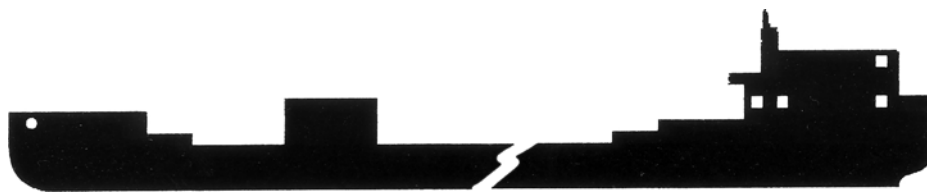


Procès Erika

Compte-rendu hebdomadaire – 5^{ème} semaine.

Audiences du 12 au 14 mars 2007. Palais de Justice de Paris.



Notes sur les acronymes :

AEM : Action de l'Etat en Mer, à la Préfecture Maritime
CMS : Coordinateur de Mission de Sauvetage, au CROSS
COM : Centre Opérationnel de la Marine, à la Préfecture Maritime
CROSS : Centre Régional de Surveillance et de Sauvetage
DPA : la personne désignée au titre du code ISM
ETA : heure prévue d'arrivée
MRCC : Maritime Rescue Coordination Centre, l'équivalent des CROSS
OSEM : Officier Suppléant d'Etat-Major, à la Préfecture Maritime
SAR : Search and rescue, recherche et sauvetage
SMDMS : Système Mondial de Détresse et de Sécurité en Mer
SOPEP : Shipboard Oil Pollution Emergency Plan, plan de prévention de la pollution par hydrocarbure

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

Les autorités de l'Etat côtier.

Les compétences des autorités de l'Etat côtier sont symboliques de la fragmentation et de l'insuffisance des moyens techniques et humains constatée en France dans des administrations ou services urgentistes.

Les CROSS – missions et moyens

Les Centres Régionaux Opérationnels de Surveillance et de Sauvetage (CROSS) sont chargés par le Ministère des Transports des opérations concernant la sauvegarde de la vie humaine en mer, la sécurité de la navigation et la surveillance des pêches. Il y a 4 CROSS sur la façade Atlantique [Gris-Nez, Jobourg, Corsen, Etel]. C'est un service civil placé sous l'autorité du Préfet Maritime. Il peut faire appel à tous les moyens de l'Etat. Le rapport de l'Assemblée Nationale a pointé les manques de moyens humains et matériels des CROSS et s'est demandé à quoi servait un CROSS s'il n'arrivait pas à rentrer en relation avec un navire. L'équipement, souvent de plus de 20 ans d'âge, est à moderniser ou remplacer ; les difficultés ont été accrues par la réforme du service national privant les CROSS d'une source de personnel face à une augmentation des missions. M. Lejeune qui était de permanence au CROSS Etel le week end des 11 et 12 décembre 1999 confirme les difficultés récurrentes de radar, le niveau d'anglais ponctuellement insuffisant du personnel et l'insuffisance des moyens de communication radio à Etel. En plus de leurs missions communes, les CROSS assurent des missions spécifiques. Etel assure la surveillance des pêches par système satellite ; Corsen assure le suivi de séparation de la navigation dans le rail d'Ouessant. A ce titre les systèmes de communication diffèrent : Etel dispose d'une station Inmarsat C utilisée pour la transmission des télex, Corsen d'une liaison radio HF de portée supérieure à la liaison radio VHF. Dans un but de rationalisation, Etel assure donc la veille associée aux détresses Inmarsat C (par télex) et Corsen la veille sur la fréquence radio de détresse 2182 pour les deux zones de compétence. La Cour remarque qu'Etel n'est donc pas en mesure de joindre directement un navire par liaison phonique en dehors de la courte portée VHF dans certaines circonstances atmosphériques : la portée peut être inférieure à 50 milles.

En 1999, le nombre d'officiers à Etel (5) est réduit. En hiver, pour préserver les week-ends et parce qu'il y a moins d'opérations de sauvetage en hiver (le rapport est de 1 à 10 entre l'hiver et l'été), la veille du Coordinateur de Mission de Sauvetage (CMS), officier de permanence, dure 48 h sur le site ; un autre CMS est mobilisable en appui dans un délai d'une demi-heure. Les permanences débutent à 8h le matin avec passation des consignes pendant une heure.

Les officiers de la Préfecture Maritime confirment les chiffres de 150 navires par jour dans le rail d'Ouessant transportant notamment 320.000 t de pétrole et 90.000 t d'autres matières dangereuses.

