

## ERIKA. UN NAVIRE USÉ JUSQU'À LA QUILLE

Le Télégramme du lundi 26 février 2007

**Le procès de l'Erika, qui durera jusqu'au 13 juin, entre aujourd'hui dans sa troisième semaine. Il sera toujours question de l'avant-naufage et des liens opaques unissant l'armateur, le gestionnaire, la société de classification et le propriétaire de la cargaison.**



*Selon l'accusation, l'armateur italien, Giuseppe Savarese, à court d'argent, n'aurait pas effectué correctement les travaux nécessaires sur le navire.  
(Photo Christian Daumerie)*

La semaine dernière, le tribunal correctionnel de Paris a poursuivi son décryptage des pratiques liant ces différents intermédiaires. En s'approchant doucement de ce 12 décembre 1999, il devrait être question, dès aujourd'hui, du choix et des conditions d'embauche de l'équipage indien.



*Daniel Soulez-Larivière, avocat de Total, compagnie propriétaire de la cargaison de l'Erika, qui avait elle-même vérifié la conformité du navire, qui allait sur ses 25 ans.  
(Photo AFP)*

### **Intensive exploitation**

Lundi dernier, le président a tenté de savoir si le navire avait été exploité à outrance, quelques mois avant le naufrage, et si le propriétaire, en proie à des difficultés financières, ne s'est pas contenté de travaux d'entretien à minima. Alors que le président évoquait le rythme chargé du pétrolier, de février à juin 1998, l'armateur (Savarese) et le gestionnaire (Pollara pour Panship) lui répondaient qu'« un bateau à l'arrêt, ça coûte cher et que c'est normal qu'il voyage de façon continue ». « A l'arrêt, les circuits électriques se détériorent ! ». « Un navire de commerce est fait pour naviguer de manière continue, les moteurs ne s'arrêtent jamais », renchérisait Bertrand Thouilin, l'ancien directeur des affaires juridiques de Total pour la partie maritime. Selon l'armateur italien, ce programme chargé et cet itinéraire tous azimuts du bateau montre, au contraire, qu'il était sûr, sinon, il n'aurait pas été accepté dans tous ces ports.

### **Vous avez dit contrôles ?**

« Bien sûr ! » rétorque la défense (les avocats représentant la cinquantaine de communes sinistrées) qui rappelle, qu'à l'époque, les contrôles portuaires étaient bien moins nombreux et rigoureux qu'aujourd'hui, et combien il est toujours difficile de contrôler les structures d'un navire fonctionnant à flux tendu, les cuves toujours pleines de produits. Le lendemain, il était question des réparations d'entretien menées par l'armateur à quelques mois du naufrage. Des travaux au rabais ? Les éléments de l'enquête l'avancent clairement. Le remplacement des tôles corrodées n'a pas été effectué au nombre et à l'épaisseur initialement prévus.

### **Pétrolier et armateur en bout de course**

Pour l'accusation, l'armateur italien a négocié sur les travaux parce qu'il était à court d'argent, avec de nombreux arriérés auprès de ses fournisseurs, soit quelque 400.000 \$ (soit environ 303.779 €). « Pratique habituelle dans le milieu », se justifie-t-il. « Tout armateur a des dettes qu'il rembourse à 30, 60 ou 90 jours », ajoute-t-il, se défendant d'avoir des soucis financiers. Pourtant, les négociations de paiement avec le chantier, obligé de retenir quelques jours le navire, ont été rudes. C'est le remboursement d'une chaudière estimée par l'assurance à 600.000 \$ (environ 455.668 €) qui va débloquer la situation. Elle est réparée pour 350.000 \$ (environ 265.806 €), le reste de la somme permettant d'honorer d'autres factures et de voir repartir le pétrolier.

**Stéphane Jézéquel**

## **COMMENT TOTAL A-T-IL PU CHOISIR L'ERIKA ?**

Le Télégramme du lundi 26 février 2007

**Mercredi, c'était au tour de Total de s'expliquer sur le choix de l'Erika, selon ses critères internes. Pourquoi avoir mis en place sa propre structure de vérification ? Est-ce à dire que Total faisait peu confiance aux sociétés chargées de délivrer les autorisations de navigabilité ?**

En l'occurrence, début décembre 1999, la société pétrolière donne son accord pour affréter ce navire de 24 ans d'âge. Mais l'approbation concernant le bateau, décernée en interne, vient tout juste de s'achever. La règle décidée par l'entreprise est de vérifier chaque année la conformité des navires de plus de 15 ans qu'elle a choisi d'utiliser.

### **Feu vert en dehors des clous**

« Oui, mais nous avons à nouveau confirmé notre autorisation interne », se défend-on à Total. Un argument qui pèsera lourd parce que le navire allait dépasser, trois semaines plus tard, ses 25 ans d'existence, alors que la compagnie avait décidé, toujours selon ses propres règles, de ne pas affréter de navire au-delà de 25 ans d'âge, une limite trop risquée à son goût. La responsabilité de Total se dégage de plus en plus nettement dans ce procès. Total a bien agi à l'encontre de ses règles internes et a commis une faute. Mais que peut-on reprocher à une initiative interne à une compagnie ? Cet effort, cette responsabilisation personnelle, peuvent-ils se retourner contre la société qui en est à l'origine ?

