navires ont été vendus après le naufrage de l'*Erika*. La question de savoir si cette vente est intervenue pour éviter une saisie lors du passage d'un navire dans les eaux territoriales françaises a été soulevée.

Des photos de fissures sur le pont de l'*Erika* auraient été prises avant le naufrage et il a été dit que le représentant d'Herald Maritime, agence indienne de recrutement de l'équipage, avait essayé de les vendre à M. Savarese pour 500.000 USD. La seule personne à les avoir vue serait M. Pollara.

Le chargement.

ITS Caleb Brett, prestataire de Total, est nommé pour assurer la quantité et la qualité de la cargaison. La propreté du navire, garantie de la non contamination éventuelle du produit, est vérifiée le 7 décembre au soir par une inspection visuelle du pont, des lignes de chargement, et des cuves ; le niveau des cuves est sondé. Caleb Brett dit ne pas avoir examiné les ballasts ; l'inspection étant visuelle, elle n'aurait pas permis de repérer de fissures. Elle ne donne lieu à aucune remarque particulière au moment du chargement ; en revanche après le naufrage, un autre rapport fait état de mauvais état du navire et de saleté du pont.

Un autre prestataire, MCL, sous-traitant travaillant toute l'année pour l'apportement Total de Mardyck est responsable du chargement. L'opération commence à 20h30. L'*Erika* doit charger 30.000 t. Le fioul provient du bac A 306 de la raffinerie qui ne contient que 27.757 m3. Un ordre pour une quantité complémentaire est donné « au service vidange » qui fabrique et expédie dans le même temps. Le chargement est interrompu le 8 décembre à 15h54 par un ordre du bord qui a des difficultés à mesurer la quantité livrée. Le commandant émet une « note of protest » indiquant un volume de 30.903 m3 selon la jauge de bord alors que la jauge de la raffinerie indique 30.841 m3. Le connaissement qui est le document qui fait foi est finalement de 30.884 t, équivalent en tonne métrique du volume de 30.841 m3 de la raffinerie. Une partie civile s'étonne que ce document soit établi cette fois sur un papier à en tête du nom d'Euromare. Pour Total, qui estime ne pas avoir de contrôle sur les fournitures de bord, ce qui importe c'est qu'il soit signé par le capitaine.

Caleb Brett effectue 2 prises d'échantillon destinés à vérifier la qualité de la cargaison : le premier 2 heures avant la fin de l'opération sur la ligne de chargement, et un autre échantillon moyen à bord après chargement, issu d'un mélange des citernes. Les échantillons analysés le 2 mars 2000 ont indiqué que la cargaison était du fioul n° 2. La cour suggère que si le fioul n'était pas du fioul n° 2 c'est qu'il y a eu soit échange des échantillons, soit erreur de l'expert. Or il n'y a jamais eu lors de l'instruction de demande de contre-expertise. Le Président du Tribunal demande par 2 fois si quelqu'un a des questions sur la nature du produit chargé à Dunkerque à bord de l'*Erika*. Aucune partie civile ne se manifeste, le Ministère Public déclare s'être satisfait des expertises en l'absence d'autres pistes.

12^{ème} audience - 7 mars 2007 – 13h30

L'avocat principal de Total persiste à demander des explications sur le fondement des poursuites envers son client, parle de strates successives de griefs, du rapport préliminaire d'instruction, du dossier d'instruction sous la conduite de Madame de Talancé, de la réquisition du Parquet, de l'arrêt de la Chambre d'Instruction, de réquisitoire supplémentaire. Maître Soulez-Larivière semble en proie à une grande mélancolie et se demander pourquoi lui-même et ses clients sont condamnés à rester enfermés dans la salle des criées du Palais de Justice de Paris alors que tant de dossiers importants ou les quais de la Seine l'attendent par ce bel après-midi.

