

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

AU NOM DU PEUPLE FRANÇAIS

JUGEMENT

16 JANVIER 2008

TRIBUNAL DE GRANDE INSTANCE DE PARIS
11ème chambre - 4ème section

N° : 9934895010

ENTÊTE : *PAGES 1 à 47*

- prévenus : *pages 3 à 17*

- parties civiles : *pages 18 à 41*

- experts et témoins : *pages 42 à 47*

PROCÉDURE D'AUDIENCE : *PAGES : 48 à 80*

MOTIFS ET DISPOSITIF : *PAGES 81 à 278*

- sommaire : *page 81*

- motifs : *pages 81 à 266*

- dispositif, action publique : *page 268*

- dispositif, action civile : *page 271*

MOTIFS

Introduction :	p 86
1-Le naufrage de l'ERIKA :	p 101
1.1- L'ERIKA avant son dernier voyage :	p 101
1.1.1- La construction de l'ERIKA et ses vingt premières années de navigation :	p 101
1.1.1.1- La construction du navire :	p 101
1.1.1.2- Les vingt premières années de navigation :	p 103
1.1.2- Les ultimes changements de propriétaire, de gérant technique et de société de classification :	p 104
1.1.2.1- Le rôle de Monsieur SAVARESE :	p 104
1.1.2.2- Le nouveau gérant technique :	p 106
1.1.2.2.1 - Les travaux à Ravenne en mars et avril 1997 et l'intervention de Monsieur POLLARA :	p 106
1.1.2.2.2- Le changement de gérant technique et la désignation de PANSHIP :	p 106
1.1.2.3- Le changement de société de classification et l'intervention du RINA :	p 109
1.1.2.3.1- Le RINA et la société RINA ; Monsieur PONASSO :	p 110
1.1.2.3.2- Le préalable au changement de classification : la visite et le rapport de Monsieur PISCHEDDA :	p 110
1.1.2.3.3- La certification ISM de PANSHIP et de l'ERIKA :	p 115
1.1.2.3.4- L'arrivée de l'ERIKA au chantier naval de Bijela (Monténégro) pour la visite spéciale :	p 116
1.1.3- Les travaux de Bijela :	p 117
1.1.3.1- Le choix du chantier et la détermination des travaux :	p 117
1.1.3.2- L'étendue des travaux :	p 119
1.1.3.3- La délivrance des certificats de classe et statutaires :	p 120
1.1.4- Les contrôles de l'Etat du port après les travaux de Bijela :	p 121
1.1.5- Les vettings de l'ERIKA postérieurs aux travaux de Bijela :	p 122
1.1.5.1- Eléments généraux de présentation du vetting :	p 122
1.1.5.2- Eléments de présentation du vetting de la société devenue TOTAL SA :	p 123
1.1.5.3- Eléments de comparaison avec d'autres compagnies pétrolières :	p 126
1.1.5.4- Les vettings de l'ERIKA après août 1998 :	p 126
1.1.5.4.1- Le vetting de BP, le 23 octobre 1998 à Gênes :	p 127
1.1.5.4.2- Le vetting de TOTAL, le 21 novembre 1998 à Melilli :	p 127
1.1.5.4.3- Le vetting de SHELL, le 25 janvier 1999 à Thessalonique :	p 128
1.1.5.4.4- Les vettings de TEXACO, les 3 avril 1999 à Porto-Torrès et 20 novembre 1999 à Termini Imerese :	p 128
1.1.5.4.5- Les vettings d'EXXON et de BP, le 23 novembre 1999 à Augusta:	p 129

1.1.5.4.6- Le dernier vetting de l'ERIKA, le 3 décembre 1999 à La Corogne :	p 131
1.1.6- Les contrôles de la société de classification postérieurs aux travaux de Bijela :	p 131
1.1.6.1- Le contrôle de la certification ISM :	p 131
1.1.6.2- La première visite annuelle de l'ERIKA, les 16 août et 24 novembre 1999 à Gênes et Augusta :	p 132
1.2- Le dernier voyage de l'ERIKA :	p 133
1.2.1- Les contrats d'affrètement :	p 133
1.2.1.1- Le nouvel affréteur à temps : la société SELMONT de Messieurs DUCCI et CLEMENTE :	p 133
1.2.1.2- Le contrat d'affrètement pour le dernier voyage de l'ERIKA :	p 134
1.2.1.2.1- TOTALFINA SA devenue TOTAL SA et ses filiales :	p 134
1.2.1.2.2- La vente à la société ENEL :	p 135
1.2.1.2.3- Le contrat d'affrètement au voyage :	p 136
1.2.1.2.3.1- La négociation du contrat :	p 136
1.2.1.2.3.2- La charte-partie du 26 novembre 1999 :	p 137
1.2.2- L'escale de Dunkerque et les deux premiers jours de navigation :	p 138
1.2.2.1- L'équipage :	p 138
1.2.2.2- Le chargement :	p 139
1.2.2.3- L'état apparent du navire et le départ le 8 décembre 1999 :	p 140
1.2.2.4- Les 9 et 10 décembre 1999 :	p 141
1.2.3- Le 11 décembre 1999, jusqu'à 18H34, heure locale :	p 143
1.2.3.1- La gîte et le premier message de détresse de 14H08 :	p 143
1.2.3.2- La constatation des désordres par l'équipage :	p 145
1.2.3.3- Le rapport au Centre des opérations maritimes (COM) de Brest :	p 146
1.2.3.3.1- La Préfecture maritime et le COM de Brest :	p 146
1.2.3.3.2- La première information du COM de Brest :	p 147
1.2.3.4- Le télex du Commandant de l'ERIKA à PANSHIP de 14H42 :	p 148
1.2.3.5- L'intervention du FORT-GEORGE :	p 148
1.2.3.6- L'unique contact en phonie avec l'ERIKA : 14H53 :	p 149
1.2.3.7- L'information de Monsieur POLLARA et de PANSHIP :	p 151
1.2.3.8- L'information de la société RINA et de Monsieur PONASSO :	p 157
1.2.3.9- Le message laissé au numéro d'urgence de TOTAL DTS à 18H34 :	p 159
1.2.4- Le 11 décembre 1999, de 18H34 à 00H00, heures locales :	p 159
1.2.4.1- La société PANSHIP et l'agence POMMÉ :	p 159
1.2.4.2- Le message SITREP reçu à 19H37 par le COM de Brest :	p 161
1.2.4.3- Le télex de l'ERIKA à TOTAL DTS à 19H46 :	p 161
1.2.4.4- L'information du Commandant du port de Saint-Nazaire :	p 162
1.2.4.5- La communication entre l'ERIKA et PANSHIP à 19H55 :	p 163
1.2.4.6- L'information du Groupe TOTAL, vers 20H00 :	p 163

1.2.4.7-	De 21H00 à 23H00, heures locales :	p 165
1.2.4.7.1-	Le MARIA K et les "fuites" de l'ERIKA :	p 165
1.2.4.7.2-	L'appel au CEDRE :	p 166
1.2.4.7.3-	La conversation entre le COM et le CROSS ETEL à 21H10 :	p 167
1.2.4.7.4-	Le Commandant de l'ERIKA appelle le Commandant MARTENS de TPS à 21H23 :	p 167
1.2.4.7.5-	Les recherches du CEDRE :	p 168
1.2.4.7.6-	Les télex entre le CROSS et l'ERIKA de 22H15 à 23H00 :	p 169
1.2.4.8-	De 23H00 à 24H00, heures locales : l'analyse du COM de Brest :	p 170
1.2.5-	Le 12 décembre 1999 :	p 171
1.2.5.1-	Le second message de détresse de l'ERIKA :	p 172
1.2.5.2-	Le sauvetage :	p 173
1.2.5.3-	Le remorquage de la poupe :	p 175
2-	Les responsabilités pénales :	p 176
2.1-	Le délit de pollution :	p 177
2.1.1-	L'élément légal :	p 177
2.1.1.1-	Les griefs invoqués à l'encontre de la loi pénale :	p 177
2.1.1.2-	L'applicabilité de la loi pénale :	p 179
2.1.2-	L'élément matériel et l'élément moral :	p 181
2.1.2.1-	L'accident de mer et la pollution :	p 181
2.1.2.1.1-	L'étendue de la pollution :	p 181
2.1.2.1.2-	Le produit polluant :	p 184
2.1.2.2-	Les fautes et l'accident de mer :	p 185
2.1.2.2.1-	Les expertises ordonnées par la juridiction d'instruction :	p 186
2.1.2.2.2-	L'expertise du collège désigné par le tribunal de commerce de Dunkerque :	p 188
2.1.2.2.3-	Le rapport du BEA Mer :	p 189
2.1.2.2.4-	Les critiques des expertises judiciaires et du rapport du BEA :	p 190
2.1.2.2.5-	La thèse de Messieurs POLLARA et SAVARESE : un "sloshing" improbable :	p 192
2.1.2.2.6-	La thèse de la société RINA : la fissure invisible :	p 194
2.1.2.2.7-	Une corrosion élevée, généralisée pour les citernes latérales de ballast n° 2 :	p 196
2.1.2.2.7.1-	Le fragment de tôle examiné au cours de l'instruction :	p 196
2.1.2.2.7.2-	Les fragments d'épave examinés par le BEA Mer :	p 198
2.1.2.2.7.3-	Les épaves secondaires examinées par le collège expertal de Dunkerque :	p 199
2.1.2.2.8-	Des réparations à Bijela limitées à l'apparence :	p 201
2.1.2.2.9-	Les fautes caractérisées de Messieurs SAVARESE et POLLARA, exposant autrui à un risque d'une particulière gravité :	p 205

2.1.2.2.10- Les autres comportements considérés comme fautifs et causes de l'accident de mer selon l'ordonnance de renvoi :	p 208
2.1.2.2.10.1- Avant l'escale de Dunkerque :	p 208
2.1.2.2.10.1.1- Monsieur SAVARESE :	p 208
2.1.2.2.10.1.2- Monsieur POLLARA :	p 208
2.1.2.2.10.1.3- Messieurs CLEMENTE et DUCCI :	p 209
2.1.2.2.10.1.4- Monsieur PONASSO :	p 209
2.1.2.2.10.1.5- La société RINA :	p 210
2.1.2.2.10.1.6- TOTAL SA, TTC et TPS ; Monsieur THOUILIN :	p 214
2.1.2.2.10.2- L'escale de Dunkerque et les derniers jours de navigation :	p 218
2.1.2.2.10.2.1- L'escale de Dunkerque :	p 218
2.1.2.2.10.2.2- Les derniers jours de navigation :	p 219
2.1.2.2.10.2.2.1- Les manoeuvres à bord et le choix de la route :	p 219
2.1.2.2.10.2.2.2- L'application du SOPEP par le Commandant MATHUR et du code ISM par Monsieur POLLARA :	p 224
2.1.2.2.10.2.2.3- Le comportement des autres intervenants :	p 226
2.1.3- Les personnes punissables :	p 226
2.2- Les infractions de mise en danger de la personne d'autrui et de complicité de ce délit :	p 228
2.2.1- L'applicabilité de la loi pénale :	p 228
2.2.2- La condition préalable du délit de mise en danger :	p 229
2.3 - Le délit d'abstention volontaire de combattre un sinistre :	p 231
2.4 - La sanction :	p 232
3- L'action civile :	p 233
3.1- L'action civile résultant du délit de pollution :	p 233
3.1.1- La constitution de partie civile :	p 233
3.1.2- L'action en réparation :	p 234
3.1.2.1- La réparation du préjudice matériel de l'Etat :	p 235
3.1.2.2- Les collectivités territoriales :	p 236
3.1.2.2.1- Les Régions Bretagne, Pays-de-la-Loire et Poitou-Charentes :	p 236
3.1.2.2.1.1- La réparation du préjudice matériel :	p 236
3.1.2.2.1.2- La réparation de l'atteinte à la réputation et à l'image de marque :	p 237
3.1.2.2.2- Les Départements du Finistère, du Morbihan, de la Loire-Atlantique et de la Vendée :	p 238
3.1.2.2.2.1- La réparation du préjudice matériel :	p 238
3.1.2.2.2.2- La réparation de l'atteinte à la réputation et à l'image de marque :	p 239

3.1.2.2.3- La réparation du préjudice résultant de l'atteinte à l'environnement :	p 239
3.1.2.2.3- Les Communes :	p 240
3.1.2.2.3.1- Les Communes du Finistère :	p 240
3.1.2.2.3.2- Les Communes du Morbihan :	p 241
3.1.2.2.3.3- Les Communes de la Loire-Atlantique :	p 244
3.1.2.2.3.4- Les Communes de la Vendée :	p 247
3.1.2.2.4- L'établissement public "syndicat mixte de protection du littoral breton" (VIGIPOL) :	p 249
3.1.2.2.5- Le Comité régional des pêches maritimes et des élevages marins de Bretagne (CRPMEMB) :	p 249
3.1.2.2.6- Les associations :	p 250
3.1.2.2.7- Les syndicats :	p 257
3.1.2.2.8- Les particuliers et les entreprises :	p 258
3.2 - L'action civile exercée sur le fondement de l'article 470-1 du code de procédure pénale :	p 265

Le 8 décembre 1999, l'ERIKA, pétrolier âgé de près de vingt-cinq ans, battant pavillon maltais, acquis plusieurs années auparavant par le biais de la société maltaise TEVERE SHIPPING contrôlée par deux sociétés libériennes dont Monsieur Giuseppe SAVARESE portait les actions : confié à la gérance technique d'une société italienne présidée par Monsieur Antonio POLLARA, la société PANSHIP, depuis le 31 mai 1997 ; ayant fait l'objet de travaux de réparation dans un chantier du Monténégro, à l'été 1998, et bénéficié d'un certificat de classe émis par le REGISTRO ITALIANO NAVALE (le RINA), provisoirement le 15 août 1998, de manière définitive le 16 décembre 1998, et renouvelé par la société RINA, le 24 novembre 1999 ; doté d'un équipage composé d'officiers et de marins recrutés par l'agence indienne HERALD MARITIME SERVICE : affrété à temps, le 14 septembre 1999, par une société des Bahamas, SELMONT International, agissant par l'intermédiaire de la société suisse AMARSHIP, sociétés toutes deux dirigées par Messieurs Mauro CLEMENTE et Alessandro DUCCI ; affrété au voyage aux termes d'une charte-partie conclue en novembre 1999 entre SELMONT et une société panaméenne, filiale de la société devenue TOTAL SA, TOTAL TRANSPORT CORPORATION (TTC), par l'intermédiaire, successivement, de la société britannique TOTAL PETROLEUM SERVICES (TPS), filiale de la même compagnie pétrolière française, et de deux courtiers d'affrètement, l'un vénitien, l'autre londonien, intervenant pour le compte, respectivement, du fréteur et de l'affréteur ; contenant une cargaison de 30.884,471 tonnes métriques, quantité portée au connaissement, d'un produit présenté comme étant du fuel oil, vendu par la société française TOTAL RAFFINAGE DISTRIBUTION (TRD), filiale de la compagnie pétrolière précitée, à la société TOTAL INTERNATIONAL LIMITED (TIL), immatriculée aux Bermudes, filiale de la même compagnie pétrolière, et agissant par l'intermédiaire de la société TPS ; devant transporter cette cargaison revendue à la société ENEL, producteur italien d'électricité, quittait Dunkerque vers une destination fixée, pour ordre, dans un port d'Italie.

Dès son départ de Dunkerque, le pétrolier rencontrait des conditions météorologiques défavorables. Le 11 décembre 1999, après avoir émis un message de détresse, alors que le navire se trouvait dans le Golfe de Gascogne, le Commandant, Monsieur Karun MATHUR, informait les autorités qu'il maîtrisait la situation et faisait route vers Donges. Mais le 12 décembre 1999, peu avant 06H00, heure française, en 47° 10' de latitude Nord et 4° 36' de longitude Ouest (D 444, scellé n° 27), il lançait un nouveau message de détresse : son navire était en train de se briser. L'équipage était évacué sain et sauf par les hélicoptères de la Marine nationale, pendant que le navire se cassait en deux à un peu plus de 35 milles au sud-ouest de la pointe de Penmarc'h (pointe sud du Finistère). La quantité de produit répandue au moment du naufrage était alors estimée entre 7.000 et 10.000 tonnes. La partie avant du navire sombrait à peu de distance du lieu de la cassure. La partie arrière, prise en charge le 12 décembre, en début d'après-midi, par le remorqueur de haute mer Abeille Flandre, pour empêcher sa dérive vers Belle-Ile, coulait le lendemain à 14H50, en 47° 9' de latitude Nord et 4° 15' de longitude Ouest (D 526/6). Les deux morceaux de l'épave gisaient à environ 120 m de profondeur.

Des nappes de produit, immédiatement observées grâce aux moyens aériens de la Marine nationale et des Douanes, dérivait en mer pour atteindre les côtes françaises à compter du 23 décembre 1999, soit onze jours après l'accident. Les premiers arrivages à la côte étaient observés dans le Finistère sud puis atteignaient les îles du Morbihan (Groix et Belle-Ile), le 25 décembre. Le lendemain, soit quatorze jours après l'accident, l'île de Groix, face à Lorient, était très affectée et le gros de la pollution gagnait les côtes de la Loire-Atlantique, au nord et au sud de la Loire. Une couche visqueuse, de 5 à 30 cm d'épaisseur, recouvrait certaines zones du littoral sur plusieurs mètres de large. Le 27 décembre, la Vendée, au nord de Noirmoutier, puis, postérieurement, certaines Communes de l'île de Ré étaient atteintes à leur tour.

En raison des conditions météorologiques (vents supérieurs à 100 km/h soufflant perpendiculairement à la côte) et de forts coefficients de marée, la pollution était projetée très haut sur l'estran, atteignant le sommet de falaises de plus de 10 m. Les nappes dérivait vers le sud du Golfe de Gascogne et venaient ainsi polluer 400 km de côte. Le "Centre de documentation, de recherche et d'expérimentations sur les pollutions accidentelles des eaux" (CEDRE) recensait plus de 5.000 professionnels et volontaires venus travailler sur le littoral, dans des conditions souvent très difficiles, et établissait un premier bilan global des actions menées à terre. D'une manière générale, après un nettoyage initial, dit "nettoyage grossier", une seconde phase, dite de "nettoyage fin", pouvait commencer. Toutefois, en de nombreux endroits, de nouveaux arrivages à la côte, les semaines ou mois suivants, anéantissaient le travail déjà accompli. Les conditions météorologiques et de forts coefficients de marées provoquaient aussi l'enfouissement de nappes de produit sous plusieurs dizaines de centimètres de sable, entraînant la formation de mille-feuilles, soumis ultérieurement à des phases d'érosion ou d'engraissement, selon la période de la marée (D 2790, D 3548, D 3549).

Dès le 15 décembre 1999, le procureur de la République près le tribunal de grande instance de Paris ouvrait une information judiciaire des chefs de mise en danger de la personne d'autrui et de pollution par hydrocarbures (D 79). Ce réquisitoire introductif était suivi de plusieurs réquisitions supplétives, en particulier le 17 avril 2000, pour abstention volontaire de combattre un sinistre (D 1047).

La pollution consécutive au naufrage de l'ERIKA, en touchant les rivages bordant les territoires de multiples Communes, de cinq Départements et de trois Régions, avait eu une ampleur nationale et un retentissement qui dépassait les frontières. Son existence, sinon ses conséquences, était l'un des seuls faits matériels, compris dans la poursuite, admis par tous. Pour le reste, si l'on faisait observer au tribunal, avec la candeur qu'autorisait l'énoncé d'une évidence, que le commerce maritime international était, par essence, international, le dossier de la procédure, les débats et les écritures des parties montraient largement que la quasi-totalité des faits était contestée, chaque élément étant passé au crible d'une critique qui se voulait rigoureuse.

Les conditions de construction, en 1975, de l'ERIKA ; les incidents ou accidents ayant concerné les navires identiques, construits à la même époque, par le même chantier naval ; les différentes configurations et utilisations des citernes du pétrolier ; les acquisitions et classifications successives du navire ; les modalités de son exploitation, de sa gérance technique et de sa maintenance ; les travaux de réparation dont il avait fait l'objet ; les inspections multiples, menées à des titres divers et à des dates plus ou moins éloignées de son dernier voyage ; les conditions de son affrètement, puis de son chargement à Dunkerque ; la nature du produit transporté ; le déroulement et la chronologie des événements - on en comptait plusieurs - les 11 et 12 décembre 1999 ; l'attitude du Commandant, de l'Etat côtier et de ses représentants, du gérant technique, du propriétaire, de l'affréteur et du fréteur au voyage, de leurs courtiers, des agents maritimes ; les causes du naufrage, de même que les rapports d'expertise ou études - on en dénombrait pas moins d'une vingtaine - qui permettraient de les déterminer, demeuraient, jusqu'au terme des débats, autant de points âprement discutés.

En contrepoint de ce qui devait être l'un des aspects récurrents du procès, un certain nombre d'avis traduisait une conception plus tranchée des faits et circonstances pourtant soumis à l'appréciation du tribunal. Deux exemples peuvent illustrer ce propos.

A la suite du naufrage de l'ERIKA, l'Assemblée Nationale constituait une Commission d'enquête sur la sécurité du transport maritime des produits dangereux ou polluants, qui remettait un rapport le 5 juillet 2000. Dans l'avant-propos de cet important document, il était indiqué :

“La fin 1999 restera marquée par deux catastrophes. En quelques heures, des vents dévastateurs auront ravagé plusieurs régions et, pratiquement au même moment, le naufrage de l'ERIKA aura souillé durablement 400 km de nos côtes. L'une aura montré nos limites face aux éléments déchaînés ; même si une réflexion s'impose sur la façon de réparer les dommages, il s'agit d'une catastrophe naturelle.

