

## PROCÈS DE L'ERIKA : LA NOTE PRÉMONITOIRE DE TOTAL

Ouest France du mercredi 14 février 2007



Bertrand Thouilin, qui dirigeait le service de contrôle des navires du groupe Total, avait écrit, en 1997, une note « prémonitoire ». AFP

**Dès le deuxième jour d'audience, à Paris, le groupe pétrolier a été mis en difficulté par une note interne longtemps restée secrète.**

Personne ne coulera une seconde fois l'*Erika*. Le président de la 11<sup>e</sup> chambre correctionnelle de Paris, Jean-Baptiste Parlos, veut mener à bon port son procès. La veille, les avocats des prévenus avaient soulevé des points possibles de nullité. Hier, le tribunal a tranché : ils seront jugés, comme toutes les questions de fond, à l'issue du procès. Aussitôt, l'avocat de la société de classification italienne, le Rina, a fait appel.

Et le procès est entré dans le vif du sujet. Sur la sellette, le Rina et Total. Le premier a mis en avant son « **immunité** » en tant que délégué de l'État de Malte. Le président du tribunal : « **Quand vous certifiez un navire, agissez-vous au nom d'un État** ». Le dirigeant du Rina se fait traduire trois fois la question, tergiverse. Le président, ferme : « **Répondez par oui ou par non.** » « **No** », lâche M.Pingiori. Son immunité vient de trépasser.

### **La défense en difficulté**

Au tour de Total. Question clé : le rôle exercé par le « *vetting* ». Ce service de contrôle des navires a été créé en 1991 au sein du groupe, au moment où celui-ci se délestait de sa flotte française. Bertrand Thouilin dirigeait ce service lors de l'affrètement de l'*Erika* en décembre 1999. *Vetting* vient du verbe anglais « *to vet* », qui signifie « examiner ». Ce qui a donné en français le mot vétérinaire. Aussitôt, un avocat des parties civiles ironise : « **Quand on fait appel au vétérinaire, c'est que l'animal est malade.** » L'*Erika* l'était.

En 1997, Thouilin a décrit, dans une note interne, son rôle : vérifier qu'un navire est ou non « **acceptable** ». Ce contrôle n'est pas obligatoire, mais, lit le président du tribunal, « **la responsabilité d'un affréteur peut toujours être recherchée sur le terrain délictuel ou quasi délictuel pour faute ou négligence dans le choix du navire** ».

La note précise : « **Il y a une tendance générale des juges à mettre en cause la responsabilité des donneurs d'ordre.** » C'est exactement la situation de Total. En cas de marée noire, la note évoque la tentation des juges et leurs « **contorsions** » pour atteindre « **les poches profondes** » (ceux qui ont de l'argent), pour leur faire payer les dégâts et indemniser les victimes. Bertrand Thouilin écrit que l'impact d'une catastrophe maritime « **peut porter un préjudice fatal à l'entreprise** ». Cette note, admet-il, était « **prémonitoire** ». Pas seulement. À elle seule, elle met en difficulté toute la défense du groupe pétrolier.

L'histoire de l'*Erika*, rappelée hier, est en effet édifiante. Depuis sa construction en 1975, échoué trois fois, ennuis de citernes, « flambement » de tôles qui se mettent à gondoler, problèmes de corrosion sur sept navires de la même série : en louant ce bateau pour une unique livraison de fioul à son client italien Enel, Total pouvait-il ignorer qu'il affrétait un tanker moribond ?

Bernard LE SOLLEU.

BRETAGNE

## PROCÈS ERIKA. QUI LÂCHERA PRISE ?

Le Télégramme du mercredi 14 février 2007



*En cette deuxième journée d'un procès qui devrait durer quatre mois, aucune des quatorze parties renvoyées devant le tribunal de Paris n'a accepté ni ne reconnaît les charges retenues à son encontre. Ci-dessus, Daniel Soulez-Larivière, l'avocat de Total, propriétaire de la cargaison de l'Erika. (Photo AFP)*

**Deuxième journée du marathon juridique Erika. Que la route vers la vérité et l'établissement des responsabilités des uns et des autres va être longue ! Chaque prévenu a décidé de se défendre bec et ongles. Aucune des quatorze personnes renvoyées devant le tribunal parisien n'accepte, ni ne reconnaît les charges retenues contre elle.**

Personne ne fait amende honorable ou ne confirme sa part de responsabilité, aussi infime soit-elle, dans la catastrophe. Chacun estime qu'il n'est pas lié aux faits ou qu'il a fait tout ce qu'il était en mesure de faire, rapportait le président Jean-Baptiste Parlos, un brin ironique. « L'ampleur et la matérialité de la pollution, les 400 km de côtes françaises touchées ». « C'est déjà ça », signifiait-il d'un ton très personnel, conscient de la lourdeur de la tâche qui l'attend. Mais le sac de nœuds est loin de le rebuter. Il liste patiemment les infractions retenues : le délit de pollution, le délit de mise en danger d'autrui, l'abstention volontaire de combattre un sinistre, la complicité de mise en danger d'autrui, certains des prévenus étant concernés pour deux, voire trois de ces infractions comme c'est le cas pour Total, le propriétaire de la cargaison.

