



PROCÈS ERIKA

AUDIENCE DU LUNDI 5 MARS 2007

RÉSUMÉ DE L'AUDIENCE :

▪ **Marque de franc-bord, visite annuelle et vetting de REPSOL :**

L'audience reprend avec l'examen de la marque de franc-bord de l'*Erika* (marque externe de la coque). Cette dernière varie en fonction des contrôles effectués et indique, de fait, le port en lourd autorisé : BIJELA (Monténégro, juin 1998) 37 000 tonnes, VARNA (août 1999) 30 000 tonnes et AUGUSTA (Russie, novembre 1999) 37 000 tonnes.

Pour le RINA, ces modifications sont conformes et répondent à la demande de l'armateur mais elles permettent aussi au navire de subir moins de contraintes. Antonio POLLARA, le gestionnaire technique, nie car les modifications sont faites, selon lui, afin d'adapter le navire à la demande commerciale.

Le second point de l'audience est consacré à la visite annuelle de l'*Erika* effectuée en deux temps : en août 1999 à GÈNES puis en novembre 1999 à AUGUSTA.

Rappel : les certificats provisoires délivrés le 16 août 1998 devaient être confirmés par la visite annuelle en août 1999.

Antonio POLLARA décide de faire effectuer cette visite annuelle à GÈNES alors qu'il sait que, dans ce port, les ballasts ne pourront être inspectées. Le RINA accorde alors un délai supplémentaire de trois mois pour vérifier l'état des ballasts. C'est cette deuxième partie de la visite qui a lieu à AUGUSTA le 22 novembre 1999 (avec un léger dépassement de délai puisqu'elle devait avoir lieu le 16 novembre). L'inspecteur du RINA relève la présence de corrosion en de nombreux points, et notamment dans les cuves de ballast latérales n°2. Des mesures d'épaisseur de tôle et divers travaux devront être effectués dans les deux mois suivants l'inspection car, en vérifiant les ballasts, l'inspecteur ALGA du RINA a repéré de la rouille sur les longerons et sur une lice de pont. Le cocron (*pic avant*) du navire est, lui aussi, rouillé.

Toutefois, le navire ne présentant pas, selon l'inspecteur du RINA, de problème de navigabilité la certification est maintenue sous réserve d'une nouvelle visite avant la fin janvier 2000.

Interrogé sur cette pratique de double inspection, Antonio POLLARA explique qu'il s'agit d'une pratique normale de shipping car la contrainte commerciale dicte les lieux et moments d'arrêt du navire. Monsieur PONASSO (RINA) indique que, s'il avait eu le rapport de l'inspecteur ALGA, il aurait demandé des précisions sur l'état de corrosion et confronté les informations avec le précédent rapport établi par Monsieur PATAME en 1998. Antonio POLLARA s'emporte et qualifie de « cerveau malade » celui qui dit qu'il y avait des travaux à faire. Le juge PARLOS précise que cette affirmation émane du collège des experts du BEA (Bureau Enquête Accident). Le Commandant MATHUR avait également déclaré avoir fait un rapport sur l'état des ballasts lors de la visite de Novorossysk et remis ce document à Monsieur AMITRANO, expert technique de la PANSHIP, à AUGUSTA. Celui-ci dément cette affirmation. Il n'en reste pas moins qu'Antonio POLLARA et le RINA déclarent que la corrosion était visible sur un élément de structure du navire. Aucune société n'a été sollicitée par Monsieur POLLARA pour effectuer les mesures d'épaisseur de tôle courant janvier. Le vetting de REPSOL, réalisé à La Corogne le 10 décembre 1999, considère quant à lui que l'*Erika* est acceptable pour 6 mois car, selon Antonio POLLARA, les défauts repérés en juillet 1999 avaient été corrigés.

▪ **Contrat d'affrètement : contrat ENEL**

ENEL (électricien italien) passe un contrat avec TTC (Total Transport Corporation, Panama) le 21 mai 1999 pour une durée de huit mois et un tonnage de 200 à 280 000 tonnes de fuel à haute teneur en soufre (soit 23 à 35 000 tonnes par mois). En cas de retards de livraison, ou de quantités

insuffisantes, une pénalité de 3 \$ par tonne manquante devait être appliquée. TOTAL remplit son contrat en affrétant 10 navires, dont l'*Erika*. Le juge PARLOS fait remarquer que le contrat était déjà respecté, en terme de tonnage, avant l'affrètement de l'*Erika*.

Des explications complémentaires sont apportées sur les conditions de l'affrètement qui peuvent se résumer par une période de négociation suivie d'une mise en service du navire (*affrètement conclu*) avec des dispositions techniques (*zones de chargement et de déchargement, etc.*). L'état du marché en décembre 1999 était mauvais, les taux de fret oscillant entre 3 200 et 4 000 \$ par jour ; or un navire avec équipage coûte environ 5 000 \$ par jour. Le juge reprend les arguments de la commission d'enquête de l'Assemblée nationale qui expliquait que les armateurs ne font pas toujours les efforts financiers nécessaires pour entretenir leur navire selon des normes de sécurité acceptables.

Giuseppe SAVARESE précise que plus le navire est vieux et moins il est onéreux. Le coût de l'*Erika* était de l'ordre de 1 700 \$ par jour. Par conséquent, avec des prix de fret bas, seuls les vieux navires peuvent être rentabilisés. La négociation menant à la sujétion de l'*Erika* a duré une dizaine de jours. Si au début de cette négociation les critères du vetting de TOTAL annonçait la possibilité de sélectionner 10 navires « travaillables », le 26 novembre, quand TOTAL a conclu son contrat, il ne restait plus que l'*Erika* de disponible. Le choix de l'*Erika* était donc obligatoire pour TOTAL qui a affrété le navire pour un coût de 7 000 \$ par jour.

LE PETIT CITOYEN

Décidemment, le commerce international ne s'embarrasse pas de contraintes. Les règles s'alignent sur l'usage et celui-ci s'use quand on s'en sert. Si cela ne convient pas, on repousse les limites et cela devient la norme.

Tout est normal, même la commission payée par l'armateur à TOTAL pour lui montrer sa gratitude quant au choix de son navire. C'est un peu le principe des marges arrières de la grande surface de la mer décriées sur terre par les paysans.

Le représentant de TOTAL affirmait lors d'une précédente audience que du H2S (*gaz hydrosulfure*) s'accumulait dans les citernes des pétroliers mais n'avait pas d'odeur. Erreur, Monsieur. Ce gaz a une odeur très caractéristique : celle de l'argent sale.

Les phrases du jour :

- Antonio POLLARA s'adressant au juge PARLOS :
« Écoutez-moi mais ne rigolez pas ! » ;
- Le juge au Procureur :
« Posez votre question, je vous dirai après si j'ai bien fait » ;
- Le Procureur à Antonio POLLARA :
« Merci d'avoir répondu à la question que je ne vous avais pas posée » ;
- Marc-Alain IRISSOU (*représentant de TOTAL*) à propos du choix de vieux navires pour faire de l'argent :
« Ce seraient des pratiques de malfaiteurs stupides et cupides ». Pour une fois, on est totalement d'accord.

Jeu du jour :

Connaissez-vous l'âge des navires suivants lors de leur naufrage : Amoco Cadiz, Exxon Valdez, Olympic Bravery, Amazzone et Torrey Canyon ?
Non et bien Bertrand THOUILIN le sait, même si à notre connaissance l'Amazzone n'a pas coulé !