Pour consolider le rôle pédagogique que Total s'est assigné au cours de ce long procès – à savoir expliquer aux terriens la complexité et la simplicité du transport maritime international de produits pétroliers, l'avocat demande au représentant légal de Total de repasser en revue l'organisation du groupe. Monsieur Irissou se livre volontiers à l'exercice, dit que Total est présent dans 130 pays, que beaucoup de métiers sont dans Total, que l'organisation du groupe est à la fois horizontale et géographique avec des sous-divisions et des entités organiques et verticale et matricielle. Une formule savante et lapidaire est lancée : « le shipping est ancillaire du trading ». Ce qui veut dire après

vérification dans le dictionnaire que le transport maritime est au sens du groupe Total la bonniche du négoce de produits pétroliers, ce qui est une formule éclairante sur la hiérarchie des tâches dans la maison Total et sur le peu de considération attachée aux vieux rafiots comme l'*Erika* et à leurs équipages. Pour rester dans le même registre Total rappelle que pour ce qui concerne l'achat, la vente, le négoce de produits pétroliers ou pétrochimiques le « front office » est à Londres et que l'arrière-cuisine (« back office ») servant de support opérationnel est à Paris. Le représentant de Total parle de simplicité biblique.

Dunkerque

Le commandant Mathur a dit après le naufrage que le chargement s'était passé normalement, que le tirant d'eau après chargement était de 10,50 m, que les citernes de ballast arrière étaient « à moitié remplies d'eau » et que les citernes de ballast avant étaient « remplies d'un peu d'eau ». Le remplissage s'est fait grâce à un calculateur de bord ancien mais réglementaire dicit le gestionnaire technique du navire, « sans logiciel et étalonné en 1998 par Rina ». Le plan de séquence du chargement est resté à bord de l'*Erika* dans le PC cargaison sur le pont principal. La raffinerie n'avait aucune obligation d'en garder un exemplaire. « C'est le bord qui décide seul de la phase de chargement ». Le chargement final détermine l'assiette du navire et doit lui permettre de résister en mer et par tous temps aux contraintes internes et externes. Le bord et le terminal se mettent d'accord pour la cadence du chargement. Les témoignages du commandant et du second sur les citernes qui ont été chargées en premier pour respecter l'équilibre avant / arrière du navire sont divergents. 4 à 5 citernes se remplissent en même temps simultanément au vidage des citernes à ballast d'eau qui conféraient au navire son assiette lors de son voyage vers Dunkerque. La seule indication contractuelle entre le navire affrété pour un voyage par TTC, une filiale de Total et la raffinerie des Flandres autre filiale de Total, c'est que le chargement devait faire au minimum 30.000 t. En fait 30.884 t ont été officiellement chargées. Le 8 décembre à 15h 54 les opérations étaient terminées. Une confusion certaine s'exprime dans les interprétations des uns et des autres sur la quantité de carburant contenue dans les soutes du navire au départ de Dunkerque. 227 t de fuel oil et 131 t de diesel oil. Les uns disent que compte tenu de la consommation journalière moyenne de l'*Erika* (25 t) elle avait assez de soutes pour rejoindre l'Italie, le rapport BEA Mer en référence à la consommation journalière telle qu'elle est relatée dans le livre de bord pour les 3 jours qui séparent Dunkerque du lieu du naufrage [le livre de bord a été extrait de l'*Erika* par son commandant], soit plus de 40 t / jour dit que les soutes étaient insuffisantes et que le navire aurait eu à souter à La Corogne, ou au Portugal, ou à Gibraltar. D'autant que les quantités totales sont supérieures aux quantités disponibles. 10 % du fuel n'est pas pompable. [Il y a un quasi doublement de la consommation journalière de l'*Erika* entre Dunkerque et le lieu du naufrage par rapport à la moyenne annoncée dans les différents rapports BEA, MMA, Rina. Cette différence n'a pas été expliquée ni questionnée]. Le commandant a dit pendant l'instruction que Panship avait prévu un arrêt pour soutage à Gibraltar. Cette information n'est pas confirmée par Panship selon qui il y avait assez de carburant à bord pour arriver à sa destination. M. Pollara de Panship parle d'une consommation journalière de l'*Erika* de 18,7 t/jour. « Dans la pratique, tout navire doit avoir la quantité nécessaire pour le voyage plus 10 à 15% ». Panship ne connaissait pas le contrat entre Selmont et Total. « J'ai été mis au courant dans l'après-midi du 11 » [la veille du naufrage]. L'affréteur au voyage n'a pas à s'occuper des soutes. Une partie civile s'étonne alors et fait remarquer que l'agent portuaire de la raffinerie Total à Dunkerque, l'agence Delpierre, a demandé à l'*Erika* avant son arrivée et avant son départ de Dunkerque le contenu exact des soutes, ce qui tendrait à prouver que Total s'installait comme organisateur de voyage et s'immisçait dans des niveaux de détails dépassant le statut simple d'affréteur. Panship dont les propos sont confirmés par le Président du Tribunal explique que, dans le passé, plusieurs navires pétroliers ont été surpris en flagrance de vols internes de cargaison pour alimenter les appareils de propulsion. Cette grivèlerie portant sur plusieurs dizaine ou centaines de tonnes, les chargeurs, les assureurs et les négociants imposent désormais cette clause parmi toute une liste d'informations techniques préalables à l'arrivée des navires. C'est un contrôle de gestion et une action de prévention qui vise à éviter les vols. M. Pollara au nom de Panship et à la demande du Tribunal précise que en cas de nécessité absolue, le navire compte tenu de la qualité du fuel de cargaison et de ses dispositifs de réchauffage du fuel jusqu'à 140° aurait pu utiliser une partie de la cargaison en tant que fuel de propulsion. Amarship, l'affréteur à temps de l'*Erika*, Total étant affréteur pour un voyage, ne se souvient pas des raisons qui ont fait qu'il n'y avait pas eu de soutage à Dunkerque. « Il a coulé beaucoup d'eau sous les ponts depuis 1999 » pas plus qu'il ne se souvient si un soutage à Gibraltar était programmé, estimant enfin que le différentiel de 10 à 15 USD/tonne fuel en moins à Gibraltar par rapport à d'autres ports n'est pas incitatif et que le seul