L'autre aura été, à la face du monde, le scandale - une fois de plus répété - de navires sous-normes sur lesquels des Etats complaisants acceptent de voir flotter leur pavillon, d'affréteurs à l'affût du transport au moindre coût, d'armateurs fuyant leurs responsabilités derrière des sociétés écrans... Cette catastrophe n'a rien de naturel, elle tire son origine d'une logique de profits. L'émotion et la solidarité ont été au rendez-vous dans les deux cas ; la colère a retenti pour la marée noire. Ainsi, les catastrophes passées n'auraient pas servi de leçons ?

Pourquoi si peu de contrôles dans les ports, tant de laxisme à l'égard d'Etats complaisants, d'armateurs qui n'en sont pas, d'attentisme envers les navires dangereux ?

Pourquoi les produits les plus polluants sont-ils transportés par les navires les moins sûrs ?

Comment admettre la surexploitation d'équipages au nom d'une concurrence qui n'exige pas de normes sociales, de références à l'OIT ?

Une réclamation est montée, puissante, pour des sanctions, une réparation totale des dommages et torts causés. Les agressions envers la mer, sa flore, sa faune, les atteintes à notre souveraineté, dès lors que notre littoral est souillé et notre liberté mise en cause, justifient cette juste révolte [...] Face à une mondialisation libérale qui cherche à réduire le rôle et les moyens de la puissance publique, il est temps de refuser les logiques de rentabilité, de transformation de notre planète en un vaste marché, au détriment des hommes et de notre environnement.

En disant « plus jamais cela », en exigeant des transports maritimes sûrs, c'est aussi ce que demandent les habitants, les citoyens de nos régions littorales. C'est ce que cette Commission d'enquête parlementaire a voulu prendre en compte durant ses travaux, ses auditions, ses visites diverses et traduire dans les éléments de son rapport” (D 3252).

Se distinguant de cet avant-propos, le rapport lui-même précisait, cependant, dans son introduction : *“il convient de souligner que, respectueuse des termes de l'article 6 de l'ordonnance [...] du 17 novembre 1958 qui lui interdisaient d'enquêter sur des faits donnant lieu à des poursuites judiciaires en cours, la Commission d'enquête n'a en aucune manière cherché à déterminer les causes particulières du naufrage de l'ERIKA et moins encore les responsables directs de cet événement. Le cas de l'ERIKA n'est évoqué par la commission que comme le prisme à travers lequel il convient d'analyser l'organisation et les moyens dont nous disposons pour prévenir et lutter contre les pollutions ainsi que pour indemniser leurs victimes” (D 3252, page 11).*

Dans le même sens, un manuel récent de droit maritime, ouvrage collectif de doctrine, certes spécialisé, mais, comme d'autres, mis à la disposition du public, donnait au lecteur, au gré des différents chapitres, son lot d'appréciations sur les faits : *“l'on a vu se développer à travers le monde quelques sociétés de classification douteuses, ou qui se mettent avec laxisme au service des navires battant pavillon de complaisance. Les catastrophes maritimes de l'ERIKA et du PRESTIGE ont bien relevé cette dérive ou tout au moins ce risque” ; quelques pages plus loin : “Le recours aux montages sociétaires, avec des single ships companies, est [...] devenu un phénomène extrêmement préoccupant, en raison de son ampleur mondiale et de ses conséquences nuisibles. Cette pratique permet en particulier aux armateurs propriétaires de navires de cloisonner leurs risques et leurs activités en créant autant de sociétés qu'il possède de navires (d'où la formule, one ship, one company) [...] On se souvient que tel fut le cas, par exemple, pour l'ERIKA ou le PRESTIGE... Le procédé est [...] potentiellement favorable à la fraude ou tout au moins à la malveillance à travers la couverture de ces filiales de complaisance” ;*

quelques chapitres après, à propos du paragraphe 4 de l'article III de la convention internationale de 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures : *"Enfin et surtout, l'affrèteur échappe aux demandes de réparation [...] sauf à prouver que le dommage résulte de son fait ou qu'il a été commis téméraitement avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement. Ce dernier alinéa correspond au cas de l'ERIKA que l'affrèteur a accepté (alors que d'autres compagnies l'avaient refusé) pour un voyage en plein hiver alors même qu'un nouvel équipage non expérimenté pour ces latitudes était prévu"*.

Il s'agissait là, sans doute, de prises de position plus personnelles qu'institutionnelles. Mais, portées par la force du pouvoir ou parées des vertus du savoir, elles pouvaient être source de confusion et laisser penser qu'en présence d'autant d'éléments de conviction la justice aurait dû passer depuis longtemps.

Ce serait oublier que le principe de légalité est coextensif à l'action de juger, laquelle consiste, aussi, à soumettre les faits à l'épreuve du droit. En ce qu'elle n'est pas contraire à nos engagements internationaux, la loi, issue du vote de nos représentants élus, détermine les comportements qu'elle entend réprimer. Ce principe s'applique, à plusieurs titres, à la poursuite soumise au tribunal. L'ordonnance de renvoi (D 4177), rendue après plus de six années d'instruction, retenait des faits sous quatre qualifications juridiques distinctes. Autrement dit, selon l'acte qui saisissait le tribunal et délimitait l'étendue de son intervention, les faits rempliraient les conditions de quatre types d'incriminations définies par la loi, dont il importe de rappeler les termes.

Dans sa rédaction en vigueur au moment des faits, l'article 8 de la loi n° 83-583 du 5 juillet 1983 modifiée, réprimant la pollution par les navires, sanctionne d'une peine d'amende correctionnelle, quand les faits ont eu lieu dans la zone économique au large des côtes du territoire de la République, l'imprudence, la négligence ou l'inobservation des lois et règlements ayant eu pour conséquence un accident de mer tel que l'a défini la convention de Bruxelles du 29 novembre 1969 sur l'intervention en haute mer, lorsque cet accident a entraîné une pollution des eaux territoriales, des eaux intérieures ou des voies navigables jusqu'à la limite de la navigation maritime.

Le même article 8 de la loi du 5 juillet 1983 énumère les personnes punissables. Il s'agit, aux termes de ce texte, soit du Capitaine ou du responsable de la conduite ou de l'exploitation à bord de navires français ou étrangers qui a provoqué un tel accident ou n'a pas pris les mesures nécessaires pour l'éviter, soit du propriétaire, de l'exploitant ou de leur représentant légal ou dirigeant de fait s'il s'agit d'une personne morale, ou de toute autre personne que le Capitaine ou le responsable à bord, exerçant, en droit ou en fait, un pouvoir de contrôle ou de direction dans la gestion ou la marche du navire, lorsque ce propriétaire, cet exploitant ou cette personne aura été à l'origine d'une pollution dans les conditions précédemment exposées.

Cette incrimination, rangée dans la catégorie des délits non intentionnels, se combine avec les lois successives qui ont modifié le régime de la faute pénale. En réécrivant les dispositions de l'article 121-3 du code pénal en 1996, le Législateur poursuivait un triple objectif : consacrer le principe de l'appréciation in concreto, c'est-à-dire en fonction des circonstances de l'espèce ; supprimer définitivement les délits matériels, en permettant de débattre de l'existence de la faute au regard de ces circonstances, même en présence d'un manquement à une obligation de prudence ou de sécurité prévue par la loi ou le règlement ; et enfin, protéger les personnes publiques contre des poursuites abusives.

Repris par une loi ultérieure, sous réserve de quelques modifications de détail, le nouvel alinéa 3 de l'article 121-3 du code pénal, qui n'est pas réservé à une catégorie, mais est de portée générale, prévoit qu'il y a également délit, lorsque la loi le prévoit, en cas de faute d'imprudence ou de négligence ou de manquement à une obligation de prudence ou de sécurité prévue par la loi ou le règlement, s'il est établi que l'auteur des faits n'a pas accompli les diligences normales compte tenu, le cas échéant, de la nature de ses missions ou de ses fonctions, de ses compétences, ainsi que du pouvoir et des moyens dont il disposait.

Considérée comme insuffisamment efficace, pour n'avoir pas mis fin à des poursuites et condamnations jugées excessives, la loi du 13 mai 1996 a été complétée par celle du 10 juillet 2000 tendant à préciser la définition des délits non intentionnels, et destinée à limiter les conditions de la mise en jeu de la responsabilité pénale des personnes physiques, pour ce type d'infraction, et à atténuer ainsi la répression.

Appliqué par la Cour de cassation aux faits commis antérieurement à son entrée en vigueur, parce qu'édicte une règle moins sévère que la loi ancienne, et à l'ensemble des délits non intentionnels, en raison de sa place au sein du code pénal, l'alinéa 4 de l'article 121-3 de ce code dispose qu'en cas de faute d'imprudence ou de négligence ou de manquement à une obligation de prudence ou de sécurité prévue par la loi ou le règlement, les personnes physiques qui n'ont pas causé directement le dommage, mais qui ont créé ou contribué à créer la situation qui a permis la réalisation du dommage, ou qui n'ont pas pris les mesures permettant de l'éviter, sont responsables pénalement s'il est établi qu'elles ont, soit violé de façon manifestement délibérée une obligation particulière de prudence ou de sécurité prévue par la loi et le règlement, soit commis une faute caractérisée et qui exposait autrui à un risque d'une particulière gravité qu'elles ne pouvaient ignorer.

Le deuxième type d'infraction retenu dans l'acte de poursuite est le délit de mise en danger d'autrui. Selon l'article 223-1 du code pénal, le fait d'exposer directement autrui à un risque immédiat de mort ou de blessures de nature à entraîner une mutilation ou une infirmité permanente par la violation manifestement délibérée d'une obligation particulière de sécurité ou de prudence imposée par la loi ou le règlement est puni d'un an d'emprisonnement et de 15.000 euros d'amende. Considérée parfois comme complexe et à l'origine d'une abondante jurisprudence, la nature, intentionnelle ou non, de ce délit fait l'objet d'une controverse doctrinale dont l'enjeu pourrait ne pas être purement théorique.

La troisième catégorie d'infraction visée par la poursuite est celle qui punit l'abstention volontaire de combattre un sinistre. Instituant un nouveau délit qui ne figurait pas dans le code pénal, l'article 223-7, nouveau, de ce code prévoit que quiconque s'abstient volontairement de prendre ou de provoquer les mesures permettant, sans risque pour lui ou pour les tiers, de combattre un sinistre de nature à créer un danger pour la sécurité des personnes est puni de deux ans d'emprisonnement et de 30.000 euros d'amende.

La poursuite comporte une quatrième incrimination, celle de complicité de mise en danger d'autrui. Deux conditions sont prévues pour établir la complicité. D'une part, l'existence d'une infraction principale punissable, en l'occurrence, celle de mise en danger. D'autre part, un certain nombre d'actes précisés par la loi, commis par le complice, en connaissance de cause, à savoir l'aide ou l'assistance, la provocation ou la fourniture d'instructions pour commettre le délit, caractérisant des agissements, en principe, positifs et antérieurs ou concomitants à l'infraction, associés à la connaissance du caractère délictueux du comportement de l'auteur principal.

Cette présentation rapide et purement descriptive serait incomplète si l'on omettait d'indiquer que la mise en jeu de la responsabilité pénale des personnes morales, autrement dit des sociétés en cause, obéit à des conditions fixées par la loi. L'article 121-2 du code pénal dispose que les personnes morales, à l'exclusion de l'Etat, sont responsables des infractions commises pour leur compte par leurs organes ou leurs représentants.

Sur les réquisitions du procureur de la République, de renvoi devant le tribunal, Messieurs SAVARESE, POLLARA, la société RINA et l'un de ses dirigeants, Monsieur PONASSO, étaient déférés devant la juridiction pour des faits qualifiés de mise en danger et de pollution.

Selon l'ordonnance du juge d'instruction, Monsieur SAVARESE, propriétaire d'un pétrolier de près de vingt-cinq ans d'âge, transportant des produits très polluants, aurait aménagé sa situation personnelle et organisé la gestion de l'ERIKA afin, d'une part, de limiter la mise en jeu de sa propre responsabilité et de contourner l'application des conventions internationales, et, d'autre part, de retirer de l'exploitation du navire le rendement financier le plus élevé possible, en minimisant les dépenses liées à la maintenance, aux réparations et à la gérance technique, en obtenant à titre onéreux des certificats qui ne correspondaient pas à l'état réel du navire, en l'affrétant à temps à une société SELMONT, société "off-shore" et "coquille vide", dans le seul but d'obtenir le règlement immédiat du fret, ce qui devait conduire à l'utilisation intensive du navire et à son appareillage à Dunkerque, le 8 décembre 1999, dans un état structurel qu'il savait déficient, avec un Commandant inexpérimenté en zone atlantique, sans officier radio et dans de très mauvaises conditions météorologiques.

Ces faits caractériseraient des violations manifestement délibérées d'obligations particulières de sécurité et de prudence imposées par plusieurs règles figurant dans la convention de 1974 modifiée, portant sauvegarde de la vie humaine en mer, également dénommée convention SOLAS, ayant directement exposé l'équipage à un risque immédiat de mort par naufrage ou noyade, et seraient constitutifs du délit de mise en danger.

De plus le comportement de Monsieur SAVARESE, en ce qu'il aurait influé, non seulement sur la sécurité du navire, mais aussi sur le déroulement des événements qui se produisaient les 11 et 12 décembre 1999, dans la mesure où l'intéressé n'avait pas prévenu les autorités françaises des pertes de fioul à la mer, aurait été directement à l'origine de l'accident de mer de l'ERIKA qui avait entraîné la pollution.

Après avoir accordé plusieurs entretiens à des journaux français (D 414, D 415), Monsieur SAVARESE était entendu à trois reprises au cours de la procédure pénale. Soumis à un contrôle judiciaire lui imposant le versement d'une caution de 10 millions de francs, il ne déférait plus aux convocations du juge d'instruction, qui délivrait à son encontre, le 27 septembre 2001, un mandat d'arrêt (D 2358). S'étant présenté aux autorités judiciaires françaises en septembre 2006, il était laissé libre, sous contrôle judiciaire.

Il expliquait au magistrat instructeur qu'ayant acquis l'ERIKA à travers deux sociétés libériennes, dont il portait la totalité des actions, et une société maltaise, TEVERE SHIPPING, il avait successivement frété à temps ce navire aux sociétés EUROMAR puis SELMONT, et en avait confié la gérance technique, en 1997, à la société PANSHIP, sous le contrôle, à compter de juin 1998, de la société de classification RINA, deux sociétés italiennes sur les indications ou recommandations desquelles il avait fait entretenir et réparer le pétrolier pour le maintenir en bon état de navigabilité.

S'estimant ainsi dégagé de sa responsabilité, pour ce qui concernait l'état du navire et les certificats qui lui avaient été attribués, il affirmait n'être pas plus impliqué dans la gestion des événements qui se produisaient les 11 et 12 décembre 1999, ayant, certes, été avisé de certaines difficultés que connaissait l'ERIKA, mais assez vite rassuré, grâce aux informations données par le Commandant et transmises par le dirigeant de la société PANSHIP, Monsieur POLLARA.

A ce dernier, il était en particulier reproché, comme dirigeant de la société PANSHIP, prise en sa double qualité de gérant technique et de compagnie exploitante au sens des règles internationales de sécurité, et plus précisément du code ISM, d'avoir favorisé une exploitation "à outrance" de l'ERIKA ; réduit de manière systématique, pour des raisons exclusivement financières, alors qu'il connaissait parfaitement l'état de corrosion du navire, les travaux d'entretien et de réparation, en particulier ceux réalisés lors du transfert de classe, en 1998, entre les sociétés de classification Bureau Veritas et RINA ; obtenu indûment certains certificats prévus par les conventions internationales, attribués soit au navire soit à la société PANSHIP ; organisé avec une société qui n'offrait aucune garantie, la société SELMONT, l'affrètement à temps ; laissé appareiller le pétrolier, à Dunkerque, le 8 décembre 1999, vers l'Italie, pour une navigation que sa structure ne lui permettait pas de mener à son terme ; volontairement contrevenu, les 11 et 12 décembre 1999, aux dispositions du code ISM alors qu'il avait été informé, dès le début de l'après-midi du 11 décembre, des dommages subis par la structure du pétrolier qui rendaient impossible la poursuite du voyage, et ainsi commis autant de violations manifestement délibérées d'obligations particulières de sécurité et de prudence imposées par plusieurs règles figurant à la convention SOLAS, ayant directement exposé l'équipage à un risque immédiat de mort par naufrage ou noyade et constitutives du délit de mise en danger.

Les conditions très critiquables d'exercice de la gérance technique, la connaissance de l'état réel et déplorable du navire, le recours, sur ses conseils, à une société de façade pour l'affrètement à temps, la méconnaissance, les 11 et 12 décembre 1999 du plan d'urgence contre la pollution par les hydrocarbures, dénommé SOPEP ou plan SOPE, et prévu par la règle 26 de l'annexe I de la convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le protocole de 1978, dite convention MARPOL 73/78, son silence à l'égard des autorités côtières, lorsqu'il apprenait du Commandant, le 11 décembre 1999, en début d'après-midi, et dans la nuit du 11 au 12 décembre, l'existence de pertes de produit et son absence de réaction pour les éviter ou en limiter les effets étaient constitutifs, pour le magistrat instructeur, du délit de pollution.

La critique fondamentale que Monsieur POLLARA et les spécialistes dont il s'était entouré formulaient avec constance au cours de la procédure tenait à ce que l'information judiciaire, et notamment les expertises ordonnées par le juge et réalisées sans que ne fût examinée l'importante documentation qu'ils avaient versée au dossier, n'avaient pas permis de déterminer avec certitude les causes du naufrage. Dès lors, comment pouvait-on rechercher des responsabilités, de surcroît pénales, si toutes les justifications présentées pour retracer le processus de ruine d'un navire, dont la très bonne résistance de la structure avait été mathématiquement établie, ne procédaient que de calculs erronés et de démonstrations fantaisistes ?

La seule cause qui méritait de retenir l'attention, et dont ils estimaient qu'elle avait pu effectivement provoquer le naufrage, était un phénomène dit de "sloshing", consistant en des mouvements très violents de liquides dans les citernes ou ballasts, à l'origine, au cours d'une navigation par forte mer, d'efforts considérables dans les parois et les structures internes des navires, phénomène auquel l'ERIKA était particulièrement vulnérable, compte tenu des règles techniques applicables à l'époque de sa construction, et qui avait pu être associé à des événements extérieurs, tels que, par exemple, la rencontre de vagues atypiques (D 1791, D 4133).

Pour le surplus, Monsieur POLLARA expliquait que la société PANSHIP avait pleinement rempli ses obligations, que ce fût en tant que gérant technique ou comme compagnie exploitante, et que de nombreux griefs qui lui étaient personnellement imputés reposaient, soit sur des faits inexacts, soit sur l'existence d'obligations n'entrant pas dans le champ de ses responsabilités.

Selon la juridiction d'instruction, la société de classification RINA aurait, successivement, fait bénéficier, depuis mai et juin 1998, la société PANSHIP, compagnie exploitante, et l'ERIKA de la certification ISM, malgré l'état du navire et les nombreux manquements de la compagnie ; contrôlé, à l'été 1998, des travaux de réparation qui n'avaient pas remédié à la corrosion généralisée du pétrolier, et qui avaient été réalisés selon des modalités techniques et de financement ne répondant pas aux règles internes et exigences qu'une société de classification se devait de faire respecter : attribué des certificats provisoires et définitifs à un navire "sous-normes" ; institué une pratique autorisant un simple inspecteur de la société à délivrer des certificats provisoires sans contrôle de la direction générale ; accepté de ne pas suspendre le certificat de classe alors que le propriétaire du bateau ne respectait pas ses engagements financiers, ce qui révélait qu'il ne pouvait faire face aux dépenses d'entretien ; confirmé cette certification au mois de novembre 1999, alors que certaines constatations effectuées par l'un de ses inspecteurs étaient de nature à remettre en cause la classification ; et permis à l'ERIKA de prendre la mer à Dunkerque, le 8 décembre 1999, vers l'Italie, dans les eaux territoriales françaises, puis dans la zone économique exclusive.

Par la violation ainsi délibérée de plusieurs obligations de sécurité et de prudence qui lui étaient imposées par la convention SOLAS et le code ISM, la société RINA aurait directement exposé l'équipage à un risque immédiat de mort par naufrage ou noyade et commis le délit de mise en danger. Ajoutés à l'absence de vérification du contenu du SOPEP de l'ERIKA, les faits retenus à l'encontre de cette société de classification seraient aussi constitutifs du délit de pollution (D 4177/178, D 4177/179).

En ses qualités de chef du département de la gestion de la flotte (le département NAV) du RINA, en 1998, et de la société RINA, en 1999, département qui comprenait la section SIS (Ship In Service), dont il assurait également la direction jusqu'à la fin 1998, de membre du comité de classification et de la direction générale du RINA, il était reproché à Monsieur PONASSO d'avoir accepté, en mai et juin 1998, puis maintenu la certification ISM de l'ERIKA, qu'il savait impropre à la navigation, et celle de PANSHIP, malgré les manquements avérés de cette compagnie exploitante ; dirigé l'inspecteur de la société de classification chargé de superviser les travaux de réparation du navire, alors que ceux-ci avaient été menés dans des conditions très critiquables ; proposé la classification du pétrolier à l'issue de ces travaux et signé les certificats définitifs ; permis au navire, faute de contrôle suffisant après les constatations d'un inspecteur de la société RINA, en novembre 1999, de prendre la mer le 8 décembre suivant ; soit, par la violation délibérée des obligations contenues dans la convention SOLAS, directement exposé l'équipage à un risque immédiat de mort par naufrage ou noyade et commis le délit de mise en danger.

