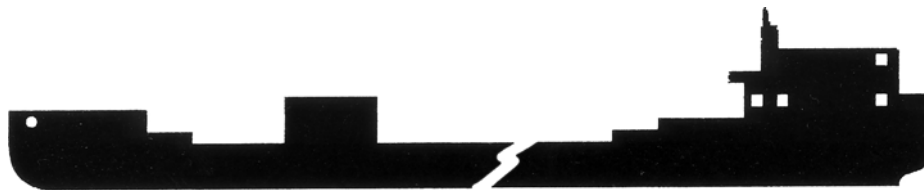


Procès *Erika*

Compte-rendu hebdomadaire - 6^{ème} semaine

Audiences du 19 au 21 mars 2007. Palais de Justice de Paris



Acronymes :

AEM : Action de l'Etat en Mer, à la Préfecture Maritime

CEDRE : Centre de Documentation, de Recherche et d'Expérimentations sur les pollutions accidentelles des eaux

CMC : Cellule de Management de Crise, chez Total

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

OSEM : Officier Suppléant d'Etat-Major, à la Préfecture Maritime

ISM : International Safety Management

SAR : Search and rescue, recherche et sauvetage

SITREP : SITUation REPort, bulletin rendant compte de la situation d'un sauvetage.

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

SURNAV : SURveillance de la NAVigation, système de compte rendu pour la surveillance du transport des matières dangereuses

TPS : Total Petroleum Services

13^{ème} audience - 19 mars 2007 – 13h30

16h10, le 11 décembre 1999

L'*Erika* a alors fait demi-tour, cap 30°, route Brest. La vitesse a été réduite, la gîte est annulée. Le commandant Mathur indique pendant l'instruction réussir à joindre via Radio Monaco Antonio Pollara de Panship, gestionnaire du navire. Il l'informe qu'il y a des fissures et des fuites de pétrole à la mer. M. Pollara ne lui donne pas d'instructions mais lui demande d'appeler Total. Selon les experts de Dunkerque, la décision de se rendre à Donges et le changement de route auraient eu lieu environ 2 heures avant.

Qui a pris la décision d'aller à Donges ?

Brest a selon le commandant été écarté parce que trop éloigné, mais il n'a pas fait les calculs. Lorient et La Rochelle ont été repérés comme ports potentiels de refuge puis abandonnés en raison du manque de fonds par marée basse selon le commandant de l'*Erika* et son gestionnaire nautique. La décision de se rendre vers Donges a été prise selon M. Pollara d'un commun accord avec le commandant, après consultation du « Guide Entry to Port ». L'augmentation de la houle à l'approche des côtes est un risque connu mais « de toute façon, on n'avait pas le choix ».

L'amiral de Monval rappelle que l'accueil à Brest n'était pas envisageable en raison du chantier en cours [*Junior M*]. Pour lui, de nuit, la route vers Donges était la meilleure ; Livourne était aussi envisageable, les conditions de mer s'améliorant après passage du Cap Finistère. Pour M. Geay du COM, même s'il avait su que le navire avait une perte d'étanchéité, il l'aurait laissé s'approcher des côtes, route Donges.

16h27 ?

En fonction des déclarations successives du commandant, des informations du journal de bord, du log book, du CROSS Etel ou de M. Pollara, le changement de cap pour Donges serait intervenu à 14h, 14h30, 15h, 16h27 ou 16h55.

16h30

Le commandant Mathur craint des fissures au niveau des ballasts. Le ballast 4 a été purgé avant 16h30 et il a entrepris le transfert entre les ballasts 2 bâbord et tribord pour les équilibrer. Les vagues déferlent sur les fissures du pont au dessus du ballast 2 tribord qui prend l'eau. Le commandant sait que la citerne 3 centrale est en communication avec ce même ballast mais il ne sait pas où. Il ne le vide pas pour éviter une pollution (l'eau est polluée par le pétrole). L'*Erika* a un tirant d'eau avant supérieur de 60 cm

par rapport à l'arrière. Elle est sur « sur le nez ». Le tirant d'eau était uniforme au départ de Dunkerque. Il exclut l'hypothèse d'une collision étant donné que le cap a été maintenu. Les contraintes sont vérifiées; elles ne sont pas trop fortes.

17h25 et 18h05. Le CROSS Etel est informé par télex Inmarsat C que le navire annule son message de sécurité et fait route Donges. M. Pollara affirme n'avoir eu aucune influence sur l'annulation de ce message de sécurité. M. Lejeune du CROSS pense depuis 15h15 que la situation est sous contrôle et n'est pas informé des fissures. Selon les experts du tribunal de commerce de Dunkerque, M. Mathur a dit au CROSS que le navire avait des fissures mais ils n'ont pas donné d'instruction. Pour M. Pollara, de toute façon, la conversation entre le *Fort George* et l'*Erika* a eu lieu entre 14h50 et 15h sur la fréquence C d'urgence que le CROSS Etel doit écouter 24h/24, et tous les points qui affectent le navire dont les fissures sont publics. Quand le *Sea Crusader* appelle M. Pollara, il lui parle également des fissures « Tout le monde était au courant sauf Etel ? » demande M. Pollara. M. Lejeune confirme devant le tribunal qu'il n'a pas entendu la conversation entre l'*Erika* et le *Fort George* et qu'il n'a reçu aucun télex mentionnant des fissures. La première fois qu'il en entend parler c'est à 22h le samedi 11 décembre via le message SURNAV. Le Président énumère les indices qui justifiaient que le CROSS s'interroge : appel de détresse, annulation, nouvelles informations qui montrent que le commandant n'avait pas tout dit dans ses précédents messages. M. Lejeune dit qu'il n'y a pas de paradoxe entre prétendre que tout est sous contrôle et se réfugier ; au même moment d'autres navires sont à l'abri en raison du fort coup de vent (notamment à Belle-île), la gîte a disparu et il n'y a donc plus d'avarie, les messages descendent d'un degré à chaque fois jusqu'au rétablissement de la situation et enfin, il ne suspecte pas qu'il puisse y avoir une pollution sur la route de Donges. M. Lejeune demande au chef de quart de l'*Erika* de lui préciser le port de destination refuge car il pouvait être espagnol.