impératif d'Amarship était la sécurité du navire. [Les prévenus d'Amarship sont assurément ceux qui connaissent le moins le dossier]. Ils savent quand même qu'un soutage dure entre 5 et 6 heures et qu'à supposer la nécessité de souter à la Corogne, il aurait fallu prévenir le port espagnol 24h à l'avance. Pour Total la question des soutes est subalterne : 1- les soutes ne sont pas réputées comme les causes du naufrage ; 2- l'hypothèse d'experts selon laquelle la faible quantité des carburants embarqués à Dunkerque aurait obligé à remplir chacune des citernes à ballasts suspectées d'être des points faibles structurels du navire de 1.500 tonnes d'eau est fautive. S'il y avait eu 500 tonnes de carburant en plus, il aurait quand même fallu 1.000 tonnes dans chacune des citernes à ballast suspectées pour obtenir un bon équilibre du navire ; 3- Total et en particulier M. Pollard, n'avait pas à être informé d'un soutage non programmé si celui-ci n'impliquait pas un retard supérieur à 6 heures dans la marche du navire (clause 35 de la charte-partie).

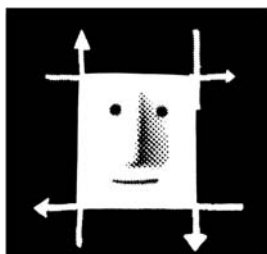
Il n'y a pas eu de contrôle de l'Etat du port à Dunkerque juste avant le départ pour le naufrage. L'inspecteur principal de sécurité maritime du département du Nord a expliqué, dans le cours de l'instruction, sa non-intervention par la pluralité de ses tâches et la priorité accordée aux pavillons français dont les bateaux de pêche et les navires à passagers et à tous les navires signalés en avarie ou en difficulté. Les pilotes portuaires ont obligation de lui signaler les anomalies. Le profil d'un navire relève des rapports de visites précédents. La cotation Sirenac de l'*Erika* était de 12 et c'est à partir de 20 que les navires peuvent être ciblés dans la mesure des disponibilités. Il n'y a eu aucune visite de navire dans le port de Dunkerque les 7 et 8 décembre. « Si ce n'est pas possible de faire une inspection sérieuse, autant ne pas faire d'inspection du tout ». L'agence Delpierre représentant les intérêts de l'*Erika* et de son équipage n'a rien constaté d'anormal. Les commandants de remorqueurs dont le *Farouche* n'ont rien vu d'anormal, et précisent en chœur qu'ils n'ont pas à monter à bord des navires qu'ils assistent et qu'il n'y a pas eu en cours de manœuvres de départ ou d'arrivée de choc, de gîte ou de fuites de fuel. De même, les pilotes à l'arrivée et au départ n'ont rien remarqué d'anormal. Sont dits des commentaires flatteurs sur l'équipage, les appareils de navigation et l'aspect physique de l'*Erika* « qui fait entre 15 et 20 d'âge ». Le pasteur anglican du Seamen's Club de Dunkerque n'a rien remarqué d'anormal. Le commandant Mathur transmet à Panship et à la demande de Panship par l'intermédiaire de l'agence Delpierre, un questionnaire de pré-*vetting* (VPQ) destiné à préparer une nouvelle acceptation de l'*Erika* par Total. La compagnie Esso est également citée. Dans ce questionnaire, Karun Mathur redit la veille du départ de Dunkerque que certaines citernes à cargaison et à ballast sont en état d'altération et de corrosion. Panship soulève une nouvelle polémique en précisant que le commandant parle d'altération des revêtements extérieurs des parois de citernes et non pas d'éléments structurels. L'*Erika* quitte l'apportement de la raffinerie des Flandres de Dunkerque à 19h45. Le temps est déjà très mauvais et les prévisions météo sont de pire en pire. Mais, tout est perçu par les acteurs internes et externes au navire comme normal, dont le pilote qui à la fin de la manœuvre de sortie du secteur maritime de Dunkerque abandonne l'*Erika* par hélitreillage à 23h30, les bateaux pilotes renonçant à sortir dans ces conditions qui, il est vrai, n'ont rien d'extraordinaires pour un mois de décembre en Mer du Nord.

