

Procès Erika
Compte-rendu hebdomadaire - 17^{ème} semaine
Audiences du 11 au 13 juin 2007. Palais de Justice de Paris



Lundi 11 juin 2007

Maître Lévy, Maître Quimbert
Commandant Mathur, capitaine de l'Erika

Le capitaine n'est pas ingénieur métallurgiste, ni un architecte naval. Il n'a aucune obligation dans ces domaines. Ses observations sur la rouille dans certaines citernes à ballast étaient compatibles avec celles de RINA, à savoir 20 % de corrosion. Il n'y a pas eu de surcharge à Dunkerque. Les citernes étaient pleines à 97 %. Le capitaine a été libéré de ses inquiétudes sur l'état structurel du navire par les certificats délivrés par RINA, par les contrôles précédents dans les ports, par la validation du P&I. Les tribunaux disent que ce n'est pas au capitaine d'évaluer l'état technique d'un navire (Poitiers 1984). C'est à l'armateur de s'en porter garant. Il a été dit que les conditions du départ de Dunkerque le 9 décembre étaient périlleuses mais le capitaine n'avait pas le choix. Le navire doit quitter le port dès qu'il est chargé. Ça fait partie des réglementations du code d'exploitation des ports.

Maître Quimbert a évoqué pour justifier l'obligation de quitter le port immédiatement après le chargement une catastrophe historique survenue dans le port de Texas-City. Il s'agit de l'explosion à 9h30 le 16 avril 1947 du pavillon français le Grandcamp chargé de coton, de nitrate d'ammonium et de munitions après un départ de feu dans une cale de nitrate à 8 h du matin. L'explosion du Grandcamp a eu des effets dominos sur d'autres navires à quai, des stockages d'hydrocarbures, des pipelines, des usines chimiques et des zones résidentielles, faisant environ 600 morts et disparus, 3000 blessés, 2000 sans-abris. C'est la première catastrophe industrielle en zone portuaire dont il a effectivement été déduit qu'il fallait réduire autant que possible le volume global des matières dangereuses sur les quais et dans les navires.

Le capitaine Mathur a annulé le message de détresse parce qu'à la suite des mesures de répartition de cargaison qu'il a mises en œuvre, la gîte a été corrigée. Il a agi en accord avec l'équipage. Il a estimé que l'option de réduction de la vitesse aurait fatigué davantage le navire et que la direction de Donges contribuerait aussi à soulager le navire. Son comportement ne peut pas être considéré comme irresponsable. Les avocats de M. Mathur disent que le chargement à Dunkerque s'est passé dans des conditions normales. [Ceci est pourtant démenti par différents documents et par le témoignage du capitaine lui-même dans ses rares commentaires post-naufages à Brest selon lesquels l'Erika avait été chargée deux fois plus vite que programmé ; le plan de séquence de chargement est resté à bord dans le PC cargaison. Robin des Bois a suggéré dès sa déposition du 23 avril 2007, cf. compte rendu de la 10^{ème} semaine, qu'un chargement rapide de l'Erika avait été imposé pour libérer un quai et faciliter l'arrivée du pétrolier suivant à une période de l'année où le trafic est intense. On ne peut en même temps reprocher une éventuelle surcharge de l'Erika et une insuffisance de soute (fuel de propulsion).

A défaut d'avoir navigué dans l'Atlantique Nord, le capitaine a répondu à la juge d'instruction qu'il a navigué « dans l'Atlantique ». Tout son équipage était indien, ce qui facilitait la compréhension mutuelle. Il ne faut pas faire endosser aux capitaines plus de responsabilités que celles qu'ils ont réellement à assumer sinon il y aurait une pénurie de capitaines. L'option Donges a été confirmée par M. Claden seul homme de mer expert à avoir été sur place comme étant la meilleure compte tenu des prévisions météo et de la configuration des vagues.

Il est cité une motion de l'ACOMM (Association des Capitaines et Officiers de la Marine Marchande) en faveur du capitaine Mathur. Selon cette motion, la société de classification doit relever les anomalies de structure du navire, et aussi dans le matériel d'armement, l'Etat du pavillon doit s'assurer des capacités constantes de navigabilité et l'affréteur s'assurer que le navire est capable de transporter la cargaison en toute sécurité. La motion suggère que le soutien à terre pendant la gestion de la crise a été franchement défaillant et souligne que l'équipage a été sauvé, en partie grâce à la mise à l'eau d'une chaloupe de sauvetage difficile à réaliser dans ces conditions hostiles, qu'il n'y a pas d'infraction au code de la Marine Marchande et pas de faute dans la conduite du navire, selon l'ACOMM et les avocats de Karum Mathur. Le capitaine ne peut pas être condamné.

Mardi 12 juin 2007

Les avocats d'Antonio Pollara et de Giuseppe Savarese, qui plaident aujourd'hui, évoquent dans leurs plaidoiries des règles de la convention SOLAS, Convention de 1974 sur la sécurité de la vie en mer.

SOLAS, Convention for the Safety Of Life At Sea
Chapitre I, Disposition générales

La règle 10 fixe les conditions d'inspection de la structure, du compartiment machine et des équipements des navires marchands. Elle établit en particulier le rythme et les intervalles des visites de sécurité ainsi que l'objet détaillé de chacune des catégories de visite, annuelle, quinquennale, intermédiaire.