En délivrant les certificats de navigation, en particulier le certificat international de prévention contre la pollution, en négligeant de vérifier le plan SOPE de l'ERIKA et de sanctionner les défaillances de la société PANSHIP, en sa qualité de compagnie exploitante au sens du code ISM, en s'abstenant d'entrer en contact avec Monsieur POLLARA, le 11 décembre 1999, alors, d'une part, que ce dernier avait fait appel à un ingénieur de la société RINA pour l'informer des désordres constatés à bord de l'ERIKA, et, d'autre part, que PANSHIP ne bénéficiait pas du service chargé d'apporter une assistance technique aux navires en difficulté, Monsieur PONASSO aurait été directement à l'origine de la perte du pétrolier ayant entraîné la pollution des eaux territoriales françaises (D 4177/180, D 4177/181).

A l'inverse, la société RINA et Monsieur PONASSO considéraient que l'origine du naufrage devait être recherchée dans un processus lent de rupture, lié à un vice caché dans l'acier sur le bordé de muraille, à hauteur du ballast n° 2 tribord et de la marque désignant le point de poussage pour les remorqueurs.

Ils exposaient que, soucieux de s'assurer de la pertinence de leur analyse par des données physiques, et non par les seuls calculs fondés sur des hypothèses invraisemblables ou des données invérifiables, des essais en bassin de carène, qu'ils avaient fait réaliser à deux reprises par des spécialistes de premier plan, avaient démontré, tout d'abord, que le prétendu état général de l'ERIKA au départ de Dunkerque ne pouvait en aucun cas expliquer sa rupture, la structure étant suffisamment solide pour résister aux contraintes générées par les conditions de mer que l'ERIKA avait rencontrées, ensuite, que la formation d'une petite fissure traversante - le vice caché dans l'acier au niveau du "Tug Mark" - était compatible avec les observations faites sur les morceaux d'épave récupérés et permettait d'expliquer l'enchaînement des événements ayant abouti au naufrage du pétrolier, au cours duquel la corrosion n'avait joué aucun rôle, et enfin, que le naufrage aurait pu être évité grâce à une conduite appropriée du navire, aussi bien en termes de vitesse que de cap.

Les dirigeants de la société RINA soulignaient que les règles et procédures internes de la société de classification, elle-même placée sous le contrôle vigilant de l'association internationale des sociétés de classification, de l'Etat du pavillon dont elle était le délégataire, de l'Union Européenne à travers la Commission des transports et enfin des Etats eux-mêmes, ainsi que toutes les normes internationales édictées par l'OMI avaient toujours été respectées, et que ceux qui mettaient en cause leur action faisaient preuve, soit d'une méconnaissance du fonctionnement de la classification, soit d'une volonté délibérée de porter atteinte à la réputation de la société, afin de mieux occulter les études qui avaient démontré que la corrosion ne pouvait être la cause du naufrage.

Sur des réquisitions de non-lieu du chef de mise en danger mais de renvoi pour le délit de pollution, la juridiction d'instruction saisissait le tribunal des faits qualifiés de pollution et de mise en danger imputés à Messieurs DUCCI et CLEMENTE.

Selon l'acte de saisine, Messieurs DUCCI et CLEMENTE, propriétaires de la société SELMONT, immatriculée aux Bahamas, et de la société AMARSHIP, établie en Suisse, agent de la société SELMONT, avaient "réveillé" une société off-shore, en l'occurrence SELMONT, pour être le "véhicule juridique" de l'affrètement intensif de l'ERIKA ; affrété à temps le navire, en septembre 1999, afin de permettre à la société TEVERE SHIPPING, de Monsieur SAVARESE, d'obtenir un paiement anticipé du fret, sans s'assurer de la situation financière de l'intéressé et de l'état réel du bâtiment ; frété au voyage ce pétrolier sans pour autant être en mesure de répondre aux exigences commerciales des affréteurs ; fait appareiller l'ERIKA le 8 décembre 1999, au départ de Dunkerque, dans des conditions périlleuses, sans avoir préalablement contrôlé son état de navigabilité ni les compétences de l'équipage ; omis d'avertir l'Etat côtier des dommages affectant le navire alors qu'ils en avaient eu connaissance dès le 11 décembre 1999 en fin de matinée ou dans l'après-midi.

Ces violations de plusieurs obligations de sécurité et de prudence qui leur étaient imposées par la convention internationale SOLAS avaient directement exposé l'équipage à un risque immédiat de mort par naufrage ou noyade et seraient constitutives du délit de mise en danger. De tels agissements, qui s'accompagnaient, le 11 décembre 1999, d'une nouvelle notification au Commandant de l'ERIKA des instructions de l'affréteur au voyage, alors qu'il était nécessaire de lui rappeler les exigences du SOPEP, caractériseraient également le délit de pollution (D 4177/168 à D 4177/171).

Monsieur DUCCI, qui faisait connaître au juge, à compter de juin 2003, qu'il n'était plus en état de répondre à ses convocations en raison d'un deuil familial, ainsi que Monsieur CLEMENTE soutenaient qu'aucune faute pénale ne pouvait leur être reprochée.

Quelles que fussent les circonstances dans lesquelles ils avaient été amenés à prendre connaissance des difficultés de l'ERIKA, le 11 décembre 1999, les conventions qui liaient la société SELMONT à ses partenaires, et en particulier la charte-partie à temps, établie à partir d'un formulaire standard, couramment employé pour l'affrètement de navires pétroliers, conclue en septembre 1999 avec TEVERE SHIPPING et soumise au droit anglais, limitaient le rôle de SELMONT à celui de simple acteur commercial, qui, en raison de sa position au sein de la chaîne contractuelle, n'avait de responsabilité ni pour l'aptitude à naviguer du pétrolier ni pour la sécurité du navire et de sa cargaison ni dans l'exécution des ordres de navigation incombant au Commandant et à l'armateur.

Comme l'avaient demandé certaines des parties civiles, et sur des réquisitions de renvoi du chef du délit de pollution, mais de non-lieu du chef de complicité de mise en danger, la société devenue TOTAL SA était renvoyée devant le tribunal des chefs de pollution et de complicité de mise en danger, et les sociétés TOTAL TRANSPORT CORPORATION et TOTAL PETROLEUM SERVICES, devenue TOTAL GAZ AND POWER SERVICES LIMITED, du chef de pollution.

Sur des réquisitions aux fins de non-lieu, Monsieur Bertrand THOUILIN, alors responsable des affaires juridiques et de la sécurité au sein de la direction "Trading/Shipping" de la société devenue TOTAL SA, était renvoyé devant la juridiction de jugement des chefs de complicité de mise en danger, de pollution et d'abstention volontaire de combattre un sinistre.

Parmi les faits qu'elle exposait dans l'ordonnance de renvoi, la juridiction d'instruction relevait, notamment, que la société TOTAL SA avait contrevenu à ses propres règles de contrôle, plus généralement désignées par le mot de "vetting", pour accepter à l'affrètement au voyage un pétrolier en limite d'âge et l'affréter alors que la période d'acceptation était expirée ; "signé" une charte-partie au voyage avec un fréteur, en l'occurrence SELMONT, qu'elle savait peu soucieux de l'état du navire ou de la fiabilité de son propre fréteur à temps ; omis de s'assurer des compétences de la compagnie exploitante ; autorisé l'ERIKA à quitter Dunkerque pour l'Italie, sans inspection vetting et dans des conditions météorologiques et de chargement dangereuses ; imposé, en s'immisçant dans la gestion nautique du navire par des instructions de voyage, des obligations au Commandant au détriment des règles de sécurité ; et manqué de s'enquérir du respect de ces règles alors qu'elle avait établi un contact direct avec le Commandant et qu'elle avait eu connaissance, le 11 décembre 1999, de l'ensemble des dommages affectant le navire.

Ces circonstances ainsi que l'absence d'information donnée aux autorités côtières et de mesure prises pour combattre les désordres à bord ou en limiter les effets seraient également constitutives du délit de pollution.

Les sociétés TOTAL TRANSPORT CORPORATION et TOTAL PETROLEUM SERVICES, devenue TOTAL GAZ AND POWER SERVICES LIMITED, avaient, selon la poursuite, commis le même délit, en signant ou faisant signer, le 26 novembre 1999, une charte-partie au voyage avec la société SELMONT, en affrétant ou faisant affréter l'ERIKA alors que le délai d'acceptabilité du navire était expiré, en omettant de s'assurer des compétences de la compagnie exploitante, en interférant dans la marche du navire par des instructions de voyage imposées au Commandant au détriment des règles de sécurité,

sans s'inquiéter du respect de ces règles, sans informer les autorités côtières ou, pour TOTAL PETROLEUM SERVICES, sans suivre le navire les 11 et 12 décembre, et sans prendre les mesures propres à combattre ou à limiter les dommages survenus à bord (D 4177/183 à D 4177/185).

Il était reproché à Monsieur THOUILIN, directeur du service des affaires juridiques et de la sécurité, membre du comité juridique du Groupe TOTAL et Président de TOTAL TRANSPORT CORPORATION, pour le délit de complicité de mise en danger, d'avoir signé la charte-partie au voyage du 26 novembre 1999, vidé de son contenu les règles vetting de la compagnie pétrolière, permis au Groupe, grâce aux instructions de voyages, de s'immiscer dans la gestion nautique de l'ÉRIKA, et contribué à ce que ce navire sous-normes eût entrepris un voyage dans des conditions périlleuses : pour le délit de pollution, en plus des éléments de fait précédemment cités, d'avoir minimisé les informations qui faisaient craindre une pollution et omis de prendre les mesures destinées à en limiter les effets ; et pour le délit d'abstention volontaire de combattre un sinistre, d'avoir, alors qu'il était tenu informé du déroulement des événements, les 11 et 12 décembre 1999, maintenu les intervenants du Groupe TOTAL dans un rôle purement passif.

La société TOTAL SA se livrait à une analyse de la poursuite, dont elle dénonçait, tout d'abord, l'absence de fondement juridique. S'agissant du délit de complicité de mise en danger d'autrui, la société soutenait, d'une part, qu'il n'existait pas d'infraction principale punissable, et, d'autre part, qu'à supposer établi le délit et connu l'état réel du navire lors de son affrètement puis au moment des événements des 11 et 12 décembre 1999, hypothèse qui ne correspondait en rien à la réalité des faits, la complicité n'en était pas pour autant constituée, faute de pouvoir caractériser une aide ou une assistance donnée volontairement aux auteurs principaux et destinée à faciliter la violation des règles de sécurité ou de prudence qui leur étaient imposées.

Concernant le délit de pollution, la compagnie pétrolière maintenait qu'elle ne disposait d'aucun pouvoir de contrôle ou de direction sur la gestion ou la marche de l'ÉRIKA, de sorte qu'elle se trouvait hors du champ de l'incrimination pour n'appartenir à aucune des catégories de personnes punissables énumérées par la loi, que, de surcroît, elle n'avait commis ni manquement à une loi ou à un règlement, ni faute d'imprudence ou de négligence dans le choix du navire, son affrètement ou lors des événements des 11 et 12 décembre 1999 et, qu'en tout état de cause, elle ne pouvait prendre aucune mesure de nature à éviter l'accident de mer.

La société TOTAL SA ajoutait que les conditions de la mise en jeu de sa responsabilité pénale n'étaient pas réunies, puisqu'elle était recherchée à travers ses filiales, également personnes morales, ce que n'autorisaient pas les dispositions du code pénal, qui imposaient que la responsabilité de la personne morale fût mise en cause par le truchement d'une personne physique.

Selon la compagnie pétrolière, si l'application du droit ne permettait pas de justifier la poursuite, celle-ci devait avoir une autre cause. En cours de procédure, le dirigeant mandaté pour la représenter écrivait au juge d'instruction : *"Je regrette une fois de plus de constater que les reproches qui sont faits à TOTAL sont largement déterminés, dans l'esprit des médias comme, semble-t-il, de la poursuite, par l'ampleur de la catastrophe matérielle résultant du naufrage de l'ÉRIKA et plus encore, peut-être, par la taille de TOTAL et non point fondés sur des relations de cause à effet démontrées entre le comportement de TOTAL et la survenance de cet événement"* (D 3831/13).

En outre, la société TOTAL SA s'estimait doublement victime. D'une part, elle avait perdu une cargaison de 3,5 millions de dollars et exposé des dépenses jugées considérables, évaluées à plusieurs centaines de millions d'euros, pour lutter contre la pollution et traiter les déchets. D'autre part, elle était présentée comme coupable, dans un procès animé par l'idéologie, participant d'une description fallacieuse du monde maritime, pour la seule raison qu'elle était une compagnie pétrolière prospère. A défaut d'être juridiquement établie, la culpabilité de TOTAL, serait ontologique. En d'autres termes, la compagnie pétrolière aurait été mise en cause, non pour ce qu'elle aurait fait ou omis de faire, mais parce qu'elle serait ce qu'elle est.

Une ultime demande de non-lieu concluait : "S'il s'agit de militer en faveur d'une présomption de responsabilité de l'affrèteur au voyage, ou de créer une obligation de sécurité de résultat, voire de garantie, à la charge de l'affrèteur dans le transport d'une cargaison, autant énoncer ce projet sans se servir de la justice pénale qui n'est pas faite pour être ainsi instrumentalisée. L'énonciation des raisons pour lesquelles la poursuite ne tient pas serait donc plus juste et tout aussi pédagogique qu'un renvoi devant le tribunal aboutissant à une décision de relaxe. L'énonciation par le juge des limites du droit pénal et des lacunes prêtées aux textes pourrait autant inspirer le Législateur ou les institutions européennes qu'une décision du tribunal au bout de plusieurs années de débat pour essayer de faire exister une poursuite mal formée et mal étayée" (D 4137/28).

Reprenant à leur compte l'argumentation, qu'elles jugeaient excellente, de leur société mère, TOTAL TRANSPORT CORPORATION et TOTAL PETROLEUM SERVICES, devenue TOTAL GAZ AND POWER SERVICES LIMITED, rappelaient que ni l'une ni l'autre n'étaient, en droit ou en fait, exploitant du navire et qu'aucune négligence ou imprudence ne pouvait leur être reprochée dans l'exercice d'un pouvoir de contrôle ou de direction du navire qu'elles n'avaient pas à exercer.

Selon Monsieur THOUILIN, la poursuite résultait d'une analyse inexacte, voire invraisemblable, des faits, des règles, des usages et pratiques maritimes, en ce qu'elle concernait, notamment, le vetting, les conditions d'affrètement de l'ERIKA, le déroulement des événements des 11 et 12 décembre et l'étendue de ses responsabilités. Pas plus qu'elle n'avait pu démontrer l'existence du délit de mise en danger de la personne d'autrui, ni la conscience qu'il aurait eue de s'y associer, l'instruction n'avait pu rapporter la preuve qu'il avait exercé, à un moment quelconque, un pouvoir de contrôle ou de direction dans la gestion ou la marche du navire, et ainsi commis le délit de pollution, ou encore qu'il avait eu connaissance d'un sinistre que des mesures qu'il se serait abstenu de prendre auraient permis de combattre.

Placé en garde à vue, le 13 décembre 1999, déféré devant la juridiction d'instruction le 15 décembre et incarcéré jusqu'au 22 décembre suivant, le Commandant de l'ERIKA, Monsieur MATHUR, était interrogé à quatre reprises avant de quitter le territoire français et de ne plus se rendre, à compter de mars 2001, aux convocations du juge. Il faisait connaître à ce magistrat que l'assureur P&I de l'armateur ne répondait pas à sa demande de prise en charge de son voyage et de son séjour en France (D 2364, D 2367), puis, quelques mois plus tard, qu'il n'avait pu obtenir le renouvellement de son passeport, mais que, désireux de coopérer, il souhaitait être entendu en Inde, dans les locaux consulaires ou diplomatiques français, de préférence à Mumbai (D 2535, D 2820). Entre temps, un mandat d'arrêt était décerné à son encontre, le 17 décembre 2001 (D 2542), et ce, conformément aux réquisitions du procureur de la République (D 2538). Dans une dernière tentative, un interrogatoire en France était prévu au début de l'année 2004, sans plus de succès (D 3876, D 3881).

Sur des réquisitions de renvoi. Monsieur MATHUR était attrait devant le tribunal des chefs de mise en danger et de pollution. Pour la juridiction d'instruction, le Commandant avait pris la mer, le 8 décembre 1999 à Dunkerque, dans des conditions dangereuses, alors qu'il connaissait le mauvais état du navire. A partir du 11 décembre 1999, il avait commis de nombreuses fautes de navigation, tout en omettant d'appliquer les règles de sécurité prévues par le code ISM et en dissimulant aux autorités côtières la nature et la gravité des difficultés rencontrées par l'ERIKA, ce qui avait retardé d'autant l'intervention des secours, devenue, le 12 décembre 1999, particulièrement périlleuse. Par la violation manifestement délibérée des obligations de sécurité qui lui incombait en vertu des dispositions de la convention SOLAS, exposant directement son équipage à un risque immédiat de mort par naufrage ou noyade, Monsieur MATHUR aurait commis le délit de mise en danger d'autrui. De plus, ces fautes caractérisées et l'absence de mise en oeuvre du SOPEP auraient été directement à l'origine de la pollution ayant souillé les côtes françaises.

Le Commandant de l'ERIKA expliquait, au contraire, qu'il avait signalé, quinze jours avant le départ de Dunkerque, à l'un des responsables de la société PANSHIP, gérant technique, en présence d'un inspecteur de la société RINA, la corrosion qui touchait certains ballasts latéraux, qu'il avait tenu régulièrement informés du déroulement des événements des 11 et 12 décembre 1999 l'Etat côtier et la compagnie exploitante, en la personne de Monsieur POLLARA, avec qui il avait décidé, dès le milieu de l'après-midi, de changer de cap pour rejoindre un port de refuge, qu'il avait prévenu le propriétaire de la cargaison, la société TOTAL, et enfin qu'il avait fait de son mieux pour sauver l'équipage et le navire dans des conditions météorologiques extrêmement défavorables.

Sous la plume de l'un de ses conseils, il était soutenu que de nombreux scientifiques, marins et spécialistes de la navigation et de la sécurité maritime avaient admis que l'ERIKA avait connu des dégâts majeurs de structure et qu'il était irrémédiablement condamné, que le Commandant MATHUR avait pris les bonnes décisions, les reproches formulés contre lui n'étant donc pas pertinents, et que le rapport sur les causes du naufrage remis par l'un des experts désignés par le juge était "grossièrement faux" dans l'analyse qu'il présentait des circonstances et du processus du sinistre, ainsi que des règles et procédures applicables (D 2812/7).

Bien que le procureur de la République eût, à deux reprises, requis à leur bénéfice un non-lieu (D 4010, D 4146), Monsieur LEJEUNE, alors officier principal du corps technique et administratif des affaires maritimes au Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage ETEL, dit CROSS ETEL, coordinateur des missions de sauvetage (CMS), de permanence les 11 et 12 décembre 1999, le Capitaine de frégate GEAY, chef du bureau surface au sein de la division opérations-emploi, à la Préfecture maritime de Brest, et, du samedi 11 au dimanche 12 décembre, officier de suppléance de l'état-major (OSEM), au Centre des opérations maritimes de Brest (le COM), le Capitaine de vaisseau de MONVAL, chef de la division opérations-emploi de l'état-major CECLANT et du Centre des opérations maritimes de Brest, et le Commissaire en chef VELUT, chef de la division action de l'Etat en mer à la Préfecture maritime de Brest, étaient renvoyés du chef d'abstention volontaire de combattre un sinistre.

La juridiction d'instruction reprochait essentiellement à ces officiers, professionnels chevronnés, formés et rompus à la prévention et à la lutte contre les sinistres en mer, chargés de prendre toutes les mesures possibles afin de les combattre, d'avoir délibérément conservé une attitude passive, alors que, dès le premier appel de détresse lancé en début d'après-midi, le 11 décembre 1999, par un pétrolier chargé de plus de 30.000 tonnes de fioul, les circonstances méritaient, d'une part, que l'on recherchât activement toutes les informations propres à déterminer, avec le plus de précision possible,

sans se contenter des seules indications données par le Commandant, la réalité d'une situation, dont on pouvait estimer qu'elle était très préoccupante, et commandaient, d'autre part, que l'on tirât toutes les conséquences d'informations nouvelles et alarmantes, transmises au fur et à mesure d'événements dont l'évolution révélait l'existence d'un danger grave et imminent pour la sécurité des personnes et de l'environnement.

Chacun des officiers insistait sur le périmètre exact de ses propres responsabilités, définies par des dispositions législatives et réglementaires, ainsi que par des instructions internes à leur administration, et dans l'ensemble mal interprétées, tant par le juge que par les experts qu'il avait désignés. Ces règles opéraient une répartition bien précise de leurs missions et compétences respectives, entre celles dévolues aux CROSS et celles attribuées au COM, entre la chaîne opérationnelle et les structures fonctionnelles, entre la recherche de l'information, son analyse et la mise à disposition de moyens qui demeuraient limités.

Selon leur argumentation, le Commandant de l'ERIKA avait, intentionnellement ou non, après son premier appel de détresse et jusqu'au 12 décembre 1999 au matin, donné aux autorités côtières des informations rassurantes, affirmant qu'il maîtrisait la situation d'un navire qui était resté manoeuvrant et se dirigeait vers un port de refuge. Les renseignements recueillis, auprès de tiers, le soir du 11 décembre et dans la nuit du 11 au 12 décembre 1999, n'étaient pas de nature à remettre en cause la valeur et la réalité de ces informations, qu'il était d'ailleurs techniquement impossible de vérifier avant le 12 décembre au matin. Les officiers en cause n'avaient donc pas eu connaissance d'un sinistre qu'on les accusait, par ailleurs, de ne pas avoir combattu.