La Préfecture Maritime

C'est le 2^{ème} bloc d'autorité intervenant dans les domaines de la sécurité en mer, la sûreté maritime et la prévention des pollutions. Son autorité s'exerce sur les plans civil et militaire où elle assure la coordination des différents services de l'Etat. Le CROSS a une délégation permanente de la Préfecture Maritime pour assurer le sauvetage en mer.

Le Centre Opérationnel de la Marine (COM) dirigé par l'amiral de Monval a un rôle en temps réel sur les affaires urgentes tant civiles que militaires ; le Préfet Maritime y fait 2 briefings par semaine. C'est un centre de commandement souterrain situé dans l'Arsenal, sous le « Château » (la Préfecture Maritime), aux moyens d'accès sécurisés et dont les communications sont enregistrées sur des cassettes inviolables. Avec un bémol : en l'absence de signal de fin de cassette, il y a eu 2 coupures, l'une de 20 minutes dans la soirée du 11 décembre, l'autre de 3 heures le matin du 12 décembre ; ce même jour des téléphones cryptés non enregistrables ont également été utilisés. C'est un endroit « bruyant » selon le capitaine Geay, officier suppléant d'Etat Major (OSEM), de permanence au COM les 11 et 12 décembre. L'OSEM recueille toutes les informations, civiles ou militaires, puis les transmet à des spécialistes. Il a un pouvoir de décision selon le niveau de difficultés mais c'est l'amiral de Monval, chef du COM, qui a celle de l'emploi des moyens. La division Action de l'Etat en Mer (AEM) dirigée par le commissaire Velut se présente quant à elle comme fonctionnelle, « consultant » auprès du Préfet Maritime et non opérationnelle; pour l'urgence en mer le Préfet s'appuie sur les centres opérationnels dont le COM et les CROSS (ainsi que sur les centres opérationnels des autres administrations comme les Douanes).

Le COM n'est pas systématiquement informé en matière de sauvetage mais il doit mettre à la disposition des CROSS tous les moyens humains et matériels demandés. En matière de pollution et de prévention des pollutions en provenance des navires c'est le Préfet Maritime qui est responsable ; le CROSS a donc obligation d'avertir le COM via l'OSEM et d'obtenir tous les renseignements de la part du navire et de l'armateur. Le COM traite et analyse l'information et évalue in fine la gravité, en dialogue avec le CROSS quand la situation est évolutive. Le Préfet peut envoyer une équipe d'évaluation à bord et après mise en demeure au capitaine et à l'armateur intervenir d'office, immédiatement ou après délai, pour faire cesser la menace de pollution « au frais et risques » de l'armateur. Il n'y a pas d'experts produit ou structures au COM : « Ils sont trop âgés et plus travaillables ». « Nous sommes le SAMU des mers » précise l'officier de la préfecture maritime ; dans 80% des cas l'équipe d'évaluation contrôle les organes vitaux comme les machines et la passerelle.

Ces mécanismes d'intervention par évaluation ou par remorquage se heurtent aussi à des obstacles pratiques et juridiques. L'autonomie des hélicoptères est insuffisante, de même que la disponibilité des remorqueurs, particulièrement du sud de Brest au golfe de Gascogne et il est pratiquement impossible de gérer 2 remorquages en même temps. L'intervention à bord sans la coopération du capitaine est matériellement difficile si l'on considère prioritaire la sauvegarde des personnels d'intervention ; elle ne se pratique dans les faits que dans le cadre d'opérations contre le narcotrafic par exemple. Le pouvoir de police dans la ZEE n'est pas limité dans les textes, mais selon la Préfecture Maritime, il l'est dans les faits. L'interprétation stricte des conventions internationales n'envisageant l'intervention qu'en cas de « danger grave et imminent » (alors que la loi française considère le « danger grave ») limite la possibilité d'intervention d'office et introduit un aléa géographique. Pratiquement, l'éloignement (temps et distance) exclut l'imminence.

Il y a donc un décalage entre l'instruction théorique qui envisage tous les lieux et outils d'intervention et le dispositif pratique qui se trouve bloqué par des contraintes techniques, juridiques et politiques.

Total se dit frustré par les exercices antipollution effectués en coopération avec la préfecture maritime dans la mesure où, dans ce cadre, la priorité de la Préfecture Maritime est de mobiliser des moyens privés supplémentaires.

