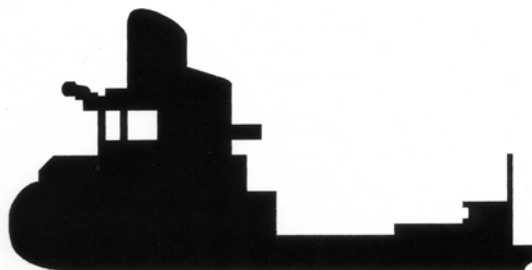


**Procès Erika**  
**Compte-rendu hebdomadaire - 9<sup>ème</sup> semaine**  
**Audiences du 16 au 18 avril 2007. Palais de Justice de Paris**



**Lexique :**

SOPEP, plan SOPE : Shipboard Oil Pollution Emergency Plan, plan de prévention de la pollution par hydrocarbure

Sloshing : effet de carène liquide

Bordé : ensemble des tôles formant l'enveloppe extérieure d'un navire (bordé de muraille, de pont, de fond)

ISM : International Safety Management

Creux, ullages (mesures de) : mesures des espaces vides à l'intérieur d'une citerne, permettant de calculer son remplissage.

***Le début de la semaine est consacré à l'audition des experts maritimes : ceux nommés au pénal par l'instruction et ceux nommés au civil par le Tribunal de Commerce de Dunkerque. Leurs auditions seront longues et très contestées par les défenses des prévenus. Les conclusions des 2 rapports divergent. Le 1<sup>er</sup> attribue le naufrage de l'Erika à une rupture du pont par flexion dans sa partie présumée faible là où des tôles ont été remplacées dans le chantier monténégrin de Bijela [voir compte rendu Robin des Bois 2<sup>ème</sup> semaine] suivie de la cassure sous les effets d'arcs et de contre-arcs d'une mer agitée ; le second met en avant la rupture des tirants qui ouvre une brèche dans le bordé de muraille et se propage à l'ensemble de la structure. Dans le 1<sup>er</sup> cas, l'eau rentre dans la citerne de ballast par les fissures de pont, le bordé est intact jusque dans la nuit, et le navire aurait pu être sauvé en évitant les contraintes ; dans le second, l'eau rentre par la brèche du bordé et dans de telles conditions de mer, le navire est condamné.***

**Lundi 16 avril 2007 – 13h30**

Messieurs Clouet et Chéneau ont été nommés par la juge d'instruction Mme de Talancé pour rechercher les causes du naufrage de l'Erika, identifier les acteurs et les règles à suivre et rechercher enfin les auteurs des décisions ayant conduit au naufrage. Les experts disent avoir pris régulièrement connaissance des cotes du dossier chez la juge d'instruction et y avoir rencontré Mme Rémond-Gouilloud, expert, et M. Ecale, responsable de l'enquête judiciaire, sans que cela ait eu une influence sur leur expertise : ils n'étaient pas en phase de finalisation mais d'investigation. M. Chéneau réfutera la remarque de Maître Soulez-Larivière pour Total sur la partialité des experts influencés par « l'énerverment de l'instruction ».

Le rapport rendu en 2001 a fait l'objet de nombreuses observations critiques de la part des parties selon lesquelles il « regorgerait d'erreurs et de calculs faux ». M. Paulet affirme ne pas voir où sont les critiques concernant les calculs. Les experts précisent au Président du Tribunal qu'ils n'ont pas examiné les épaves « pont » et « la Pérouse » relevées en septembre 2002 après le rendu du rapport. Une mission complémentaire a été confiée à M. Clouet pour répondre aux observations des parties ; il a signé seul le 3<sup>ème</sup> rapport, M. Chéneau a dû interrompre la mission pour raison médicale et non pour désaccord et se dit solidaire des conclusions. M. Clouet a été assisté de M. Paulet, ingénieur naval, et de M. Békourian, ancien navigant Esso pour répondre à ces observations.

**M. Paulet**

L'expert explique qu'il y a 3 types de naufrage : l'immersion (le navire est trop lourd, il perd sa flottabilité et coule), le chavirement (le navire perd sa stabilité), la rupture de structure (le navire casse, souvent au milieu). L'expert exclut les 2 premiers cas de figure pour un navire-citerne : celui-ci est large et bas, il a une grande stabilité, une bonne flottabilité, le seul risque de naufrage pour un pétrolier est donc la cassure, et principalement par flexion.

M. Paulet explique la résistance d'un navire à la contrainte, rapport entre « moment fléchissant » et « module de flexion », analyse les calculs des moments fléchissants subis par le navire et où et quand ils ont dépassé l'admissible et abouti à la ruine. L'expert explique qu'un des facteurs de perte de solidité d'un navire est la mauvaise soudure des lisses aux tôles de pont : lorsqu'elles sont dessoudées et désolidarisées, le pont soumis à une forte compression se gondole, il « flambe ». Il argue que le mauvais état des lisses a été constaté à la visite annuelle d'Augusta, et que lors des travaux de Bijela, des tôles longitudinale de 16 mm au neuvage ont été remplacées par des tôles de 12 mm, voire 10 mm selon les factures du chantier. L'expert a calculé les contraintes exercées sur le navire à partir des mesures d'ullage faites par l'équipage dans les citernes et les ballasts. Le Ministère Public s'interroge sur la fiabilité de ces mesures faites avec un mètre ruban et un flotteur et sur la contradiction entre les mesures d'ullage et la gîte estimée par le bord ; M. Paulet estime de façon catégorique que la précision des mesures est de 10 cm et qu'il n'y a de contradiction qu'apparente entre une gîte calculée de 9 ° et une gîte permanente à bord de 15°.

En conclusion, selon M. Paulet, suite à une forte vague, il y a eu un flambement permanent du pont, et des entrées d'eau par les fissures et la rupture de la cloison juste sous le pont ; au final la coque de l'*Erika* se serait cassée « à la fatigue » par des torsions et flexions répétées, « comme un bâton qu'un garçonnet tord et re-tord ».

### **M. Clouet**

M. Clouet a une formation de l'Ecole Navale ; il a navigué 8 ans dans la Marine Nationale en tant qu'officier puis second capitaine, notamment en sous-marin, puis dans la marine marchande où il a exercé des commandements. Au reproche du défenseur du commandant Mathur d'un manque d'expérience en matière de commandement de pétrolier, il oppose son expérience dans le domaine d'expertise de ce type de navire. L'expert rappelle la mission donnée à l'expertise : il s'agissait de rassembler des faits, de rendre compte des causes et de mettre en évidence les liens de causes à effets.