### **Il en manque un**

Du coup, la foire d'empoigne s'annonce vraiment salée : chacun va chercher à se défaire, à faire porter le chapeau à son voisin. Alors, comment établir la part de responsabilité des uns et des autres si chacun reste barricadé derrière ses certitudes et ses mensonges ? Et s'il manquait seulement un élément pour débloquent une partie du procès, pour déboucher le tuyau. Et s'il s'agissait du capitaine indien, introuvable depuis mars 2001, partie émergée de l'iceberg et bouc émissaire idéal certes, mais qui aurait certainement des explications intéressantes à apporter, notamment à travers les échanges entre la société de location du navire, l'armateur et Total.

### **Déjà mal né**

Deux semaines avant le naufrage, le capitaine avait, par exemple, attiré l'attention sur l'état déplorable du navire (la forte corrosion). Il brille aujourd'hui par son absence. Pourquoi n'est-il même pas représenté au procès ? L'aurait-on encouragé à se terrer en Inde ? Son absence arrange pas mal de monde. Hier, et à des kilomètres du sprint final, le conducteur des débats est remonté jusqu'à la construction du navire, en 1975, jusqu'au lointain chantier japonais. En citant des extraits de rapports d'experts (on en compte pas moins d'une vingtaine dans ce procès), il évoquait la carrière d'un navire mal né dès le début. L'Erika accusait d'emblée 1.000 t de moins que ses sept sister-ships, preuve d'un échantillonnage plus modeste. Changements de propriétaire (huit fois), de pavillon, de société de classification : la vie de l'Erika s'étalait jusqu'à sa déchéance et annonçait sa fin tragique. En parallèle, il était question des sociétés de classification en général et de l'Italienne (Rina) concernée dans ce procès, qui espérait, la veille, bénéficier (en vain) de l'immunité du pavillon maltais. Puis, c'était au tour de Total de s'expliquer sur son organisation interne permettant de choisir les navires affrétés par ses soins. Une organisation permettant d'évaluer les navires susceptibles d'assurer les voyages de produits pétroliers pour son compte. Quels étaient les objectifs et les règles de cette organisation imaginée au début des années 1990 ? Comment et pourquoi en être arrivé à louer un navire aussi fatigué (presque 25 ans), que

plusieurs autres sociétés ne voulaient plus utiliser ?

### **Difficile à tenir**

On a peine à croire que Total restera sur la même ligne de défense, c'est-à-dire estimant avoir fait appel à un navire en parfait état, à jour de ces documents de navigation, sans rien savoir de ses difficultés, au niveau de sa structure et au cours de la tempête. Incroyable de constater que les agents spécialisés dans la location des navires chez Total n'ont pas cherché à se renseigner sur le parcours et la fin de vie pitoyable de ce vieux pétrolier, loué à un prix imbattable.

**Stéphane Jézéquel**

## **DEUX NAUFRAGES EN UN**

### **Qui est Giuseppe Savarese ? Hier soir, sous un feu nourri de questions, le propriétaire italien de l'Erika est passé s'expliquer devant le tribunal.**

En sait-on davantage sur cet armateur aux allures et manières de financier ? Pas évident. Certes, il faut de l'argent pour acheter des bateaux. D'accord, il faut être un bon financier, mais pas seulement lorsqu'on exerce le métier d'armateur. Le tribunal a essayé de connaître les réelles compétences de cet Italien de Naples, installé à Londres, descendant d'un grand-père et d'un père armateurs. Ses motivations étaient-elles essentiellement financières, avec les calculs et le peu d'égard que cette accusation sous-entend ? Achetait-il des bateaux comme on acquiert des immeubles, en traitant avec légèreté ses obligations d'entretien, conformément à la réglementation maritime ? Était-il si endetté que cela pour faire travailler jusqu'à la corne un navire en bout de course (quasiment 25 ans), sans se soucier de réaliser les travaux d'entretien ?

### **Course aux profits**

A plusieurs reprises, l'instruction avance que son navire se devait de lui rapporter un maximum d'argent pour couvrir ses dettes (plus de six millions de dollars). « Pas du tout, je n'étais pas mal à l'aise financièrement », répond l'ancien armateur aujourd'hui ruiné. Peu après le naufrage de l'Erika, sa banque s'est pourtant empressée de saisir et de vendre ses trois autres navires, par le même procédé qui lui avait permis de constituer sa flotte à bas prix. « Mais pourquoi ne pas vous occuper vous même de la gestion et de l'entretien de vos navires ? » lui demandait le président. « Pourquoi enregistrer votre société au Liberia et garder le pavillon de Malte, si ce n'est pour tirer un maximum de profits ? ». « Je n'avais pas le choix, c'était une exigence de la banque qui garantissait ainsi son investissement. En cas de problème de ma part, elle pouvait ainsi récupérer le bateau grâce à cette implantation au Liberia ». « Et le principe de créer une société par bateau ? N'était-ce pas pour noyer le poisson et échapper à vos responsabilités en cas de problème avec l'un de ces navires ? ». « Idem, c'est la banque qui l'exigeait ! ». « En résumé, à vous entendre, vous n'avez été qu'une marionnette de la banque ! » ironisait le président. Encore un qui n'a rien fait de mal dans cette affaire.