De plus, dès qu'ils avaient été informés du nouvel appel de détresse, lancé par le Commandant de l'ERIKA au matin du 12 décembre, toutes les mesures avaient été prises pour réaliser le sauvetage de l'équipage, réussi dans des conditions très délicates. Dès lors, comment pouvait-on leur reprocher une quelconque abstention, puisque, par leur action, ils avaient manifesté la volonté de porter secours et permis de sauver des vies ? Là aussi, il manquerait un élément constitutif de l'infraction.

Enfin, les avis de plusieurs professionnels reconnus et les études de différents experts ou spécialistes démontraient que, compte tenu de leur niveau d'information et des moyens mis à leur disposition, les autorités côtières avaient pris les mesures qu'elles devaient mettre en oeuvre, et que toute autre décision, même exécutée dès l'après-midi du 11 décembre 1999, n'aurait pu empêcher le naufrage.

A l'issue des débats, les principales lignes de défense ne s'étaient pas sensiblement modifiées. La critique de l'exposé des faits et de l'appréciation des charges contenus dans l'ordonnance de renvoi demeurait sévère. Dans la recherche des phénomènes permettant tout à la fois d'expliquer le naufrage et d'exclure d'éventuelles responsabilités, le vice caché remportait un franc succès, au point de fédérer un temps des situations décrites pourtant comme distinctes ou opposées.

Sur un plan plus juridique, aux analyses dévoilées lors de l'information judiciaire s'ajoutaient celles qui devaient être réservées aux effets de l'audience publique. Sans entrer, à ce stade, dans le détail des nombreux moyens de droit invoqués, souvent particuliers à chaque situation, il est utile de présenter, ne serait-ce que sommairement, ceux qui semblaient suffisamment importants à certains pour leur devenir communs et susciter, avec le ministère public ou les parties civiles, de vives controverses.

S'agissant de l'infraction de pollution, l'article 8 de la loi n° 83-583 du 5 juillet 1983 modifiée, qui le définissait, serait sur plusieurs points contraire à la convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le protocole de 1978 (convention MARPOL 73/78). Le Législateur aurait dépassé le cadre qui lui avait été fixé, en étendant la répression à des comportements que la convention n'envisageait pas ou à des acteurs du transport maritime qu'elle ne concernait pas. A défaut de pouvoir expliquer la ruine de l'ERIKA, ce moyen provoquerait celle de la poursuite à l'encontre de la plupart des prévenus, faute d'élément légal.

De plus les protocoles du 27 novembre 1992 modifiant les conventions internationales de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, et de 1971 portant création d'un fonds international d'indemnisation, dites conventions de 1992, avaient instauré un régime juridique conférant aux victimes de pollution par les hydrocarbures une action en réparation, qui ne pouvait être confondue avec l'action en dommages-intérêts ordinairement ouverte aux parties civiles, dont elle différait quant à son fondement, aux règles de compétence et de délai édictées pour son exercice, et qui serait en conséquence exclusive de toute autre action.

Aussi, les victimes ne seraient-elles pas admises à se constituer pour s'associer à la poursuite et, en supposant leur intervention recevable, à solliciter, sur un quelconque fondement, l'indemnisation des dommages que les limites d'un fonds créé dans ce but n'avaient pas permis de réparer.

Concernant l'incrimination de mise en danger, l'application des règles internationales et de la loi nationale aux circonstances de l'espèce rendrait les juridictions françaises territorialement incompétentes pour connaître des faits retenus sous cette qualification et, de surcroît, l'existence d'une obligation particulière de sécurité ou de prudence imposée par la loi ou le règlement, condition préalable à la commission du délit, n'aurait été ni caractérisée ni notifiée au cours de la procédure.

Il revient à la formation de jugement de comparer les mérites respectifs des éléments de fait et de droit, retenus au soutien de la poursuite, d'une part, et invoqués au bénéfice des prévenus, d'autre part, dans une confrontation dont les principaux enjeux viennent d'être esquissés à grands traits.

Dès lors, la mission du juge consiste, tout d'abord, à déterminer si les faits qui lui sont soumis, avec toutes les circonstances qui s'y rattachent et qui seraient propres à les caractériser, dont il est également saisi, sont matériellement établis, (1), puis, en appréciant la valeur des preuves et moyens de droit qui lui sont soumis, à dire s'ils constituent des infractions pénales punissables et imputables aux personnes mises en cause (2), et enfin, à statuer sur l'action de ceux qui estiment en avoir été les victimes (3).

*

1- Le naufrage de l'ERIKA

1.1- L'ERIKA avant son dernier voyage

De nombreuses investigations avaient été entreprises, et pas uniquement par la justice pénale, pour tenter de déterminer les faits et circonstances qui conduisaient au naufrage de l'ERIKA, le 12 décembre 1999. En plus de l'enquête confiée à la Gendarmerie maritime, de l'exécution de commissions rogatoires internationales, d'auditions et d'interrogatoires, la juridiction d'instruction ordonnait plusieurs expertises, dont les rapports étaient remis entre février 2000 et août 2002 (D 745, D 1027, D 1297, D 2355, D 2436, D 2789 à D 2792, D 3169, D 3172, D 3174 à D 3176).

Parallèlement, les 15 et 16 décembre 1999, TOTAL RAFFINAGE DISTRIBUTION, TOTAL INTERNATIONAL LIMITED, sociétés filiales de TOTALFINA SA, et la société GAN, assureur de la cargaison transportée par l'ERIKA, sollicitaient, en référé, du président du tribunal de commerce de Dunkerque, ville dont on rappelle qu'elle était le port de départ du navire, la désignation d'un expert judiciaire. Par ordonnance du 17 décembre 1999, le président du tribunal de commerce désignait un expert, puis, sur la demande de certaines parties à cette instance, la juridiction consulaire ordonnait, le 21 janvier 2000, la mise en place d'un collège expertal afin de rechercher les circonstances et les causes du naufrage de l'ERIKA et de reconstituer le processus de ruine des structures. Une note d'étape, du 14 mai 2004, une note aux parties du 16 septembre 2005, et le rapport d'expertise, du 28 novembre 2005, ainsi que ses annexes étaient transmis à la juridiction d'instruction en fin d'information judiciaire (D 4166). Certaines de ces annexes étaient saisies et placées sous des scellés confectionnés de telle manière que cela les rendait inaccessibles à une consultation immédiate (D 4170 bis).

Dans le même temps, d'autres instances, françaises ou étrangères, établissaient des rapports joints au dossier de la procédure pénale. Il s'agissait, principalement, de la Commission d'enquête de l'Assemblée Nationale, le 5 juillet 2000, sur la sécurité du transport maritime des produits dangereux ou polluants (D 3252), de la Commission d'enquête du Sénat, le 27 juin 2000, sur les questions liées à la marée noire provoquée par le naufrage du navire ERIKA (D 3253), du Bureau des Enquêtes après Accidents et autres événements de Mer (BEA Mer), les 13 janvier et 18 décembre 2000 (D 238, D 1750) et de l'autorité maritime de Malte, en septembre 2000 (D 3510).

Enfin, les personnes mises en cause, en plus des nombreuses notes qu'elles transmettaient au juge ou au tribunal, versaient au dossier de la procédure, soit au cours de l'instruction (D 1136, D 1793, D 2944 à D 2954, D 2513, D 4100), soit lors de l'audience, plusieurs rapports ou études techniques.

1.1.1- La construction de l'ERIKA et ses vingt premières années de navigation

1.1.1.1- La construction du navire

L'ERIKA était construit en 1975 par le chantier KASADO DOCKYARD au Japon. Second d'une série de huit navires identiques (dits sisterships), il s'agissait d'un transporteur de produits conventionnel, pouvant transporter, soit du brut, soit des produits, à simple coque "pré-MARPOL", c'est-à-dire construit avec une simple coque, avant la convention de MARPOL 1973-1978, sans ballasts séparés, d'une longueur hors tout de 184 m (184,03 m), d'une largeur de 28 m, de 37.283 tonnes de port en lourd, au tirant d'eau de 11 m, doté de 13 citernes, toutes initialement destinées à transporter du pétrole ou un produit gras,

de deux slop-tanks et de deux lignes de manutention de produit, d'un moteur de propulsion de 13.200 cv placé à l'arrière, lui donnant une vitesse de l'ordre de 15 noeuds, d'une chaudière pour la cargaison, le réchauffage pouvant s'élever jusqu'à 70°C (D 1534/15, D 1750/15, D 4166/17).

Selon les explications présentées devant la Commission d'enquête du Sénat par l'administrateur général des affaires maritimes, directeur du BEA Mer, le pétrole, une fois raffiné, se décompose globalement, en trois catégories : les gaz, qui donnent lieu à un transport maritime ou terrestre très spécialisé : les produits que l'on appelle "blancs" - l'essence, le gazole -, produits hautement dangereux à transporter et surtout très exigeants en termes de qualité de transport ; enfin, les produits "noirs", les fiouls n° 1, pour la propulsion des navires, les fiouls n° 2, destinés globalement aux centrales électriques, et les goudrons.

Tout "produit noir", doit être réchauffé ; autrement dit, les "produits noirs" sont transportés par des navires disposant d'une capacité de réchauffage (D 1534/4, D 1534/5).

La construction de l'ERIKA se déroulait sous la surveillance de la société Nippon Kaiji Kyokai, société de classification.

Le premier certificat nécessaire à l'affrètement d'un navire est le certificat de classe. Pour l'obtenir, le propriétaire s'adresse à une société de classification dont les règlements ont longtemps constitué les seules normes relatives à la construction et à la conception des navires. Ils couvrent huit domaines particuliers : les matériaux, la solidité de la structure, les machines principales et auxiliaires, les systèmes techniques de contrôle, les installations électriques, les installations de conditionnement de la cargaison, les systèmes de détection et d'extinction des incendies et la stabilité du bateau à l'état intact (D 3252).

Selon les règlements, la classification se traduit par l'émission d'un à trois certificats couvrant impérativement la coque, les machines et les chaudières. La coque comprend les structures et les capacités, citernes et ballasts (D 2944).

La mission qui consiste, pour les sociétés de classification, à élaborer des règles relatives à la construction et à la conception des navires se double de celle de vérifier leur application au moyen d'inspections quinquennales en cale sèche, particulièrement approfondies, annuelles et à flots, et, depuis plus récemment, intermédiaires (D 3252).

A ces types d'inspection peuvent s'ajouter les visites périodiques, qui portent sur la carène, l'arbre porte-hélice et les chaudières, et les visites occasionnelles, qui font suite, sur demande de l'armateur, à des réparations consécutives à un incident ou à des travaux d'entretien.

Plus de cinquante sociétés de classification sont répertoriées dans le monde. Les plus anciennes d'entre elles, qui sont également celles qui disposeraient de l'expertise la plus reconnue et du réseau d'inspecteurs le plus important, ont fondé une association internationale (IACS) vouée à ne regrouper que les sociétés de classification répondant, en principe, à des standards élevés de qualité.

Pour être proposé à l'affrètement, le navire doit également bénéficier de certificats statutaires et de sécurité prévus par les conventions internationales. Il s'agit, notamment, des certificats d'enregistrement, de jauge, de qualification du Capitaine et des officiers, d'appareils de levage, pour les certificats statutaires, des certificats sur la ligne de charge, de prévention de la pollution, de sécurité de construction, de matériel d'armement, radiotélégraphique et radiophonique, d'équipements et d'autorisation d'émettre par radio, pour les certificats de sécurité.

De plus, l'Organisation Maritime Internationale (OMI) a mis en place, depuis le 1^{er} juillet 1998, un contrôle de la qualification de l'opération des navires par les Etats du pavillon sous la forme du code ISM (International Safety Management). Ce code impose le respect de certaines normes pour la gestion nautique et les opérations des navires. L'application du code ISM s'exerce à deux niveaux : celui de la compagnie dite exploitante, par la délivrance d'un "Document Of Compliance", (le DOC) et celui du navire, par l'attribution d'un "Safety Management Certificate", le SMC) (D 2944, pages 10 et 11, D 4166/19, D 4166/20).

La conception de l'ERIKA suscitait un certain nombre d'observations. Le BEA Mer notait que les huit navires de la même série, construits dans les chantiers japonais de KASADO entre 1974 et 1975, ne pesaient que 7.000 tonnes lège, soit environ 1.000 tonnes de moins que les autres pétroliers de cette catégorie, et qu'en dehors d'une meilleure optimisation de la structure, l'une des raisons de cette différence pouvait tenir à ce que ces navires disposaient d'une machine moins importante (une seule chaudière, deux groupes électrogènes, par exemple), d'où un poids lège inférieur à l'arrière (D 1750, page 97).

La société RINA, tout comme les spécialistes commis par Monsieur POLLARA, relevaient également que le poids lège total de ce bateau était de 1.000 tonnes inférieur à la moyenne des bateaux similaires, construits au cours de la même période, avec un port en lourd se situant dans la fourchette de 35.000 et 40.000 tonnes (D 1136/8, D 1136/9). Mais, pour les sociétés INTERPROGETTI et MARITECH, requises par Monsieur POLLARA, ceci était dû principalement au fait que l'échantillonnage nominal des structures de l'ERIKA, particulièrement des parties supérieures des citernes de cargaison et de ballast, était assez proche ou légèrement inférieur aux exigences des principales sociétés de classification à l'époque où le navire avait été construit ; bien que conçu en accord avec certains "standards reconnus", l'ERIKA n'aurait eu que peu ou pas de marge de sécurité par rapport aux normes de l'époque (D 1793).

1.1.1.2- Les vingt premières années de navigation

De 1975 à 1994, le navire changeait sept fois de nom, ce qui laissait supposer plusieurs changements de propriétaires (1975 : SHINSEI MARU ; 1975 : GLORY OCEAN ; 1977 : INTERMAR PROSPERITY ; 1985 : SOUTH ENERGY ; 1986 : JARHE ENERGY ; 1990 : PRIME NOBLE ; 1993 : PRIME NOBLESS ; 1994 : NOBLESS), deux fois de société de classification, passant de la Nippon Kaiji Kyokai (NKK) à l'American Bureau of Shipping (ABS), en 1980, et au Bureau Veritas (BV) en 1993, et trois fois de pavillon, battant celui du Panama, puis celui du Libéria, en 1977, et enfin celui de Malte, en 1993 (D 1750, page 18, D 4166/18).

Le rapport de l'autorité maritime de Malte sur le naufrage de l'ERIKA recensait les incidents qui avaient, sur la même période de temps, concerné le navire. Il s'échouait en octobre 1977, dans le fleuve Orénoque au Venezuela. En octobre 1979, au cours de l'inspection initiale en vue d'un transfert de classification, il était examiné en cale sèche et des recommandations pour remédier aux désordres dus à l'échouage étaient émises. Le navire s'échouait à nouveau en décembre 1979. Il était examiné en cale sèche en décembre 1981. Bien que des réparations eussent été une nouvelle fois demandées, elles étaient remises à une date ultérieure et effectuées en décembre 1984, à Curaçao, aux Antilles Néerlandaises. En janvier et février 1985, un inspecteur de la société ABS relevait, au cours d'une inspection, des dégâts à la paroi avant de la citerne n° 3 centrale, au niveau de la membrure 62, et à la citerne n° 4 centrale, au niveau de la membrure 58.

Les réparations étaient confiées, en mars 1985, au chantier naval de Jacksonville, en Floride. Pour l'année 1985, le rapport du BEA Mer notait le flambement - le flambement se constitue lorsque les tôles se déforment latéralement en ondulant (D 4146, page 69) - des cloisons avant et arrière de la citerne n° 4 centrale. En mars 1990, la société ABS inspectait le navire pour établir un compte-rendu des dégâts subis à la suite de gros temps. Les réparations étaient réalisées à Puerto Miranda, au Venezuela, en août de la même année. Entre avril et juin 1993, l'ERIKA avait été mis en cale sèche à Setubal, au Portugal, et inspecté par le Bureau Veritas, sa nouvelle société de classification depuis 1993. Une absence d'enduit et de protection cathodique active avait été constatée sur le coqueron et les ballasts n° 2 et 4 bâbords et tribords. Si, à l'origine, les citernes n° 1, 3 et 5 latérales, puis, un peu plus tard, la citerne n° 3 centrale de l'ERIKA étaient utilisées pour le ballastage, en 1990, c'étaient les citernes n° 2 et 4 latérales qui avaient été converties en ballast (D 4166/18).

A la suite de cette visite spéciale, les certificats avaient été délivrés sans aucune exemption ni recommandation (D 3510/43 à D 3510/45). Le Bureau Veritas avait émis, le 4 juin 1993, le certificat de classe dont validité expirait le 4 juin 1998 (D 1750, page 19). Les mesures d'épaisseur effectuées en avril, mai et juin 1993 et figurant au dossier de la société de classification faisaient apparaître des niveaux de corrosion très limités : aucune des mesures d'épaisseur ne montrait une corrosion supérieure à 25 % et une bonne partie de celles-ci faisait apparaître des corrosions comprises entre 5 et 10 %. Aucune réparation n'avait eu lieu à l'époque dans les citernes latérales n° 2 (D 4166/71, D 4166/84).

Les dossiers de classe des sisterships de l'ERIKA permettaient de constater sur cette série de pétroliers, pour la période des vingt premières années, que des corrosions importantes étaient apparues, sur certains dès 1985, et pour d'autres après quinze ans service, soit après 1990, et qu'il s'était produit des détachements de lisses de pont entraînant des flambements localisés de tôles de pont (D 1750, pages 97 et 98, D 4166/80 à D 4166/82).

1.1.2- Les ultimes changements de propriétaire, de gérant technique et de société de classification

1.1.2.1- Le rôle de Monsieur SAVARESE

Après avoir passé plusieurs années à l'université maritime de Naples ou comme stagiaire dans des compagnies de navigation, sans, toutefois, jamais avoir été membre d'équipage, Monsieur SAVARESE, qui était d'une famille d'armateurs napolitains, décidait de s'installer à Londres pour exercer son activité professionnelle, qui consistait à participer à l'achat et à l'exploitation de navires d'occasion (D 1211/18, D 1523/9, D 1523/10).

L'acquisition du navire, qui devait prendre le nom d'ERIKA, avait été réalisée dans le cadre de celle, préalable, des actions de deux sociétés libériennes déjà constituées, lesquelles étaient actionnaires de la société maltaise TEVERE SHIPPING, créée pour la circonstance. Selon les déclarations de Monsieur SAVARESE, qui avaient varié sans pouvoir, cependant, être contredites, cette acquisition, intervenue à une date fixée, en dernière analyse, au cours de l'année 1994, pour un prix de 2 millions de dollars, avait été financée par un prêt à hauteur de 1.750.000 dollars que lui avait consenti la Bank of Scotland et par un apport personnel provenant, soit de ses économies, pour 50.000 dollars, soit de fonds que sa famille avait mis à sa disposition (D 1211/2, D 1523/10, D 1808/2, notes d'audience, pages 81 à 91). L'exploitation de l'ERIKA étant bénéficiaire, Monsieur SAVARESE avait obtenu de la même banque de nouveaux prêts, dont les montants cumulés étaient estimés à 12 millions de dollars, pour l'achat de trois autres navires à compter de 1997 (notes d'audience, page 90).

Dans un courrier transmis pour sa défense, il était précisé : *“Monsieur SAVARESE est le porteur de la totalité des actions des huit sociétés libériennes actionnaires et administrateur des quatre sociétés maltaises qui sont armateurs propriétaires des navires ERIKA, ZAGARA, MARIA S et LUIGI S, savoir, respectivement, TEVERE SHIPPING COMPANY LIMITED, PALM MARITIME LIMITED, DAISY SHIPPING LIMITED et HIVE MARITIME LIMITED. Mais les actions de ces huit sociétés libériennes sont nanties au profit de la Bank of Scotland qui a financé l'achat de ce navire [...]. Elles sont déposées entre les mains de cette banque”* (D 1212). Monsieur SAVARESE expliquait que cette façon de procéder lui avait été imposée par l'établissement de crédit. Le recours à des sociétés libériennes permettait de détenir des actions aux porteurs ; leur dépôt à la banque autorisait celle-ci, qui exigeait également des lettres de démission, signées mais non datées, des fonctions de dirigeant, à disposer du navire en cas d'incident de paiement ; la création d'une société par navire, comme de TEVERE SHIPPING pour l'ERIKA, était destinée à limiter les risques financiers.

Ce dernier point était très discuté. Un expert, nommé par la juridiction d'instruction, relayant une opinion assez répandue, estimait que la constitution d'une société par navire - “single ship company” - donnait à l'armateur, soucieux de se prémunir contre ses créanciers éventuels, la possibilité d'isoler le patrimoine représenté par chacun de ses navires ; en cas de difficulté, la personnalité juridique distincte de chaque société, qui faisait écran, empêchait, en principe, les poursuites des créanciers sur d'autres navires. Ce procédé expliquait la structure pyramidale des groupes de sociétés d'armement (D 2436, page 12). L'analyse était contestée par les praticiens du monde maritime présents à l'audience. La constitution d'une société par navire ne correspondait pas toujours au souci de l'armateur de se prémunir contre ses créanciers éventuels. Ces “single ship companies” étaient souvent créées pour faciliter et porter le financement des navires, comme des sociétés civiles immobilières en droit terrestre. Souvent mises en place à l'initiative des banques elles-mêmes, elles permettaient de mieux structurer le financement (D 2954, observations de Monsieur THOUILIN, page 9). La comparaison avec la société civile immobilière était, en effet, bien choisie : par hypothèse, l'utilisation des moyens qu'offre le droit n'est pas illicite ; mais elle peut le devenir en fonction de circonstances qu'il appartient alors au juge d'apprécier.