La règle 11 précise par qui [le capitaine et l'armateur] et à qui [la société de classification, les administrations du port et du pavillon] la découverte d'un défaut susceptible d'avoir un effet sur la sécurité du navire et de l'équipage sera transmise et dit dans son article (a) que l'état du navire et ses équipements seront entretenus de telle manière qu'ils ne mettent pas en danger le véhicule et son équipage.

La règle 12 établit les conditions dans lesquelles les certificats de navigabilité sont accordés ou renouvelés à l'issue des visites de sécurité.

Maître Grellet, Maître Asselineau

Antonio Pollara, gestionnaire nautique

Antonio Pollara a demandé à ses avocats de ne pas parler de sa personnalité mais de se limiter à « ce qui est connu ». Maître Grellet insiste sur la défense courageuse et sincère de son client dès le début des investigations en décembre 1999 : mais le rapport du BEA Mer est venu rapidement "orienter le dossier" en accusant la « corrosion généralisée du navire » et jeter le trouble sur Panship (entreprise de gestion nautique de navires dont M. Pollara est directeur) et Tevere Shipping (personne morale propriétaire du navire *Erika* dirigée par Giuseppe Savarese). La mise en examen s'est déroulée avec une instruction à charge pour M. Pollara. Alors qu'il a été d'une transparence totale, la juge d'instruction n'a pas même lu ses notes. M. Pollara n'est protégé par personne, contrairement aux cadres de Total et RINA protégés par leur société, ou les fonctionnaires, protégés par les institutions. 7 ans après les faits, on constate finalement que l'industrie maritime et l'Europe ont fait des efforts pour régler les problèmes relatifs à la sécurité des navires. A la fin des années 90, les standards de sécurité n'étaient pas les mêmes qu'aujourd'hui. Ces standards ont été relevés après les catastrophes de *Erika* et surtout du *Prestige*. Ayant en mémoire la carence de l'industrie maritime à l'époque, Maître Grellet demande au tribunal de ne pas faire de M. Pollara un bouc-émissaire.

Revenant au délit de pollution, l'avocat rappelle que le naufrage a eu lieu en Zone Economique Exclusive (ZEE). L'affaire est une affaire pénale, ou une affaire maritime ou les deux mais c'est donc en priorité une affaire de droit international. Sur le plan civil, il faut appliquer les conventions de 1992 sur la responsabilité en cas de pollution par les hydrocarbures (CLC) et FIPOL pour l'indemnisation des victimes. Le FIPOL a été critiqué, à tort car il a fonctionné. Le système instauré par la convention de 1992 a pour but d'éviter justement les procédures judiciaires. L'accident a eu lieu dans la ZEE qui relève du droit international. Le droit public international s'applique donc, on est dans le champ d'application de MARPOL et c'est celui-ci qui doit être privilégié au lieu de l'application de la loi française de 1983. L'article 211.5 de la Convention de Montego Bay (CMB) indique que les Etats côtiers peuvent établir des lois à la condition qu'elles ne dérogent pas aux textes internationaux. La loi nationale du 5 juillet 1983 réprimant la pollution de la mer par les hydrocarbures, dans son article 8 [cf. texte de l'article 8 dans le compte-rendu de la 16^{ème} semaine, audience du 4 juin], selon Maître Grellet, diverge de la CMB de par

le degré de la faute et les personnes susceptibles d'être poursuivies. La thèse du parquet, selon laquelle une pollution dans la ZEE arrive tôt ou tard dans les eaux territoriales, est incompatible avec la convention de Montego Bay. Si l'on applique cette thèse, autant abandonner le système international ! Pour l'avocat, c'est MARPOL qui doit s'appliquer car la convention vise tous les rejets sans entrer dans le détail. Toute dérogation est inconventionnelle car les Etats ont accepté les annexes 1 et 2 de MARPOL dans leur intégralité. La poursuite n'a pas de base légale mais cet argument n'a pas été accepté par l'instruction et le Ministère Public : les conventions de Montego Bay et MARPOL visent le propriétaire du navire, en se référant au numéro d'immatriculation Tevere Shipping. M. Pollara, gestionnaire nautique, n'est pas propriétaire et ne peut être poursuivi pénalement, sauf s'il commet une faute inexcusable par rapport aux conventions internationales et non pas par rapport à la réglementation nationale. Pour le condamner pénalement, il faut donc démontrer qu'il y a eu une faute inexcusable ayant causé le délit de pollution. La pollution dont on parle n'est pas celle qui a fait l'objet d'une fuite le 11 décembre, de peu d'intérêt et qui n'a peut être même pas existé. Le commandant n'en a parlé qu'une fois, et aucun membre d'équipage ne l'a mentionnée ; il a géré la situation de sorte que la fuite ne se reproduise pas et M. Pollara a pris les mesures qu'il fallait ou du moins qu'il pouvait prendre.

Maître Grellet estime que la jurisprudence va dans le bon sens depuis 4-5 ans dans sa compréhension des différences de gradation entre faute inexcusable, faute lourde et faute simple. Il revient sur les causes de l'accident qui permettraient de qualifier la faute éventuelle de M. Pollara. Or selon lui, toutes les expertises ont échoué à démontrer que la corrosion, autrement dit un défaut d'entretien, a été à l'origine du processus de l'accident : les calculs de Mrs Clouet et Paulet ont été jugés faux et inadaptés à l'*Erika* par la plupart des intervenants, les experts de Dunkerque ont dû utiliser des facteurs aggravants pour « casser l'*Erika* », la thèse de RINA ne date pas la lésion au niveau du « tug point ». Pour l'avocat c'est la conception même du navire, insuffisamment renforcé aux points susceptibles d'être touchés par le sloshing [thèse de Panship], qui est en cause. Panship a pris en gérance le navire en 1997 alors qu'il était classifié par Bureau Veritas. La société connaissait son navire dont elle recevait les rapports mensuels. La visite initiale d'Aliaga par l'inspecteur Pischeda ne permet pas de juger de l'état de l'*Erika* en 1999 au moment du naufrage : l'armateur connaissait l'état du navire et préparait la visite quinquennale et les travaux de Bijela. Ceux-ci ont été effectués sous contrôle de la société de classification RINA. Maître Grellet s'étonne que le chantier naval de Bijela n'ait pas été mis en cause ni assigné. Les chantiers de La Spezia (Italie) qui avaient jumboisé et restauré le *Tanio* peu avant son naufrage le 7 mars 1980 au large des côtes d'Armor ont été assignés. [Il est vrai que le dossier d'instruction de l'*Erika* oublie des acteurs. Ce qui a permis à M. Pollara de lancer une ultime salve d'adieu : « il y a eu la main de Maradona, maintenant il y a la main de Mme de Talancé ». Plus sérieusement, la responsabilité des chantiers espagnols de construction de l'Amoco Cadiz ont eu leur responsabilité engagée pour avoir utilisé dans le gouvernail du pétrolier un goujon sous-dimensionné] A l'occasion de la visite annuelle d'Augusta, l'inspecteur de RINA a fait un rapport et noté la corrosion. Le commandant Mathur a aussi fait état de la corrosion dans le ballast n°2 tribord mais son rapport est resté dans le navire qui a fait naufrage. A l'issue de ces examens, un délai a été donné à l'armateur pour faire des mesures et des réparations, un délai très court. La faute du gestionnaire nautique ne peut être reconnue puisqu'il a appliqué les règles de RINA. Maître Grellet demande donc sa relaxe du chef de pollution.

Maître Asselineau plaide pour le délit de « mise en danger d'autrui (risque immédiat de mort ou d'infirmité) par violation manifestement délibérée d'une obligation réglementaire de sécurité ou de prudence ». M. Pollara a été blessé et meurtri par les réquisitions du procureur. Son avocat revient sur les manquements reprochés à M. Pollara concernant l'entretien du navire, les certificats et visites, et le code ISM. Pour lui, si l'on s'appuie sur l'article 97 de la convention de Montego Bay, le délit de mise en danger est imputable à la société Panship qui a la charge de l'entretien du navire et non à M. Pollara. Il s'agit pratiquement d'un délit particulier, le défaut d'entretien, compliqué à établir car il n'y a pas de faits réels. Ce qui pourrait être reproché à M. Pollara remonte aux travaux de Bijela. Or pour l'avocat les règles de la convention SOLAS (règle 11.a.) ne posent que des obligations générales différentes de l'obligation de prudence visée par le code pénal qui implique une responsabilité pour des "comportements précis" dans des "circonstance très particulières" ; il cite en appui la jurisprudence « Samaritaine » où la Cour de Cassation a jugé les critères de comportements dans le cadre d'un défaut d'entretien « pas suffisamment précis pour être retenus par le Tribunal de Grande Instance ». Maître Asselineau pose aussi le problème de l'immédiateté. Si la violation de la règle implique un danger

immédiat, soit "actuel et non hypothétique", ce n'est pas le cas des opérations d'entretien qui remontent bien avant l'accident. M. Pollara n'était pas à Bijela et de toute façon il n'est pas architecte naval ! Selon l'avocat, cette charge ne doit pas être retenue contre lui.

L'avocat réfute les autres manquements qui visent les obligations de la société de classification RINA et non M. Pollara (SOLAS, règle 12, sur les certificats). Quant aux obligations au regard du code ISM, il se réfère à l'audit du capitaine Boyle [témoin cité par Panship] qui considère « que les engagements de Panship pour la compréhension de la réglementation sur la sécurité des navires » sont satisfaisants » et à la validation en février 1998 par RINA du manuel de gestion de la sécurité des navires. Il considère que ces règles ne sont pas des obligations mais des objectifs. [Le Ministère Public n'a pas retenu les manquements au code ISM comme des motifs de poursuivre estimant qu'ils étaient « tardifs » et non directement à l'origine de la catastrophe]

Maître Grellet insiste une dernière fois sur l'incompétence du tribunal en matière d'intérêts civils. « Si la convention de 1992 est inapplicable, c'est alors un retour de 40 ans en arrière ». Il remarque que certaines parties civiles ont déjà été indemnisées par le FIPOL. Pour l'avocat, ces parties civiles qui ont instruit des dossiers d'indemnisation reconnaissent que même les préjudices moraux sont indemnisables dans le cadre de la convention ; selon la « jurisprudence Chauveau » s'il y a demande d'indemnisation dans le cadre d'une convention, les juridictions pénales sont incompétentes.

M. Pollara prend une dernière fois la parole. Une condamnation serait pour lui une grande humiliation. Dans ce procès où ont été abordées des questions mondiales, il a rencontré des gens très intéressants mais il n'a pas appris grand-chose des experts présents. Panship avait demandé sans succès la nomination d'un panel d'experts à l'instruction, les experts civils ont donné un « accès partiel aux documents administratifs, d'une façon un peu mafieuse », n'ont pas démontré que la corrosion a été la cause du naufrage, et n'ont pas pris en compte les autres thèses proposées par la défense. Et Antonio Pollara de conclure : « J'ai toujours été le coupable pour tout le monde mais j'ai des principes qui sont les miens, je n'ai jamais été bon pour me vendre mais je n'ai jamais été acheté et je n'ai jamais baissé la tête ».

Maître Sur

Giuseppe Savarese, armateur de l'*Erika*

Maître Sur commence avec « une pensée pour la Bretagne, l'océan, ceux qui vivent de la mer, et ceux qui sont mort en mer ». « Les victimes de la marée noire sont face à nous ».

Pour l'avocat, ce procès doit rester un procès pénal. Le droit pénal est un « droit sanctionnateur » qui prononce des peines en terme d'amende, d'emprisonnement...Le Ministère Public a demandé une amende de 70.000 euros contre M. Savarese [et un an de prison avec sursis]. C'est une somme dérisoire en regard des 7 années et demie de procédures. Les parties civiles ont alors voulu transformer ce dossier pénal en dossier civil. Selon l'avocat de l'armateur, « c'est un grand écart pour le Tribunal ! » et le Ministère Public a commis une erreur en demandant une jurisprudence sur les intérêts civils. Contrairement au droit américain il n'y a pas de "punitive damages" ["dommages et intérêts punitifs"] et le Tribunal n'a pas le droit de sanctionner au-delà. Alors que le cours de l'instruction, excessivement inquisitoire pour M. Savarese, est allé dans le sens du détournement de procédure Maître Sur demande à ce que le procès ne soit pas un procès « expiatoire » où le naufrage doit être puni

Concernant le délit de « mise en danger d'autrui (risque immédiat de mort ou d'infirmité) par violation manifestement délibérée d'une obligation réglementaire de sécurité ou de prudence », Maître Sur dénonce l'incompétence territoriale "évidente" puisque l'*Erika* se trouvait dans la ZEE et précise qu'à son sens la notion d'immédiateté devrait empêcher le Tribunal de suivre le Ministère Public qui est remonté jusqu'au départ de Dunkerque et même avant jusqu'aux travaux de Bijela. Il souligne que l'infraction vise une « violation particulière » d'une règle de prudence alors que l'ordonnance de renvoi ne vise que des règles générales (10, 11,12) de la Convention SOLAS qui n'est pas dans le champ de l'infraction : la loi est prise par le Parlement, or le premier article de la convention SOLAS oblige les Etats et seulement les Etats par la formule " le gouvernement s'engage » et SOLAS n'est pas autoexécutoire (article 10). L'avocat évoque donc un « oubli » dans l'ordonnance de renvoi et « une application très particulière de la mise en danger de la vie d'autrui ». Pour lui, le code ISM ne concerne pas non plus le propriétaire

Tevere Shipping qui a délégué ses obligations à Panship, seul tenu aux obligations sur la sécurité et la pollution.

Selon Maître Sur, il y a plusieurs acceptations de la hiérarchie des fautes qui peuvent être retenues dans le cadre du délit de pollution:

- faute téméraire, inexcusable, de MARPOL et de la CLC
- faute pénale de violation délibérée des règles, en suivant la loi Fauchon, si toutefois la loi de 1983 était applicable,
- faute simple qui dans certains cas amènent les parties civiles en quelque sorte à accepter de relaxer tout le monde mais de ne pas oublier les indemnités.

L'avocat fait une brève référence à l'affaire du Mont Saint Odile où il y a eu relaxe au pénal mais condamnation au civil par le Tribunal de Colmar le 7 novembre 2006. La société Air France, pour Air Inter, avait refusé de se prévaloir de la convention de Varsovie protégeant le transporteur [équivalent de la CLC ici]. Dans le procès de l'*Erika*, personne n'a renoncé aux dispositions de limitation de responsabilité de la CLC et la faute civile ne pourra être retenue.

Au sujet de la faute de témérité quasi-intentionnelle qui a été documentée par ses confrères, Maître Sur estime qu'il faut la juger "in concreto" et non comme dans la fable de La Fontaine « Le loup et l'agneau » : "tu seras châtié de ta témérité" "le loup s'en va et l'emporte sans autre forme de procès". Il souligne qu'il est important de déterminer la causalité "adéquate" du naufrage, c'est-à-dire un enchaînement causal sans maillon manquant et sans autre événement qui vienne causer le dommage. Or la tempête intervient dans cette chaîne de causalité, une tempête de force 12, « avec des vagues hautes comme des immeubles haussmanniens » qui constitue « un cas de force majeure ». Et il n'y a aucune certitude scientifique qui explique la ruine du navire dans l'expertise du Tribunal de Commerce de Dunkerque. Sans processus causal clairement défini, on ne peut condamner. Le Tribunal ne peut se contenter de dire "le bateau a coulé" et condamner sans déterminer la causalité. "L'intime conviction peut vous suffire mais ne vous sera pas pardonnée !".

L'avocat défend la structure juridique de la propriété du navire mise en cause par l'instruction et le rapport de Madame Rémond-Gouyou, « une structure éclatée pour diluer la compétence », « un armement tricéphale, contraire au droit en vigueur »... Pour Maître Sur, la structure de *single ship company* est parfaitement classique, sans volonté de tromperie et le dossier a été monté par la meilleure banque maritime et le meilleur cabinet maritimiste de Londres ; il cite à cet effet la préface de la thèse d'Isabelle Corbier [défenseur des Amis des collectifs Marées Noires, Cf. compte rendu de la 15^{ème} semaine, audience du 30 mai] écrite par Mme Rémond-Gouilloud « L'armateur est un mythe qui s'est affaibli car ce n'est plus une personne seule, une personne physique, ce qui n'est plus réservé qu'aux bateaux de pêche ». La structure financière était saine, M. Savarese qui avait mis un apport personnel dans l'achat des navires [50.000 \$ d'apport personnel selon ses déclarations à l'audience du 13 février 2007, plus 200.000 \$ de prêt familial] remboursait la Bank of Scotland dans les temps. L'en-cours était de 11,8 millions de dollars en 1994 et seulement de 6,8 en décembre 1999. Il n'y a pas eu d'économies sur l'équipage, indien certes, mais qualifié, de premier ordre et non pas « payé au lance pierre ». Il regrette les accusations sur le manque de transparence et le fait que la Bank of Scotland n'ait pas fourni les comptes de Giuseppe Savarese.

Maître Sur revient sur le défaut d'entretien du navire reproché à Giuseppe Savarese. « On trouve de la rouille dans tout acier plongé dans l'eau comme dans tout cadavre on trouve de l'arsenic ». On ne peut pas reprocher à M. Savarese les erreurs dans les mesures d'épaisseur des tôles, d'autant que selon les experts de Dunkerque les mesures antérieures étaient également fausses. L'*Erika* avait tous ses certificats et est allée dans les ports européens les plus contraignants. M. Savarese ne s'est jamais immiscé dans les travaux de Bijela ; il recevait les comptes-rendus après coup et on ne peut lui reprocher le montage par lequel il a utilisé une partie de la prime d'assurance « chaudière » pour payer les autres travaux. De même, il réfute la notion d'exploitation à outrance du navire : M. Thouilin est venu dire à la barre qu'un navire comme l'*Erika* se corrode plus au port qu'à la mer et que les machines rouillent moins aussi lorsqu'elles sont utilisées. Le navire était conforme aux règles de sécurité. On ne peut donc reprocher à M. Savarese une faute téméraire dans l'entretien du navire.

Lors de la crise, M. Savarese se tenait informé mais n'a pris aucune décision car il n'avait pas à le faire. Légalement, c'est Panship qui avait délégation de la gestion nautique. Dans de tels moments de crise il est préférable d'éviter la cacophonie. M. Savarese s'est rendu sur place à Brest plus tard.

Maître Sur conclut que l'ordonnance de renvoi du Tribunal aurait dû concerner le véritable propriétaire du navire de par son immatriculation, soit la personne morale Tevere Shipping « représentée par M. Savarese » et non la personne physique de M. Savarese. Il demande donc la fin de toute poursuite contre ce dernier.

Mercredi 13 juin 2007

**Maître Le Berre, Maître Engelsen, Maître Metzner
RINA et M. Ponasso**

Maître Le Berre

L'avocate plaide pour RINA en ce qui concerne les demandes d'indemnisations civiles « d'une façon générale » car elle n'a « pas eu le temps » d'étudier en détail les constitutions de parties civiles et leur recevabilité au regard des obligations réglementaires. Pour elle, l'action contre M. Ponasso, chef de service puis chef de département de la société italienne de classification RINA, n'est pas recevable car il n'est qu'un préposé ayant agi dans la limite de sa mission, même s'il a une large autonomie : il n'est pas responsable civilement en cas de dommages, il pourrait être responsable pénalement s'il y avait « volonté délibérée ». Elle demande pour RINA l'application de la CLC, supposée dérogatoire au droit commun et le rejet des demandes d'indemnisation, sur le fondement de l'alinéa b) de l'article 3 paragraphe 4 de la Convention : la société de classification RINA est un prestataire de services, elle rentre parfaitement dans le cadre de la CLC et bénéficie donc de la limitation de responsabilité.

CLC, Protocole de 1992 modifiant la Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures - Article III paragraphe 4

4. Aucune demande de réparation de dommage par pollution ne peut être formée contre le propriétaire autrement que sur la base de la présente Convention. Sous réserve du paragraphe 5 du présent article, aucune demande de réparation de dommage par pollution, qu'elle soit ou non fondée sur la présente Convention, ne peut être introduite contre :

- a) les préposés ou mandataires du propriétaire ou les membres de l'équipage;*
- b) le pilote ou toute autre personne qui, sans être membre de l'équipage, s'acquitte de services pour le navire;*
- c) tout affréteur (sous quelque appellation que ce soit, y compris un affréteur coque nue), armateur ou armateur-gérant du navire;*
- d) toute personne accomplissant des opérations de sauvetage avec l'accord du propriétaire ou sur les instructions d'une autorité publique compétente;*
- e) toute personne prenant des mesures de sauvegarde;*
- f) tous préposés ou mandataires des personnes mentionnées aux alinéas c), d) et e);*

à moins que le dommage ne résulte de leur fait ou de leur omission personnels, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement.

Pour Maître Le Berre, l'objectif de la CLC est de canaliser la responsabilité sur le propriétaire qui est le seul assuré pour le risque de pollution. Sa responsabilité est limitée, et il serait « non équitable » et « discriminatoire » que la responsabilité de la société de classification soit illimitée. Pour l'avocate de la société de classification, la CLC s'applique que le rejet soit volontaire ou accidentel et pose le principe de l'irresponsabilité. La volonté du législateur international est « d'écarter l'irresponsabilité dans des cas exceptionnels » : c'est aux parties civiles de prouver qu'il y a « une faute inexcusable » soit « une intention effective » et une « faute personnelle ». En ce sens, les fautes reprochées à RINA sont des fautes commises par M. Ponasso [ne pas avoir retiré le DOC (Document of Compliance) certification ISM, de Panship] et M. Alga [ne pas avoir suspendu la classe après la visite d'Augusta], donc pas des fautes de la personne morale RINA.

L'avocate revient sur le préjudice pour lequel les parties civiles demande indemnisation. Une indemnisation éventuelle doit se limiter selon la CLC à une « réparation équitable » de l'altération de l'environnement et du manque à gagner de l'exploitation ; elle reproche donc aux parties civiles « d'aller chercher le droit commun » pour demander des indemnisations bien supérieures à ce qui est prévu par la convention et de ne pas même définir le préjudice écologique revendiqué d'autant et surtout que « tout est redevenu normal en deux ans », selon les études d'impact de la marée noire lancées par l'Etat. Pour Maître Le Berre, même si l'on faisait abstraction de la CLC, les demandes sont injustifiables car elles ne s'appuient pas sur des exemples de coûts de restauration ni passée, ni future (de toute façon inutile puisque tout est « normal »). Le droit à agir des parties civiles n'existe pas : leurs préjudices se superposent et l'environnement est un patrimoine commun qui n'appartient pas ni aux régions, ni aux départements, ni aux communes, ni aux associations. Les sommes réclamées sont « fantaisistes » puisqu'il n'y a pas eu d'état antérieur, ni de programme de restauration mais seulement une extrapolation à partir d'une étude locale. « Si on ne peut évaluer, il n'y a pas de préjudice » et on ne peut rien demander. L'avocate insiste sur la préférence donnée désormais par les juridictions à la restauration plutôt qu'à la réparation monétaire en nature. Ici, insiste-t-elle « la présence de Total parmi les prévenus a attisé les convoitises ». Elle récusé en particulier le préjudice moral des régions : « le préjudice tenant à l'angoisse des habitants n'est pas le préjudice de la collectivité », « l'atteinte à l'intégrité du patrimoine n'est pas un patrimoine moral, mais un préjudice écologique » [qui n'existe pas selon l'avocate] et « l'atteinte à l'image de marque est une perte matérielle facile à chiffrer, les pertes touristiques et les frais de communication, et en réalité un préjudice économique ».

Maître Le Berre conclut que quand un régime international [la CLC] est signé, il doit s'appliquer et elle demande au tribunal de ne pas utiliser la « voiture-balai » qu'est la loi nationale, qui ramasse tout ce qui est laissé par la CLC.

Maître Engelsen

L'avocat de RINA revient sur l'appréciation des causes de la rupture et la responsabilité des uns et des autres définie par le Ministère Public dans son réquisitoire. Il évoque pour commencer les fautes commises par le Registro, avant le 1^{er} août 1999 et qui ne devraient pas être reprochés à RINA, soit les travaux effectués aux chantiers de Bijela. Le remplacement de tôles par des tôles d'épaisseur inférieure est « un faux problème » puisqu'il respectait la règle de maximum de 25% de perte d'épaisseur et ne représentait que 2,5 % de la surface du pont. Quant aux mesures Paolilo, elles ont été tardivement mises en doute par les experts de Dunkerque, 2 mois avant le rendu de leur rapport, empêchant la société de classification de se défendre, au motif qu'elles étaient aberrantes par rapport aux mesures précédentes effectuées en 1997 à Ravenne ; pour l'avocat ce sont les mesures de Ravenne qui sont suspectes, car effectuées par le chantier, « qui avait intérêt à minimiser les épaisseurs pour faire plus de travaux », et de conclure que pour lui M. Paolilo a bien travaillé et n'a d'ailleurs pas été entendu par les experts de Dunkerque ni par la juge d'instruction.

Après le 1^{er} août, les fautes ont été commises par RINA. Le procureur a reproché à RINA et l'inspecteur Alga d'avoir « laissé partir le navire » après la visite annuelle d'Augusta. Pour Maître Engelsen, la visite annuelle est une visite « générale » par opposition à la visite « complète » quinquennale où l'inspecteur de la société de classification a « vu ce qui pouvait être vu », de la corrosion sur des éléments de renfort du peak avant et sur une lisse du ballast 2 tribord et « un peu de rouille sur les autres lisses ». L'avocat s'étonne d'entendre dire que tout le monde avait connaissance de la corrosion du navire alors qu'il n'y a aucune trace écrite de telles constatations, et notamment pas de la part du commandant Mathur ; la corrosion de l'*Erika* est un « fantôme ». La décision de signer le certificat de classe du navire, avec une réserve sur les mesures d'épaisseur à effectuer avant fin janvier, a été collégiale ; M. Alga « a vu ce qu'il avait vu », et « il a eu raison de ne pas être inquiet puisque le peak avant a coulé en dernier ». L'avocat le répète « il n'y avait pas d'urgence à faire des mesures sinon le navire aurait été immobilisé ». Il réfute de même le reproche fait à M. Ponasso de ne pas avoir poussé au retrait du DOC de Panship, suite à la détention du *Zagara* [cf. compte rendu de la 3^{ème} semaine, audience du 27 février] aux Etats-Unis. Au contraire, selon lui, la Malta Maritime Authority aurait même pris ombrage d'une attitude de RINA empiétant sur la prérogative de l'état du pavillon responsable du retrait d'une certification ; par la suite RINA a proposé un processus d'audit pour le maintien du DOC. Quant aux reproches sur le rôle de la société de classification les 11 et 12 décembre 1999, il rappelle que l'armateur n'avait pas acheté la

prestation de « technical advisor » pour l'*Erika* et que de toutes façon, RINA n'a été contacté par Panship qu'en fin d'après midi, la conversation entre Antonio Pollara et M. Ponasso se cantonnant à la gîte et ne faisant en aucun cas état de fissures et de fuites.

Maître Engelsen s'attaque ensuite à la cause du naufrage : la question n'a pas été résolue de façon certaine bien que les investigations soient terminées. Il reconnaît que tous les rapports des experts au pénal, du BEA Mer, des experts de Dunkerque (« commandé par Total ») pointent le problème de la corrosion du navire. Pour l'avocat, il s'agit cependant d'un phénomène « non anormal » : les épaisseurs de tôles sont « surdimensionnées au neuvage », donc sur un navire ancien, « une épaisseur moindre permet tout de même de supporter des contraintes élevées ». Il reproche particulièrement aux experts de Dunkerque d'avoir perdu de vue leur mission qui était de « trouver les causes » en la transformant en « trouver des responsables » : ils ont utilisé une mauvaise méthodologie, « partir du résultat pour valider à rebours une hypothèse » plutôt que de « partir de la situation », n'ont pas fait de recherche exhaustive et ont refusé de considérer la thèse de RINA sur la lésion initiale sans même refaire les expériences. Pour Maître Engelsen « les experts ne nous aiment pas » et ont continué de diffamer la défense et ses témoins même après leur audition [ils ont déposé au tribunal 7 notes en 224 pages] « pour avoir le dernier mot ». Même si à la décharge du capitaine « il a été bien seul » dans ses décisions, l'avocat revient sur le comportement du commandant Mathur, non-conforme aux règles de base ISM et SOPEP, qui a imposé selon la thèse de la société de classification et de ses témoins les contraintes qui ont cassé le navire et s'étonne que les experts ne l'aient pas étudié ; il considère les doutes a posteriori du capitaine comme des fadaises, « avec des doutes sur la structure de l'*Erika*, il aurait pris des décisions différentes pour éviter les contraintes ».

Maître Engelsen conclut que l'*Erika* pouvait être sauvée, contrairement aux conclusions des experts de Dunkerque, que la corrosion n'a pas joué un rôle suffisant [les experts ont utilisé des facteurs aggravants], ni même pas nécessaire [la thèse RINA ne s'en sert pas] et que s'il comprend les attentes des parties civiles d'un jugement exemplaire, le fondement qui se doit aussi d'être exemplaire est ici techniquement inexistant.

Maître Metzner

Maître Metzner commence par critiquer le comportement des parties civiles qui ont apporté des pièces et des éléments de preuves jusqu'au dernier moment, après même le réquisitoire du Ministère Public et n'ont pas respecté les droits de la défense.

Pour l'avocat, 7 ans après la catastrophe, la colère des bretons et des professionnels est compréhensible, mais le souhait de voir réduire les risques maritimes et que « cela n'arrive plus » ne doit pas induire automatiquement une faute pénale. « L'*Erika* a coulé, mais y a-t-il une faute pénale alors qu'il n'y a pas de certitude, qu'il n'y a qu'un bal des hypothèses, et un bal des contradictions, pour autant d'experts ? » questionne Maître Metzner. Comment peut-on condamner sans certitude, et en fonction de quel texte national, ou international ?

L'avocat revient sur l'immunité demandée par RINA [dont l'appel sur la décision de joindre au fond la question doit être jugé en juillet 2007]. En fonction du principe d'immunité des états, il ré-affirme que RINA ne peut être jugé car bénéficiant justement de la délégation de l'état de Malte. Selon lui, la question de l'immunité n'avait pas été mise en cause dans l'arrêt du *Number One* condamnant la société de classification NKK évoqué par les parties civiles et il est abusif de présumer de la renonciation à l'immunité parce qu'on répond à un tribunal ; de plus une société absorbée est morte et ne peut plus être poursuivie pénalement, même si les parties civiles ont évoqué le « délit continu », RINA ne peut être poursuivie pour des actes commis par le Registro et « RINA ne pourrait être responsable avant d'exister ». Se référant au professeur Molfessis, il considère que du fait de l'imbrication entre certification et classification, les actes deviennent « étatiques » et que donc RINA ne peut être poursuivi car « a tout fait par délégation », notamment la visite annuelle d'Augusta. Quant au délit de mise en danger, l'avocat dit ne toujours pas connaître les textes précis et les obligations particulières de sécurité et de prudence qu'on lui reproche de ne pas avoir respectés ; s'il n'y en a pas, RINA doit être relaxé, d'autant que pour lui la violation d'une règle doit entraîner un « risque immédiat » et qu'il n'y a pas immédiateté entre le 12 décembre 1999 [le naufrage de l'*Erika*] et le 24 novembre 99 [la visite d'Augusta] et encore moins avec les travaux de Bijela en 1998.

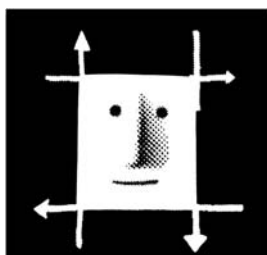
Maître Metzner attaque ensuite la position « schizophrène » du capitaine de l'*Erika* qui s'est porté partie civile contre la société de classification et qui est partout sauf « derrière ses responsabilités » ainsi que les déclarations hors tribunal de son avocat jugées diffamatoire [Maître Quimbert a déclaré au Marin et à Ouest France que « RINA achète des témoins dans le monde entier »], en se réservant la possibilité d'une action judiciaire ; le commandant Mathur n'est pas « la première victime mais la dernière » et pas davantage un commis qui appareille s'il en a reçu l'ordre. Quant à l'ACCOM (Association des Capitaines et Officiers de la Marine Marchande), elle n'a pas à juger de la culpabilité de RINA.

Enfin, l'avocat dit ne pas savoir pourquoi et comment l'*Erika* a coulé - vague scélérate, vice caché ? - ni en quoi RINA aurait mal travaillé alors qu'elle a obéi aux règles internationales. Les avis des différents experts divergent et ne sont ni précis ni exacts. Il se dit inquiet de voir la place qui a été accordée durant les auditions au rapport des experts de Dunkerque et le crédit que le tribunal pourrait lui accorder ; il demande d'écarter les notes envoyées par M. Christophe après son témoignage puisque la défense n'a pu le questionner. L'expert a abandonné son impartialité, et devrait être déchu de sa qualité d'expert. Aux yeux de Maître Metzner, il est impossible alors de se fonder sur ce rapport partial pour condamner RINA, pas plus que sur celui de M. Clouet, incompetent pour la plupart des intervenants y compris M. Christophe, ni même celui de Panship, contesté [sur le sloshing] ; le seul rapport pédagogique et simple, qui n'a jamais été contesté, notamment par les parties civiles, c'est celui de M. Gronda, témoin de RINA. [Cf. compte rendu de la 13ème semaine, audience du 14 mai] RINA n'a jamais cru à la thèse de la corrosion généralisée. Pour l'avocat elle s'appuie sur le rapport Pischeda mais ne tient pas puisque le navire a été réparé par la suite « grâce à ce rapport » ; de plus, personne ne l'a vue, ni l'état du port, ni les inspecteurs vetting, ni la société de classification, et encore moins le commandant Mathur dont le rapport « n'a jamais existé que dans son esprit ».

Il insiste sur la bonne réputation de la société de classification, les multiples rapports d'enquête qui n'ont jamais retenu sa faute pénale, et le fait qu'aucune demande n'a été faite pour retirer à RINA ses mandats par les Etats ; aujourd'hui encore elle classe 3000 navires, 3,4 % de la flotte mondiale et a les délégations de 70 états.

Au final, il ne reste que des incertitudes, des hypothèses et des contradictions. Ce « pas grand-chose » est-il suffisant pour faire de RINA une victime dans ce « combat pour le risque zéro » conclut Maître Metzner.

Le Président du tribunal demande aux prévenus s'ils ont quelque chose à ajouter, remercie les professionnels et tous ceux qui ont assuré le bon déroulement des débats, puis consulte ses assesseurs et fixe le délibéré au 16 janvier 2008.



ROBIN DES BOIS

Association de protection de l'Homme et de l'environnement
14, rue de l'Atlas 75019 Paris
Tel : 01-48-04-09-36 / fax : 01-48-04-56-41
contact@robindesbois.org