17h17

Panship doit faire le lien avec Amarship et Sernavimar. M. Ducci d'Amarship (affréteur à temps) déclare pendant l'instruction avoir prévenu Sernavimar (courtier en Italie pour le contrat Total-ENEL) autour de 17h mais il ne se rappelle plus exactement ; c'était « entre 17 et 18h ». Sernavimar devait contacter Total. La clause K des instructions de voyage s'applique en cas d'incident/accident grave (selon les traductions) et doit être confirmée par télex. Le télex envoyé à Total dit que tout est sous contrôle. Le commandant Mathur explique l'annulation du message de sécurité à 17h25 heure locale par le fait que rien ne s'est aggravé. Donges est à environ 24 h. L'heure prévue d'arrivée est 18h le dimanche 12 décembre.

18h11

Le sémaphore Etel est informé que l'*Erika* a de la gîte mais moins importante. Cela paraît « bizarre » au CROSS.

18h15

Selon les informations collectées par les experts de Dunkerque, le commandant Mathur demande à Panship de prévenir Total et M. Pollara lui répond qu'il faut qu'il le fasse directement. M. Pollara se défend d'avoir dit cela au commandant et précise que s'il fallait appeler Total, ce n'était pas en raison de la gravité des événements mais pour une question de culture commerciale, la cargaison ayant subi un changement de citernes. Il n'y avait pas vraiment d'urgence mais il fallait quand même appeler le numéro d'urgence.

18h34

Panship prend contact avec Rina. M. Pollara a indiqué devant les experts de Dunkerque avoir prévenu M. Ponasso après 17h. Lors d'une autre audition, il déclare que c'est après l'appel du *Sea Crusader* qu'il joint M. Fumis, (ingénieur de Rina), qui doit le rappeler après discussion avec M. Ponasso, spécialiste structure de Rina. En l'absence d'urgence, il aurait été décidé de ne pas prévenir les autorités maltaises. M. Fumis entend donc un message de M. Pollara quand il ouvre son portable. Il le rappelle et celui-ci lui parle de problème d'assiette, du MAYDAY, du redressement et de la décision d'aller à l'abri. Il ne lui pose pas de questions techniques. Il pense être appelé parce que le règlement de classe prévoit une visite dans le port après un incident (et après la visite une information des autorités maltaises). Le lendemain il apprend que le navire s'est cassé.

Quelle part prise dans la gestion de la crise par la personne ISM et/ ou la compagnie exploitante ?

Dans le Journal du Dimanche du 30 avril 2000, le commandant Mathur a déclaré que Panship n'avait pas été coopératif du tout, « Va en Espagne, va en Espagne ! me disait-il; il redoutait les français ». Le commandant de l'*Erika* aurait souligné à l'occasion de cet article les responsabilités de l'armateur et de la Bank of Scotland. M. Pollara [qui est là contrairement au commandant] confirme qu'il lui a demandé de tenir compte de la possibilité d'aller en Espagne ; la route sud présentait un intérêt météorologique et permettait de recevoir la mer en arrière. Lorsque le commandant lui a déclaré « la situation est sous contrôle », M. Pollara contacte tout de même le représentant de Smit Tak pour rechercher les remorqueurs à disposition dans cette zone ; les remorqueurs n'étaient pas encore nécessaires mais d'expérience, il sait qu'il vaut mieux être préparé. Il estime que les autorités françaises qu'il n'a pas encore sollicitées auraient pu envoyer des moyens d'assistance nautique mais lui, en tant que gestionnaire, devait d'abord demander leur avis aux assureurs de l'*Erika*. L'*Abeille Flandre* s'il elle avait été choisie n'aurait pas pu être là en 4h « Ils auraient été là le lendemain ; chacun dans cette histoire essaye de se faire beau ». Les remorqueurs de la Smit sont à Milford Haven réquisitionnés pour une plate forme à la dérive « Il y avait 92 morts à ce moment là à terre et des dommages considérables ». M. Pollara confond avec la tempête qui a eu lieu plusieurs jours après le naufrage.

M. Pollara qui a réuni « tout le monde » à son bureau demande au commandant de déterminer les quantités d'eau et de fuel dans la citerne 2 tribord, les causes du transfert, de se rendre compte et de rendre compte des fissures sur le pont et de vérifier l'étanchéité des vannes. Les hypothèses transmises par la cellule de crise de Panship au commandant sont une prise de mer au niveau des ballasts, un oubli de fermeture de vanne entre 2 citernes à Dunkerque, une fissure sur les citernes 2 ou 3 ou une fuite. Il lui rappelle qu'il faut respecter le code ISM puisqu'il y a eu des transferts de chargement. Le capitaine est très occupé et ne peut pas remplir les formulaires. Le Président du tribunal souligne que le code ISM est justement là pour aider ; « A part contacter les assureurs et des compagnies de remorqueurs, quel a été le soutien de Panship ? ». A cela M. Pollara répond que l'exploitant a un devoir d'assistance, pas de décision, et parle de soutien moral « Personne à terre ne peut prendre les décisions », « Essayer de prendre connaissance de la situation est une forme d'assistance ». En contradiction avec le Président, M. Pollara estime qu'une conversation phonique avant 16h10 « n'aurait rien changé aux événements ».

Quel est le rôle de Rina pendant dans la gestion de la crise ?

[Les experts de la Rina seront entendus au mois de mai].

M. Pollara cite pour la première fois Rina comme Technical Advisor (conseiller technique) 3 ans et 5 mois après la commission rogatoire; s'il n'en a pas parlé avant, c'est parce qu'on ne lui a pas demandé d'en parler. Pour lui, Rina, Technical Advisor en application du plan SOPEP (Shipboard Oil Pollution Emergency Plan), devait être appelé par le commandant en cas de difficultés.

Rina dit qu'elle n'est « évidemment » pas intervenue dans la gestion de la crise et souligne que le code ISM et le plan SOPEP fournissent des instruments pour limiter ou éliminer les conséquences possibles d'une avarie et éviter une pollution. La question de l'urgence se réduit à 2 lignes dans le code ISM. Le manuel de Panship prévoit lui que le commandant informe Panship qui doit essayer de limiter les conséquences de l'avarie. Le plan SOPEP est plus précis et il indique les tâches du commandant qui doit signaler tout problème de stabilité et de structure ; les contacts et les procédures d'alerte doivent être précisés de même que les étapes à suivre pour éviter les pollutions en cas d'incendie, de collision, de rupture de coque et autres avaries... La structure technique doit l'aider. Rina n'a pas l'impression que c'est ce qui a été fait et sans dire que la société exploitante a été défaillante, pointe le manque de coordination entre le commandant et le gestionnaire. Total est d'accord.

