

## COMMENT TOTAL A INSPECTÉ L'ERIKA EN 1998

Ouest France du mardi 27 février 2007

**Des doutes ? La compagnie pétrolière a quand même demandé une attestation sur les structures et les citernes du vieux navire.**

Le procès de la marée noire entre dans sa troisième semaine. Hier, à Paris, le président Jean-Baptiste Parlos s'est intéressé aux circonstances du *vetting*, ce contrôle volontariste d'un bateau effectué par les compagnies pétrolières.

Le 21 novembre 1998, un inspecteur de Total monte à bord de l'*Erika*, à Gênes. Il dispose d'un rapport où l'on peut lire que le navire a été affrété par Repsol, BP, Shell ou Texaco, les deux années précédentes. Mais cette garantie ne suffit apparemment pas à Total. « **Il n'y avait pas d'inspections récentes, datant d'après l'été 1998. Nous voulions donc voir le navire** », explique Bertrand Thouilin, responsable du *vetting* chez Total.

Vérification des documents et certificats du bord, examen des équipements : l'inspecteur conclut à un navire « **acceptable à la limite** », sous réserve de quelques réparations. Les pompes à incendie ne fonctionnent pas bien et il y a un problème d'écoulement des eaux de cale. Le navire pourra être affrété « **au voyage** », c'est-à-dire pour effectuer un seul transport entre deux ports. Il ne remplit pas, en revanche, les critères pour un affrètement « **à temps** », une sorte de location longue durée. Selon Total, il ne faut pas y voir un problème de sécurité. « **L'Erika n'avait qu'une seule chaudière pour le réchauffage de la cargaison, ce qui n'est pas suffisant pour que Total l'affrète à temps.** »

### « Par précaution »

À l'inspection classique s'ajoute une originalité qui intrigue le tribunal. Total a, en effet, demandé une attestation sur l'état des structures et des citernes au Rina, la société de classification qui a supervisé les réparations de l'*Erika*. Pourtant, le groupe pétrolier n'a cessé de répéter que le *vetting* ne portait pas sur la structure du navire, domaine réservé des sociétés de classification. « **Une simple mesure de précaution, puisque le navire naviguait avec des certificats provisoires** », précise Bertrand Thouilin.

Après cette visite, un délai de quatorze jours est accordé au gestionnaire de l'*Erika* pour se mettre en conformité. C'est chose faite puisque le 21 novembre, Total donne son feu vert et autorise la location du navire pendant douze mois. Soit jusqu'au 21 novembre 1999. À cette date, l'*Erika* n'a plus de statut officiel chez Total. Et pourtant, quelques jours plus tard, un contrat fut signé entre les courtiers de Total et le gestionnaire de l'*Erika*. Celui de son dernier voyage.

Caroline BRITZ

### « Vice caché ».

Pour Alain-Marc Irissou, représentant de Total, le naufrage n'est pas la conséquence de « négligences ». Il affirme que « l'*Erika* était affecté d'un vice caché, impossible à détecter » par Total.

BRETAGNE

## **ERIKA : TOTAL ABAT SA CARTE DU « VICE CACHÉ »**

Le Télégramme du mardi 27 février 2007

**« Ce bateau était affecté d'un vice caché », estime la direction de Total, qui vient d'abattre son principal argument de défense en plein procès Erika ouvert au tribunal correctionnel de Paris.**

Total se dit victime dans cette affaire. « Malgré toutes les diligences que pouvait faire Total (dans le choix et la vérification du pétrolier), Total ne pouvait pas détecter ce vice caché », a précisé Alain-Marc Irissou, directeur représentant la compagnie pétrolière en tant que personne morale.

**« Pas normal qu'il se brise »**

« Il n'est pas normal qu'un navire, même âgé de 24 ans, se brise en deux, même par vent de force neuf ou dix, une nuit de décembre », continuait le directeur de Total. « Mais affréter un bateau âgé, transportant du fioul lourd très polluant et loué au dernier moment pour un seul voyage ne représente-t-il pas un facteur à haut risque ? » se demande le président Jean-Baptiste Parlos. À qui appartenait-il de vérifier le bon état général du navire ? Qui avait la responsabilité de sa navigabilité ? Ce sera au tribunal de faire la part des choses.

**Spécialiste du transport de produits polluants**

En première ligne, on retrouve la société de classification (Rina), chargée de délivrer les autorisations de navigation, l'armateur et le gestionnaire du navire ayant manifestement effectué des réparations a minima pour l'entretien du navire.

Par cet argument, Total espère s'extraire du faisceau de responsabilités que matérialise patiemment depuis trois semaines le président de la 11<sup>ème</sup> chambre. Un des enjeux de ce procès, qui pourrait créer un précédent dans le monde maritime, sera d'établir le niveau de responsabilité de l'affréteur, le propriétaire de la cargaison. Doit-il se contenter des autorisations délivrées par un organisme de classification entretenant, naturellement, des liens étroits avec son client ? En tant que professionnel et spécialiste du transport de produits hautement polluants, Total se devait-il de vérifier lui-même le bon état du navire avant de s'en servir ?