Commentaires de Robin des Bois :

Ce qui est extraordinaire, c'est l'isolement de ce navire en mauvais état, de cet équipage peu aguerri à la Mer du Nord, à la Manche et au Golfe de Gascogne et de ses 30.000 t de fuel chaud et « très collant », plus des 2 carburants FO et DO, sans oublier la quatrième matière rarement évoquée dans le dossier soit 1.900 tonnes de slops, résidus de lavage contenus dans 2 citernes archi-pleines et dont il est souhaitable de se demander où le gestionnaire nautique de l'*Erika* avait l'intention de se débarrasser. Ces 4 matières doivent être prises en compte quand il s'agit de faire le rapprochement entre les épaves de l'*Erika*, les écoulements et les arrivées de déchets à terre. Robin des Bois regrette par ailleurs que ces audiences centrées sur Dunkerque n'aient pas permis d'approfondir le rôle et les responsabilités de la capitainerie du port, de mieux connaître la cadence de chargement susceptible d'accélérer la ruine d'un navire en mauvais état. Il n'a pas été permis non plus de vérifier si la précipitation avec laquelle l'*Erika* a été chargée et expédiée du port a un rapport avec la disponibilité d'un seul apportement, les autres quais de la raffinerie Total auraient été en réparation à cette date alors que le trafic est traditionnellement très fort au milieu de l'hiver.

La position de Total, quoiqu'en dise la société, dont les défenseurs souhaitent donner l'impression qu'elle est prévenue par erreur et que son rôle à l'intérieur du procès est essentiellement pédagogique et volontaire, est de plus en plus inconfortable. Il a été fait référence à des clauses de la charte d'affrètement et de ses annexes donnant obligation à Total ou ses représentants et à l'*Erika* ou ses représentants sur l'échange d'information en cas d'incident pendant le trajet. Une gêne lourde et un SOS constituent plus qu'un incident de voyage ou qu'un retard pour souteage supérieur à quelques heures.

La semaine du 12 mars consacrée au voyage entre Dunkerque et Belle-île sera cruciale et pourrait permettre au Tribunal d'apprécier si et quand Total est devenu un donneur d'ordre nautique en conseillant directement ou indirectement à l'*Erika* de rejoindre un refuge de la façade Atlantique française où la compagnie pétrolière, propriétaire de la cargaison et responsable de ses risques environnementaux, aurait eu la capacité en matériels, en ressources techniques et humaines de récupérer la cargaison. Il paraît inconcevable que Panship, le gestionnaire nautique de l'*Erika*, ait conseillé in fine au commandant de se diriger vers Donges, dont le principal opérateur portuaire est la raffinerie Total, sans conseil ou accord préalable du groupe Total.



ROBIN DES BOIS

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