Pour Rina, ce qui a été fait pendant la crise et dit après la crise fait penser que le commandant craignait que le pétrolier chavire, « hypothèse qui n'a aucun fondement, aucune base technique, le commandant n'a pas bien compris ce qui se passait ». Lorsque le commandant constate qu'il y a de la gîte, cela peut être dû à 2 éléments : une défaillance interne du navire qui « se résout immédiatement » ou, comme le pense Rina, une cassure extérieure de la coque, beaucoup plus grave car il n'est pas possible de redresser le navire. Rétablir la gîte en 2h/2h30, c'est un signe que le problème n'est pas seulement interne. Le pétrole sortait par les fissures du pont ; si la cuve 2 était polluée, les mouvements de la cargaison à l'intérieur du navire pouvaient faire sortir le mélange par dessus. Le commandant n'a pas compris ou pas essayé de comprendre. Sa 1ere action a été d'inspecter les citernes 4 bâbord et tribord car elles sont plus proches, et les autres sont difficiles à inspecter à cause des vagues sur le pont. La seule possibilité est alors de vider la citerne 4 tribord pour redresser le navire, changer de route, puis

aller vérifier ce qui se passe à l'avant. Pour Rina, le capitaine aurait dû le plus possible se mettre en position pour juger des dommages subits

M. Pollara n'est pas d'accord. Le commandant avait des craintes en raison de la gîte mais n'a pas craint de chavirer. S'il y avait eu une cassure sur la coque, il n'aurait pas pu annuler la gîte car l'eau aurait recommencé à entrer dans la citerne à ballast 2. Le commandant n'avait peut être pas une vision claire de la situation mais il dément le manque de coordination entre Panship et le commandant « Vous nous reprochez de ne pas avoir trouvé en 6 mn ce que vous avez trouvé en 6 mois ». Il n'était pas possible d'imaginer une rupture du navire dans une zone qui avait été contrôlée par Rina.

D'un point de vue générique, Rina peut effectivement apporter son assistance en tant que conseiller technique en application de l'annexe 1/26 de Marpol. Les données sur un navire sont préalablement enregistrées sous format informatique pour réaliser les calculs de stabilité et de structure rapidement en cas d'urgence. La mise en place de ce service se fait par demande et acceptation express. Rina confirme par écrit que le service est opérationnel et transmet alors les contacts primaire et secondaire. Le service est accessible 24h/24 et 365j/365 ; 5 personnes sont disponibles pour les calculs mais le conseiller technique ne prend pas de décision sur les actions à prendre pour gérer l'anomalie. M. Pollara conteste l'obligation d'un contrat particulier pour activer ce service : Rina est conseiller technique depuis la prise de classe. Le Président demande s'il serait possible d'avoir un exemplaire de ce type de contrat pour voir la différence avec un contrat de prise de classe mais n'obtient de Rina qu'une facture. Le plan SOPEP révisé du 30 octobre 1999 de Panship désigne Rina comme conseiller technique pour l'*Erika* et désigne nommément les contacts primaire et secondaire. Rina conteste et affirme que les pages 2 et 86 du plan SOPEP de l'*Erika* ont été modifiées. En janvier / février 2000, lors d'un audit, les autorités maltaises ont détecté une non conformité sur le *Maria S* géré par Panship : Rina était désignée comme conseiller technique en application du plan SOPEP alors qu'elle ne l'était pas. La société remplit ce rôle seulement pour 3 autres navires de Panship susceptibles d'aller aux Etats-Unis ; les pages pertinentes du plan SOPEP de l'un deux (l'*Anna Prima*) auraient été utilisées par Antonio Pollara pour le plan SOPEP de l'*Erika*.

14^{ème} audience - 20 mars 2007 – 14h00

18h32 (le 11 décembre 1999 suite)

Le capitaine Mathur appelle Total Trading Shipping à Puteaux et laisse un message sur le répondeur ; ce message ne sera pas écouté immédiatement.

Rappel météo : sur Nord Gascogne le vent souffle à 7-9 beaufort, la mer est très forte. Dans le dossier d'instruction les prévisions de vent sont de 6-7 beaufort Sud-Ouest sans changement. Selon l'Amiral de Monval un changement de direction du vent de Sud-Ouest à Nord-ouest est prévu pour minuit heure zoulou, ce qui devra être confirmé par le capitaine de l'*Abeille Flandre*, M. Claden.

Les différents contacts entre la dépose du message sur le répondeur de Total et sa lecture

19h

Un employé de Panship qui était dans la cellule de crise, M. Mendolia, appelle Pommé, agent maritime à Port-de-Bouc (13) pour les navires Tevere Shipping ; c'est Giuseppe Savarese qui a suggéré le nom de Pommé quand il a été nécessaire de prévoir une escale à Donges, et donc de l'organiser. L'escale n'étant pas une escale commerciale prévue, c'est à l'armateur de s'en occuper et non à l'affréteur à temps Amarship. M. Mendolia a travaillé 35 ans avec le directeur de Panship qui lui fait toute confiance ; il laisse un message sur la boîte vocale de Pommé et est rappelé de suite par l'agent général qui nomme un agent chargé de l'affaire M. Gergaud. Celui-ci aura des déclarations hésitantes au cours de l'instruction.

Les interprétations de Panship et Pommé diffèrent sensiblement.