### **La responsabilité de l'affréteur**

Ce procès va devoir définir pour la première fois en termes juridiques, les responsabilités des compagnies pétrolières ayant instauré leur propre système de vérification, aux côtés et par rapport aux sociétés de classification qui délivrent les certificats de navigabilité. Au-delà et sur le fond, il s'agit de savoir si Total a traité avec légèreté ce choix de navire, et pire, si pressé par le temps, le groupe a fermé les yeux sur la première coque qui se présentait à lui. Le personnel spécialisé dans le choix des navires affrétés pour Total pouvait-il ne pas savoir qu'il prenait un risque en faisant appel à ce navire loué à bon prix. A l'inverse, et si justement l'Erika avait été choisi pour cet alléchant prix de location et sa constellation d'intermédiaires peu regardants ? Total a joué, Total a perdu. Mais ne veut payer davantage.

## TOTAL RECONNAÎT AVOIR EU UNE "CONNAISSANCE MAXIMALE" DE L'ÉTAT DES NAVIRES PÉTROLIERS

LEMONDE.FR le 26 février 2007

**D**'un côté, la patiente élaboration d'une stratégie de communication destinée à donner de Total l'image d'une entreprise soucieuse des problèmes d'environnement, citoyenne et responsable. De l'autre, la nécessité de ne pas laisser prise à une éventuelle responsabilité pénale de la compagnie pétrolière dans le naufrage de l'*Erika*. Et tout en haut, sur la ligne de crête, un homme en équilibre périlleux. Bertrand Thouilin est l'actuel directeur du transport maritime de Total. Ses anciennes fonctions de directeur juridique de la compagnie lui valent de compter parmi les personnes poursuivies pour "*pollution*" et "*mise en danger de la vie d'autrui*" au procès de l'*Erika*. Elles l'ont conduit à s'expliquer longuement devant le tribunal sur le "*vetting*", la procédure de contrôle technique et d'évaluation des navires mise en place par les affréteurs, dont Total, après les grands accidents maritimes.

A l'entendre, on comprend que le contenu du mot a une forte tendance à l'élasticité selon le public auquel il est adressé. "*Le vetting est un examen visuel et à distance des navires*", a modestement indiqué Bertrand Thouilin devant le tribunal. Un simple "*tamisage*", a-t-il ajouté, destiné à assurer un ultime contrôle, après ceux autrement plus approfondis dont la responsabilité incombe à l'armateur et à la société de classification du navire.

Mais tant en communication interne qu'externe, Total semble s'être souvent prévalu de cette procédure de "*vetting*", comme en témoignent les nombreux documents saisis au siège de la compagnie pétrolière et jointes au dossier d'instruction. Ainsi le président du tribunal Jean-Baptiste Parlos a-t-il donné lecture de cette note de l'ancien PDG Thierry Desmarests, selon lequel le "*vetting*" s'inscrivait dans "*les objectifs majeurs*" de la société que sont "*la protection de l'environnement et la prévention des risques majeurs*". "*Aucune priorité économique ne s'exerce au détriment de la sécurité dans le travail ou dans le respect de l'environnement*", indiquait M. Desmarests.

"*Il semble que les règles du vetting ont été établies au plus haut niveau de la direction de Total*", a relevé le président, en évoquant une autre note, signée justement de l'ancien directeur juridique de Total. "*J'avais une vue maximaliste des choses*", a expliqué M. Thouilin. Il a notamment admis que Total, comme les autres grandes compagnies pétrolières, avait eu la tentation de pousser plus loin l'inspection des navires utilisés. "*Un inspecteur de vetting doit être capable de détecter les problèmes et de les transmettre à l'armateur ou à la société de classification, de proposer d'éventuelles avancées, d'attirer l'attention de l'un des maillons de la chaîne de sécurité pour lui dire s'il a bien, ou mal fait son travail*". "*Notre niveau d'exigence, a poursuivi Bertrand Thouilin, se situait parmi les meilleurs des Etats-Unis et d'Europe*".

"*Est-ce à dire que vous aviez une connaissance maximale de l'état des navires ?*" lui a aussitôt demandé M<sup>e</sup> Jean-Pierre Mignard, avocat des régions côtières parties civiles au procès. "*Oui*", a répondu l'ancien directeur juridique. "*Je vous remercie*", a souri M<sup>e</sup> Mignard.

Pour les parties civiles, comme pour l'accusation, cette revendication d'excellence de Total est en effet la clé de la reconnaissance de la responsabilité pénale de la compagnie pétrolière. Par la pratique du "*vetting*", estiment-elles, l'affréteur devient un agent actif de la sécurité du navire, au même titre que l'armateur et la société de classification. Dans le cas de l'*Erika*, dès lors que Total ne peut plus prétendre à l'ignorance sur l'état du bateau, la voie de la complicité des infractions reprochées – la pollution et la mise en danger de la vie d'autrui – est susceptible d'être juridiquement ouverte. Une première pierre sur laquelle les parties civiles et l'accusation comptent s'appuyer alors que s'ouvre, lundi 26 février, la troisième semaine d'audience du procès de l'*Erika*.