Il commence par rappeler les caractéristiques de l'*Erika*, sa bonne stabilité (« le navire est impossible à couler et ne peut prendre plus de 15% de gîte »), ses certificats, les différentes sociétés participant à son exploitation, son acceptation par les compagnies pétrolières. En théorie, l'*Erika* est un bon navire.

Pour l'expert, dans la réalité, après les travaux de Bijela, elle est « très en dessous de sa classe ». Des tôles de 16 mm ont été remplacées par des tôles de 12 mm sur le ballast 2 tribord, voire 10 mm sur la cloison entre ballast 2 tribord et citerne 3 centrale, seules les parties hautes des citernes et une lisse sur deux ont été remplacées ; il suppose que cette économie voulue par l'armateur a été négociée au chantier. Les experts ont calculé que la diminution d'épaisseur des tôles de 25% a entraîné une baisse de résistance à la compression de 58%. Ils estiment aussi que les mesures Paolilo effectuées au chantier sont incohérentes avec les 1ères mesures faites par RINA.

Il qualifie l'*Erika* de navire dans les plus bas de sa catégorie mais accepté par le vetting de Total qui serait d'un niveau d'exigence moindre que celui des autres majors pétrolières ; il s'appuie notamment sur le refus de BP déjà contesté auparavant par Total.

M. Clouet revient sur la chronologie des avaries et des actions entreprises. Pour l'expert, le commandant Mathur a eu une mauvaise appréhension de la situation réelle du navire et en conséquence pris de mauvaises décisions sur la route et les transferts de cargaison. Il a envoyé un appel de détresse du fait que sa seule crainte était de chavirer car la gîte ne s'améliorait pas malgré le déballastage ; or le chavirement d'un pétrolier est impossible, pour l'expert. Après rétablissement, le capitaine n'a plus cette crainte, il annule sa détresse, et ne considère pas la possibilité de rupture de la structure mais simplement des brèches de pont alors que la fuite de fuel à la mer implique une rupture de cloison entre le ballast 2 tribord et la citerne 3 centrale. De même le cap vers Donges serait une erreur, car il impose des torsions au navire ; la route choisie aurait dû tenir compte des contraintes moindres exercées sur le navire par une mer arrière et dans ce cas l'option Brest aurait dû être privilégiée ; il précise au Tribunal que ça aurait été la seule route à permettre la sécurité de tout l'équipage sur le pont. M. Clouet considère les fissures de pont comme l'amorce de rupture de la structure mais elles n'ont pas été considérées comme telles. Il localise les fissures dues à l'effet de traction à l'arrière du ballast 2 tribord,

en fonction des déclarations de l'équipage ; « elles sont toutes transversales et visibles du château » ; cette situation correspond pour l'expert à la zone fragilisée par les changements de tôles de moindre épaisseur effectués à Bijela. Il maintient cette appréciation et note que c'est le capitaine qui a varié dans ses déclarations en situant dans un 2<sup>ème</sup> temps les fissures à l'avant du ballast. Après avoir estimé la section de la brèche, il précise qu'elle est suffisante pour permettre les débits d'eau constatés par les mesures de creux (c'est-à-dire les espaces vides à l'intérieur de chaque citerne).

Pour l'expert, les mesures de sauvegarde prises par le commandant encouragé par Panship, le gestionnaire nautique, ont aggravé les cassures par une surcharge de l'avant du navire ; la flexion en a été aggravée ; l'emploi des calculateurs de charge était selon l'expert inapproprié puisque conçus pour un navire intact. De plus la mise en œuvre du plan SOPE a été partielle alors qu'elle était impérative dès la fuite de fuel à la mer, dès la constatation des fissures de pont et dès le début de la gîte ; les « silences, mensonges ou omissions du navire et de Panship » ont empêché toute appréciation structurelle de la situation par la société de classification, les états côtiers et du pavillon, et Total, auxquels les experts reprochent de ne pas avoir demandé non plus de compte-rendu complet ou envisagé l'erreur d'appréciation du capitaine.

L'expert écarte les autres hypothèses de sloshing et de brèche initiale dans le bordé

- il ne peut y avoir de sloshing, effet de carène liquide sur les cloisons transversales, puisque la citerne 3 centrale était remplie à 97 % et les ballasts vides.
- une brèche à mi-bordé est sans fondement et en contradiction avec les faits puisque le navire surveille ses bordés et n'a pas constaté de rupture de bordés mais seulement des ruptures de ponts. L'expert ajoute qu'un bordé ouvert aurait entraîné des embardées comme celles constatées dans la nuit à 3 h du matin et qu'une cassure du bordé comme amorce de la cassure de coque n'est pas logique au vu de la forte résistance transversale de la coque.

Selon les conclusions de l'expert, le scénario du naufrage progresse du haut vers le bas : fissures du pont (provoquant des entrées d'eau) par effet de flexion, conjointement à une rupture de cloison dans un ballast corrodé (le 2 tribord), suivie par une ruine de la coque due à des effets de torsion. Pour M. Clouet, l'*Erika* a survécu jusqu'à minuit sans aggravation en faisant cap vers Donges ; si le navire avait pris une route moins contraignante (Brest), il affirme qu'il pouvait être sauvé, même si lui-même a pu sous-estimer la corrosion : « le bateau est limite-limite mais il a encore de la marge ; et il a tenu 10 h ».

### **M. Békourian**

M. Békourian est un ancien navigant diplômé de la marine marchande qui a exercé des commandements sur des pétroliers chez Esso jusqu'en 1963 ; il fut ensuite chargé au sein du service « supply » de l'organisation des opérations de chargement et déchargement puis de la mise en place d'un système de sélection des navires après le désengagement progressif des compagnies pétrolières du transport ; ce système a finalement abouti au vetting. Selon M. Békourian après les chocs pétroliers, il y avait plus de 60% d'excédent en navires ; une partie avait été désarmée dans les années 75-76, ou utilisée en stockage flottant. En 1976-78, cette grosse disponibilité en navires permettait d'éliminer facilement les moins bons. Chaque compagnie avait ses propres critères de sélection, arbitraires ; chez Esso les critères considérés concernaient notamment le nombre d'armateurs successifs, ou les changements de sociétés de classification. Le système mutualisé de vetting mis en place par les compagnies pétrolières est basé sur le rapport SIRE qui du fait des négociations entre pétroliers est un document très « édulcoré » selon M. Békourian ; à côté de ce rapport « à lire entre les lignes », il y a un rapport interne propre à chaque compagnie ainsi qu'un faisceau de relations entre armateur / affréteur / courtier qui est pris en compte.

L'expert observe la réduction du nombre de navires en 20 ans : ainsi l'*Erika* était le seul navire disponible quand Total a eu besoin d'un affrètement. Il remarque la différence entre le vetting Total et la sélection « régaliennne » chez Elf.

Le Président du Tribunal demande à M. Békourian, qui commence à repartir sur la chronologie des différents vetting de l'*Erika* déjà abordée dans la première phase du procès, ses conclusions concernant le vetting de Total, le rôle de l'armateur et enfin la conduite du navire. L'expert répond ne rien avoir à ajouter à son rapport concernant les 2 premiers points. Sur la conduite du navire, il apporte des précisions sur la quantité de soute, sur la vitesse du navire, et sur l'application du code ISM. Il note que

l'*Erika* avait très peu de soute, et pas de réserves, en comparaison des 4 jours de réserve que lui-même conservait chez les navires Esso. Il est certes possible en théorie d'utiliser la cargaison comme fuel de propulsion en fonction des caractéristiques du moteur, mais cette opération nécessite une mise en viscosité adéquate du fuel n°2 transporté ; le transfert du fuel est de plus gêné par l'obstacle physique des citernes de résidus (citernes 5) situées entre les citerne de cargaison et les réserves de soutes, auquel s'ajoute la difficulté de faire des branchements de flexibles dans des conditions météo défavorables ; cela doit se préparer à l'avance considère l'expert. Il estime que le navire aurait dû réduire sa vitesse dès le début de l'avarie et conserver après son demi-tour la route vers Brest avec mer arrière. Selon lui, ni le commandant ni le gestionnaire n'ont apprécié la situation comme porteuse d'un risque majeur.

Enfin, il considère que remplir sur la passerelle dans de telles circonstances tous les documents prévus par le code ISM est « très compliqué ». En l'occurrence, le code ISM n'a donc pas été appliqué selon l'expert.

M. Békourian répond à une partie civile que les instructions de voyages qu'il recevait d'Esso, armateur, lorsqu'il était capitaine de pétrolier étaient de même nature que les instructions de voyage de Total, affréteur au voyage de l'*Erika*. Il confirme aussi qu'il n'est pas courant qu'un chargeur entre en contact avec le capitaine d'un navire à un autre moment qu'au chargement ou au déchargement.

### **M. Cheneau**

M. Cheneau a établi « l'arbre des causes » du naufrage de l'*Erika* sur le modèle des analyses d'accidents du travail. Les avocats des parties civiles ont vivement critiqué cet arbre dont le Président du Tribunal a estimé « qu'avec ses multiples branches il devait avoir plusieurs siècles ». L'avocat du commandant Mathur y observe un « amalgame et un n'importe quoi » dans le faisceau duquel il ne comprend pas la présence de Donges. La défense de Total ne voit pas comment l'arbre peut qualifier le choix du navire par Total de « facteur technique » et le considérer comme une cause d'avarie. La défense de M. Lejeune du CROSS Etel s'interroge sur le fait que la qualité de la réponse du CROSS soit perçue comme un cause éventuelle du naufrage.

### **Les photos**

Maître Corbier, avocate de la Coordination des Collectifs anti-marées noires de Nantes, a déposé au dossier 5 photos qui sont projetées sur les écrans de la salle d'audience, et demande à chaque expert de les analyser. Les photos sont datées du 11 décembre 99 sans mention d'horaire mais il fait encore jour. La 1<sup>ère</sup> est un pont de pétrolier où 3 membres d'équipage observent un point côté tribord. Les 4 autres sont des vues du pont. Commentaire de la photo n°1 par M. Clouet : le navire n'a pas de gîte ; les déferlements visibles à l'arrière du navire indiquent un vent de force 7 au moins ; l'*Erika* navigue avec une mer arrière. Il ne peut pas situer l'action avec précision par rapport à la longueur du bateau. Les autres photos présentent des détails du pont où l'on peut observer des fissures et des renflements ; le pont est occasionnellement recouvert de paquets de mer. Dans un premier temps l'expert dira voir des « traces d'un produit visqueux » sur le pont ; puis ne plus en être sûr. Il s'étonne que ces photos surgissent après 7 ans et dit ne pouvoir procéder à une analyse instantanée mais se tenir disponible pour une demande du Tribunal. En dépit des protestations de certaines parties sur l'authenticité des photos, Antonio Pollara confirme qu'il s'agit bien de l'*Erika*, que le marin barbu est le pompiste, et celui au talkie walkie probablement le second officier. Il ajoute que ce sont bien les photos que le capitaine Apoo [représentant de l'agence de recrutement de l'équipage Herald Maritime. Cf. compte rendu Robin des Bois 4<sup>ème</sup> semaine] avait voulu lui vendre à Brest pour 500.000 \$. Il corrige l'expert qui avait vu sur une des photos un bollard destiné à l'amarrage : en fait il s'agit d'une protection de la vanne de chargement de la citerne 1 tribord. En revanche il estime ne pas voir de traces de fuel mais seulement la peinture verte du pont.

### **Retour aux experts**

Le défenseur du commandant Mathur reproche aux experts leurs conclusions qu'il trouve définitives et non argumentées, voire incohérentes, notamment sur les causes de la cassure (« l'effet de torsion est-il causal ou non ? »), sur l'appréciation des avaries faites par le capitaine, sur la survie du navire. Les échanges avec M. Paulet sont vifs (« vous êtes dans l'obscurantisme »). Chacun reste sur ses positions ; M. Clouet maintient que le capitaine aurait dû déduire les ruptures de cloisons entre ballast et citerne.

La défense de RINA tente de revenir sur l'emplacement des fissures situées selon elle à l'arrière du ballast 2. Elle est interrompue par le Président du Tribunal qui rappelle que les contradictions dans les témoignages de l'équipage et du capitaine ont déjà été signalées à de multiples reprises dans la 1<sup>ère</sup> phase du procès. L'avocat conteste alors les estimations de la taille des fissures par les experts et le débit d'eau qu'elles pouvaient permettre. Chacun campe sur ses calculs. De même en ce qui concerne la localisation des tôles remplacées entre le ballast 2 tribord et la citerne 3 à Bijela : 1<sup>ère</sup> tôle selon les experts ou 2<sup>ème</sup> tôle selon RINA. Concernant les tôles de pont qui ont flambé et qui selon les experts sont celles d'épaisseur réduite qui ont été remplacées à Bijela, l'avocat invoque une autre explication à savoir que « les tôles ont flambé parce qu'elles n'étaient plus soudées, pas parce qu'elles étaient moins épaisses ». Le Président du Tribunal rappelle qu'il s'agit là d'un argument connu de la défense, à savoir la déclaration de M. Patane, inspecteur RINA, aux experts de Dunkerque. Quant au litige sur l'approbation du plan SOPE par RINA, M. Clouet maintient qu'il est évident qu'après les travaux effectués et la modification des ballasts, le plan et sa cohérence devaient être vérifiés et validés.