Pommé dit avoir été informé des difficultés d'un navire de Panship se rendant à Donges : la gîte avait été rétablie, il y avait des fuites en « petites quantités » et des fissures sur le navire. Pommé dit avoir compris malgré tout que « la situation du navire était critique », avoir été nommé pour organiser l'escale de Donges, avec demande d'avertir les autorités. Pour Panship, il n'a jamais été question de fissures durant cette conversation, ni de fuites en mer mais seulement d'un mandat pour une mission de

coordination de l'escale de Donges et d'aide au capitaine vis-à-vis de ces relations avec les autorités compétentes. M. Pollara se dit surpris de l'appréciation « d'état critique » et estime que l'agent a « outrepassé les compétences de son mandat » : pour lui, il n'aurait pas dû appeler d'autres personnes que l'armateur et notamment pas Total. Or Pommé a appelé Stockaloire, l'agent maritime de Donges, ainsi que M. Martens de Total. Pommé dit avoir fait un compte-rendu complet de la situation notamment concernant les fuites, ce dont Stockaloire ne se souvient pas.

Le tribunal redemande si pour Panship, demander à son agent maritime d'avertir les autorités françaises c'est avertir les autorités françaises : il répond oui.

19h17

Le capitaine de l'*Erika* envoie un télex à Panship. Il dit avoir informé l'affrèteur de la gîte et de la correction apportée ainsi que du changement de cap vers Donges. Il demande si le P&I Club et l'assureur ont été prévenus et précise à Panship que l'état des fissures est inchangé.

19h37

Le CROSS Etel envoie un SITREP unique concernant l'*Erika* au COM de Brest. Le SITREP est un compte-rendu obligatoire selon les conventions internationales en cas de sauvetage, qu'il soit terminé ou pas. En cas d'affaire « rapide et terminée » on envoie un SITREP unique ; si l'affaire est plus longue et nécessite des points de situation, on envoie des SITREP 1,2, 3... jusqu'au SITREP final. Le SITREP est toujours qualifié dans son intitulé : unique, 1, 2,3final.

Pour le CROSS Etel, le navire est sous contrôle selon son capitaine qui a annulé les messages de détresse et de sécurité ; il n'y a pas eu d'autres d'informations en provenance du CROSS Corsen, des gardes-côtes anglais, des autres navires qui croisaient dans la zone, de l'armateur. La configuration de sauvetage SAR est terminée, il envoie un SITREP unique. Après une 1ère rédaction manuscrite, le SITREP est tapé à 17h28 puis vérifié par le CMS, et finalement envoyé à 19h37. Il inclut les renseignements supplémentaires reçus entre temps comme le message de 18h05 qui précisait l'heure d'arrivée prévue à Donges, le 12 décembre vers 18h. Le tribunal et les parties civiles s'étonnent de ce décalage de 2 h entre le début de la rédaction et l'envoi. Etel explique que l'*Erika* n'était pas la seule affaire du jour. Il a eu à traiter l'évacuation d'un marin-pêcheur, le secours par un zodiac des Affaires Maritimes de 2 personnes signalées à l'eau dans le port de Lorient, plusieurs navires à la dérive dans le Morbihan dont un voilier pour lequel il fallait lever le doute sur la présence à bord du propriétaire, des balises 406 (messages de détresse satellites) concernant la Méditerranée ou d'autres zones... Selon la convention de Hambourg, le CROSS doit prendre contact avec l'armateur et l'agent du navire lorsqu'il y a une phase de détresse, or la celle ci a été déclassé par le capitaine.

Au COM, le SITREP est reçu par un officier de quart et non par l'OSEM qui n'en prend connaissance qu'à 23h. L'officier de quart reçoit le message « sur écran », ne l'imprime pas immédiatement pour l'OSEM qui n'a pas donné consigne explicite d'imprimer les messages sur l'*Erika*. Selon le chef du COM, le message est considéré comme un message de routine, il a été imprimé et destiné à une « liasse » à traiter le lundi matin par lui-même et l'AEM. Le tribunal s'étonne de ce que les informations urgentes n'arrivent pas, les informations non urgentes arrivent et les informations importantes arrivent mais à Port-de-Bouc au lieu des autorités. L'Amiral de Monval précise qu'il a été rappelé au COM dans la soirée du samedi pour une affaire concernant un autre navire, le *Maria K*, et a pris connaissance de la « liasse » à 21h15. Pour lui l'affaire de l'*Erika* était terminée depuis 15h29 et l'annulation du message de sécurité. Si le capitaine n'avait pas annulé sa détresse, le COM aurait envisagé l'évacuation de l'équipage une fois le navire suffisamment proche des côtes pour permettre l'intervention aérienne, puis le traitement de l'épave ; ces modalités de traitement, remorquage pour mise en lieu sur ou attente d'un meilleur temps, ne sont en tout état de cause que des hypothèses.

Le Ministère Public remarque que dans cette hypothèse le navire ne se serait peut être pas autant rapproché des côtes. Il pose la question de son bombardement éventuel. L'amiral de Monval réplique que cette allusion au Torrey Canyon ne lui semble pas une solution.

19h30

Amarship appelle Panship pour l'informer avoir averti Sernavimar le courtier chargé de l'affrètement Total en Italie. Il dit partir du bureau et demande à être informé des éventuelles suites. Il n'aura pas de nouvelles de l'*Erika* avant le dimanche 12 décembre au matin, après le bris du navire et l'évacuation de l'équipage. Il est parti quand l'*Erika* envoie un télex à 19h46.

19h46

Le capitaine Mathur a déjà laissé un message sur le répondeur de Total à 18h32. A 19h47 il envoie un télex à Total DTS (cellule de crise) avec copie à Panship et Amarship, suite à la demande de Panship qu'il joigne directement Total dont le navire a les numéros de téléphone et télex. Lors de l'instruction il a dit ne pas avoir envoyé de message au CROSS Etel car « cela n'était pas utile » d'autant que pour lui c'est Panship qui doit relayer les informations aux autorités dans le cadre du code ISM. Panship s'insurge de cette affirmation qui aurait été soufflée au capitaine par un avocat « ne connaissant rien à l'ISM » ; il nie que le capitaine lui ait demandé de joindre les autorités et considère que chacun a ses tâches dans les procédures. C'est au commandant et à lui seul d'entrer en contact avec le CROSS Etel. Le gestionnaire ne contacte que les autorités du port où le navire se rend.