Chronologie

Jeudi 9 décembre 1999 - 0h54 (TU, Temps Universel)

Le capitaine Mathur, 1h après le départ de Dunkerque, envoie un télex à l'opérateur de Total Petroleum Service (TPS), Monsieur Pollard, l'informant de son heure d'arrivée prévue (ETA) à Milazzo (Italie) le 17 décembre au matin. Le télex est envoyé par la station Inmarsat C situé sur la passerelle, où se trouve aussi la radio VHF. Une station de liaison phonique Inmarsat A est située sous la passerelle ; elle n'est

pas obligatoire. L'opérateur de TPS est chargé d'organiser les opérations de chargement et de déchargement : il doit donc recevoir du bord les informations concernant la progression du navire et notamment l'ETA pour assurer le bon déroulement de ces opérations. Les télex sont envoyés à un numéro de Total DTS division Shipping ce dont s'étonne la cour. Pour TPS, il ne s'agit que d'une logistique opérationnelle de Total : les télex destinés à Londres sont envoyés via Paris qui en tant que back office centralise les informations sur la base DOLFIN. « L'idée c'est que tout soit centralisé » dit TPS. Il ne reçoit pas les « noon reports », rapports de situation envoyés tous les jours à midi à Amarship et Panship selon la procédure ISM de Panship. Le « noon report » est un rapport standard qui doit indiquer la position du navire, sa vitesse, la soute disponible, l'ETA, des indications sur le moteur (température...), les conditions météo.

13h 36 (TU)

Le capitaine Mathur envoie un 2^{ème} télex à TPS pour lui signifier une nouvelle ETA : Livourne le 17 décembre dans l'après midi, à cause d'un changement des destinations demandée par le client ENEL.

21h57 (TU)

L'*Erika* se signale au CROSS Jobourg sur la presqu'île de La Hague.

Vendredi 10 décembre 1999 - 13h15 (TU)

Le capitaine Mathur transmet une nouvelle ETA : Livourne le 18 décembre. La cour se pose la question des incidences éventuelles de ce changement de destination et sur la nécessité d'une escale pour soutage. Pour Amarship (affréteur à temps de l'*Erika*) le changement de destination ne change rien ; il se rappelle que la solution choisie au départ était de souter à Algeiras (Espagne) mais « n'avait pas prévenu Total par manque de temps ». [cf. compte-rendu de la semaine précédente].

A 14h15, l'*Erika* arrive dans la zone de surveillance du CROSS Corsen. Corsen dispose de l'information transmise automatiquement par Jobourg et mise à jour toutes les 5 heures dans le cadre du système « Info Trafic 2000 » utilisé pour la surveillance du rail d'Ouessant ; l'*Erika* est « corrélée comme navire dangereux » de par la nature de sa cargaison et est signalée par un code couleur sur les cartes. Il n'y a pas de précision sur la nature exacte du fuel. Il est à remarquer qu'Etel ne surveille pas la circulation dans le rail maritime et ne dispose pas d'information sur la typologie du navire *Erika* et encore moins sur sa cargaison.

11^{ème} et 12^{ème} audiences – 13 et 14 mars 2007

Toutes les heures mentionnées désormais sont en heure légale française (sauf mention contraire). La Cour étudie et compile les chronologies fournies par les différents acteurs pour déterminer qui a fait quoi et quand.

Les contacts de l'Erika par liaison radio ou télex sont attestés par les journaux de bord ou radio des différents navires intervenants, par les journaux de quart des CROSS et par les différents enregistrements CROSS / Mer ou CROSS-COM.

Samedi 11 décembre 1999

1 - Contacts Erika

11h-14h

Selon le journal de bord du capitaine, l'*Erika* roule et tangue fortement, 3 membres de l'équipage sont malades depuis le départ de Dunkerque, depuis le passage dans le rail d'Ouessant le vent est passé de force 6/7 à 8/9 Beaufort et de lourds paquets de mer s'abattent sur le pont et le balayent sans relâche.

D'après les déclarations faites lors de l'instruction le capitaine Mathur dit avoir remarqué une gîte anormale à tribord, atteignant jusqu'à 15°, fait vérifier les ballasts 4 (les ballasts 2 étant inaccessibles en raison du temps) puis procéder au pompage des eaux pendant 40 mn pour rétablir l'assiette et enfin d'avoir fait réduire par 2 fois la vitesse. Ces premières constatations et décisions sont situées entre 11h et 14 h puis affinées par la suite (12h30 pour la gîte et 13h40 pour le début du pompage). Le capitaine ne fait pas allusion à des fuites de pétrole. Dans des déclarations à la Malta Maritime Authority, donc hors de l'instruction, il ajoute s'être inquiété des citernes et de transferts de cargaison et confie avoir « craint le chavirement du navire ».