La défense d'Antonio Pollara pointe des erreurs sur les voyages de l'*Erika* qui avait déjà connu les conditions de l'Atlantique Nord après Bijela et notamment en septembre 1999 avec une escale à Petit-Couronne près de Rouen. L'avocat conteste les calculs faits par les experts pour expliquer la rupture et estime que la thèse s'écroule puisqu'ils sont inexacts. Il déplore ne jamais avoir eu de réponse à la note des experts de Panship sur ces erreurs. M. Paulet maintient que pour lui une seule vague a suffi pour provoquer une rupture interne en haut de la cloison, et que la structure a ensuite subi 30-40.000 cycles de flexion qui ont fatigué la structure jusqu'à la briser. Il reproche à nouveau le cap de Donges qui a alourdi le navire. L'avocat Italien de M. Pollara invoque l'exercice du droit de la défense qu'il estime bafoué puisqu'on lui nie la possibilité de démontrer les erreurs des experts. Antonio Pollara s'en mêle et exige son droit à la défense. Le Président du Tribunal rappelle que le rapport a été déposé en 2002, que tout le monde a eu le temps de le critiquer et suspend l'audience à 21h30.

## Mardi 17 avril 2007 – 13h30

Les experts entendus aujourd'hui sont ceux nommés par le Tribunal de Commerce de Dunkerque. M. Christophe a été appelé par le juge consulaire et a interrogé le commandant Mathur le 20 décembre 1999 à Paris. Certaines parties, notamment Panship, souhaitaient voir nommer un collègue qui fut constitué par une ordonnance du 20 janvier 2000, de 4 membres dont 2 navigants, Messieurs Smith et Lefèvre (ce dernier décédé aujourd'hui) et 2 experts de construction navale Christophe et Kindermans. Ce collège d'experts a souvent été considéré comme « les experts de Total » du fait que réglementairement c'est la partie demanderesse qui paie l'expertise. De même il a été reproché au collège d'avoir rendu une note d'étape favorable à Total en contre-partie du relevage des épaves « Pont » et « La Pérouse » [cf compte rendu Robin des Bois 7<sup>ème</sup> semaine] : M. Kindermans précise que plusieurs parties souhaitaient une note d'étape, que les experts demandaient le relevage depuis 1 an et demi, que Panship n'acceptait pas des mesures effectuées sans relevage et que la décision a été prise en réunion commune et non en privé avec Total.

Les experts présentent tout d'abord le but de leurs travaux et leur méthodologie puis le Président du Tribunal leur demande la ou les causes du naufrage, en attendant d'eux qu'ils soient clairs, concis, et précis.

### M. Christophe.

L'expert, né en 1929, est un ingénieur civil en génie maritime salarié jusqu'en 1989 et exerçant depuis une activité libérale en tant qu'expert dans le domaine maritime. La mission du collège expertal était d'établir les circonstances et le processus de ruine du navire *Erika*. La phase d'expertise a débuté avec les auditions du commandant Mathur. L'expertise contradictoire s'est poursuivie jusqu'en octobre 2000, date à laquelle selon l'expert RINA a refusé de voir ses experts y participer (à la demande de son conseil puisque RINA mis en examen n'avait pas obligation de répondre hors la présence de ses avocats). Les épaves « Pont » et « La Pérouse », relevées en septembre 2002 ont été examinées jusqu'à fin 2003 à Brest. Une première note d'étape a été rendue le 14 mai 2004. Après le refus définitif de témoigner de Monsieur Paolilo [chargé par RINA d'effectuer les mesures d'épaisseur au moment des travaux de Bijela], le rapport final, 130 pages et 400 annexes, a été rendu le 28 novembre 2005. 38 réunions contradictoires ont été organisées et des réponses ont été apportées à 166 observations de parties après les 2 notes d'étape. M. Christophe regrette au nom du collège de ne pas avoir pu ré-

entendre le commandant Mathur et l'équipage. La défense de M. Pollara lui fait observer que la décision de la Cour d'appel de Douai, refusant l'autorisation pour les experts d'aller en Inde, a été justifiée par le fait que l'interrogatoire prévu n'était pas contradictoire.

L'état du navire a été étudié d'après les mesures des sociétés de classification, puis ultérieurement par l'examen des épaves. Une modélisation par la méthode des éléments finis a permis le calcul des contraintes sur chaque élément notamment de la partie centrale. Ces calculs ont tenu compte de la houle réelle. M. Christophe estime qu'il s'agit de la seule méthode de calcul permettant de trouver une cause. RINA a accusé les experts d'avoir « traficoté les hypothèses pour aboutir au résultat souhaité ». Selon l'expert, il s'agissait d'intégrer des éléments nouveaux : ainsi dans une première série de calculs, les tirants ne cassaient pas car l'état calamiteux des soudures n'était pas pris en compte.

Des faits incontestables durant le processus ont été la gîte forte, le fuel à la mer, le fuel vu en ballast 2 signe de transfert entre la citerne 3 centrale et le ballast.

L'expert relate les étapes successives de la ruine du navire. Initialement la citerne centrale est pleine mais les citernes latérales sont vides et leurs tirants soumis à des effets de compression jusqu'à la cassure au niveau des couples 73-72-71. Cette cassure de la coque entraîne un début d'entrée d'eau. Une autre cassure en haut de la cloison entre le ballast 2 tribord et la citerne 3 centrale provoque un transfert de fuel qui, plus léger que l'eau, flotte et passe à la mer par la fissure à mi hauteur dans la coque quand la citerne à ballast se remplit.

M. Christophe estime que la cassure s'est produite dans la zone la plus faible. Il rappelle que les travaux de Bijela budgétés à 500.000 \$ pour la tôlerie ont été facturés au final 157.000 \$ ; le tonnage prévu de 93 t de tôles à remplacer a été de 35 t au final, pour les experts il aurait dû être de 209 t.

Pour eux encore, il était impossible d'éviter le sinistre après le début des avaries ; la société de classification RINA ne disposait en guise d'éléments d'analyse et d'aide que des mesures Paolilo qui ne sont pas « normales » ni cohérentes au regard de l'examen des épaves.

### **M. Kindermans**

M. Kindermans, né en 1940, architecte naval et diplômé d'économie, a travaillé chez des exploitants de navires et armateurs avant d'exercer en tant que consultant en activités maritimes diverses (transport, off-shore..). Il a été membre des comités de direction des sociétés de classification Bureau Veritas et Lloyd's Register of Shipping.

Il a étudié en particulier la vie du navire, sa succession de propriétaires, de sociétés de classification, et de pavillons ; il se dit en conséquence « alerté » au vu de son expérience. Il a aussi étudié les différents contrôles effectués par RINA avant et après la prise en classe, les états du pavillon ou du port, ainsi que les clauses d'instructions de voyage et les modalités de chargement à Dunkerque du dernier voyage.

### **M. Smith.**

M. Smith a navigué entre 1965 et 1988 et notamment commandé des navires transporteur de gaz. Il a été détaché de 1978 à 1983 dans le Golfe à la sécurité des plates-formes off-shore et exerce en tant qu'expert depuis 1988. Il a examiné l'application du code ISM par Panship et du plan SOPE de l'*Erika* ainsi que les 11 visites vetting d'août 1998 à décembre 1999, et enfin la chronologie du dernier voyage de Dunkerque jusqu'au naufrage - conditions de chargement, soute, appareillage, équipage, caps, transferts de cargaison et contacts du navire -, de même que les contacts CROSS/ bord et CROSS/ Préfecture maritime. Il concède que le code ISM et le plan SOPE ont été appliqués, mais pas « à fond ». Ainsi, selon l'expert les seuls défauts d'application concernent la notification à l'état côtier et la notification de pollution. Il ne fait pas de différence notable sur les routes de Donges et de Brest pour les contraintes exercées sur le navire ; lui-même aurait choisi Donges pour ses capacités de déchargement de produits pétroliers.

## **La ou les causes du naufrage**

### **Corrosion**

Pour M. Christophe, l'examen des épaves révèle un état de corrosion avancée en totale contradiction avec les mesures de M. Patane (inspecteur RINA) et celles de M. Paolilo. Il note d'ailleurs que toutes les mesures de M. Paolilo montrent une corrosion de 10 à 11 % par rapport au neuvage, ce qui fait douter

qu'elles aient été réellement effectuées. Il donne l'exemple de mesures effectuées sur des lisses de pont non changées à Bijela d'une épaisseur de 19 mm au neuveage, de 17,2 mm selon M. Paolilo et en réalité de 7,5 mm sur les épaves. La fiabilité des mesures Paolilo est de 0% juge M. Christophe. Il estime le sort du navire scellé par la corrosion de ses structures. La corrosion est un phénomène normal, mais elle est vérifiée lors des inspections et le navire doit être réparé en conséquence. L'origine du mauvais état des structures de l'*Erika* est qu'elle n'a pas été correctement réparée au chantier de Bijela : 209 t de tôles auraient dû être remplacées, 93 t étaient prévues, 35 t l'ont été. Les responsables seraient l'armateur représenté par son gestionnaire technique (sur place M. Costigliola) et la société de classification responsable des mesures effectuées par une société qu'elle a agréée. Ces défauts de réparation sont selon l'expert dus au souci de réduire les coûts ; il précise que ceci est une déduction et non un fait avéré.

Lors de la visite annuelle d'Augusta en novembre 1999, M. Alga (inspecteur RINA) alerté par le mauvais état du peak avant a préconisé des mesures d'épaisseur à réaliser avant fin janvier 2000. Il a visé le certificat annuel en y notant la modification du franc bord mais sans faire de remarques sur les mesures, ni de rapport à Panship et au capitaine, ce que M. Kindermans trouve contraire aux règles des sociétés de classification ; RINA argue qu'il n'y a aucune règle en la matière, qu'il n'y avait pas besoin de faire un rapport à Panship puisqu'un de ses représentants était à Augusta et que l'expert ne connaît rien aux sociétés de classification et à leur rôle. L'expert ajoute que de proche en proche, les constatations de surface de M. Alga ne définissent pas l'extension des mesures, il aurait fallu en faire sur toute la tranche ; il estime le temps nécessaire pour décharger les citernes, dégazer, assurer la sécurité des intervenants, faire des mesures des lisses supérieures et vraisemblablement d'autres tôles, de mettre éventuellement en place des échafaudages à 15 jours, ce qu'ont nié tant Panship que Rina. Selon M. Pollara, une journée peut suffire puisque l'*Erika* dispose de ventilateurs pour sécuriser les citernes ; il maintient que les seules mesures envisagées étaient localisées.

### **Vetting - affrètement**

Le Président du Tribunal revient sur les différentes parties et leurs éventuelles responsabilités respectives, directes ou indirectes, à l'origine du sinistre. Les experts estiment qu'Amarship a rempli toutes ses obligations qui sont essentiellement de se soucier de la soute. Ils considèrent par ailleurs que le vetting ne permet pas de connaître l'état réel du navire. L'OCIMF et les 11 rubriques « structure » du questionnaire SIRE n'imposent pas aux inspecteurs de descendre dans les citernes, l'inspection vetting se base sur le dossier de classification et les documents disponibles à bord et d'ailleurs aucune des 11 inspections n'a trouvé à redire à la structure du navire. Les conditions d'exercices du vetting par Total ne sont donc pas à l'origine du naufrage, conclut M. Christophe. Les parties civiles estiment que le groupe pétrolier aurait pu prévoir de faire une visite vetting à Augusta, à Carthagène ou à La Corogne puisque la période d'acceptation venait à terme ; M. Christophe objecte qu'une visite vetting Total était soumise à l'acceptation du capitaine et que déjà un inspecteur Rina et 2 inspecteurs vetting étaient montés à bord à Augusta. En dépit de la logique de sécurité évoquée par une partie civile (« regardez vous la date d'un yaourt au moment où vous l'achetez ou au moment où vous le mangez ? ») qui voudrait que le navire soit agréé au moment où il travaille, les experts considèrent comme normal de vérifier l'acceptation seulement au moment où on cherche un navire ; « quelques jours n'auraient rien changé ». M. Kindermans se dit pourtant « alerté » par les changements de gestionnaire et de société de classification du navire : il y a risque de diminuer la qualité de la maintenance du navire. C'est donc un critère qu'il considérerait en tant qu'armateur quand il achetait un navire. Il estime qu'on n'entretient pas aussi bien un navire quand on sait ne pas en garder la gérance. Cependant, dans la procédure du vetting, le nombre de gérants n'a aucun impact sur l'acceptation. Alors que le vetting a jusqu'à présent été présenté comme un souci de sécurité du transport maritime, il affirme que ça n'est pas un élément d'appréciation de la sécurité du navire mais simplement un état interprofessionnel sur sa capacité à bien charger ou décharger ; « A quoi servirait-il d'avoir des sociétés de classification si on ne leur fait pas confiance ? Ou alors il faut changer de système, imaginer par exemple que c'est le pavillon qui compte et non la société de classification ».