**Stéphane Jézéquel**

## ERIKA, : LES PRÉVENUS NOIENT LE POISSON

Libération.fr mardi 27 février 2007

**Total, l'affréteur de la cargaison, l'armateur et la société qui a contrôlé le pétrolier se renvoient les responsabilités dans le procès du naufrage.**

Le procès de l' *Erika* a entamé hier sa troisième semaine au tribunal correctionnel de Paris, qui continue à décortiquer l'histoire mouvementée de ce pétrolier, dont le naufrage a provoqué en décembre 1999 une énorme marée noire sur les côtes atlantiques. Au coeur des débats, cette question : pourquoi l' *Erika*, dont on sait aujourd'hui qu'il n'était pas en état de prendre la mer, a-t-il quand même navigué, plein de fuel lourd ? Le tribunal s'attaque ces jours-ci au «vetting» effectué par Total. De l'anglais «to vet» \_ examiner \_, cette procédure recouvre l'inspection des navires effectuée par les compagnies pétrolières «pour davantage de sécurité». Or le vetting mené par Total a jugé l' *Erika* bon pour le service...

«Cocktail». Les échanges sont secs. Jean-Baptiste Parlos, président du tribunal, ne ménage pas ses interlocuteurs. À commencer par Bertrand Thouillin, ancien directeur juridique chez Total et poursuivi à titre personnel. Question du président : «Est-ce que le cocktail "âge du navire", plus "nature de l'affrètement" plus "nature de la cargaison" ne constitue pas un ensemble à haut risque ?» Bertrand Thouillin : «Je ne vois pas pourquoi on pose la question à l'affréteur, il faut la poser à l'armateur.» Le président insiste : «Là n'est pas la question, je veux une réponse précise.» Le cadre réplique : «Il faut prendre les éléments séparément.» Le président, cinglant : «Je veux prendre en compte le cocktail.» Bertrand Thouillin : «C'est le marché, nous sommes tributaires des navires disponibles, à l'époque la moyenne d'âge des bateaux était de 18 ans.» Le représentant de Total ne dira pas si le «cocktail» était à risque. Pourtant l' *Erika* allait avoir 25 ans en février 2000, ce qui en faisait un vieux bateau. Il était affrété «au voyage» (pour une seule mission), un système jugé moins sûr que l'affrètement «à temps» (des contrats plus longs) où le navire est mieux contrôlé. Par ailleurs l' *Erika* transportait un produit noir, du fuel lourd, très polluant.

Quelques minutes plus tard, Jean-Pierre Mignard, avocat de trois régions polluées, demande à Alain-Marc Irissou, qui représente Total en tant que personne morale : «Avez-vous quelque chose à reprocher à l'armateur ou à la société de qualification ?» Le représentant de Total, jusque-là très discret, se débloque : «Je crois que ce bateau était affecté d'un vice caché. Il n'est pas normal que même âgé de 24 ans, un pétrolier se brise en deux par une tempête de force 10. » «Mais comment conciliez-vous cette déficience du navire et le fait que le bateau ait été accepté par votre vetting ?» insiste l'avocat. «Ce n'est pas à moi de déterminer qui a fait une faute, mais Total ne pouvait pas détecter ce vice caché», répond Alain-Marc Irissou.

Autres personnes directement visées pour la «faute», les Italiens de la société Rina, qui a délivré à l' *Erika* son certificat de navigabilité en 1998. Également mis en cause, l'armateur, Giuseppe Savarese, jeune financier endetté vivant à Londres, qui a acheté l' *Erika* en 1994, selon le système du «singleship» : une société à chaque navire acheté, ce qui empêche les créanciers de saisir les autres bateaux. Dans le cas de l' *Erika*, Savarese a constitué une société maltaise \_ Tevere Shipping, \_ elle-même détenue par deux sociétés libériennes... Ignorant en navigation, il confie la gestion de l' *Erika* à Antonio Pollara, ancien capitaine au long cours, qui exploite le pétrolier à travers la société Panship. Pollara connaissait depuis 1996 la famille de Savarese, mais à la question «Savez vous qui était propriétaire de l'Erika ?» il répond tranquillement «Non», avant d'insister : «Jusqu'au naufrage je ne savais pas que M. Savarese était propriétaire de l'Erika ... C'est normal, dans le shipping on ne sait pas qui détient les parts. Moins on est curieux, mieux ça vaut dans ce métier.»

**Opacité.** C'est bien de cela qu'il s'agit : d'un milieu où les pratiques ubuesques pour un profane sont considérées comme parfaitement normales. Un univers qui s'étonne que l'on parle d'opacité. Quand Antonio Pollara fait faire des réparations sur l' *Erika*, il ne se souvient pas s'il a été payé ou non. Quand l' *Erika* est immobilisé sur un chantier au Monténégro entre le 18 juin et le 15 août 1998, pour ses dernières grandes réparations, les travaux sont beaucoup moins importants que ceux prévus dans le devis un an plus tôt. Cela n'étonne personne. Il n'y a plus de tôles de 16 mm d'épaisseur disponible pour remplacer celles atteintes par la corrosion. Ce n'est pas grave, le chantier en dispose en 14 mm... « *C'est même mieux*, explique Antonio Pollara, *cela permet de mieux faire les soudures...* » « *Pourquoi n'avoir pas prévu directement du 14 mm si c'est mieux ?* » s'enquiert, très logiquement, le président. Là soudain, le problème devient dérisoire et sans rapport avec le naufrage... L'économie sur la facture ne fut, elle, pas dérisoire. 157 000 dollars au lieu des 500 000 dollars prévus.

Durant ses dernières années de vie, l' *Erika* a vu une multitude d'inspecteurs, subi de nombreux contrôles, y compris celui de Total, obtenu tous ses papiers... Mais personne n'a vu, ou voulu voir, la faille.

Par Sylvie BRIET