Les autres membres d'équipage confirment la gîte bien qu'ils n'en connaissent pas l'origine, et le rétablissement suite au déballastage d'eau en mer. Ils estiment qu'à midi « tout allait bien ». Les avis divergent sur les fuites de pétrole en mer et les fissures. Le chef mécanicien dit avoir remarqué une fuite

Robin des Bois/Procès Erika. 5^{ème} semaine- 3/8

de pétrole en mer au niveau des ballasts au moment de leur inspection. De même le second mécanicien après réduction de la vitesse, aux alentours de 14 h dit avoir eu connaissance de fissures, ne pas les avoir vues et ne pas s'être inquiété. Il n'y a pas eu de « noon report ».

14h08

Le capitaine qui « craignait que le navire chavire » appuie sur le bouton d'appel d'urgence de la station Inmarsat C de l'*Erika* et envoie un appel de détresse MAYDAY à 14h08. Ce message télex fournit automatiquement et conjointement la vitesse et la position du navire. L'*Erika* se trouve alors à 300 km de Penmarc'h, à mi route dans le golfe de Gascogne, « très engagé ». L'appel de détresse MAYDAY est l'un des 3 signaux prévus par la convention de Hambourg qui met en place le Système Mondial de Détresse et de Sécurité en Mer (SMDSM). Il signifie un danger imminent et une demande d'assistance et est prioritaire sur toute autre transmission dont les 2 autres signaux : signal de sécurité d'un véhicule mobile en danger et message de sécurité.

C'est le CROSS Etel qui reçoit le message de détresse de l'*Erika*. A 14h11, selon la procédure et sur le même support Inmarsat C que l'émission, il demande confirmation du message et de la position du navire. Il demande aussi des précisions quant à la nature de la détresse dans le but d'organiser des secours, mais rien sur la cargaison. Cette demande de confirmation est normale selon le CROSS citant une source OMI car 90 % des messages de détresse envoyés par Inmarsat C sont dues à des erreurs de manipulation et ne font pas l'objet d'une opération de recherche et de sauvetage (SAR, Search and Rescue). Etel centralise toutes les détresses sur Inmarsat C mais il y en a peu qui concerne sa zone d'intervention propre.

Entre 14h11 et 14h15, le CROSS Corsen téléphone à Etel pour s'assurer qu'Etel a bien reçu un message de détresse de l'*Erika*. Corsen ne peut recevoir de message d'Inmarsat C et n'est donc pas destinataire habituel des messages de détresse. L'instruction n'a pas déterminé quelle a été la source d'information du Cross Corsen. Parmi les hypothèses, il y a donc l'écoute par Corsen des conversations entre navires, une communication venue d'Angleterre des services spécialisés du Lloyd's List (Lloyd's Casualties) ou des gardes-côtes de Milford Haven, alors que la station de gardes-côtes anglaise impliquée dans ce genre d'activité est Falmouth. M. Lejeune du CROSS Etel, prévenu pour « abstention volontaire des mesures destinées à combattre un sinistre dangereux pour les personnes » n'a pas d'explication à ce sujet. Une partie civile dit que c'est Total l'informateur du CROSS Corsen.

14h15

Le capitaine Mathur ne réussit pas à appeler son gestionnaire Panship par liaison phonique sur Inmarsat A, il joint par radio VHF le *Nautic*, un porte-conteneurs croisant dans sa zone et lui demande assistance pour rentrer en contact avec Panship. Suite à l'échec du *Nautic*, un autre navire le *Sea Crusader* qui a entendu la conversation offre son aide : il dispose d'une liaison phonique Inmarsat B plus puissante et transmettra finalement le message du capitaine Mathur à Panship. Les journaux de pont des 2 navires concordent sur le message de l'*Erika* : ils mentionnent une fuite de pétrole en mer et des fissures sur le pont. Pendant ce temps, le CROSS Etel essaie de joindre l'*Erika* en vain par liaison phonique Inmarsat A qui « sonne dans le vide » et par radio sur la fréquence 2182 ; il reste en configuration de détresse tant qu'il n'a pas eu de réponse. L'officier de permanence prévoit de faire appel au CROSS Corsen pour établir une liaison phonique. Les parties civiles reviennent sur les instructions au voyage de la charte partie qui prévoient que les anomalies doivent être rapportées à Total. Total dit ne pas pouvoir avoir d'avis sur une « anomalie » dont il n'est pas informé. La défense de Total regrette la traduction française des instructions au voyage annexées à la charte-partie. Selon le texte original Total doit être informé ou se tenir informé en cas d'avarie majeure et non d'anomalie.

Panship s'agite et considère que le système des CROSS est « pharaonique » car on ne sait qui reçoit le message de détresse et qui gère pratiquement la situation.

14h18

La gîte ayant été rétablie suite au déballastage, le capitaine Mathur fait virer l'*Erika* de 180°. Il y a alors moins de déferlantes et d'eau sur le pont et il distingue alors la fuite de fuel ainsi que 3 fissures de 1 m à 1,50 m et des déformations de 3 à 3,5 m de long et quelques centimètres d'épaisseur sur le pont. Il fait réduire la vitesse par 2 fois jusqu'à 6 nœuds. Selon toutes les déclarations du capitaine, les désordres sont situés à l'avant du ballast tribord 2 et il appelle à une vérification heure par heure. En même temps que ces constatations, il informe le CROSS Etel qu'il annule la demande d'assistance immédiate. Les

autres membres de l'équipage ne sont pas spécialement alarmés par ces fissures et selon les experts du Tribunal de Commerce de Dunkerque, il ressort de leurs déclarations que les fissures sont plutôt situées à l'arrière du ballast. Les tôles de pont remplacées à Bijela étaient justement situées à l'arrière du ballast ; tant Rina que Panship soutiennent de leur côté que ces tôles n'ont pas cédé.

La Cour observe alors que la plupart des membres d'équipage n'ont pu être interrogés lors de l'instruction puisque le 16 décembre, quand la juge d'instruction délivrait une commission rogatoire demandant qu'ils se tiennent à la disposition de la justice, ils repartaient pour l'Inde. Les déclarations les plus précises du second capitaine aux assureurs et à la Malta Maritime Authority n'ont ainsi jamais pu être consolidées. Antonio Pollara justifie le retour en Inde de l'équipage par les conditions tendues des premiers interrogatoires, par « l'ambiance révolutionnaire qui régnait à Brest » et par « les têtes à couper qui étaient réclamées ». « Il ne pouvait savoir ce que la juge avait l'intention de faire » ; après avoir payé l'équipage, il a fait en sorte qu'il soit renvoyé en Inde.

14h30-14h33

Le CROSS Etel appelle son homologue de Corsen dans le but de demander des informations sur l'*Erika* et éventuellement de joindre le navire par phonie. Selon les conversations enregistrées en arrière fond à Etel, un des membres de l'équipe déclare « *Erika* avec un k, sans doute un vraquier, maltais, souvent c'est pas des bateaux en très bon état ». Selon le représentant du CROSS Etel, il ne s'agissait que d'une conversation qui tentait de mettre les choses à plat à un moment où peu de précisions étaient disponibles sinon le cap et la vitesse.

14h34

Le CROSS Etel reçoit un message de l'*Erika* par Inmarsat C (télex). Le capitaine Mathur annule sa demande d'assistance mais ne mentionne pas les fuites et les fissures qu'il a signalées à Panship via le Sea Crusader 20 minutes plus tôt. Etel considère alors qu'il n'y a plus de détresse, il continue sa surveillance et continue d'envisager des moyens d'évacuation en attendant un message plus élaboré mais il renonce à un appel en phonie via Corsen. Les parties civiles constatent que la position donnée à cet instant et celle donnée automatiquement dans le télex de détresse de 14h08 sont identiques en latitude mais différent de 2 minutes en longitude et sont signe d'un changement de cap. Pour le CROSS, ces positions sont données par 2 GPS différents (celui de la station Inmarsat C et celui utilisé pour la navigation) qui ne sont pas étalonnés avec la même précision ; le système GPS sous contrôle de l'armée des Etats-Unis fournit par ailleurs en 1999 des informations « dégradées » (moins précises) en haute mer ; on ne peut donc pas en déduire automatiquement un changement de cap. Cette 2^{ème} position reportée sur carte est plutôt perçue par les services de l'Etat comme une confirmation de la position du navire.

14h38

Le CROSS Etel avertit le COM à la Préfecture Maritime de la réception d'un message de détresse de l'*Erika*, précisant qu'il s'agit d'un pétrolier, sa taille, et sa position au moment de l'appel de détresse. Dans cette première conversation, il n'est pas question de la cargaison, ni de l'équipage mais d'envisager les moyens aériens et nautiques disponibles dans le cadre d'une opération de sauvetage. Il s'agit du bâtiment de soutien *Ailette* à Brest, et du remorqueur *Abeille Flandres* déjà pré-positionné à Ouessant en raison de la météo ; un hélicoptère Super Frelon et un Breguet Atlantic sont en pré-alerte à 1 h. Il n'y avait pas à cet instant de « suspicion de pollution » et il n'était pas possible de le vérifier car l'avion utilisé aurait été le 2^{ème} voire le 3^{ème} de pré-alerte (la priorité est donnée à l'évacuation) qui serait arrivé de nuit et n'aurait pu visualiser la pollution (caméras infrarouge sensibles à l'hygrométrie...) Il n'y a pas de moyens de pré-alerte disponible aux Douanes le week end. L'OSEM remarque qu'une évacuation avec une position à 150 milles serait « limite » et il demande à avoir des précisions sur le cap, de même que sur l'armateur et le pavillon. L'Action de l'Etat en Mer (AEM) n'est pas informée dans cette première phase, pas plus que le chef du COM car selon les informations disponibles au CROSS Etel, il n'est pas encore question de pollution. Devant l'inquiétude de la Cour sur les difficultés de l'*Erika*, les militaires de Brest sont catégoriques : « une gîte n'est pas un sinistre si elle est corrigée », « une gîte est une difficulté ; non corrigée elle devient plus importante mais pas forcément un sinistre » ; selon eux l'analyse doit être faite au cas par cas.

Simultanément à ces contacts avec les autorités maritimes françaises, l'*Erika* contacte d'autres interlocuteurs habituels ou de circonstance, dont Panship, ou navires sur zone.

14h42

Le capitaine Mathur envoie un télex à Panship signalant sa position, une gîte à tribord, dans des conditions de mer agitée ; il dit voir du pétrole qui s'écoule en mer et des fissures sur le pont. Il n'y a jamais eu lors de l'instruction d'explication du capitaine sur la différence des informations fournies au gestionnaire Panship et aux autorités françaises.

14h48 - 14h55

Une communication radio a lieu avec le *Fort George*, un navire britannique en manœuvre OTAN et l'*Erika*. La Préfecture Maritime dispose d'une liste des navires OTAN croisant dans ses eaux, cependant pas systématique, et la Préfecture ne peut dire si le *Fort George* y figurait. Le navire a été informé par le *Sea Crusader* des difficultés de l'*Erika* qu'il a réussi à joindre à 14h55. Le capitaine y déclare dans la partie de l'enregistrement disponible: « j'avais une gîte, la situation est sous contrôle, nous n'avons pas besoin d'assistance, j'annule mon message de détresse et le transforme en message de sécurité ». Cette communication par moment inaudible a été entendue et enregistrée par le CROSS Corsen ; on n'y perçoit pas d'allusions à des fissures. Le CROSS n'a pas contacté le *Fort George* pour obtenir des précisions ni été contacté par lui ; il se contente de l'annulation de la demande d'assistance. Une lettre anonyme parvenue au magistrat instructeur parlera de défauts de veille et de dysfonctionnements au CROSS Corsen avec du personnel parlant mal anglais et en pleines festivités « d'arbre de Noël ».

Simultanément, plusieurs conversations ont donc lieu entre l'*Erika* et le *Fort George*, entre Corsen (qui entend la conversation entre les 2 navires) et Etel (qui ne l'entend que partiellement puis y intervient), et entre Etel et la Préfecture Maritime.

La Cour s'interroge sur la perte substantielle d'informations entre l'*Erika*, le *Fort Georges* et le CROSS Etel, notamment sur le paramètre des fissures.

En ce qui concerne Total, il dit avoir appris les fissures à 21h25 le 11 décembre, et l'appel de détresse indirectement encore plus tard.

La conversation entre l'*Erika* et le *Fort George* qui a lieu entre 14h50 et 15h00, est donc interrompue par un opérateur du CROSS Etel qui demande confirmation de l'annulation du message de détresse et de sa transformation en message de sécurité. Le capitaine Mathur a confirmé cette annulation lors de l'instruction. Le CROSS Etel demande des compléments d'information quant à la nature de la cargaison, la destination et la composition de l'équipage, ainsi que confirmation de ces renseignements par télex. La cargaison est qualifiée de fuel sans autre précision, le motif des difficultés n'est pas évoqué, la destination annoncée est Livourne ; pour Etel il s'agit de dimensionner une éventuelle opération d'évacuation ; le problème de la gîte ne se pose, on ne revient pas dessus. La liaison sur la fréquence d'urgence 2182 est difficilement audible sur l'enregistrement triangulaire *Erika-Fort George* – Etel et les compléments d'informations demandés par Etel n'y figurent pas, bien qu'elles figurent sur son journal de quart. Ce sera la seule liaison phonique d'Etel avec l'*Erika*. Bien qu'une veille soit maintenue sur la fréquence 2182, il était difficile de garder un contact radio prolongé et compréhensible. Etel préfère alors une liaison directe par télex à une liaison phonique via Corsen. Il est prévu de transmettre les informations à l'équivalent espagnol du CROSS, le MRCC de Madrid. Le CROSS confirme qu'il n'est pas question de passer outre l'annulation de la détresse du capitaine et de procéder à une intervention SAR d'office.

15h02

L'OSEM rend compte à l'amiral de Monval, chef du COM, de la conversation avec le CROSS Etel sur le problème de gîte de l'*Erika*. L'amiral de Monval remarque que le navire est un peu loin pour une évacuation ou un remorquage. L'analyse à cet instant est que « l'*Erika* ne semble pas une menace ». Elle a rétabli sa gîte et est sous contrôle. Le problème d'origine est donc perçu comme un transfert interne de cargaison auquel il a été remédié. La situation demeure préoccupante dans l'attente d'informations complémentaires du capitaine mais il n'y a pas de demande du CROSS de reconnaissance aérienne.

Un second appel du CROSS Etel au COM, fait suite à la conversation radio d'Etel avec l'*Erika* et la confirmation de l'annulation de la détresse. Le commentaire du COM est que le 1^{er} appel de détresse n'était qu'une précaution du navire pour vérifier la disponibilité de moyens de secours. Pour le CROSS, le navire dit « reprendre la route » ce qui est interprété comme « vers le sud et l'Espagne ; un demi-tour

n'est pas envisagé. Les services français estiment que l'Erika rentre dans le périmètre de compétences de l'Espagne.

15h07

Etel informe le MRCC de Madrid avec confirmation par télex à 15h45. Ni le COM, ni le CROSS ne se sont posés des questions sur les causes de la gîte. Les deux organisations ne peuvent pas imaginer que le capitaine n'ait pas donné toutes les informations, « la vérité exacte », sur le navire. « Un capitaine ne met pas en danger la vie de son équipage » ; toutefois selon l'amiral de Monval, prévenu pour « abstention volontaire des mesures destinées à combattre un sinistre dangereux pour les personnes », le capitaine Mathur fut le premier à vouloir quitter le navire à l'arrivée des secours, malgré l'image traditionnelle. Il n'y aura plus de communication entre Etel et le COM avant 21h15.

15h14

L'Erika confirme par télex au CROSS Etel la conversation par radio et l'annulation du message de détresse.

15h29

L'OSEM rend une 2^{ème} fois compte au chef du COM des dernières évolutions. Il confirme qu'il s'agit d'une fausse alerte, que le capitaine maîtrise la situation et que les espagnols ont été avertis de l'arrivée du navire dans leur zone. Pour le COM, l'affaire s'arrête à partir du moment où le navire reprend sa route et s'éloigne. Il n'y a pas de sollicitation de moyens d'intervention même si la pré-alerte est maintenue. La gîte ne signifie pas « pétrole à la mer », les navires sont conçus pour naviguer même par vent de force 9, ni Etel ni le Cross ne disposent de radars de surveillance de la circulation maritime et ne peuvent détecter un changement de cap. Le COM comme le CROSS sont catégoriques : compte tenu des informations données, il n'y a pas de fuite de pétrole en mer, pas de fissure sur la coque ou sur le pont, et l'Erika fait route vers l'Espagne.

Pourtant, il y a eu mention des fissures dans les messages à Panship et les conversations avec le *Sea Crusader* et le *Fort George* ; le navire a viré de bord à 14h18 et se dirige en réalité vers Brest.

Même jour : samedi 11 décembre 1999

2 - contacts de Panship (gestionnaire nautique de l'Erika)

Les contacts de Panship lors de la crise ont fait l'objet d'une chronologie de la compagnie qui a été attestée et signée par toutes les personnes qui y sont citées ; même quand elles ne s'en souviennent pas comme Amarship.

14h42-14h50

Suite à sa conversation avec l'Erika, le *Sea Crusader*, qui a noté sur son journal radio la fuite de pétrole en mer et des soupçons de défaillances de la coque, contacte le gestionnaire Panship sur son portable à 14h50 l'informant du message de détresse de l'Erika ; la liaison est mauvaise, M. Pollara ne comprend pas tous les détails, il retourne à son bureau où il avait travaillé dans la matinée sur la réponse au vetting de BP qu'il comptait envoyer le lundi suivant.

15h20-15h30

Arrivé dans ses bureaux, il est appelé par un journaliste du Lloyd's Casualties qui veut avoir des précisions sur les difficultés de l'Erika dont il a eu connaissance par les gardes-côtes britanniques. Antonio Pollara lui promet de le rappeler ultérieurement et lit à 15h30 le télex envoyé à 14h42 par le capitaine Mathur concernant la situation de l'Erika.

15h34

La liaison phonique par Inmarsat A « sonnait dans le vide », il envoie un message télex au navire. Puis il appelle la personne désignée au titre de l'ISM (DPA) qui se trouve être M. Amitrano, lui-même étant le DPA suppléant alors qu'il était le titulaire jusqu'en juillet 1999. Suite à des obligations familiales, le DPA n'arrivera qu'à 20h30.

Il passe ensuite une série d'appels téléphoniques successivement à 2 assureurs à Londres et à Gênes, à l'affrètement à temps Amarship auquel il demande d'informer l'affrètement spot Total ainsi que copie de la charte partie et des instructions aux voyages, à un représentant de l'agence chargée du recrutement de

l'équipage Herald Maritime, à la société de classification Rina à laquelle il laisse un message sur répondeur. L'*Erika* ne répond toujours pas sur Inmarsat A (voie phonique).

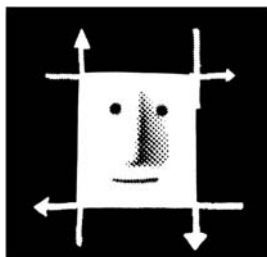
A 15h45

Panship appelle l'armateur Savarese alors aux sports d'hiver en Italie. Après lecture du télex, ils conviennent de se recontacter 2 fois par heure. L'armateur Savarese dit avoir été inquiet d'une façon globale pour l'équipage et la cargaison, quand il a reçu l'appel de Panship, mais ne pas avoir pensé à un naufrage car il ne pouvait juger de la situation.

L'instruction s'est inquiétée de savoir en quoi tous ces appels pouvaient contribuer à gérer la crise du navire. Panship persiste à affirmer que l'assureur est le seul à pouvoir intervenir et qu'on ne peut rien faire sans son accord. La Cour lui rappelle de même le plan d'urgence à terre élaboré par Panship au titre de l'ISM selon les procédures de la société de classification. Il y est prévu d'appeler 4 acteurs, soit l'armateur, l'assureur, la société de classification et les autorités de l'Etat où se produit l'incident. Or malgré ses informations sur les fuites et fissures (soit après lecture du télex de 14h42) le gestionnaire n'a pas appelé les autorités françaises mais simplement l'agent maritime des navires de Tevere Shipping, Pommé (installé à Port-de-Bouc, Bouches-du-Rhône), qui a lui-même contacté un « sous-agent », Stockaloire, à Montoir-de-Bretagne près de Donges ; l'appel de Panship à Pommé est situé à 18 h. Le défaut d'avertissement aux autorités françaises est confirmé par la chronologie officielle de Panship qui ne mentionne aucun appel d'Antonio Pollara ou aucune consigne en ce sens à un employé du gestionnaire. Pourtant, note le Ministère Public, il aurait été utile d'appeler les autorités françaises pour leur donner des renseignements mais aussi pour leur en demander puisque Panship n'arrivait pas à joindre le navire. Panship conclut que pour lui, c'est le capitaine qui était en relation avec les autorités françaises. « Oui mais à terre, qui était en relation avec ces dernières ? » insiste la Cour.

Selon la réglementation, en application de MARPOL, tout pétrolier de plus de 150 tonneaux, et tout navire de plus de 400 tonneaux, doit disposer à bord d'un plan de prévention de la pollution, le plan SOPE. Ce plan est « visé » par la société de classification, avec un flou sur son approbation par la société de classification ou la simple constatation de son existence. Au titre de ce plan, les autorités de l'Etat côtier doivent être alertées de même que le gestionnaire (le contact prioritaire pour Panship est Antonio Pollara), et parmi d'autres l'affréteur Total en 5^{ème} position de la liste. Là encore, Panship maintient que c'est au commandant de s'occuper du respect de ce plan et pas à la terre sauf demande expresse. Il dit ne rien pouvoir faire d'utile, faute de son manque d'information.

L'affréteur à temps Amarship a fait des déclarations incohérentes durant l'instruction concernant l'heure des appels reçus, successivement le matin puis en début d'après midi, et finalement avant 16h. Selon les données vérifiables il a informé à 17h47 l'assureur des problèmes de l'Erika et notamment du « passage d'une partie de la cargaison dans les ballasts » et d'une « possible perte de chargement » par l'intermédiaire d'un courtier. Il affirme avoir voulu parler de « perte » d'un point de vue financier et non d'une perte et d'une pollution à la mer car il n'avait aucune information précise de la part de Panship. Il dit ne pas avoir averti Total à cet instant. Après s'être renvoyé la balle pendant l'instruction et pendant les audiences, Panship et Amarship concluent que c'était au capitaine d'avertir Total. Ce qui fut fait par un télex du bord envoyé à 19h47 conjointement à Total, Amarship et Panship. La Cour examinera de façon plus approfondie la succession de ces contacts et événements à partir du 19 mars.



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