Une partie civile interroge le commandant Smith sur les instructions au voyage qu'il recevait de l'armateur Shell quand il était navigant. Comme avec M. Békourian la veille, la réponse est qu'elles sont analogues à celles de l'affréteur Total, y compris dans la clause K d'information pour tout incident. Il estime en outre normal que l'affréteur du navire contacte directement le navire qui lui a envoyé un message puisque selon l'expert le seul informé de la situation c'est le commandant du navire. [M.

Pollara avait lui accusé Total de ne pas avoir respecté la chaîne contractuelle]. Ce contact direct n'a pas conduit Total à mettre en place formellement la Cellule de Management de Crise le soir du 11 décembre ; selon M. Christophe, il y a certes eu des coups de téléphone mais les intervenants Total ont décidé d'attendre le lendemain.

### **Action du bord**

Le Ministère Public revient sur le message de détresse du commandant Mathur, se demande si son annulation était appropriée et si avec l'émergence de nouvelles difficultés dans la soirée il était raisonnable de penser que le navire pouvait être sauvé. Pour les experts, le capitaine a annulé le message parce qu'il avait rétabli sa gîte et ne voyait plus de produit à la mer : il ne craignait plus que son navire coule. Ils concèdent que le MAYDAY de 5h54 est « un peu tardif ». Le Ministère Public veut en fait savoir si des informations sur la résistance du pont connues plus tôt dans la journée auraient pu permettre de couler l'*Erika* tout en gardant le fuel emprisonné à bord ; après sauvetage de l'équipage, pouvait-on envisager de ballaster au maximum l'*Erika* pour le faire descendre ? Les experts sont sceptiques : le navire doit être plein dans toutes ses capacités, y compris ses compartiments machine, pour éviter le risque d'implosion sous la pression, les calculs sont compliqués même si la technique a été utilisée pour des minéraliers notamment. M. Kindermans se déclare très inquiet sur la résistance de la poutre moyenne du navire : « c'est très casse-cou sur le maître-couple » !

### **Processus de ruine**

Selon le collège expertal, la première avarie a été la rupture de la cloison citerne 3 / ballast 2, précédant un processus de ruine à partir des tirants avec extension au bordé. M. Christophe considère qu'il était impossible au commandant Mathur de prendre connaissance de l'état du bordé de muraille dans la tranche 2 du navire [la veille, les autres experts ont dit le contraire et mis en avant les fissures de pont] : la passerelle est située trop loin, envoyer quelqu'un est impossible et depuis les ailerons qui dépassent peu on ne peut voir que l'aplomb, pas la partie verticale estime l'expert. Son avis diverge aussi sur les entrées d'eau : il estime impossible en fonction de la durée estimée où le pont est sous l'eau et des observations du bord que l'eau soient rentrée par les fissures de pont ; il a calculé un débit d'entrée d'eau de 150 t/h alors que selon les mesures de ullage 2.500 t sont entrées dans le ballast. D'ailleurs ajoute-t-il, s'il y avait eu de l'eau dans le ballast avant que les tirants ne cassent, il n'y aurait pas eu compression et ils n'auraient pas pu casser. Antonio Pollara fait répéter à l'expert sa chronologie de l'avarie : la cassure de la cloison entre la citerne centrale 3 et le ballast 2 tribord permet à 350 t de fuel (calculées selon les mesures de creux du commandant Mathur) d'envahir le ballast, puis la cassure dans le bordé de muraille laisse entrer de l'eau provoquant la gîte et la sortie du matelas de fuel surnageant quand il atteint la hauteur de la brèche ; la cassure du bordé a été elle-même précédée par une cassure des tirants au niveau des couples 71-72-73. M. Pollara remarque que la simultanéité des cassures n'est pas un fait acquis, et il regrette de ne pas avoir d'explication sur le nouveau passage de cargaison entre citerne 5 centrale et ballast 4 tribord.

Le collège expertal ne considère pas plausible l'hypothèse de la thèse du sloshing dans des ballasts vides ou des citernes pleines à 98% ; s'il y a eu un effet de carène liquide, il a été faible et de toute façon pas à l'origine du processus. Ils ajoutent ne pas non plus avoir constaté de déformation des lisses centrales à l'appui de l'hypothèse sloshing.

En conclusion, pour les experts, la seule et unique raison de la ruine du navire est la façon dont le navire a été réparé à Bijela. Le 11 décembre, la ruine a commencé avec la rupture en haut de la cloison longitudinale entre la citerne 3 centrale et le ballast 2 tribord, suivie de celle des tirants et du bordé de muraille.

### **Retour sur les photos.**

L'avocat de Giuseppe Savarese, armateur, s'énerve de revoir les photos de l'*Erika* déposées la veille et considère qu'elles doivent être expertisées si le Tribunal a l'intention de les considérer comme un élément probant. Antonio Pollara quitte sa place, monte les marches des travées et s'approche de l'écran pour aller voir l'*Erika* de près, avant de se faire rappeler à l'ordre par le Président du Tribunal. Ce dernier précise que le Tribunal décidera ultérieurement de l'usage des photos après avoir entendu toutes les parties. Sur la 1<sup>ère</sup> vue générale, M. Christophe décrit une mer arrière, le pont est mouillé mais le navire n'embarque pas d'eau en permanence ; il situe la scène à l'avant du navire « entre les tranches 1 et 2 » ; il trouve que le château est bien peint, récemment, le navire a un aspect correct sans traces de



corrosion sur le pont. Sur les photos rapprochées du pont, il voit des fissures transversales et longitudinales, les traces rouges de la peinture primaire apparaissant sous le vert du pont ; il constate sur la dernière vue que l'eau refoulée du pont gicle sur la fissure qui a travaillé. Pour l'expert, il est impossible que le navire ait entré 2.600 t d'eau par ces fissures. Il ne voit pas de traces de fuel sur le pont, le capitaine a vu du pétrole sortir de la coque 4 m plus bas par une ouverture du bordé. M. Smith ne peut situer précisément et longitudinalement l'action, notamment, la vanne de chargement évoquée la veille sur la photo 4 : elle est souvent devant la partie arrière des citernes, mais parfois aussi à l'avant.

La défense de M. Pollara rappelle que Panship souhaitait le relevage des épaves : c'est l'Etat qui s'y opposait à travers Total par crainte de pollution. Après une longue série de questions d'Antonio Pollara et après que le Président du Tribunal lui ait fait reprendre sa place malgré ses protestations, son avocat prend le relais. Il s'oppose notamment aux experts sur la consommation de l'*Erika* en fuel, et sur la nécessité de chauffer dès le départ la cargaison ; M. Smith confirme que d'après son expérience, si l'on ne chauffe pas dès le départ, on ne peut pas décharger à l'arrivée. La défense de Panship regrette par ailleurs que le rapport d'expertise civil soit discuté pour la 1<sup>ère</sup> fois devant le Tribunal. Elle estime que le droit à la contradiction n'a pas été respecté puisque les calculs n'ont pu être vérifiés : les experts n'auraient pas fourni les entrées des données de simulation. Pour Panship, ces calculs ne permettent pas de « casser le navire », n'expliquent pas la ruine à laquelle il faut donc trouver une autre cause et les propres calculs de Panship n'ont pas été étudiés par les experts. Ceux-ci se défendent de n'avoir pas tenu compte de des chiffres quand ils ne correspondaient pas à la réalité ; les mesures de creux faites par le bord aboutissaient à une gîte incohérente de 25°, ils les ont donc écartés. Quant à l'hypothèse d'une vague scélérate évoquée par la défense de Panship, M. Christophe l'écarte pour la bonne raison qu'une telle vague aurait forcément été vue par le bord et notée sur le livre de bord. Pour lui, il n'y a eu que des vagues extrêmes.

La défense de RINA conteste la méthode de calcul et les extrapolations utilisées par les experts ; elle conteste notamment les analyses faites à partir des épaves qui ne représentent que 2% de la superficie et ne sont pas considérées comme significatives pour la société de classification. L'un de ses conseils commence à reprendre en détail les dires de la société suite au rapport du collège ; il regrette que les réponses n'aient pas été jointes au rapport final. M. Christophe dit qu'il ne peut pas répondre aujourd'hui à toutes les 165 remarques qui ont déjà fait l'objet de réponses, et précise qu'aujourd'hui il est de toutes façons obligatoire de dissocier les dires du rapport. RINA revient sur les calculs qui expliquent la cassure des tirants mais pas du bordé ; selon M. Christophe, il existe d'autres facteurs aggravants qui expliquent cette fracture, dont ils ont établi une liste mais qui ne sont pas quantifiables de façon certaine et n'ont pas été intégrés. La hauteur moyenne des vagues extrêmes, la durée pendant laquelle l'*Erika* les a subies et donc leur nombre est un autre sujet de désaccord : « à partir de du 11 décembre à midi » dit l'avocat, « non à partir du 10 décembre à 17 h, quand le navire est arrivé sur Ouessant » répondent les experts. Enfin, l'avocat reprend les constatations faites par les experts au sujet des mesures d'épaisseur : ni celles de RINA en 1998, ni celles effectuées par le Bureau Veritas à Setubal (Portugal) en 1993 et à Ravenne en 1997 ne « correspondent à la réalité » ; il se demande alors quand est-ce que des mesures sont bonnes.

La défense de Giuseppe Savarese reprend le thème des mesures et s'étonne de cet usage de donner des mesures non fiables. M. Kindermans répète que ni les mesures RINA, ni les mesures Veritas ne sont cohérentes, « qu'il n'a jamais vu ça », « ne sait pas si le phénomène est nouveau ou si on l'a toujours trompé » mais ne pourrait dire « qui abuse qui ».

L'avocat du commandant Mathur précise que le capitaine de l'*Erika* n'a pas participé à l'expertise et a été interrogé sans ses conseils personnels, d'où les réserves émises. Il rend cependant hommage dans un premier temps à l'expert décédé, puis au sérieux du travail de l'ensemble du collège, notamment par la méthodologie utilisée, le nombre de mesures effectuées et celui des scientifiques consultés. Il veut donc savoir s'ils sont scientifiquement certains de leurs conclusions. Ces derniers confirment avoir établi et étudié un scénario, l'avoir confirmé avec l'étude des épaves et des pièces repêchées qui a permis de voir le processus, et conforté encore avec les calculs sur les éléments finis. Pour les experts, l'annulation du message de détresse du commandant était de bonne foi car il ne craignait plus de chavirer et ne pouvait connaître, ni a fortiori annoncer, la destruction du bordé. Les experts ne veulent pas se prononcer sur l'hypothèse du vice caché d'un point de vue juridique ni sur le fait qu'une corrosion ait pu être cachée... En revanche, ils refusent le vice congénital : « il est impossible de dire que le navire

était mal construit ». L'audience se termine par un hommage au commandant Mathur dont les experts estiment qu'il ne pouvait rien faire pour éviter la pollution. « Non seulement il n'a pas mis la vie de son équipage en danger, au contraire, mais il est extraordinaire qu'il n'y ait eu ni mort ni blessés » concluent-ils.

**mercredi 17 avril 2007 – 14h30**

### **M. Flaugnatti.**

En tant que directeur du laboratoire municipal et régional de Rouen dont il a affirmé l'indépendance financière, il a été destinataire avec son équipe ou bien a procédé directement à environ 150 échantillonnages dont 4 pollués à l'eau de mer ont été effectués dans des citernes non éventrées de l'*Erika* au fond de l'eau. Il a d'autre part disposé de 7 échantillons pris dans les citernes de l'*Erika* au moment du chargement à Dunkerque, pour des raisons d'économie seulement 2 d'entre eux ont été analysés.

Les prélèvements dans les épaves de l'*Erika* ont fait l'objet d'une réunion préalable chez Total pour mettre au point les modalités techniques et sécuritaires des prélèvements dans des bouteilles de 2 à 3 m de long par des plongeurs guidés par vidéo. Il n'est pas sûr que des échantillons aient été prélevés sur le littoral du Morbihan. Tous les échantillons analysés sauf 3 qui n'avaient pas la signature de l'*Erika* s'apparentent à un fuel lourd appelé n° 2 dans la nomenclature française et qui pourrait s'appeler fuel n° 6 dans la nomenclature des Etats-Unis. Les Hydrocarbures Aromatiques Polycycliques (HAP) n'ont pas été spécifiquement mesurés. Il s'agissait avant tout d'après les caractéristiques physiques du matériau d'en déterminer la nomenclature commerciale et les aptitudes à la viscosité et à la fluidité. L'expert évoque la possibilité que pendant les 3 premiers jours du voyage, le produit n'ait pas été chauffé car il a une forte inertie thermique. Il a dit que pour faciliter le transport 8 % de fluxant ont été incorporés au produit.

M. Flaugnatti a recherché dans tous les échantillons la présence de chlorure de benzalkonium dont la présence est affirmée dans un échantillon collecté sur le rivage suite aux investigations du laboratoire privé Analytika. M. Flaugnatti dit qu'il a demandé à plusieurs reprises le protocole de collecte et d'analyse à ce laboratoire et qu'il n'a pas reçu en retour d'informations suffisantes pour pouvoir valider cette hypothèse.

Une partie civile fait remarquer que Caleb-Brett chargé de l'homologation des produits embarqués à Dunkerque s'est abstenue de vérifier la viscosité du produit à la température de 100 °.

### **M. Le Drian**

#### **Président de la région Bretagne**

La Convention de Montego Bay ne correspond plus à notre époque. On se heurte à une situation de blocage, c'est le conflit entre la liberté en mer et la protection des mers. Aux Etats-Unis, à travers l'Oil Pollution Act et la législation complémentaire des états exposés, les responsabilités entre tous les intervenants sont partagées. Malte n'a pas de service spécifique de certification ; RINA y officie en tant que société de classification et de certification. L'administration maltaise se fait accompagner. L'affrètement n'a pas compétence pour diriger un bateau. La loi du 5 juillet 1983 est en contradiction avec MARPOL. Une partie civile répond qu'aucun Etat n'a jamais déféré la loi française devant le comité des différends de MARPOL.

Les moyens d'intervention par hélicoptère sont vieillissants mais ils sont là. Le Président du Tribunal pense qu'au moment de l'accident, les super Frelon avaient atteint le 3<sup>ème</sup> âge. « Maintenant ils sont du 4<sup>ème</sup> ». M. Le Drian souhaite que l'ensemble des moyens nécessaires aux opérations de surveillance et de sauvetage mer s'appuie sur des budgets spécifiques. Il cite le radar d'Ouessant, la communication inter-CROSS, les hélicoptères. A la question de savoir s'il a été surpris de l'éparpillement des intérêts, M. Le Drian répond que cet éparpillement peut s'assimiler à une forme d'externalisation successive des risques et souhaite une meilleure fluidité de la chaîne de responsabilités. RINA fait redire à M. Le Drian que les statistiques de sinistralité des bateaux encadrés par la RINA ne sont pas catastrophiques.

### **M. de Richemont**

#### **Sénateur. Rapporteur du RIF (Registre International Français).**

Il dit que les marées noires sont inégales, les 230.000 t de brut de l'*Amoco Cadiz* ont fait moins de dégâts que les « 20 à 25.000 t » de fuel lourd de l'*Erika*, que les navires en fin de vie devraient avoir à

payer des assurances plus chères et que cela les pousserait vers les chantiers de démolition, qu'aujourd'hui le fuel lourd se vend 233 \$ la tonne contre 30 au moment du naufrage de l'*Erika* et qu'aujourd'hui encore, contrairement à ce qui se passait au moment du naufrage, les fuels lourds sont transportés dans des navires neufs, que les compagnies pétrolières ne doivent pas être dissuadées d'affréter des navires pour le transport de cargaison dont elles sont propriétaires, que le renoncement à leur propriété de la cargaison à la sortie du terminal ou jusqu'à l'entrée du terminal fait toute la différence entre la catastrophe du *Prestige* où le trader propriétaire de la cargaison était une société de papier et la catastrophe de l'*Erika* où le propriétaire était Total. Dans leur malchance, les régions sinistrées peuvent se féliciter d'avoir eu en face Total qui, à bien des égards, notamment dans la collecte et le traitement des déchets s'est comporté en entreprise citoyenne. Une partie civile dit que « ça aurait été encore mieux s'il n'y avait pas eu de naufrage ».

Rien n'est plus simple que de devenir armateur. Il n'y a pas besoin de connaissance technique et les garanties financières sont basées sur l'hypothèque du navire et une délégation des assureurs envers la banque. C'est l'Etat du pavillon qui donne permis de naviguer. Il fait de sa souveraineté un bien marchand. RINA en tant que société de classification et délivreur des certificats de navigation agit au nom et pour le compte d'un état. RINA a agi comme un Etat, Malte n'avait pas au moment du naufrage de l'*Erika* d'administration suffisante. La classification est une activité privée, une faute simple de la société de classification engage sa responsabilité.

« Est-ce qu'un type de dommages échappe aux capacités d'indemnisation ? »

- le FIPOL répare les préjudices économiques et les mesures raisonnables de restauration à conditions que les dégradations soient quantifiables.

« A quoi sert le vetting ? »

- à s'intéresser à l'équipage, au profil de l'armateur et du gestionnaire nautique. Le vetting s'intéresse à ce à quoi la classe ne s'intéresse pas.

« Que signifie délégation ? »

- c'est confier à quelqu'un ce qu'on ne sait pas faire soi-même. Liberia, Chypre et Malte délèguent l'intégralité de leurs obligations aux sociétés de classification. Tous les états font délégation aux sociétés de classification pour la convention sur les lignes de charge. Les sociétés de classification sont des Etats dans l'Etat ; elles n'ont aucune obligation de rendre compte. Les actes de certification sont payés par les armateurs. Les contrôles de l'Etat du port tendent à se substituer aux contrôles de l'Etat du pavillon mais ce sont des contrôles qui ne peuvent pas, vu que les navires sont en opération commerciale, s'intéresser aux structures.

« Est-il acceptable qu'un Etat tiers comme Malte érige un service public sur des territoires étrangers et qu'il délègue ce service à une société italienne sans obtenir au préalable l'accord de la République Italienne ? »

- La France a délégué ses compétences à 5 sociétés de classification.

« L'affrètement au voyage est-il moins sûr qu'à temps ? »

- Je ne connais pas d'affréteur à temps qui ne sous-affrète pas au voyage.

« Des navigants entendus dans le cadre du rapport du Sénat disent qu'il aurait mieux valu que l'*Erika* aille dans un autre port que Donges. Qu'en pensez vous ? »

- Brest, Lorient, Le Havre. Personnellement je ne peux pas me prononcer ; il y a eu une mauvaise application du code ISM qui peut se résumer par la formule « dites moi ce qui se passe et faites ce que je vous dit ».

**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  
[www.robindesbois.org](http://www.robindesbois.org)  
[contact@robindesbois.org](mailto:contact@robindesbois.org)