Les parties civiles remarquent qu'il y a 2 types d'informations selon les interlocuteurs et s'étonnent que Panship ne contacte les autorités françaises lorsqu'il est en contact radio direct avec l'*Erika* via Radio Monaco. Panship répète que selon lui le capitaine a fait un rapport précis de la situation aux autorités, et qu'Etel n'a pas écouté ce que les gardes-côtes anglais et d'autres navires ont entendu sur une fréquence internationale. Pour lui les fissures évoquées sur Radio Monaco ne sont pas un signe de danger dans la mesure où elles n'affectent pas forcément la structure. Etel répète que sa liaison radio sur la fréquence de détresse 2182 est mauvaise et qu'il ne peut écouter 2 fréquences simultanément. Prévenu, il aurait cependant écouté la fréquence de radio Monaco.

19h48

Panship envoie un télex à l'*Erika* afin que le capitaine rappelle les bureaux du gestionnaire. Il veut s'assurer du navire et de son état. Il demande au capitaine de faire des calculs de stabilité des citernes et ballasts pour vérifier que les contraintes restent « dans une limite acceptable » et de prévenir Total. Le tribunal s'étonne que Panship demande des tâches supplémentaires au capitaine dans de telles conditions de mer, alors qu'il doit déjà manœuvrer et répondre à des questionnaires.

19h45-20h

Stockaloire, l'agent maritime chargé de l'escale de l'*Erika* à Donges appelle le capitaine du Port Autonome de Nantes / Saint-Nazaire pour organiser l'escale. Selon le capitaine du port, il a été question d'une gîte corrigée et d'une petite fuite à la mer qui aurait été arrangée ce dont lui même doute. Il précise à l'agent maritime qu'il ne peut accepter un navire susceptible de polluer car la pose de barrage est impossible en raison du courant de la Loire ; de même une gîte trop importante poserait des problèmes techniques d'accostage.

Le Port entend que c'est Total qui a demandé à ce que le navire soit déchargé à Donges, ce que Stockaloire nie avoir dit. Il reste que le capitaine du port dispose d'informations concernant l'*Erika* de 4^{ème} main via Stockaloire, Pommé et Panship.

20h14

La personne désignée au titre de l'ISM chez Panship, Monsieur Amitrano, n'était pas encore arrivée de Vintimille. L'*Erika* appelle par liaison téléphone Inmarsat A le gestionnaire. Cette conversation n'est pas enregistrée. Panship y demande la situation, redemande de nouveaux calculs et des investigations sur les fissures. Pourquoi redemander puisqu'une demi heure avant le capitaine avait dit qu'il était impossible de vérifier les fissures s'étonne le tribunal ? « Parce que je suis très scrupuleux » répond le directeur de Panship.

Les parties civiles s'interrogent sur le cocktail d'incertitudes sur les fissures de coques, les fuites, la gîte, l'état de la mer, l'inquiétude du gestionnaire qui demande de nouvelles vérifications : était-il sage d'annuler le message de sécurité dans ces conditions ou était-ce une erreur ? Panship répète ne pas être inquiet à ce moment. Le capitaine dit avoir la situation sous contrôle et il le croit. L'annulation dépend du capitaine, le gestionnaire n'a pas à intervenir.

Le tribunal remarque que les procédures SOPEP n'ont pas été respectées : avant de procéder à des transferts internes, il faut procéder à des inspections et étudier les incidences sur la stabilité et la solidité. Pour Panship, ça n'est qu'une vision théorique car dans la pratique on ne change pas aussi

facilement de direction avec une gîte ou une assiette ; « dire que le capitaine s'est trompé est une affirmation gratuite, d'autant qu'il a effectué des calculs ».

Le Président conclut que la méthodologie d'évaluer d'abord et de corriger ensuite semble impraticable en mer ; il renvoie à la thèse de RINA qui sera exposée ultérieurement.

20h40

Stockaloire envoie par télex à l'*Erika* le formulaire destiné à remplir le message SURNAV à destination des autorités françaises, CROSS et Préfecture Maritime. Le SURNAV est une instruction française du Préfet Maritime obligatoire pour tout navire transportant des matières dangereuses (dont le pétrole) dans les eaux territoriales françaises et se dirigeant vers un port. Il doit être envoyé dès que le navire se trouve à moins de 50 milles de la côte (eaux territoriales comprises) et au moins 6 heures avant l'entrée dans les eaux territoriales. Il existe 2 types de SURNAV, le SURNAV simple, et le SURNAV avarie qui doit être envoyé dès l'entrée dans la zone des 50 milles.

La Cellule de Management de Crise (CMC) de Total.

La CMC se trouve à Paris. Ce n'est pas un organe permanent ; selon le représentant Total, son existence remonte vraisemblablement au début des années 90, à la même époque que la mise en place du vetting. Elle se réunit en cas de « pollution ou de quasi pollution ». Total définit la quasi pollution comme un risque avéré de pollution venant d'un navire, dans un terminal ou autre installation en mer. C'est elle qui participe aux exercices communs sur les pollutions avec la Préfecture Maritime ; il n'y a par contre pas d'exercice alerte avec le COM. C'est son numéro de téléphone qui est mentionné dans la clause K de la charte-partie et non celui de Total Petroleum Services (TPS) car Total estime que gérer une crise est un métier : l'interlocuteur doit savoir poser les bonnes questions et avoir une expérience de lutte contre la pollution. Total affirme malgré tout que téléphoner à la CMC ne signifie pas qu'il y a pollution. Il s'agit d'une mise en route d'une phase d'alerte et de recherche d'informations, suivi d'une phase d'évaluation et d'une réponse graduée avec convocation d'une CMC restreinte ou générale. Le directeur de la CMC est M. Thouilin, son secrétaire permanent M. Calonne. Celui-ci ne prend pas le message de l'*Erika* à 18h34 : il a fait un transfert d'appel sur son portable mais fait alors des courses dans un supermarché où les communications ne passent pas. Puis il rentre chez lui et fait suivre les appels à son domicile. Selon Total la ligne de veille de la CMC n'est pas une astreinte physique mais doit permettre de répondre dans un laps de temps rapide ; elle répond donc aux obligations de la charte environnement Total.

20 h

Ce n'est qu'à 20h que M. Calonne prend connaissance du message de l'*Erika* sur son problème de gîte, le rétablissement de celle-ci, le transfert de cargaison vers les ballasts, le changement de route. Puis il reçoit un appel de M. Martens de TPS ; celui-ci est informé à 20h06 par l'agent Pommé du changement de direction vers le port refuge de Donges mais selon lui pas des fissures ni des fuites. Les deux considèrent qu'il y a lieu d'éclaircir mais qu'on n'est pas dans une situation de quasi pollution, et que la mention d'un port refuge n'est pas un facteur aggravant. A cet instant le secrétaire de la CMC dit ne connaître de la situation que le message de 18h34 complété de sa conversation avec TPS, soit la connaissance de la destination de Donges. Il se fera envoyer par la suite entre 21h et 23h à son domicile les différents télex de l'*Erika*, du jour et antérieurs, disponibles dans la base DOLFIN, dont le télex de 19h47.

20h09

M. Martens appelle son supérieur M. Pollard. Il conviendrait d'envoyer un télex à 20h20 à l'*Erika* demandant au commandant Mathur de rappeler M. Martins, ce qui sera considéré par ce dernier comme une « idée malheureuse » lors de l'instruction. Le tribunal se demande si ce caractère est « malheureux » parce qu'il peut consolider l'idée que Total a une implication dans la marche du navire. M. Thouilin en tant que responsable de la CMC considère que l'appel de M. Martens est opportun puisqu'il est ancien commandant de pétroliers. Il argue à nouveau que la « clause K » est à caractère informatif.

Les différentes déclarations recueillies lors de l'instruction montrent un circuit embrouillé des informations : Pommé a averti M. Pollard de TPS ; M. Martens de TPS a informé M. Calonne de la CMC Total elle-même réceptionnaire du message vocal de l'*Erika* à 18h34, confirmé par le télex de 19h47.

L'agence maritime Pommé dit avoir fait un rapport complet incluant des informations sur les fuites et les fissures, ce qui est démenti par Total.

Une partie civile se demande si le transfert de cargaison sans accord de l'affréteur pour des raisons de sécurité, assorti d'un appel de détresse d'un pétrolier de 24 ans, n'aurait pas dû conduire Total à soupçonner un risque majeur et une « quasi pollution ». Total maintient qu'il ne s'agit que d'une procédure d'information et que l'important est que « le voyage se poursuit ». Le 1^{er} télex nécessite une recherche d'informations permettant d'avoir une vision complète avant « d'alerter tout le monde ». Il est préoccupant mais n'est pas un événement majeur. Total regrette de ne pas avoir eu autant d'informations que les autres acteurs.

Une autre partie civile observe que le comportement de la CMC est paradoxal : présentée comme un moyen de lutte dès la menace d'une pollution voire d'une quasi pollution, elle semble finalement conçue pour protéger Total des effets médiatiques et juridiques de la crise et être sans pouvoir. Total répond que l'action de la CMC se situe surtout en aval, dans la mobilisation des moyens de lutte et pas dans l'action en mer. Il s'agit pour exemple d'alerter la cellule matériels et des experts.

Le Ministère Public s'interroge sur le rôle de « l'expert maritime » qui peut être associé à une cellule de crise comme la CMC. Selon Total, son rôle est général. Il s'agit de recueillir les informations sur le navire, les télex échangés, de contacter l'armateur afin d'organiser la suite des opérations une fois que le navire sera arrivé à Donges : déchargement, réparation ou transbordement, trouver éventuellement un navire disponible pour recueillir la cargaison. « L'expert maritime » n'intervient pas sur le navire en mouvement mais à l'arrivée.

21h00

Le capitaine du port de Nantes Saint-Nazaire appelle le CROSS Etel. L'essentiel de la conversation tourne autour du *Maria K* qui était considéré comme le danger principal près de la côte. Le vraquier maltais de 182 m de long avait quitté le port de Saint-Nazaire le vendredi 10 décembre pour l'Angleterre ; il était revenu le lendemain à cause du temps. Le navire était au mouillage, puis avait chassé sur son ancre, était léger et devait ballaster pour retrouver sa stabilité. La marée était basse à 21h30, il y avait danger qu'il heurte un fond, et il était assisté d'une pilotine. Un remorqueur du port, le *Saint-Denis*, se tenait prêt à intervenir. Le chef du COM et celui de l'AEM avaient été rappelés tous 2 au COM dans la soirée du 11 septembre pour gérer cette situation de danger et de pollution potentiels. Leur astreinte n'est pas une obligation mais une « démarche volontaire de marin » ; ils sont prêts à rallier le COM sous 3 heures suite à un appel de l'OSEM. L'amiral de Monval dit être rappelé au moins une fois par semaine. Le commissaire Velut se chargera de rédiger la mise en demeure habituelle en cas de réquisition d'un remorquage. Il y a litige sur l'obligation réglementaire de cette mise en demeure puisque la loi française permet l'intervention d'office ; pour le commissaire Velut, le poids des conventions internationales fait que, pratiquement, elle est nécessaire ; elle est même systématique en cas d'appel à un remorqueur, même si elle est postérieure à l'intervention. Dans le cas du *Maria K*, le remorqueur sera réquisitionné à 21h, et la mise en demeure au *Maria K* partira à 24h.

15^{ème} audience - 21 mars 2007 – 13h30

Le sujet de l'*Erika* est abordé après l'affaire du *Maria K*. Le CROSS Etel et le port échangent les informations qu'ils ont reçues, le CROSS par télex et fréquence radio, le port par l'intermédiaire de l'agent Stockaloire. Ces informations diffèrent. Le capitaine du port, qui dispose d'informations de 4^{ème} main, parle de la demande de Total à Donges Elf de prendre le navire, des différents problèmes pour le recevoir en cas de gîte trop importante et surtout en cas de fuites de pétrole. Etel s'étonne de cette information ; le port confirme l'origine Stockaloire ; il conclut « s'il paume du fuel, je ne peux pas le prendre, c'est malheureusement pour Brest ». Selon Etel, la conversation est au conditionnel ; le refus du navire par le port de Nantes-Saint-Nazaire est une hypothèse liée à la difficulté d'installer des barrages ; l'idée d'aller à Brest, c'est qu'il n'y a pas dans la rade de Brest de courant autre que marin.

Etel résume ainsi la chronologie de ses informations de fin d'après midi : il apprend à 17h25 que l'*Erika* se dirige vers un port refuge, puis à 18h05 par un télex de l'*Erika* que le port refuge est Donges, puis à 21h par le capitaine du port de Nantes-Saint-Nazaire que le navire aurait des fuites de fuel.