S'agissant du pavillon, Monsieur SAVARESE précisait avoir maintenu le choix de Malte pour des raisons essentiellement financières, le coût de l'armement du navire par un équipage italien étant trop élevé (notes d'audience, pages 88 et 89). Il frétait le navire à temps à la société italienne EUROMAR, structure familiale dont il était actionnaire avec ses frères et soeurs. Selon la charte-partie conclue le 18 septembre 1996, TEVERE SHIPPING mettait l'ERIKA à disposition de EUROMAR pour une période de trois ans (clause 4), contre un prix de 7.000 dollars par jour (clause 8), payable d'avance bi-mensuellement et devant être versé à la Bank of Scotland. TEVERE SHIPPING garantissait à EUROMAR, en particulier, le bon état de navigabilité de l'ERIKA (clause 1) et l'approbation du navire par au moins quatre des plus importantes compagnies pétrolières (clause additionnelle n° 45) (D 1799, D 1800). Enfin, Monsieur SAVARESE confiait la gestion technique du navire à la société STARSHIP MANAGEMENT de Miami.

Pour définir son rôle dans l'exploitation de l'ERIKA, Monsieur SAVARESE déclarait au magistrat instructeur, puis confirmait à l'audience, qu'il considérait être “armateur”, ce qui recouvrait les aspects commerciaux et financiers du navire, les relations avec les assurances, les modalités de recrutement de l'équipage et, qu'en aucun cas, l'aspect financier n'avait été délégué à la Bank of Scotland, car il se chargeait du paiement des dépenses de réparation et d'entretien ainsi que des factures des fournisseurs (D 1211/10, notes d'audience, page 93).

Il ajoutait qu'il ne percevait aucun autre revenu que les commissions que lui versait EUROMAR, d'un montant mensuel qu'il évaluait, au cours de l'instruction, à 10.000 dollars, mais que les débats publics avaient pour effet de réduire à 7.500 dollars (D 1211/7. notes d'audience, page 93).

1.1.2.2- Le nouveau gérant technique

1.1.2.2.1- Les travaux à Ravenne en mars et avril 1997 et l'intervention de Monsieur POLLARA

En mars et avril 1997. Monsieur SAVARESE sollicitait le concours de Monsieur POLLARA pour des travaux effectués sur l'ERIKKA, à Ravenne. Il avait, d'ailleurs, déjà fait appel à lui lors d'une inspection réalisée par un assureur en novembre 1996 (D 4055). Monsieur POLLARA avait été Commandant de navires, notamment de pétroliers, de 1975 à 1983, avant de rejoindre des sociétés d'armement où il avait exercé des fonctions de dirigeant (D 1698, page 1, D 3683/13, D 3683/14, notes d'audience, page 95). Il avait alors rencontré Monsieur SAVARESE, en 1990, qui représentait, à l'époque, l'une des sociétés détenues par cette famille d'armateurs napolitains.

Selon Monsieur POLLARA, les travaux, exécutés sous la responsabilité de STARSHIP MANAGEMENT, mais qu'il avait cependant suivis comme conseiller, résultaient d'une "décision commerciale des armateurs en la personne de Monsieur SAVARESE" et avaient pour but, en plus du retubage de la chaudière et de l'installation de nouveaux équipements demandés par les plus importantes sociétés pétrolières, d'accroître la capacité des ballasts afin d'augmenter le tirant d'eau du navire, facilitant ainsi ses manoeuvres dans les ports, et de transformer la citerne n° 4 centrale en ballast séparé (D 1206/5, D 1698/5, D 1698/6, D 3561/12).

Spontanément, Monsieur POLLARA ne disait mot des travaux de réparation qui avaient également été entrepris sur des éléments de structure et dont la description figurait pourtant dans la documentation qu'il avait transmise au juge d'instruction (annexe 11/9 à la note transmise le 13 novembre 2000, D 1698). A la suite de recommandations de la société de classification Bureau Veritas, émises en août 1996, des mesures d'épaisseur avaient été réalisées à Ravenne. Leurs résultats étaient peu différents de ceux de la visite spéciale de 1993, qui avaient fait apparaître des niveaux de corrosion très limités. Pourtant, les parties supérieures de cinq porques des citernes latérales de ballast n° 2 (trois à bâbord et deux à tribord) étaient remplacées alors, d'une part, que les mesures d'épaisseur (5 à 10 % de corrosion) ne l'imposaient pas, et, d'autre part, que l'état de corrosion des porques ne pouvait pas sensiblement varier de l'une à l'autre, ce qui devait conduire, soit à les conserver toutes en l'état, soit à les réparer toutes (D 4166/71). Interrogé à l'audience, Monsieur POLLARA reconnaissait qu'il y avait là une double incohérence qu'il ne pouvait expliquer. Il indiquait que ce qui devait être remplacé l'avait été, que des mesures avaient été pratiquées sur les porques, mais qu'il y avait peut-être eu "une erreur" à l'époque (notes d'audience, pages 105 et 106).

1.1.2.2.2- Le changement de gérant technique et la désignation de PANSHIP

A la fin de l'année 1996, Monsieur POLLARA proposait à Monsieur SAVARESE de constituer une société qui assurerait la gérance technique de ses navires. La société "PANSHIP srl" était créée le 21 mars 1997 par Messieurs POLLARA, Luca VITIELLO et par la société EUROMAR, représentée par Monsieur SAVARESE. Monsieur POLLARA souscrivait 34 % du capital social, les 66 % restants étant partagés à égalité entre Monsieur VITIELLO et la société EUROMAR. L'activité de la société débutait en juin 1997.

Le conseil d'administration était composé, lors de la création de la société, de Monsieur POLLARA, Président, et de Messieurs VITIELLO, SAVARESE et ROLLA, ainsi que de Madame MANTICE, puis, six mois, plus tard de Monsieur POLLARA, Président, de Monsieur ROLLA et Madame MANTICE, administrateurs délégués. Monsieur SAVARESE n'était donc plus membre du conseil d'administration. Dans un premier temps, Monsieur POLLARA était à la fois le Président de la société PANSHIP et l'associé, au sein de cette société, de EUROMAR qui, de son côté, affrétait l'ERIKA. Le 30 juillet 1998, EUROMAR cédait ses parts dans PANSHIP ; elles étaient réparties à égalité entre Messieurs VITIELLO et POLLARA. Enfin, à la suite d'une nouvelle modification de sa composition, le 22 septembre 1998, le conseil d'administration comprenait Monsieur Antonio POLLARA, Président, Monsieur Matteo POLLARA, son fils, et Madame MANTICE, administrateurs délégués (D 1698, page 5). Ainsi, Monsieur POLLARA avait-il présidé aux destinées de PANSHIP depuis sa création, en disposant, à compter de septembre 1998, d'une majorité familiale au conseil d'administration.

Pour sa part, Monsieur SAVARESE exposait que, l'ERIKA naviguant principalement dans les eaux méditerranéennes ou françaises (notes d'audience, page 92), il souhaitait se tourner vers une société européenne. Cette décision était, selon lui, sans rapport avec l'intervention, en 1997, des gardes-côtes de la Nouvelle-Orléans, après laquelle il avait été nécessaire de procéder à des réparations (D 1211/2, D 1211/3). L'existence d'une législation plus rigoureuse aux Etats-Unis qu'en Europe, et la concordance des dates entre la décision de Monsieur SAVARESE de s'adresser à une société européenne et le contrôle du pétrolier par les autorités américaines permettaient de considérer que cet incident n'avait pas été indifférent dans le choix de rapatrier la gérance technique du navire.

En effet, le 31 mai 1997 un contrat d'assistance technique pour la gestion de l'ERIKA était signé entre les sociétés TEVERE SHIPPING et PANSHIP. Selon les termes de cette convention, les obligations respectives des contractants étaient principalement les suivantes.

Il incombait à PANSHIP de procéder à des visites périodiques afin de s'assurer de l'état du navire ; d'obtenir l'approbation des compagnies pétrolières les plus importantes ; de prévoir la fourniture des pièces de rechange nécessaires au bon fonctionnement du navire ; d'organiser le ravitaillement pont, machines, cabines garantissant la bonne marche du navire ; de réaliser les travaux de routine concernant la maintenance et les réparations courantes ; de veiller aux visites périodiques intermédiaires et spéciales, afin de satisfaire aux obligations prévues tant par les sociétés de classification que par l'Etat du pavillon du navire ; d'analyser les factures se rapportant aux fournitures et aux travaux ; de négocier avec les entrepreneurs, chantiers navals et fournisseurs afin d'obtenir des prix justes et raisonnables ; de recruter et fournir l'équipage ; de prendre toutes les assurances se rapportant au navire contre les risques habituels inhérents à la navigation (D 1698, page 11, D 3712).

Messieurs POLLARA et SAVARESE précisaient qu'une société de droit italien ne pouvant recruter un équipage étranger sans avoir de succursale sur place, ils avaient fait appel à une société indienne, HERALD MARITIME SERVICE, avec laquelle, pour le compte de TEVERE SHIPPING ("as agent only"), PANSHIP avait conclu un contrat intitulé "crew management agreement" (D 1698, annexe 16, D 1808/11, D 3561/3, D 3561/4, D 3675/5). Pourtant, dans un plan d'urgence établi par PANSHIP, le "shore based contingency plan", on découvrait parmi les contacts le numéro d'appel de "PANSHIP MUMBAY" (D 3699/18). De plus, l'un des membres de l'équipage de l'ERIKA au moment du naufrage, le "chef ingénieur", déclarait avoir été engagé le 22 octobre 1999 par PANSHIP dans son agence de Bombay, après avoir été sélectionné par un officier, le Capitaine APOO (D 86/2).

Monsieur POLLARA expliquait que, "tout [étant] clair à la lumière du soleil", le Capitaine APOO, également dirigeant de la société HERALD MARITIME SERVICE, avait pu, pour ses propres activités, créer une structure dénommée PANSHIP, mais qu'elle n'avait rien avoir avec celle qui était installée à Ravenne (D 3561/3, D 3561/4, D 3684/1, D 3681/2, notes d'audience, page 380).

Selon le Président de PANSHIP (Ravenne..), la société était responsable de l'entretien et du maintien en bon état de navigabilité du navire ; il avait, quant à lui, pour rôle de veiller à ce que le pétrolier fût accepté par les principales compagnies et devait, en conséquence, s'assurer du bon déroulement des visites d'inspection de la société de classification (D 1206/5, D 1206/6, D 3561/8, D 3681/4).

L'obligation principale de la société TEVERE SHIPPING était de rémunérer les prestations de service du gestionnaire pour un prix qui avait été fixé à 5.000 dollars par mois et par navire. Monsieur POLLARA déclarait que la somme mensuelle de 5.000 dollars avait été fixée d'un commun accord avec l'armateur, qui avait tout intérêt à payer le moins cher possible, et qu'elle était suffisante pour couvrir les dépenses, sachant, qu'au total, dix navires avaient été confiés à la gestion de PANSHIP (notes d'audience, pages 109 à 111). Un expert judiciaire relevait, toutefois, que si la société disposait des qualifications requises pour la mission de gestion technique qui lui était assignée, sa rémunération paraissait faible et, en tout cas, inférieure de 25 % aux prix habituellement pratiqués, qui étaient de 80.000 à 100.000 dollars par an et par navire (D 3172/33).

Les débuts de la gestion technique de PANSHIP étaient marqués par la détention de l'ERIKA dans le port de Rotterdam, le 11 décembre 1997. Devant le caractère aléatoire des contrôles effectués par les autorités du pavillon ou pour leur compte, les Etats côtiers les plus exposés avaient cherché à lutter contre les navires qui ne paraissaient pas en état de naviguer, en exerçant une véritable police de la navigation maritime dans leurs ports. L'escale des navires est, en effet, un moment privilégié pour effectuer des visites d'inspection visant à prévenir les risques. Le contrôle des navires par les Etats du port s'était développé essentiellement dans un cadre régional. A ce titre, le mémorandum d'entente de Paris, également connu sous l'acronyme MoU, était signé le 26 janvier 1982 sur une initiative française consécutive aux naufrages de l'AMOCO-CADIZ et du TANIO.

Cet accord organise une collaboration régionale pour contrôler de façon harmonisée les navires étrangers dans les ports des Etats signataires, tout en évitant les détournements de trafic et les distorsions de concurrence. Selon le mémorandum, chacune des parties s'engage à inspecter, chaque année, au moins 25 % des navires étrangers faisant escale dans ses ports. Les résultats de ces inspections sont accessibles à l'ensemble des autres parties grâce à une banque de données commune, dénommée SIRENAC, qui est gérée par l'administration française des affaires maritimes depuis 1983.

La visite des inspecteurs du mémorandum de Paris commence par l'examen des certificats. Elle peut être approfondie en cas de déficiences constatées. Les gaziers, les chimiquiers de plus de 10 ans, les vraquiers de plus de 12 ans et les pétroliers de plus de 20 ans doivent faire l'objet d'une attention plus particulière. Les organes chargés des contrôles des Etats du port établissent un coefficient destiné à cibler les navires, le "target factor", qui prend en compte un certain nombre de paramètres comme, par exemple, le pavillon, l'âge ou les antécédents. Plus le coefficient attribué à un navire est élevé, plus les administrations des Etats du port sont incitées à le contrôler (D 238, page 14, D 3252, pages 113 à 120).

A Rotterdam, le 11 décembre 1997, plusieurs déficiences avaient été notées, entraînant la rétention par les autorités néerlandaises. La société de classification était avisée et la détention levée le 13 décembre 1997, après réparations (annexe 3.1.3 de la société RINA).

D'après l'un des experts dont Monsieur POLLARA sollicitait le concours, le navire était retenu uniquement pour un problème relatif au système d'auto-amorçage de la pompe d'incendie. Ce défaut était immédiatement corrigé et l'inspecteur du Bureau Veritas endossait les certificats. Le départ du navire n'était donc pas retardé puisque la réparation avait eu lieu pendant les opérations de déchargement. Au cours de cette même inspection, des défauts mineurs avaient été détectés, mais ceux-ci étaient très rapidement corrigés, bien qu'un délai de 14 jours eût été donné au navire pour les rectifier (D 2823/6).

Pour la société RINA, les officiers de l'Etat du port faisaient référence dans leur rapport à la corrosion des cloisons de la façon suivante : *"toilettes de l'équipage : cloisons extérieures trouées par des rejets corrosifs"* : il s'agissait par conséquent d'un point insignifiant par rapport à la résistance de la coque et il ne pouvait être considéré comme lié à la classification (D 2567/23, D 2567/24).

Contrairement à ce qu'avait indiqué, dans un premier temps, Monsieur POLLARA, pour lequel l'ERIKA n'avait pas subi de contrôle de l'Etat du port lors du premier semestre 1998 (D 1206/7), le navire avait été contrôlé en Norvège, à Stavanger, le 20 mai 1998. D'après le BEA Mer, onze déficiences avaient été relevées, dont trois relatives à la sécurité incendie et aux installations électriques, ainsi qu'une faisant état d'une corrosion de coque, sans pour autant que le navire fit l'objet d'une détention au port (D 1750, page 22). Le target factor était alors de 34 (D 2829/4).

Le président de PANSHIP expliquait qu'aucune déficience grave, susceptible d'affecter la classe, n'avait été constatée et que le "target factor" n'avait rien d'inquiétant, un navire demeurant toujours acceptable malgré un coefficient compris entre 20 et 50 (D 2829, D 4043/2, D 4043/3, notes d'audience, pages 136, 137, et 138).

Pour sa défense, il était observé que seul des défauts mineurs avaient été détectés, sans que les autorités portuaires eussent jugé utile de demander la visite de la société de classification, que ces défauts avaient tous été corrigés dans le délai imparti de quatorze jours et qu'il était inexact d'affirmer que les autorités portuaires n'avaient donné aucun détail concernant la rubrique où il était indiqué "coque, corrosion", puisque ces autorités avaient seulement constaté l'absence du relevé des mesures d'épaisseur effectuées lors de la visite spéciale de 1993 par la société agréée par le Bureau Veritas et avaient demandé qu'il y fût remédié en déposant le relevé à bord, ce qui avait été fait quelques mois plus tard (D 2823, D 3197/11, D 3197/12).

Selon le rapport de la Commission d'enquête du Sénat, un "target factor" inférieur à 10 était attribué à un "très bon bateau", une note supérieure à 35 ou 40 à un "bateau poubelle" (D 3253, page 159). En outre, confronté avec Monsieur POLLARA, un dirigeant de la société RINA, Monsieur Gianpiero PONASSO, affirmait que la société de classification, à l'époque, le Bureau Veritas, aurait dû être avertie des déficiences constatées à Stavanger. Par la suite, il précisait cependant que, n'ayant pas lu le rapport des autorités portuaires, il s'exprimait de manière générale et que l'appréciation du "target factor" ne relevait pas de la compétence d'une société de classification (D 4043/3, notes d'audience, page 137).

1.1.2.3- Le changement de société de classification et l'intervention du RINA

Quelque mois avant la visite quinquennale ou spéciale, la validité du certificat de classe de l'ERIKA expirant, en principe, le 4 juin 1998, Monsieur SAVARESE décidait, sur les conseils du Président de PANSHIP, de changer de société de classification et de s'adresser au RINA. Monsieur POLLARA expliquait qu'il s'agissait de rendre plus homogène la gestion des navires confiés à PANSHIP.

Dans une note, il récapitulait les circonstances de leur classification : quatre navires avaient été classés au RINA, en 1997, au début de la gérance technique de PANSHIP ou lors d'une visite intermédiaire, deux, en janvier 1998, lors d'une visite intermédiaire ou d'une visite spéciale, un, en juillet de la même année, lors d'une visite spéciale, l'ERIKA, au mois d'août suivant, et deux, en janvier et mai 1999, après une visite spéciale ou la première visite de classification.

Il précisait que la gérance technique d'un navire impliquait des relations proches et suivies avec la société de classification, qu'il était, à l'évidence, préférable pour une entreprise italienne d'avoir recours à une société italienne et que PANSHIP "[avait] obtenu du RINA" sa certification ISM (D 1206/6, D 1206/8, D 1698, pages 9 et 10, D 3561/11). Il ajoutait que les sociétés de classification avaient "fait la queue devant PANSHIP" pour prendre les navires en classe, ce que le représentant de la société RINA ne pouvait ni infirmer ni confirmer à l'audience (D 3561/13, notes d'audience, page 123).

1.1.2.3.1- le RINA et la société RINA : Monsieur PONASSO

Les représentants de la société RINA exposaient au juge d'instruction les circonstances dans lesquelles leur société avait été constituée, puis en justifiaient par les pièces qu'ils produisaient en début d'audience. Jusqu'en mars 1999, le REGISTRO ITALIANO NAVALE était une entité de droit privé, du type d'une fondation, dont les interventions se répartissaient, selon une division géographique, entre le secteur naval, représentant 75 % de l'activité, l'attribution de certificats de qualité, tels que, par exemple, la certification ISM, et le domaine industriel.

En raison de difficultés d'organisation et à la suite d'une directive européenne mettant fin au monopole en matière de classification, une société par actions (SpA), la société RINA, dont la fondation RINA détenait 99 %, était créée le 29 mars 1999 pour la certification dans les domaines maritimes et industriels. Les personnels et les moyens dédiés à cette activité ayant été transférés à la fin du mois de juillet 1999, la société RINA devenait opérationnelle à compter du 1er août suivant (D 1728/1, D 1728/2, conclusions de la société RINA in limine litis, pièces de la société RINA n° 1 et 2, notes d'audience, pages 115 à 119).

En 1998 et 1999, Monsieur PONASSO, ingénieur naval, était au RINA, puis au sein de la société RINA, chef du département de la gestion de la flotte (NAV), qui comprenait trois ou quatre sections, selon les années, dont les sections SIS (Ship In Service) et DAT, laquelle avait pour rôle d'effectuer des missions techniques au bénéfice de la section SIS. En 1998 et jusqu'au 31 décembre 1998, il était directement responsable de la section SIS et membre du comité de classification, instance collégiale qui avait examiné le dossier de l'ERIKA (D 1731/1, D 1731/2, D 3680/1).

1.1.2.3.2- Le préalable au changement de classification : la visite et le rapport de Monsieur PISCHEDDA

Les conditions pratiques d'un transfert de classe étaient définies par un document émanant de l'IACS, intitulé "Transfer Of Class Agreement" (TOCA). Toutefois, il existait une étape préalable dont les responsables du RINA indiquaient qu'elle était propre à leur règlement de classification, la "condition survey". Il s'agissait d'une inspection de structure équivalente à la visite annuelle afin de déterminer les conditions dans lesquelles le navire pouvait être pris en classe (D 1728/5, D 4024/4).

Le 4 février 1998, PANSHIP avait demandé au RINA Trieste de procéder à une visite de l'ERIKA en vue d'un transfert de classe. Le siège du RINA (Gênes), consulté le 5 février, donnait son accord écrit le lendemain, en indiquant qu'il convenait d'effectuer une visite de l'ERIKA et une évaluation du navire au siège de la société.

Monsieur PISCHEDDA, expert du RINA, accompagné par des membres de la société PANSHIP (D 1263), procédait à la visite entre les 10 et 13 février 1998, à Aliaga, en Turquie, alors que l'ERIKA était en opération commerciale, et rédigeait un rapport daté du 14 février 1998 (annexe 24 à la note de Monsieur POLLARA, transmise le 13 novembre 2000 et cotée en D 1698, annexe 3.1 de la société RINA et photographies annexes, 18d /56 à 18 d / 74, D 2824, D 4090). Ce rapport ayant été très discuté au cours de la procédure, sa traduction mérite d'être longuement citée (D 4090).

*Port d'inspection : Aliaga ; date d'inspection : 13 février 1998 ;
Citerne de ballast : 2 ballasts latéraux, coqueron arrière, coqueron avant,
2 citernes résidus de ballast arrière, 5 citernes cargaison centrales, 6 citernes
cargaison latérales,*

*Type d'inspection : condition survey
Durant l'inspection il a été noté ce qui suit :*

PONT PRINCIPAL

Une corrosion importante localement, et répandue (piquage et sillons) a été constatée sur chaque plaque du pont et leurs joints de soudure, de l'avant à l'arrière, comprenant le pont principal au gaillard avant et le pont principal vers la poupe.

*A) pont principal gaillard avant (membrures 82 -> avant)
A proximité des cloisons transversales arrière du gaillard, une corrosion locale répandue (piquage et sillons) double sur tribord et perforations sur bâbord.*

*B) pont principal avant (membrures 76-82)
Perforations repérées sur le pont principal dans la zone avant (membrures 80-82) tribord toutes les plaques du pont présentent une corrosion lourde localement et répandue - piquage et sillons - (pertes d'épaisseur variant de 50 à 60 % de l'épaisseur indiquée sur les échantillons pertinents par rapport aux plans) les joints de soudure des plaques présentent des pertes d'épaisseur d'environ 45 % par rapport à l'épaisseur indiquée sur les plans.
Certaines mesures d'épaisseur de la zone corrodée dans la zone de l'axe longitudinal (en dessous des tuyauteries du pont) présentent une perte d'épaisseur d'environ 19 % à 40 % par rapport à l'épaisseur originale des plans.*

*C) pont principal au centre du navire
Dans la zone du distributeur de cargaison, une corrosion générale et locale répandue (piquage et sillons) a été relevée, présentant une perte d'épaisseur de quelques 68 % par rapport à l'épaisseur originale indiquée sur les plans.*

*D) pont principal partie arrière (jusqu'à la cloison avant de la superstructure de la poupe)
Des corrosions locales (piquage et sillons) et des corrosions généralisées ont été relevées spécialement le long du joint de soudure des plaques.*

*E) pont principal - pont de la dunette
Corrosion générale relevée autour du treuil d'amarrage.*

GAILLARD AVANT

Le pont principal présente une pliure à l'arrière du treuil du guindeau tribord. La partie inférieure de la cloison transversale est endommagée et perforée.

PIPELINES SUR LE PONT PRINCIPAL

*1. Les pipelines de chargement ont été trouvés endommagés et pliés.
2. La protection des câbles électriques est endommagée, perforée, déformée et les boîtes de raccordement cassées.*

3. Les tuyauteries pour l'incendie et la mousse sont endommagées.
4. Les tuyauteries pour la vapeur sont pliées et déformées.
5. La tuyauterie de gaz inerte présente une réparation (patch).

Les supports de tous les pipelines sur le pont sont endommagés et fissurés.

COQUERON AVANT

Etat de l'enduit : pas d'enduit

1. Entre le pont supérieur et la première plate-forme des serres, la cloison collision de la zone bâbord se révèle très corrodée le long du joint de soudure transversal des plaques et à la connexion avec les raidisseurs verticaux (dans les 1^{er} et 4^{ème} raidisseurs verticaux en comptant à partir de la caisse latérale).
2. La cloison collision (c.b.) est endommagée sur le côté tribord sur une hauteur d'à peu près 1,5 m à compter du pont supérieur et du 2^{ème} raidisseur vertical.
3. Tous les colliers de fixation entre les raidisseurs verticaux et le pont supérieur, entre les raidisseurs verticaux et les plates-formes des équerres et entre les raidisseurs verticaux et les supports latéraux sont amincis et /ou fissurés.
4. Les deux écubiers de pont sont endommagés, fissurés, perforés et amincis.
5. La première plate-forme d'équerre (à partir du haut) est fissurée près de l'écubier de pont et amincie de la cloison collision aux écubiers de pont.
6. Les deux cloisons chicanes transversales et les fers plats attenants sont amincis.
7. La deuxième plate-forme d'équerre est fissurée et amincie.
8. Le raidisseur vertical central est fissuré près des plates-formes des équerres.

CITERNE BALLAST EAU N° 2 BÂBORD

Etat de l'enduit : pas d'enduit

1. Polluée par des résidus huileux
2. Le support transversal des cercles de porques (w.f.r.) 1, 5, 6 et 7 (il y a 7 w.f.r. par ballast eau latéral) à partir de l'arrière, cloison fissurée.
3. Toutes les porques verticales du w.f.r. entre le pont principal et les supports latéraux de la 6^{ème} caisse latérale (à partir du sommet) sont fissurées.
4. La porque verticale du w.f.r. n° 4 (à partir de la cloison arrière) est fissurée entre les 10^{ème} et 12^{ème} supports latéraux.
5. Certaines plates-formes d'équerres sont fissurées.

Il convient de noter qu'il n'a pas été possible d'élargir l'inspection à d'autres éléments tels que les supports latéraux et les cloisons longitudinales, les supports latéraux du p[?], les supports latéraux des caisses latérales et les cloisons longitudinales, les entretoises.

CITERNE BALLAST EAU N° 2 TRIBORD

Fortement polluée, il n'a pas été possible d'inspecter la citerne en raison des quantités de résidus à l'intérieur de celle-ci (D 4090/3).

MOYENS D'ACCÈS AUX CITERNES

Endommagés.

RÉDUIT GAZ INERTE

1. Les cloisons de séparation du réduit gaz inerte (situé au mess de l'équipage) présentent des perforations dans la partie inférieure et les portes d'accès sont amincies.
2. La base de l'unité gaz inerte (épuration et ventilateurs) endommagée, fissurée et déformée.
3. L'unité gaz inerte endommagée et hors d'usage.

SUPERSTRUCTURE DE LA POUPE

1. La cloison transversale tribord avant endommagée et perforée sur sa portion inférieure.
2. Tous les sabords faisant face à la zone de cargaison étaient de type ouvert.

3. La longue cloison de la salle des pompes sur bâbord est perforée et endommagée.
4. Certaines portes d'accès à la superstructure de la poupe sont endommagées sur leur partie inférieure. [...]

SALLE DES MACHINES

1. La salle des machines se présente correctement nettoyée et les cales en état acceptable.
2. La citerne de refroidissement des pistons est polluée.
3. La deuxième plate-forme à partir du fond est fissurée sur bâbord avant les bouteilles d'air de démarrage de la machine principale.
4. La citerne d'observation est polluée. [...]"

Le rapport concluait, qu'au vu de l'inspection effectuée et en prenant en compte les défaillances constatées, le navire n'était pas acceptable pour une prise en classe par le RINA, sauf travaux dont l'inspecteur dressait la liste.

Ce document appelait un certain nombre de commentaires, de la part de Monsieur PISCHEDDA lui-même, de Monsieur POLIARA, de la société RINA, et de Monsieur PONASSO. Monsieur PISCHEDDA n'était pas entendu lors de l'instruction, les demandes présentées à cette fin ayant été rejetées, mais relatait son inspection au collègue expertal désigné par le tribunal de commerce de Dunkerque, qui établissait un compte-rendu d'un entretien nuancé les observations du rapport initial (D 1190/31 à D 1190/33).

La visite de Monsieur PISCHEDDA avait débuté le 10 février, alors que l'ERIKA était à quai au port d'Aliaga, en Turquie, qu'il s'apprêtait à décharger sa cargaison et que deux représentants de PANSHIP, Messieurs COSTIGLIOLA (D 1263/2), superintendant, et ZUCCARI, responsable de la sécurité, étaient à bord, et elle avait pris fin le 12 février après-midi. L'état général de l'ERIKA, typique d'un pétrolier de 23 ans d'âge, ne surprenait pas l'inspecteur du RINA.

Il précisait que :

- les corrosions et enfoncements constatés sur le pont à l'arrière de la citerne de cargaison n° 1 tribord étaient normaux sur des pétroliers de cet âge, tout comme des "pittings" dus à des piquages du pont ;
- les 68 % de perte d'épaisseur sur le pont ne concernaient que des trous, en nombre limité, pour les plus mauvaises tôles aux endroits les plus corrodés : vingt mesures d'épaisseur avaient été réalisées sur le pont ; de la corrosion était constatée sur les cordons de soudures, la corrosion la plus importante se trouvant à l'avant, les indentations étant surtout transversales, parfois longitudinales et suivant les membrures ; l'état général de la peinture était très moyen, certaines parties étant convenables, d'autres non ;
- le peak-avant : à l'inspection visuelle, les échelles étaient en bon état : la cloison d'abordage était défectueuse à hauteur de 1,5 m environ avec présence de rouille et diminution d'épaisseur ; quelques cassures (de l'ordre de 5 cm) dues à la corrosion et aux contraintes locales étaient également relevées ;
- lors de la visite du ballast n° 2 bâbord, qui avait duré une heure trente, il avait constaté des traces de pollution par hydrocarbures sur les cloisons et raidisseurs, des traces de rouille, de nombreuses cassures d'environ 5 cm, notamment sur les transversales de pont ; il ne lui était pas possible de préciser l'emplacement exact de ces cassures, mais elles devaient concerner les transversales de pont 1, 5, 6 et 7, en partant de l'arrière ;
- pour le ballast n° 2 tribord, il était tellement pollué qu'il était impossible d'y rentrer et Monsieur COSTIGLIOLA ne donnait aucune explication à ce sujet ;
- l'examen, à bord, des documents du navire montrait que le Bureau Veritas n'avait fait aucune recommandation sur les certificats, à l'exception d'un problème concernant l'hélice.

La société RINA relevait ultérieurement, dans son rapport sur le naufrage de l'ERIKA, que le visa de certification de la coque apposé par le Bureau Veritas mentionnait une inspection occasionnelle, le 26 avril 1997, à Ravenne, de laquelle il résultait que les ballasts n° 2 bâbord et tribord avaient été réparés et que des mesures d'épaisseur avaient été réalisées. Une inspection annuelle avait été également effectuée, le 13 juin 1997, à Civitavecchia (D 1136/46).

Pour Monsieur POLLARA, comme pour l'un des dirigeants de la société RINA, désigné pour la représenter au cours de la procédure pénale, le rapport de Monsieur PISCHEDDA n'avait rien d'alarmant, l'inspecteur s'étant limité à des observations générales qui ne remettaient pas en cause la classification du navire (D 1206/7, D 1698, page 19, D 1728/9, D 1728/10, D 1728/14, D 4043/2, notes d'audience, page 125). Monsieur PONASSO, responsable du département NAV du RINA et assumant directement, à l'époque, la responsabilité d'une des sections de ce département, la section SIS (Ship In Service), était d'un avis contraire. La visite avait révélé des faiblesses structurelles, en ce sens que des structures présentaient des corrosions importantes. Le navire n'étant pas conforme aux normes du RINA, ne pouvait être pris en classe. S'il avait été alors classé par le RINA, la classification aurait été suspendue. Dans la mesure où ce pétrolier ne pouvait être classé, il ne lui était pas possible de naviguer. Selon les normes du RINA, PANSHIP devait informer des résultats de la visite la société de classification du navire, le Bureau Veritas, ce que la société de gestion technique avait omis de faire, tout en adressant un exemplaire du rapport à Monsieur SAVARESE. Un tel manquement constituait, pour le RINA, un motif automatique de suspension de classe (D 4024/4 à D 4024/7, D 4025/8, D 4033/2, D 4033/3, D 4034/2, D 4034/3, D 4043/2, notes d'audience, pages 124 à 126).

A la suite de ce rapport, une réunion se tenait dans les bureaux de PANSHIP, entre Monsieur FUMIS, chef du secteur de Trieste pour le RINA, et Monsieur PISCHEDDA, d'une part, et Messieurs POLLARA et COSTIGLIOLA de PANSHIP, d'autre part. Selon le responsable du RINA pour le secteur adriatique, cette réunion avait été organisée à la demande de Monsieur POLLARA qui souhaitait rencontrer Monsieur PISCHEDDA ; d'après le Président de PANSHIP, elle avait eu lieu dans le cadre de contacts commerciaux habituels, afin "de discuter le contenu du rapport" établi par l'inspecteur du RINA et d'évoquer les réparations nécessaires lors de la prochaine visite spéciale, afin d'obtenir le renouvellement de la classe ; il n'aurait pas été question de la résistance structurelle du navire (notes d'audience, page 134).

De façon surprenante, pour un domaine où la documentation était considérée, notamment par Monsieur POLLARA, comme essentielle, cette réunion ne donnait lieu à aucun compte-rendu écrit. Pour la société RINA, avant de prendre le navire en classe, il était nécessaire de procéder à la visite quinquennale, qui devait être effectuée à l'expiration de la classification du Bureau Veritas, soit au plus tard le 3 juin 1998. Le rapport provisoire de la société RINA, du 31 mars 2000, sur le naufrage de l'ERIKA indiquait que les gestionnaires du pétrolier avaient finalement pris la décision de ne pas faire classer le navire par le RINA en mars 1998, "comme cela avait été prévu au moment où l'inspection du bateau avait été demandée" (D 1136/47, D 1698, page 19, D 1728/8, à D 1728/10, notes d'audience, pages 132 à 134).

Les déclarations rassurantes de l'un des dirigeants de la société RINA, désigné pour la représenter au cours de la procédure pénale, sur les résultats de la visite de février 1998 à Aliaga et l'affirmation de Monsieur POLLARA, selon laquelle, "concernant l'ERIKA, la documentation qui permettait de surveiller l'état d'entretien du navire [n'avait] signalé aucune anomalie susceptible d'alarmer en quoique ce soit la PANSHIP" (D 3684/12), étaient en conséquence contredites par des faits, qu'établissaient, de manière certaine, tant les termes du rapport de Monsieur PISCHEDDA que les explications de Monsieur PONASSO, et qui étaient avérés dès le premier semestre 1998.

Dans le même temps, toutefois, la société de gérance technique et le pétrolier ERIKA bénéficiaient de la certification ISM.

1.1.2.3.3- La certification ISM de PANSHIP et de l'ERIKA

Sous l'égide de l'Organisation Maritime Internationale, la sécurité de la navigation maritime faisait l'objet de plusieurs conventions désignées par leur sigle anglais de conventions SOLAS ("Safety Of Life At Sea"), dont la dernière était établie en 1974. La France adhérait à la convention de 1974 comme aux amendements apportés par la suite à celle-ci.

La convention SOLAS de 1974 définit des règles relatives à la construction des navires, aux équipements de protection contre l'incendie, aux engins de sauvetage, aux équipements de radio-téléphonie et aux techniques de transport de marchandises dangereuses.

Elle comprend le code ISM ("International Safety Management"), auquel renvoie le chapitre IX de l'annexe de la convention, entré en vigueur le 1er juillet 1998. Ce code, dont l'objet est d'établir une norme internationale de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et pour la prévention de la pollution (préambule, § 1), et dont les objectifs sont de garantir la sécurité en mer et la prévention des lésions corporelles ou des pertes en vie humaine et d'empêcher les atteintes à l'environnement, en particulier l'environnement marin, ainsi que les dommages matériels (point 1.2.1), impose des règles de sécurité à bord et à terre, principalement à la compagnie dite exploitante, c'est-à-dire au propriétaire du navire ou à tout autre organisme ou personne à qui la responsabilité de l'exploitation du navire a été confiée et qui, assumant cette responsabilité, s'acquitte des tâches et des obligations imposées par le code (point 1.1.2).

Il incombe notamment à la compagnie exploitante de mettre en place une hiérarchie et des moyens de communication permettant aux membres du personnel de bord de communiquer entre eux et avec les membres du personnel à terre (point 1.4.3) ; de désigner une ou plusieurs personnes à terre ayant directement accès au plus haut niveau de la direction et chargées de veiller à ce que des ressources adéquates et un soutien approprié à terre soient fournis, selon que de besoin (point 4) ; d'établir des plans pour les principales opérations à bord (point 7) ; de définir les procédures pour identifier et décrire les situations d'urgence susceptibles de survenir à bord, ainsi que les mesures à prendre pour y faire face (point 8.1) ; ou encore de mettre en place des procédures permettant de vérifier que le navire est maintenu dans un état conforme aux dispositions des règles et des règlements pertinents (point 10.1).

Comme le soulignait le Président de PANSHIP, "*il appartient à l'armateur ou au gérant du navire de développer, d'appliquer et de maintenir un système de gestion de la sécurité non seulement sur le papier mais de faire en sorte qu'il fonctionne de façon dynamique*" (D 1698, page 13, D 3683/8).

D'après les notes et documents transmis par la sociétés RINA et Monsieur POLLARA, le 12 mai 1997, la société PANSHIP présentait une demande de certification ISM, précisant que la compagnie comportait un bureau technique et un bureau opérationnel, chacun composé de deux personnes, et qu'elle gérait huit navires sous pavillon maltais. Le 14 novembre 1997, la société PANSHIP demandait au RINA d'effectuer un audit préliminaire afin de vérifier l'état d'implantation de son système de gestion de la sécurité, audit préliminaire qui se déroulait les 2 et 3 décembre 1997. L'audit "officiel" ou initial de la compagnie intervenait le 4 février 1998, et, après que des actions correctives avaient été proposées par la compagnie puis acceptées par le RINA, pour remédier aux "non-conformités" relevées, le certificat, dénommé DOC ("Document Of Compliance"), était délivré le 23 février 1998.

Ce certificat était, selon Monsieur POLLARA, provisoire et confirmé, et selon la société RINA, renouvelé et étendu, le 5 mai 1998, sous la signature de Monsieur PONASSO. Le 26 mai 1998, la société PANSHIP présentait une demande d'audit initial en vue de la délivrance du certificat SMC ("Safety Management Certificate") concernant l'ERIKA, qui disposait, alors, du certificat de classe émis par le Bureau Veritas. L'audit avait lieu, à Naples, le 2 juin 1998. Le certificat était délivré le 3 juin, sa validité expirant le 1^{er} juin 2003 (D 1698, pages 13 et 14, deuxième série d'annexes de la société RINA, annexe 10, D 3770, D 4033/11).

1.1.2.3.4- L'arrivée de l'ERIKA au chantier naval de Bijela (Monténégro) pour la visite spéciale

Selon Monsieur POLLARA, l'ERIKA arrivait à Naples le 1^{er} juin 1998, où il déchargeait sa cargaison de fioul lourd provenant de Norvège. Un expert dit "exclusif" du Bureau Veritas commençait la visite spéciale les 2 et 3 juin 1998 et estimait que la classe du navire pouvait être étendue au-delà de sa date d'expiration, afin de lui permettre de se rendre au chantier naval de Bijela. L'expert du Bureau Veritas émettait donc, le 3 juin 1998, le jour même de la certification ISM de l'ERIKA par le RINA, un certificat provisoire valable jusqu'au 23 juin 1998 (D 1698, page 21, D 2823/3, D 2823/5, D 2823/6, D 2826, D 3197/4). Monsieur POLLARA précisait que, pendant cette escale, où il n'avait pas été présent, il y avait eu "une inspection générale sans visite des cuves" et qu'une société PAOLILLO STUDIO TECNICO NAVALE avait effectué, les 3 et 4 juin, des mesures d'épaisseur des citernes de ballast latérales n° 2 et du peak-avant. (D 1206/8). Le 16 juin 1998, Monsieur POLLARA transmettait officiellement au RINA une demande de classification pour l'ERIKA (D 1698/21, D 4025/4).

On rappelle que les conditions pratiques d'un transfert de classe entre deux sociétés de classification étaient définies par un document émanant de l'IACS, intitulé "Transfer of Class Agreement" (TOCA), et que, conformément à cette procédure, dont la mise en oeuvre était contrôlée par l'IACS, la société "preneuse" devait assumer toutes les prescriptions de la société cédante et lui en rendre compte (D 1750, page 19). La société RINA exposait que, la procédure TOCA ayant été activée, le RINA avait reçu l'état des visites du Bureau Veritas, y compris le rapport de la visite effectuée à Naples qui autorisait le voyage de transfert jusqu'au chantier naval, que cet état montrait que le navire ne faisait l'objet d'aucune recommandation ou condition de classe, c'est-à-dire d'aucune demande de réparation ou de rectification de défaillance, ni d'aucune indication pour les structures de coque, et que la seule recommandation en suspens concernait une pale d'hélice, qui était rectifiée correctement lors de la visite spéciale à Bijela (D 2567/7). La société RINA se disait, a posteriori, surprise du "contraste" existant entre les constatations et prescriptions de son inspecteur, Monsieur PISCHEDDA, en février 1998, et celles du Bureau Veritas en juin suivant (D 1728/11). Pour Monsieur PONASSO, cela démontrait que cette société de classification n'avait pas été informée par PANSHIP, comme elle aurait dû l'être, du rapport de Monsieur PISCHEDDA et qu'elle n'avait pas conscience de l'état réel du navire (D 4033/3).

D'après l'un des ingénieurs du Bureau Veritas, la dernière inspection de l'ERIKA, réalisée à Naples, début juin 1998, était une visite occasionnelle, demandée par l'armateur qui, à échéance du terme de la classe, souhaitait faire effectuer la visite spéciale de l'ERIKA dans un chantier du Monténégro. Il avait été accordé un délai de vingt jours de prolongation de classe, afin de permettre au navire de se rendre, sans chargement, sur les lieux du chantier. Le Bureau Veritas ignorait alors tout du futur changement de société de classification, dont elle ne prenait connaissance que le 16 juin suivant ; elle adressait au RINA, dans les 48 heures, la situation de classe (D 236, D 1183/4, D 1183/5). Le 18 juin 1998, l'ERIKA arrivait au chantier naval de Bijela (D 1698/21, D 1750, page 20, D 2567/9).

1.1.3- Les travaux de Bijela

Pour Monsieur PONASSO, on se trouvait dans l'hypothèse d'une visite de première classification au RINA qui englobait la visite spéciale quinquennale (D 4025/4).

1.1.3.1- Le choix du chantier et la détermination des travaux

Monsieur POLLARA indiquait que, d'une manière générale, il appartenait à l'armateur de préparer la liste des réparations et de contracter avec le chantier naval (D 3197/4). En l'occurrence, selon les termes du contrat conclu entre TEVERE SHIPPPING et PANSHIP, le 31 mai 1997, il revenait à la société présidée par Monsieur POLLARA de "veiller aux visites périodiques intermédiaires et spéciales afin de satisfaire aux obligations stipulées tant par les sociétés de classification que par l'Etat du pavillon du navire" et "de négocier avec les entrepreneurs, chantiers navals et fournisseurs afin d'obtenir des prix justes et raisonnables" (D 3712).

Autrement dit, le choix d'un chantier naval s'opérant après une mise en concurrence, il incombait à PANSHIP d'établir une spécification d'appel d'offres permettant aux différents chantiers de proposer leurs services.

Selon Monsieur POLLARA, le rapport de Monsieur PISCHEDDA et plusieurs visites des employés de PANSHIP avaient permis de préparer la liste des réparations, soumise dès le début du mois de mars 1998 à divers chantiers navals. La spécification d'appel d'offres était adressée à huit chantiers différents (un en Serbie, un en Croatie, un en Turquie, un en Bulgarie, deux en Italie, un en Roumanie, un au Monténégro). Celui de Bijela avait été choisi, d'un commun accord avec Monsieur SAVARESE, en raison de sa situation géographique, de la disponibilité du bassin, de la durée et de la spécificité des réparations et des modalités de paiement. La commande avait été passée le 12 juin 1998, pour 590.000 dollars et 35 jours de travaux, avec une date d'arrivée du navire prévue le 17 juin 1998 (D 1698, pages 20 et 21, D 4166/60, notes d'audience page 152).

Pour le collège expertal désigné par le tribunal de commerce de Dunkerque, les règles édictées par l'IACS (§ Z 101) prévoyaient que l'armateur, en coopération avec la société de classification, devait, avant la visite spéciale quinquennale, établir, dans un document écrit, un programme de contrôle (survey program) comportant des mesures d'épaisseur d'autant plus nombreuses que le navire était plus âgé pour permettre de préparer la spécification initiale des réparations, et que ce programme, dont l'initiative revenait à l'armateur, n'avait pas été préparé avant l'appel d'offres adressé aux différents chantiers navals, qui datait, selon les propres précisions de Monsieur POLLARA, de début mars 1998 (D 4166/58). Le Président de PANSHIP contestait cette analyse en indiquant, d'une part, qu'aucune norme internationale n'imposait un tel document, et, d'autre part, que, pour des raisons techniques évidentes liées à l'exploitation du navire avant son arrivée au chantier, la liste définitive des réparations ainsi que leur étendue ne pouvaient être établies qu'au cours de la visite spéciale (D 1698, pages 20 et 21, notes d'audience, pages 153 et 154).

Il n'en demeurait pas moins que, de fait, la spécification d'appel d'offres avait été nécessairement réalisée sur la base de mesures d'épaisseur antérieures à sa diffusion aux chantiers navals, en mars 1998. Il s'agissait des mesures établies en 1997 à Ravenne, faisant apparaître des pertes d'épaisseur limitées (en très grande majorité comprise entre 5 et 10%), et de celles effectuées, uniquement sur le pont, lors de la visite préalable de Monsieur PISCHEDDA en février 1998.

La société PANSHIP désignait un de ses employés, Monsieur COSTIGLIOLA, pour suivre les travaux. De son côté, le RINA confiait à l'un de ses inspecteurs, Monsieur PATANÉ, le soin de procéder à la visite de classification, qui comprenait également la visite spéciale quinquennale.

La société RINA exposait que Monsieur PISCHEDDA, qui avait été chargé de la visite préalable, n'avait pu être désigné pour cette nouvelle mission, car il se trouvait absorbé par une autre inspection en cours (D 1136/48, D 2567/6). Ni Monsieur COSTIGLIOLA ni Monsieur PATANÉ n'étaient entendus par le magistrat instructeur. Mais leurs explications étaient recueillies par le collège expertal désigné par le tribunal de commerce de Dunkerque.

La société de classification rappelait que la préparation de la visite incombait à l'armateur ou au gestionnaire, ce dernier ayant d'ailleurs lancé un appel d'offres auprès de plusieurs chantiers et passé commande des réparations. Elle tenait à préciser que, si l'inspecteur du RINA avait le devoir, en pareilles circonstances, d'indiquer les zones dans lesquelles une réparation était nécessaire afin de respecter les règlements de classification, il n'était pas de son ressort de préparer la liste des réparations ni de commander des travaux au chantier naval ni de lui donner des ordres pendant les travaux, la facture du chantier naval et les commandes d'acier correspondantes n'ayant pas à être, à ce titre, soumises à l'inspecteur de la société de classification ni jointes à son rapport de visite.

Toujours selon la société de classification, l'inspecteur qu'elle envoyait n'était pas censé demeurer sur le chantier pendant toute la durée des opérations, mais être présent, en fonction de son expérience, pendant les phases de réparation les plus significatives et lorsque cela était demandé par l'armateur ou le chantier naval, même si les réparations étaient menées "vingt-quatre heures sur vingt-quatre" (D 2567/8, D 2567/9). Pour sa part, Monsieur POLLARA précisait que, s'il revenait à l'armateur de préparer la liste des réparations et de contracter avec le chantier, il incombait à l'inspecteur de la société de classification d'organiser et d'effectuer les visites, selon les règles prévues pour chaque type de visite, de vérifier que les défauts affectant la classe du navire avaient bien été réparés, et, qu'en pratique, l'étendue des travaux réalisés au chantier dépendait de l'avis de l'expert de la société de classification (D 3197/4, D 3197/5). Monsieur PATANÉ indiquait, quant à lui, qu'il y avait eu à Bijela des discussions techniques, comme à l'habitude, mais que ses demandes avaient toujours été satisfaites et que "le dernier mot [lui était] resté" (D 1264/16).

L'inspecteur du RINA exposait que, prévenu le 21 juin, il rejoignait le chantier le 23 juin suivant et constatait que des ouvertures de 1 m sur 1 m 20 avaient été pratiquées au chalumeau dans l'arrondi du bouchain, pour faciliter l'enlèvement de la boue et des débris (D 1264/15), et qu'elles avaient été rebouchées et ressoudées avec son approbation et sous sa surveillance (D 1264/15, D 1264/16, D 2847/24). Il ajoutait que l'étendue des travaux avait été déterminée à partir de mesures d'épaisseur effectuées sur le chantier et de ses inspections visuelles, les décisions ayant été prises le 3 juillet 1998 (D 1264/4).

Selon le collège expertal désigné par la juridiction consulaire de Dunkerque, les règlements des sociétés de classification, appliquant en cela les recommandations de l'IACS, définissaient les conditions dans lesquelles les mesures d'épaisseur devaient être établies. Tel était le cas du règlement du RINA, qui prévoyait au chapitre 5 de son règlement en vigueur en 1998, non seulement les localisations des mesures d'épaisseur, mais aussi celles des contrôles visuels ou visites rapprochées que devait exécuter l'inspecteur chargé de la visite spéciale.

D'une manière générale, les mesures d'épaisseur ne pouvaient être effectuées dans leur totalité avant l'arrivée du navire au chantier, certaines de ces mesures devant être pratiquées en des endroits habituellement inaccessibles du fait des opérations commerciales en cours ou pour des raisons de sécurité. Afin de limiter le temps de séjour au chantier de réparation, les mesures d'épaisseur étaient réalisées en tout début de chantier, et parfois, pour partie, lors d'escales précédentes. Ni l'armateur ou son gestionnaire technique ni le chantier ni la société de classification ne procédaient eux-mêmes à ces mesures, confiées à une entreprise agréée par la société de classification.

D'après le collège expertal, la société de classification devait vérifier les mesures d'épaisseur, effectuer des contrôles visuels, autrement appelés visites rapprochées, et donner des instructions pour faire pratiquer des mesures complémentaires à la suite des constatations résultant des contrôles visuels. Les mesures pouvaient être relevées selon deux méthodes, non exclusives l'une de l'autre : l'échafaudage des structures des citernes de cargaison et des ballasts : l'utilisation de radeaux, en faisant varier le niveau dans les citernes.

Ces relevés étaient, d'une part, destinés à l'inspecteur de la société de classification, à qui étaient données des consignes écrites sur les pourcentages de corrosion maximale ou les épaisseurs minimales, selon les zones, en l'occurrence pour le RINA, 25 % maximum de corrosion pour tous les éléments, sauf les tôles de pont, qui devaient avoir une épaisseur minimale de 85 % d'une épaisseur dite "t2". Ils étaient, d'autre part, transmis au siège de la société de classification qui établissait, à partir de ces données, un module de résistance pour déterminer si, en plus des réparations liées au niveau de la corrosion, il était ou non nécessaire de faire procéder à des réparations supplémentaires, afin de correspondre au niveau du module de résistance prévu par le règlement de classification (D 4166).

L'entreprise retenue pour pratiquer les mesures d'épaisseur sur l'ERIKA était la société PAOLILLO STUDIO TECNICO NAVALE. Au juge d'instruction, la société RINA indiquait que la société PAOLILLO avait été choisie par Monsieur POLLARA et qu'elle était agréée par la société de classification, qui avait déjà travaillé avec elle (D 1728/14). La société RINA et Monsieur PONASSO ajoutaient, respectivement, que PAOLILLO était un prestataire de services également agréé par le Bureau Veritas, le Det Norsk Veritas, le Lloyds Register of Shipping, et certifié par l'IACS (D 2567/9, D 4024/4). Monsieur POLLARA indiquait qu'il n'avait pas pris contact avec PAOLILLO, mais que Monsieur COSTIGLIOLA connaissait cette entreprise, qu'en fin de compte, PANSHIP avait choisie (notes d'audience, page 163). Les experts désignés par le tribunal de commerce de Dunkerque précisaient, qu'au cours de leurs opérations, qui avaient duré près de six années, ils n'avaient pu entrer en contact directement et de vive voix avec cette société (D 4166/12).

Monsieur PATANÉ était arrivé au chantier le 23 juin 1998, soit cinq jours après l'ERIKA et le lendemain de sa mise au sec sur un dock flottant. Monsieur COSTIGLIOLA lui remettait un relevé des épaisseurs des tôles de pont réalisé par la société PAOLILLO pendant l'escale du navire à Naples, les 3 et 4 juin 1998 (D 1698/21). Monsieur PATANÉ, selon ce qu'il expliquait aux experts, se disait prêt à accepter ces relevés après un contrôle personnel, par sondage, sur 10 % des points pour le pont (D 1264/3). Toutefois, pour Monsieur COSTIGLIOLA, l'inspecteur du RINA avait rejeté ces mesures auxquelles il n'avait pas assisté, et de nouvelles mesures d'épaisseur avaient été effectuées à compter de son arrivée, le 23 juin (D 1263/8).

1.1.3.2- L'étendue des travaux :

S'agissant de la structure du navire, les travaux comprenaient essentiellement le remplacement d'éléments de renforts et de tôles de pont :

- 14 tôles du bordé de pont au-dessus des citernes de cargaison n° 1 bâbord (58 m²) et tribord (66 m²), de la citerne de cargaison n° 1 centrale (12 m²), des citernes de ballast n° 2 bâbord (15 m²) et tribord (19 m²), des citernes de cargaison n° 3 bâbord (43 m²) et tribord (37 m²), des citernes de ballast n° 4 tribord (22 m²), représentant au total 275 m², d'après la facture du chantier, 316 m², d'après le rapport provisoire de la société RINA, soit 8 à 9 % de la surface totale du pont ;
- des tôles sur le pont du gaillard ;
- la moitié des lisses de pont (une sur deux), dans les citernes de ballast n° 2 bâbord et tribord, entre les couples 66-70 et 70-74 ;

- les parties supérieures des porques dans les citernes de ballast n° 2 bâbord (au niveau des couples 67, 70, 71, 72, 73) et 2 tribord (au niveau des couples 67, 68, 70, 71, 73) ;
- des tôles et une membrure sur la cloison longitudinale entre la citerne de cargaison n° 3 centrale et la citerne de ballastage n° 2 tribord, ainsi que sur la cloison longitudinale entre la citerne de cargaison n° 5 centrale et le ballast n° 4 tribord ;
- des tôles et des raidisseurs sur les cloisons transversales étanches des ballasts n° 2 bâbord et tribord au couple 66. Dans le peak-avant, une partie des tôles et des raidisseurs était remplacée sur la cloison d'abordage à bâbord et à tribord.

D'autres travaux étaient réalisés et concernaient les moyens d'accès aux citernes, les appareils de pont (guindeau, treuils d'amarrage), les tuyautages des ballasts et des citernes, la chaudière, le moteur principal et les moteurs auxiliaires, les pompes, les pales de l'hélice, le dispositif de remorquage d'urgence, le système de gaz inerte et l'aménagement des ballasts n° 4 bâbord et tribord en ballasts séparés. Le pont au-dessus des citernes de cargaison était sablé et repeint (D 1698, pages 23 et 24, D 1728/14 à D 1728/16, D 1728/18, D 1750, page 61, D 1793, page 7, D 2567/11, D 3197/6, D 3561/13, D 3684/10).

Monsieur POLLARA relevait, qu'après les travaux de Bijela, pour le ballast n° 2 tribord, toutes les parties hautes de tous les couples avaient été remplacées, soit à Ravenne, sous la surveillance du Bureau Veritas, pour la zone comprise entre les couples 69 et 70, soit au chantier naval monténégrin, sous la surveillance du RINA, que des tôles de pont et la moitié des lisses de pont avaient été changées, mais que la structure de pont n'avait pas été mise en conformité avec les règles du RINA, en vigueur en 1998, pour supprimer ou réduire les effets du "sloshing" (D 2847/19, D 2847/21, D 3514/10, D 3514/15).

La société RINA estimait qu'il existait une bonne cohérence entre les constatations de Monsieur PISCHEDDA et les travaux de réparation effectués à Bijela, que, par ailleurs, les tôles de pont remplacées au-dessus du ballast n° 2 tribord étaient situées au droit des couples 67 1/4 - 68 1/4, soit à l'arrière du ballast, et que, d'après la documentation et en particulier une facture du chantier, seule une tôle de la cloison longitudinale séparant la citerne de cargaison n° 3 centrale et le ballast n° 2 tribord avait été remplacée, au niveau de la deuxième virure à partir du haut (D 1136/60, D 2567/10, D 2567/25, D 2567/28, D 3753/7, D 3753/5).

Pour la société de classification, les transformations structurelles réalisées sur le navire avaient nécessité le remplacement de "quelques 100 tonnes d'acier" (D 1136/60). D'après les constatations du collège expertal désigné par le tribunal de commerce de Dunkerque, le chantier avait facturé 73,5 tonnes d'acier, dont 19 tonnes pour le pont, les travaux de structure s'étant élevés à 157.446 dollars (D 4166/79). Au total, la facture du chantier naval de Bijela était de 715.000 dollars (D 1209, D 1248). Il convenait d'y ajouter, selon Monsieur POLLARA, le coût de la réparation du treuil avant bâbord, du système d'amarrage à la poupe et de la chaudière (D 1698/25 à D 1698/27).

A l'issue des travaux, l'ERIKA devait obtenir ses certificats de navigation avant de pouvoir reprendre une activité commerciale.

1.1.3.3- La délivrance des certificats de classe et statutaires

Monsieur PONASSO, chef du département NAV du RINA, décrivait la procédure suivie pour délivrer les certificats de classe et statutaires de l'ERIKA à l'issue de la visite de Bijela, dont on rappelle qu'elle constituait, selon cet ingénieur naval, une visite de première classification qui englobait la visite spéciale quinquennale (D 4025/4, D 4024/5, D 4025/6, D 4025/9). Après avoir effectué toutes les visites et vérifications nécessaires, Monsieur PATANÉ demandait, le 6 août 1998, l'autorisation d'émettre les certificats statutaires.

La section SIS (Ship In Service), sous la signature d'un collaborateur de Monsieur PONASSO, lui répondait en ces termes, le 8 août suivant : *“En faisant référence au fax du 6 août 1998, nous prenons acte que toutes les visites ont été complétées avec succès et qu'aucune réserve n'a été émise contre le navire. Pour cette raison, nous autorisons l'émission des certificats (classe, statutaires + exemption) dont la validité s'étend au 31 décembre 1998 [...]”* (D 4038, D 4039, annexe I de la société RINA transmise le 26 octobre 2004). Monsieur PATANÉ signait les certificats provisoires le 15 août 1998, à l'exception du certificat ISM qui avait déjà été délivré en juin de la même année (annexes 6.1 de la société RINA).

Monsieur PONASSO précisait, toutefois, que, dans la mesure où Monsieur PATANÉ avait constaté que toutes les réserves avaient été levées, le règlement du RINA lui donnait le pouvoir de signer le certificat de classe provisoire sans l'autorisation préalable de la direction générale, ce que confirmait le représentant de la société RINA à l'audience, après qu'un autre dirigeant de la société de classification avait déclaré, au cours de l'instruction, que l'inspecteur n'avait pu délivrer les certificats provisoires que sur l'autorisation du service SIS, en l'occurrence de Monsieur PONASSO ou de l'un des membres de son service (D 1728/12, D 4025/6, notes d'audience, page 200).

A la suite de l'émission des certificats provisoires, les relevés d'épaisseur et le rapport de l'inspecteur, établi le 8 août 1998, étaient adressés, pour vérification, à la section DAT, dépendant du département NAV, qui procédait à des calculs sur les structures principales du navire et devait signaler toute difficulté (D 1731/6 à D 1731/8, D 3579/5, D 3579/6). Puis, le chef du département NAV préparait la proposition de prise en classe qui était soumise à un comité de classification.

Le 1^{er} décembre 1998, ce comité, où siégeaient cinq personnes, dont Monsieur PONASSO et le représentant de la société RINA à l'audience, statuait sur la première classification de neuf navires, en particulier sur celle de l'ERIKA (annexe I de la société RINA, transmise le 26 octobre 2004). Le 16 décembre 1998, Monsieur PONASSO signait, au nom de la direction générale du RINA, les certificats de classe et statutaires définitifs (première série d'annexes versée par la société RINA, 1/1 à 1/14). Il expliquait que le principe de cette procédure n'était pas propre au RINA, mais concernait toutes les sociétés de classification qui délivraient, tout d'abord, des certificats provisoires par l'intermédiaire de leurs inspecteurs, puis les certificats définitifs, après les vérifications documentaires et calculs réalisés par les services centraux qui nécessitaient un certain délai.

La société RINA ajoutait que, depuis lors, il était prévu, d'une part, à la suite d'une modification d'un règlement de l'IACS, que les inspections les plus difficiles devaient être conduites par deux inspecteurs, et, d'autre part, qu'avant l'émission des certificats provisoires, l'inspecteur avait l'obligation d'informer le département NAV (notes d'audience, page 202).

1.1.4- Les contrôles de l'Etat du port après les travaux de Bijela

Après les travaux de Bijela, l'ERIKA était soumis à plusieurs contrôles de l'Etat du port : le 11 octobre 1998, à Batoum, le 8 mai 1999, à Porto-Torrès, les 5 juin et 8 juillet 1999, à Odessa et le 12 novembre, à Novorossisk.

Monsieur POLLARA affirmait qu'à Batoum aucun défaut n'avait été noté (D 3684/14).

Selon le BEA Mer, la visite à Porto-Torrès, bien que qualifiée d'“étendue”, n'avait porté que sur les différents certificats. Aucune déficience n'avait été relevée, ce qui avait eu pour conséquence d'annuler la “priorité de visite” requise par les autorités norvégiennes à Stavanger, un an auparavant, et de diminuer le “target factor” (D 1750, page 23).

A Odessa, le 5 juin 1999, un défaut avait été observé. Il tenait à l'absence à bord du navire de la copie du document de conformité (DOC), certification ISM de la société PANSHIP, revêtue d'un tampon d'approbation annuelle ; elle avait été transmise par télécopie. Au même port, un mois plus tard, il n'y avait eu aucune remarque (D 2823/7).

A Novorossisk, le 12 novembre 1999, quatre déficiences avaient été constatées : elles concernaient la peinture des marques de franc bord, les combinaisons d'immersion, les bouées de sauvetage et des équipements incendie, soit uniquement des équipements du navire ; pour Monsieur POLLARA, elles avaient été corrigées immédiatement (D 68, D 440, D 1750/23, D 2823/7).

1.1.5- Les vettings de l'ERIKA postérieurs aux travaux de Bijela

A partir des années 1970, les grandes compagnies pétrolières se désengageaient de l'activité de transport maritime. Maîtrisant jusqu'alors les flux, de la production vers le raffinage et la distribution, elles disposaient de flottes affrêtées à long terme et n'utilisaient l'affrètement au voyage que très marginalement. Devenues de simples acheteurs à moyen, à court ou très court terme, et devant diversifier leurs sources d'approvisionnement ainsi que leurs champs d'exploration et de distribution, elles réduisaient très largement leur flotte et adaptaient les affrètements à cette situation nouvelle.

Ainsi, des volumes de plus en plus importants étaient-ils transportés par des navires affrétés au voyage. Ce phénomène s'accroissait à la suite de catastrophes maritimes, comme celle de l'AMOCO-CADIZ en 1978. La nécessité de connaître les navires affrétés, ne serait-ce que pour des questions de sécurité de la cargaison, conduisait au développement des inspections directement réalisées pour le compte des sociétés pétrolières et à l'élaboration d'un système d'évaluation de la qualité globale des navires, dénommé vetting (D 3172/6, D 3252, page 198, D 4166/24).

1.1.5.1- Eléments généraux de présentation du vetting

A l'époque des faits, des inspecteurs, techniciens de la construction navale et anciens officiers de la marine marchande, salariés des compagnies pétrolières ou commis par elles, procédaient à des visites à bord des navires, en règle générale assez brèves, au cours de leurs escales commerciales. Une durée de trente-six heures était considérée comme un maximum pour un navire du type de l'ERIKA, les opérations de chargement ou déchargement ne pouvant être retardées ou perturbées, en raison des délais imposés par les engagements contractuels.

Les inspecteurs rendaient compte de leur visite dans un rapport normalisé, en remplissant un questionnaire (le VIQ : "Vessel's Individual Questionnaire") établi par l'OCIMF ("Oils Companies International Maritime Forum"), organisation regroupant les principales compagnies pétrolières. Ces rapports comportaient, pour les pétroliers, 14 rubriques (15, 16 ou 17 pour d'autres navires transportant du gaz, des produits chimiques ou effectuant un transport combiné) : généralités, certification et documentation, équipage, moyens de navigation, ISM, prévention de la pollution, structure (rubrique 7), moyens de manutention de la cargaison et du ballast, INS (inertage des citernes), moyens de mouillage, machines et appareil à gouverner, aspect général, capacité de transfert de cargaison de navire à navire. De manière unanime, les représentants des différentes compagnies pétrolières indiquaient que ces contrôles ne pouvaient être aussi approfondis que les inspections des sociétés de classification ni se substituer à l'émission du certificat de classe. L'inspecteur de vetting ne devait pas interrompre le chargement ou le déchargement. De plus, s'il souhaitait réaliser la visite des structures, en particulier des citernes et des ballasts, il devait y procéder en toute sécurité, ce qui, en pratique, était assez rare compte tenu des opérations commerciales en cours. Enfin, il ne disposait ni des moyens ni des compétences des inspecteurs des sociétés de classification.

Pour toutes les rubriques, à l'exception de celle concernant la structure, l'examen était visuel et documentaire. Pour les structures, le contrôle était en principe documentaire et accessoirement visuel, à partir des panneaux d'ouverture se situant sur le pont pour les citernes de cargaison et les ballasts, si ces capacités étaient visibles en tout ou partie. L'examen visuel pouvait apporter une indication sur l'état d'entretien des structures du navire en observant l'état de l'échelle d'accès de la citerne, de quelques lisses et éléments de cloisons, de la première plate-forme visible depuis le pont et du revêtement de la citerne au voisinage de l'échelle d'accès. En pratique, les inspecteurs de vetting remplissaient la partie du questionnaire relative aux structures en se référant aux documents des sociétés de classification qui se trouvaient à bord et, plus particulièrement, à ceux qui concernaient les visites spéciales (D 1952/2, D 955/3, D 2207/3, D 3252, pages 149 et 150, D 3428/6, D 3432/4, D 3432/5, D 3662/1, D 3662/2, D 3831/1, D 3831/2, D 4166/25).

Une fois le rapport établi, un délai de quatorze jours était imparti à l'armateur ou au gérant technique pour faire valoir ses observations et éventuellement indiquer les corrections apportées aux défauts relevés par l'inspecteur. Puis, le rapport était entré, par la compagnie qui avait fait procéder au vetting, dans une base de données dénommée SIRE ("Ship Inspection Report"). Normalisé grâce au questionnaire prévu par l'OCIMF, il ne contenait que des données objectives, destinées à se trouver dans la base SIRE. Il n'était cependant pas exclusif d'un autre document comportant des appréciations plus subjectives, mais qui était alors réservé par l'inspecteur à sa compagnie.

Le système SIRE, mis en place en 1993 par l'OCIMF, comprenait les informations propres au navire résultant des réponses au questionnaire données par les inspecteurs lors de leur visite, réponses qui, regroupées par chapitres, étaient converties par un logiciel sous la forme d'un rapport électronique de synthèse conservé dans la base de données. Toutefois, afin de respecter la législation américaine ou la réglementation européenne sur la concurrence, ces informations n'indiquaient pas, notamment, si le navire était ou non acceptable pour la compagnie qui avait fait procéder au vetting. Des informations complémentaires facultatives pouvaient être entrées dans la base, grâce à un questionnaire particulier au navire (le VPQ), comportant des questions plus axées sur la sécurité et la prévention de la pollution, auxquelles répondaient les gérants ou les armateurs.

Les rapports contenus dans le système SIRE, consultables sur ordinateur par les adhérents de l'OCIMF et les administrations des Etats du port, étaient automatiquement mis à jour et immédiatement accessibles sur un "index" pendant un an, puis effacés de l'index, mais disponibles, sur demande, pendant une année supplémentaire, et enfin, archivés ; ils n'étaient alors plus mis à disposition (D 3962/1).

La société TOTAL SA rappelait avec insistance qu'aucune convention internationale, réglementation communautaire ou législation nationale n'imposait la constitution d'un service vetting dont l'existence, l'organisation et les missions étaient facultatives, privées et internes à l'entreprise (D 2944, note pour TOTAL SA).

1.1.5.2- Eléments de présentation du vetting de la société devenue TOTAL SA

La compagnie pétrolière exposait, qu'à l'instar de ses concurrents, elle n'avait pas échappé aux évolutions du transport maritime pétrolier. Elle indiquait aussi que son département vetting avait été créé en 1991, à la suite de l'accident de l'EXXON- VALDEZ, afin de mettre en place un système de contrôle documentaire permettant de vérifier la régularité de la certification des navires proposés à l'affrètement (D 2463/4, D 2463/6, D 3432/6, et notes d'audience, pages 71 et 72).

Des notes internes, portant le nom de leur auteur, la note BRION, à la création du service vetting, la note MADEC, du 31 mars 1998, du nom du responsable du département "Gaz-Electricité-Trading" de la société TOTALFINA SA, et la note THOUILIN, contemporaine de la note MADEC et du nom du responsable du service des "Affaires juridiques, Contrats et de la Sécurité" (AJCS) au sein de la société devenue TOTAL SA, arrêtaient et présentaient les principes du vetting pour le Groupe TOTAL (D 394, D 397, D 1992, D 2466, D 2497/2). Tout navire pétrolier (brut et produits), mixte ("combination carrier"), chimiquier ou gazier, proposé à l'affrètement ou dans le cadre d'un contrat de "trading", devait faire l'objet d'une demande d'acceptation préalable auprès du vetting de TOTAL. Celui-ci, rattaché au service des affaires juridiques et de la sécurité de la société devenue TOTAL SA (D 1992, D 2466/1, D 2466/4, D 2466/7 et D 2466/8 - cotés par erreur D 2467/7 et D 2467/8 - D 2967), était chargé de l'inspection des navires affrétés ou susceptibles d'être affrétés à temps ou au voyage ou d'être utilisés pour le transport de cargaisons traitées par le Groupe. Cette inspection avait pour but de s'assurer de la qualité du navire et de son équipage, dans les domaines de la sécurité et de la prévention des risques d'accident ou de pollution. Elle était basée sur les normes fixées par le Groupe en matière de sécurité, notamment dans la "Charte Sécurité Environnement", sur les règles des conventions maritimes internationales (SOLAS et MARPOL) et les recommandations émises par les organismes professionnels (OCIMF).

Les trois premiers articles de la "Charte Sécurité, Environnement, Qualité" (D 2919), établie en 1992, signée en 1995 par Monsieur DESMAREST lors de son arrivée à TOTAL et qui, selon le directeur "Sécurité-Environnement" du Groupe, n'avait pas été modifiée depuis, étaient ainsi libellés : *"TOTALFINAELF place en tête de ses priorités la sécurité des activités, la santé des personnes, le respect de l'environnement ainsi que la satisfaction de ses clients. Tout projet de développement, tout lancement de produit n'est engagé qu'après un examen préalable de ses risques pour la sécurité, la santé et l'environnement, prenant en compte l'ensemble de son cycle de vie. TOTALFINAELF privilégie dans le choix de ses partenaires industriels et commerciaux leur capacité à adhérer à sa politique en matière de sécurité, de santé, d'environnement et de qualité"*.

Le service vetting avait plusieurs missions : la sélection des navires susceptibles d'être utilisés par le Groupe ; l'acceptation ou le refus du navire, souverainement apprécié, après une "analyse complète prenant en compte la qualité du navire lui-même, la qualité de son équipage et, enfin, la qualité de son management" (D 1943/2, D 1945/2, D 2544/3, D 2544/14, notes d'audience, page 693) ; la tenue à jour d'un fichier de navires "acceptables / non acceptables" ; le conseil à toutes les entités du Groupe pour le choix des navires ; et la participation aux travaux des organismes professionnels chargés de promouvoir la sécurité et la protection de l'environnement dans le domaine du transport maritime (OCIMF, notamment).

La consultation du service vetting était systématique chaque fois qu'une entité du Groupe TOTAL intervenait, directement ou indirectement, dans le transport d'une cargaison, compte tenu des risques d'accident et de pollution. Une demande d'acceptation préalable du navire devait être présentée au service vetting lorsque le navire faisait l'objet d'un contrat d'affrètement ou de transport signé par une société du Groupe TOTAL, lorsque la cargaison transportée appartenait, en tout ou en partie, à un moment quelconque du voyage, à une entité du Groupe ou lorsqu'elle était aux risques de l'une d'elles, à un moment quelconque du voyage, et lorsque la cargaison était chargée ou déchargée dans un terminal appartenant à une société du Groupe ou dans lequel celui-ci était opérateur. Tout navire ayant fait l'objet d'un avis négatif du service vetting devait être refusé par les entités concernées, "traders", affréteurs, services opérationnels ou terminaux.

Des critères plus précis de sélection, mis en oeuvre selon une procédure établie à partir d'informations, soit partagées avec l'ensemble des compagnies pétrolières, soit recueillies par ses propres inspecteurs, étaient exposés dans une note dite "TOTALFINA Intertanko" (D 396, D 4000), ou dans d'autres documents, comme la brochure intitulée "Vetting System", à la rubrique "TOTAL's critères" (D 1998, D 2497/5).

En effet, les navires disposant d'une certification conforme aux conventions internationales en matière de sécurité et de prévention des pollutions, aux règles de classification et à celles de l'Etat du pavillon devaient également répondre à certains critères retenus par le Groupe TOTAL (D 2944) : les navires de plus de 25 ans et de plus de 50.000 tonnes de port en lourd, conditions cumulatives (notes d'audience, page 227), étaient exclus : les navires de plus de 20 ans étaient retenus à la condition d'un passage en cale sèche tous les deux ans et demi, au lieu des cinq ans imposés à l'époque par les textes internationaux ; la société de classification devait appartenir à l'IACS ; dix d'entre elles étaient recommandées, en particulier le REGISTRO ITALIANO NAVALE ; les navires devaient être assurés auprès d'un P&I, membre de l'"International Group of P&I Club", et ne pas avoir changé de propriétaire ou de "manager/opérateur" sans une nouvelle inspection par le vetting de TOTAL ou d'une compagnie pétrolière membre de l'OCIMF.

Ces critères étaient mis en oeuvre à partir des informations auxquelles le service vetting avait accès : la base SIRE, qu'il était le seul, au sein du Groupe, à pouvoir consulter (D 1945/2), les comptes-rendus des Lloyd's sur les "casualties", les sites internes du memorandum de Paris, du memorandum de Tokyo, des "US Coast Guards", de l'IACS, les rapports émanant des terminaux du Groupe TOTAL (D 1943/2), et les rapports de visite des inspecteurs du vetting.

Neuf superintendants ou inspecteurs procédaient à ces visites. Cinq d'entre eux étaient salariés de la société devenue TOTAL SA et installés à Paris. Les quatre autres étaient établis à leur compte ; ne travaillant que pour TOTAL, ils étaient basés dans les ports de Rotterdam, Anvers, Riantec et Fos-Sur-Mer (D 2544/2, D 2544/17, D 2967). Tous les ans, un guide intitulé "Inspection Guidelines" était adressé aux inspecteurs (D 2005). Ce guide reprenait le questionnaire de l'OCIMF (le VIQ : "Vessel's Individual Questionnaire"). Selon la note "TOTALFINA - Intertanko", les vettings réalisés sur l'invitation des armateurs ou des gestionnaires techniques leur étaient facturés 1.300 dollars, non compris les dépenses de transport (D 3997/7).

Au regard des informations obtenues, le service vetting émettait un avis mis en ligne sur une base interne du Groupe, la base SURF, à l'intention des utilisateurs, et en particulier de ceux chargés de l'affrètement. Cet avis pouvait prendre trois formes différentes. Soit il était attribué au navire le statut "yes", qui signifiait qu'il avait fait l'objet d'une inspection par un membre du service vetting de TOTAL et qu'il était "travaillable". L'inscription du statut "yes" était cependant limitée dans le temps, selon l'âge du navire, à 24 mois pour un navire de moins de 10 ans, 18 mois pour un navire entre 10 et 15 ans et 12 mois pour un navire de plus de 15 ans. Soit le navire était "unclassed" et le service vetting devait être consulté par tout moyen approprié. Soit le navire se voyait décerner la mention "no" parce qu'il ne répondait pas aux critères du vetting.

Sur la première page d'écran ou première fenêtre de la base SURF, l'utilisateur du Groupe pouvait connaître le statut donné au navire, mais aussi son nom, son port en lourd, l'année de sa construction et son pavillon. Il avait accès à une seconde fenêtre ou seconde page d'écran comportant certaines caractéristiques techniques du navire, la date de la dernière inspection, la date limite d'acceptabilité pour le vetting de TOTAL et les mentions suivantes : douze, dix-huit ou vingt-quatre mois. (D 2544/6, D 2545/2).

Une troisième page d'écran était accessible afin de lui permettre de demander au vetting la position d'un navire dont le statut était inconnu (D 2204/3).

1.1.5.3- Eléments de comparaison avec d'autres compagnies pétrolières

Le rapport de la Commission d'enquête de l'Assemblée Nationale relevait que, si les systèmes du vetting avaient été harmonisés, notamment sous l'impulsion de l'OCIMF, les pratiques des compagnies pétrolières demeuraient assez variées et notait à ce sujet : *“Lors des auditions de différents responsables de sociétés pétrolières, bien des commissaires ont eu le sentiment d'assister en quelque sorte à un « concours de beauté », chacun des intervenants ayant à coeur de démontrer que son système de sélection était on ne peut plus au point et transparent”* (D 3252, page 198).

Lancé dès le naufrage par les compagnies pétrolières (D 401/34), ce défilé qui regroupait les principaux concurrents se déroulait aussi durant la procédure pénale.

La société BP, dont Monsieur THOUILIN écrivait qu'elle avait “la plus grande autorité en ce domaine”, indiquait que son service vetting regroupait une trentaine de personnes, qu'il inspectait 1.500 navires par an, qu'en 1999, 13 % d'entre eux avaient été refusés pour des problèmes de structure et, qu'en plus de critères communs aux différentes compagnies, l'attention du service se portait plus particulièrement sur la réputation du propriétaire et le profil de sa flotte (D 1953, D 3252, pages 198 à 200).

Le coordonnateur des opérations maritimes pour SHELL dans la zone Europe énumérait les critères pris en compte par le service vetting de sa compagnie : la liste des accidents, le changement d'armateur ou d'opérateur, l'âge du navire, son programme de cale sèche et de visite spéciale, l'existence d'une société de classification appartenant à l'IACS, l'audit des opérateurs, les autres navires de l'armateur, les rapports d'inspection du service, des terminaux et des États du port, les informations sur l'intégrité de la structure données par la société de classification et fournies par l'armateur (D 1955/2).

Le responsable du système de gestion de la qualité des navires tiers d'EXXON MOBIL pour la flotte du Royaume-Uni insistait sur l'abondance et la qualité des informations dont la filiale chargée du vetting pouvait disposer, précisant même qu'elle conservait en interne d'importants dossiers sur quelques 800 propriétaires (D 2207/3).

Enfin, Monsieur de CORBIÈRES, Président Directeur Général de la société TEXACO France refusait qu'un responsable du vetting fût entendu seul par les enquêteurs, exigeant d'être présent en compagnie de deux avocats de la société et expliquant qu'une telle audition serait de nature à créer “un émoi important au sein de la société, vis-à-vis de TOTALFINA” (D 2239).

1.1.5.4- Les vettings de l'ERIKA après août 1998

On rappelle qu'en exécution du contrat la liant à TEVERE SHIPPING, la société PANSHIP s'était engagée à obtenir l'approbation des compagnies pétrolières les plus importantes (D 3712). Le plus souvent à la demande de son gérant technique, l'ERIKA avait été inspecté le 23 octobre 1998, à Gênes, par REPSOL et BP, le 21 novembre 1998, à Melilli, par TOTAL, le 25 janvier 1999, à Thessalonique, par SHELL, le 3 avril 1999, à Porto-Torrès, et le 20 novembre 1999, à Termini Imerese, par TEXACO, le 23 novembre 1999, à Augusta, par EXXON et BP, et le 3 décembre 1999, à La Corogne, par REPSOL.

1.1.5.4.1- Le vetting de BP, le 23 octobre 1998 à Gênes

Deux compagnies, REPSOL et BP, avaient procédé au vetting de l'ERIKA, à Gênes, le 23 octobre 1998. Le rapport établi à l'attention de REPSOL ne semblait pas figurer dans la documentation fournie par Monsieur POLLARA sous l'intitulé "inspections / approbations par les compagnies pétrolières les plus importantes" (D 1698, annexe 52, 239 pages).

Pour BP, plusieurs réserves avaient été formulées concernant, notamment, les cartes maritimes ou la maintenance de la salle des machines, mais, après rectification, le navire avait été accepté pour une période expirant le 22 octobre 1999 (D 1953/2, D 2014, D 2015, D 2393/8 à D 2393/13, D 3684/14, D 3939/38). La partie confidentielle de ce rapport, destinée uniquement à la compagnie, concluait, qu'à Bijela, "les propriétaires" avaient consacré le temps et l'argent nécessaires à la remise en état du navire, dont l'aspect général était bon, probablement sous la pression de la société de classification et de plusieurs affréteurs éventuels (D 2393/14). En mai 1999, la compagnie, qui avait affrété l'ERIKA, apprenait que le système d'inertage du navire ne fonctionnait plus, ce qui remettait en cause cette approbation. Le gestionnaire technique avait par la suite indiqué que cette difficulté était résolue (D 1953/3).

1.1.5.4.2- Le vetting de TOTAL, le 21 novembre 1998 à Melilli

Monsieur TRAGIN, ancien officier navigant de la marine marchande, était l'inspecteur désigné pour ce vetting. Il établissait un rapport SIRE, précisant notamment que les citernes de cargaison et les ballasts n'avaient pu être inspectés. Dans le document intitulé "impression papier base de données vetting TOTALFINA" figurait le commentaire de la visite du 21 novembre 1998, daté du 23 novembre suivant, qui mérite d'être cité en intégralité.

"Navire bien entretenu

Full SBT - gaz Inerte - réchauffage cargaison Pas mal équipé

Passerelle OK

Sécu : Bien pour les papiers.

Machine : bon état

Eaux de cale machine transférées directement au slop et "Load on top". Ils reconnaissent que les chargeurs ne le savent pas et que de toutes façons ce ne sont que de petites quantités (Là il y a avait 11 m3) ce qui est bizarre c'est qu'ils l'indiquent sur le registre des Hydrocarbures. Bouteille de lancement de la pompe incendie de secours : VIDE - pas de compresseur de secours sauf "à main"

2 Diesel générateurs seulement - Pas groupe secours 1 seule chaudière (Treuils et COP vapeur)

Bouteille d'air des ER Quick closing valves : pression faible 4Kg au lieu de 6

J'ai dû embarquer sur rade le matin le port étant fermé pour on ne sait combien de temps - peut-être n'étais-je pas attendu si tôt. Réservoir de secours de l'appareil à gouverner 1/4 plein.

Pas de détection incendie CDP (Rondes enregistrées 1 fois par quart)

Ne peut être pris en Time Charter (Groupe secours et seulement 2 D.G) - 1 seule chaudière - pas de compresseur de secours ;

Acceptable à la limite en spot quand nous aurons vérifié

- Que la pompe incendie est disponible à tout moment

- Que les méthodes d'élimination des eaux de cale machine ont changé" (D 4018).

Le 23 novembre 1998, PANSHIP répondait aux différentes remarques de l'inspecteur (D 401/22). Sa réponse était jugée satisfaisante (D 2544/16), mais le service vetting sollicitait la communication d'une attestation du RINA garantissant le bon état de la structure et des citernes du navire, établie le 23 novembre 1998 et transmise le lendemain (D 401/25).

Selon Monsieur THOUILIN, cette pièce avait été demandée parce que le navire était âgé de plus de vingt ans ; la décision d'acceptation y faisait d'ailleurs expressément référence (D 401/32, D 2497/16). S'agissant de PANSHIP, le service vetting constatait que la société bénéficiait de la certification ISM "délivrée par le RINA". Monsieur THOUILIN déclarait que le chef de ce service, Monsieur GRANDPIERRE, savait que PANSHIP gérait plusieurs navires qui n'avaient pas connu d'incident (D 3636/5). L'intéressé ne donnait cependant pas cette précision et relevait que c'était le Commandant MAUREL, membre du service vetting, qui avait pris, seul, la décision d'acceptation (D 2544/3). Le 24 novembre 1998, