



PROCÈS ERIKA

AUDIENCE DU 19 FÉVRIER 2007

RESUME DE L'AUDIENCE :

Le juge PARLOS souhaite aborder la question de la classe de l'Erika (*carte grise du navire*). Dans un premier rapport de la RINA, l'expert Monsieur PISCHEDA, constatait de nombreuses déficiences et émettait un avis défavorable à l'obtention de cette classe. Une réunion informelle s'est tenue entre Antonio POLLARA, gestionnaire de l'Erika et Messieurs FUMIS (*inspecteur régional de la RINA*) et PISCHEDA pour évoquer le rapport de ce dernier. Selon Monsieur POLLARA, il s'agissait de faire la part des choses entre le rapport écrit et le véritable état du navire. De plus, il justifie cette entrevue comme étant une relation commerciale normale entre les sociétés contractantes.

S'appuyant sur un target factor de 34 (*indice de navigabilité : plus cet indice est élevé, moins le navire est navigable*) et compte tenu de l'âge de l'Erika, la RINA a accepté de prendre le navire en classe et de délivrer un certificat provisoire en application du Code ISM (*règle internationale de gestion de la sécurité des navires*), le certificat définitif ne pouvant être obtenu qu'à la suite de la visite spéciale (*special survey*) nécessaire à une première classification. Cette visite approfondie permet de contrôler la résistance de la structure du navire, sa corrosion ainsi que tous les équipements de sécurité et de navigabilité se trouvant à bord. Pour ce faire, le navire se rend au chantier de Bijela (*Monténégro*), spécialisé dans la réparation de la tôle. Il est de règle que le gestionnaire et la société de classification établissent ensemble une première liste des réparations à effectuer afin que le navire reste le moins de temps possible sur le chantier.

Dans le cas de l'Erika, cette liste de travaux n'a pas été faite de manière concertée, l'inspecteur de la RINA, présent sur le chantier, n'ayant pas pu disposer des plans du navire et de la liste des travaux devant être effectués.

L'inspection des zones sensibles du navire a mis en évidence une corrosion supérieure à 25% de certaines tôles. Celles-ci ont été soit réparées soit remplacées par des tôles neuves mais moins épaisses que les originales (*épaisseur égale à 75% de l'originale*). Cette pratique de réparations à minima a été sujette à beaucoup de discussions et d'interrogations car elle ne répond pas à la gestion rigoureuse d'une société de classification reconnue pour son professionnalisme. D'autant plus que le rapport de l'inspecteur de la RINA, chargé de la surveillance des travaux, comportait de nombreuses incohérences comme, par exemple, des réparations sur des structures qui n'existaient même pas sur le navire ou des mesures d'épaisseurs de tôles extravagantes.

Malgré toutes ces incohérences, la RINA n'a conservé que les mesures qui l'intéressaient et en a extrapolé d'autres de telle sorte qu'elle était en mesure de délivrer le certificat de classe.

Le juge PARLOS clôture cette séance consacrée à la délivrance de la classe et à l'étendue des travaux nécessaires à son obtention.

LE PETIT CITOYEN

Cette audience permet de rentrer dans un monde où tout est négociable, surtout quand il y a de l'argent à l'horizon. Les règles existantes n'ont d'intérêt que pour ceux qui les appliquent. Les normes internationales de sécurité, référencées dans un target factor, sont toujours discutables par l'étendue du contrôle qu'il faudrait effectuer pour avoir une vision précise. Ce flou permet d'aligner la sécurité d'un navire au niveau le plus bas de son acceptabilité.

Les sociétés de classification s'érigent en monopole dans l'IACS (*groupe des dix sociétés soi disant les plus compétentes*) et, de par leur appartenance à ce groupe, ne jugent pas nécessaire de justifier leurs pratiques ou de les remettre en cause.

Espérons que l'exemple de la RINA permettra, dans un avenir proche, de moraliser ce secteur capital pour la sécurité maritime.

Les phrases du jour :

– Selon Monsieur THOUILLIN, à qui M. le Juge demande la différence entre travail « intensif » et travail « à outrance » :

« Travailler à outrance n'a aucun sens ». Espérons que les Birmans exploités par TOTAL ne liront pas ces propos ;

– Selon Antonio POLLARA, très en verve sur le contrôle des navires :
« Si un contrôleur pèse 60 kilos, il va trois fois plus vite que celui qui pèse 200 kilos ». Argument de poids !

– Maître VARAULT demandant à Monsieur POLLARA « expliquez-moi la combine ». Ce dernier réplique :

« Ce n'était pas une combine mais du business » ;

– Maître GRELLET qui, en pleine audience pénale, demande au juge :
« Peut-on être moins concret et plus juridique ? »