21h toujours.

Le CEDRE reçoit un appel d'un agent du P&I Club lui-même informé d'un problème de fissures sur un navire par l'agent maritime Pommé à 17h30. L'assureur recherche des confirmations sur l'*Erika*, les fissures rendent une pollution probable et il se renseigne donc auprès du CEDRE dans la soirée. Selon le CEDRE, «l'assureur semble savoir que l'affrèteur est Total ».

21H10

Le commissaire Velut de l'AEM appelle le CROSS Etel. Là encore le début de la conversation tourne autour du *Maria K*. Quand il passe à l'*Erika*, le CROSS annonce que le navire va vers Donges et a peut être des fissures qui seraient colmatées. L'AEM n'est pas au courant de ce dernier développement. L'instruction s'est étonnée que le CROSS, devant tant d'incertitudes et avec les informations visiblement incomplètes et non spontanées fournies par le commandant aux autorités, n'ait pas appelé directement l'*Erika* pour éclaircir ces différents points. Le CROSS était en relation régulière avec le COM et avait profité de l'appel de l'AEM pour répercuter immédiatement l'information de Saint-Nazaire. Il répète que l'information a été « creusée » ultérieurement à 22h15 ; plus tôt il y avait d'autres crises dont celle du *Maria K* et des opérations SAR qui mobilisaient les liaisons phoniques. « On hiérarchise » dit le CROSS, l'*Erika* n'était pas une priorité car elle avait annulé ses messages de détresse et de sécurité.

Au COM, l'OSEM n'a pas entendu la conversation de l'AEM avec le CROSS. Le chef du COM lui avait demandé de rester mobilisé sur le *Maria K*, il n'a connu la teneur de cette conversation après 23h. Pour lui, l'évaluation aurait été la même 2 heures plus tôt. Le navire a rétabli sa gîte, les fissures sont colmatées, il se dirige vers Donges : le survol par avion est inutile de nuit, il aurait été décidé d'envoyer un avion le lendemain. Il estime que les informations ne sont pas contradictoires mais supplémentaires. Le chef du COM a lui entendu la conversation. Il considère que le seul élément nouveau est la destination Donges ; il en déduit que le navire préfère aller réparer : « le navire ne demande rien. L'urgence n'est pas avérée ».

Lorsque le CROSS Etel lui rapporte la conversation avec le Port de Saint-Nazaire et l'hypothèse de diriger l'*Erika* vers Brest, le commissaire Velut s'exclame « on repart vers les conneries ». Il explique que détourner un navire qui a pour destination Donges vers Brest est une « connerie de base ». D'autant que Brest est à l'époque « en état de siège » avec le *Junior M*, dont la cargaison supposée explosive de 6.800 t d'ammonitrate n'est toujours pas déchargée. Le *Junior M* avait été imposé au directeur du port de Brest par la Préfecture Maritime qui a toute possibilité de faire de même avec l'*Erika* à Nantes/Saint-Nazaire. A cette « connerie de base », il ajoute la « connerie en branches » des responsables de port qui ont tendance à « se défilier » et à vouloir envoyer ailleurs les problèmes. Selon lui, l'intérêt général doit être supérieur à l'intérêt portuaire. Au sujet du manque de réactions face au problème *Erika*, il considère à l'instar de ses collègues qu'il y a un tri à faire, et que le sujet sera traité mais après, car à 21h10, il n'y a aucun élément objectif pour reconsidérer les priorités. Il estime cependant que c'est le rôle du CROSS de prendre les initiatives de recherche d'information sans avoir besoin d'ordre explicite du COM.

Les parties civiles s'étonnent du manque de réaction du CROSS Etel lorsqu'il apprend l'existence de fissures dites colmatées. Celui-ci dit avoir été surpris et ne pas avoir réfléchi sur le coup à des explications, il pensait demander plus tard au navire. S'il avait abandonné une opération SAR en cours pour s'intéresser aux fissures de l'*Erika* et à ses soucis techniques, il aurait pu par la suite être « mis en examen pour autre chose ». Il suppose que, joint par radio à cet instant, le capitaine aurait sans doute donné les mêmes informations que celles qu'il a donné plus tard dans son message. Il n'a à aucun moment douté de la sincérité du compte rendu du commandant de l'*Erika* ; chaque fois qu'il a demandé des précisions au commandant il a obtenu des réponses. Les 3 officiers de la Préfecture Maritime confirment leur confiance en le capitaine et n'imagine pas qu'il puisse mettre en danger son équipage.

21h17

L'*Erika* appelle Panship suite au message de Total et avant de rappeler M. Martens de TPS.

21h23

L'*Erika* appelle Total TPS et lui fait part de la situation et de sa nouvelle destination. Le capitaine fait état des « cracks » (fissures) mais a selon TPS « la situation en main ». Selon Total il n'est alors pas fait référence à l'information aux autorités françaises ; il ressort de cette conversation entre 2 professionnels

que « la situation est sous contrôle ». C'est la seule évaluation qui est faite, pour Total, les informations sont de 1^{ère} main et il ne fait aucun sens de suggérer que « Total hélicoptère un inspecteur de vetting sur le navire ». Total explique les réserves du port face à un risque potentiel de pollution par la différence de niveau des contacts ; le capitaine du port n'est pas contrairement à Total en contact direct avec le navire et n'est que « dans l'hypothèse ». Pourtant remarque la partie civile c'est lui qui a raison.

Dans la chaîne de l'information, TPS informe ensuite le secrétaire de la CMC de Total qui informe son directeur à 21h46. M. Martens fait un compte rendu de sa conversation avec le capitaine Mathur à M. Pollard, son supérieur de chez TPS ; pour celui-ci, les informations correspondent avec celles qu'il a eu de Petrian, hormis l'alerte aux autorités française mentionnée par le courtier.

Total nie avoir eu l'idée d'un traitement de la cargaison à Donges. Toute opération de déchargement dans cette situation nécessite une évaluation de la part de l'armateur et de la société de classification. De même il n'a pas même été en contact avec la raffinerie de Donges le samedi soir ; d'autant qu'à l'époque c'était une raffinerie Elf et non Total. De même, le groupe récusé l'idée « d'association étroite dans la marche du navire » et « d'évaluation commune » avec le commandant. Il réitère son leitmotiv sur l'injustice d'une accusation de négligence si on ne fait rien et de responsabilité si on cherche des informations. Le commandant Martens de la cellule Total n'a pas donné de conseil, et le commandant Mathur de l'*Erika* n'en a pas demandé.

21h43

Le CEDRE, appelé à 21 h par un assureur pour une demande de renseignements sur l'*Erika*, contacte l'AEM. Avec difficulté car le n° de téléphone est celui d'un fixe qui sonne dans un bureau vide avant d'être renvoyé au secrétariat général. Dans un 1^{er} temps et dans la confusion, l'AEM avait dit ne pas avoir été contacté à cet instant par le CEDRE. Du journal d'appel du CEDRE, il ressort pourtant que l'AEM a répondu que l'*Erika* n'est qu'une 2^{ème} priorité en cette soirée puisqu'elle a annulé son message de détresse.

22 h

M. Marchand, du CEDRE appelle la CMC de Total. Créé après le naufrage de l'*Amoco Cadiz* en 1978, le CEDRE assure à la fois des missions de service public et des prestations de services à la demande du public ou du privé. Une convention entre Total et le CEDRE a ainsi été signée en été 1999 pour que ce dernier intervienne à la demande de Total lors d'opérations pouvant entraîner une pollution. Selon Total, « la priorité du CEDRE est d'assister l'Etat, donc même si ce n'est pas une institution et si ce n'est pas l'Etat, ça en est très proche ». Les relations des pétroliers et du CEDRE sont pour Total d'ordre technique dans le cadre d'une programmation annuelle. Si le CEDRE appelle Total, c'est parce qu'il a eu connaissance par le représentant du P&I que l'affréteur du navire est Total. Même si la convention prévoit l'intervention à la demande de Total, il semble normal au CEDRE de contacter son interlocuteur habituel, la cellule CMC. Selon le CEDRE, Total aurait pu activer au cette convention premier niveau de mise en alerte dès qu'il a été prévenu du problème *Erika*. Même si elle n'a pas été formalisée, la convention se trouve activée de facto à 22h par l'échange d'informations. Au cours de la conversation, le secrétaire de la CMC demande au CEDRE de ne pas dire au mandataire du P&I qu'il a réussi à le joindre. Le CEDRE est donc intégré dès 22h au processus d'évaluation et a connaissance de la nature du produit transporté ; un ingénieur sera plus tard intégré à la CMC. Lors de cet échange d'informations, le CEDRE apprend à Total l'annulation du message de détresse de l'*Erika*. Total décide alors de faire vérifier cette information [pourtant fournie au CEDRE par la Préfecture Maritime] par TPS auprès de l'agent maritime Pommé ; il n'est pas question d'appeler encore l'*Erika* pour ne pas « sans arrêt déranger le capitaine ».

22h15

Le CROSS Etel demande par télex à l'*Erika* des précisions sur les « cracks » évoqués par le capitaine du port. La réponse sera contenue dans le SURNAV de l'*Erika*.

22h27

L'*Erika* envoie au CROSS le SURNAV indiquant notamment sa position, son heure et sa destination d'arrivée...La position indiquée est celle de 21h36, heure à laquelle la rédaction du message a débuté. Le modèle de questionnaire SURNAV avait été fourni par l'agent Stockaloire ; parmi les rubriques se trouve la rubrique Q « Québec » indiquant que le navire a « développé des cracks au-dessus de sa

citerne 2 tribord ». Pour le CROSS, le navire aurait aussi dû renseigner la rubrique « Romeo » signalant une perte de produit et envoyer un SURNAV avarie plutôt qu'un SURNAV simple.

22h40

Il y a panne d'enregistrement pendant 20 minutes au COM, faute d'un changement de cassette. La conversation qui a lieu à ce moment avec le Port Autonome de Nantes / Saint-Nazaire n'est pas enregistrée. L'OSEM ne sait ce qui s'y est dit et n'apprendra la conversation qu'à 23h30 par le CROSS Etel.

22h50

Un nouveau télex de l'*Erika* au CROSS Etel précise les écoulements internes des citernes vers les ballasts, la correction de la gîte et mentionne pour la première fois aux autorités des fissures sur le pont, alors que les tôles de la coque sont apparemment intactes ; le navire dit se diriger vers Donges à cause du mauvais temps. L'instruction n'a pas élucidé les raisons de l'information tardive des fissures aux autorités françaises ; le choix de Donges comme port refuge semble dû au manque de tirant d'eau à Lorient, « Brest paraissant plus loin que Donges sur la carte » et comme il a déjà été dit le commandant n'ayant pas fait de relevé cartographique. La fuite de produit en mer n'est en revanche pas mentionnée. Le CMS ne prend connaissance de ce message qu'à 23h15, alors qu'il était déjà en communication avec le COM.

Le tribunal s'étonne encore de ce décalage entre la réception et la connaissance d'un message. Ce n'est pas seulement le cas à Etel.

A Ravenne, dans les bureaux de Panship également réceptionnaire du télex de 22h50, personne ne prendra connaissance du message avant le lendemain matin. Tout le monde est rentré chez soi vers 20h30. La cellule de crise à terre n'est pas sur place aux bureaux, elle n'est qu'à disposition par téléphone. Le directeur de Panship, se dit en contact téléphonique régulier avec le commandant tout au long de la soirée à 21h17, à 1h40, à 3h00 ; « c'est suffisant ».

A Paris, la CMC aura connaissance du télex à 23h34 quand le responsable se le fait faxer à son domicile ; cela ne change pas son avis sur la situation.

Le tribunal fait préciser à Antonio Pollara dans quelles conditions une fissure peut être « colmatée » comme a annoncé au port. Le gestionnaire est clair, que ce soit en utilisant du ciment, du polystyrène ou du plâtre métallique, il faut une surface sèche ; c'était donc impossible sur l'Erika ; la soudure est encore moins envisageable compte tenu de la cargaison transportée. Il semble que Rina ait un autre point de vue qui sera exposé dans les audiences ultérieures. Le tribunal se demande qui a commis l'erreur de parler de « fissures colmatées », Stockaloire ou Pommé.

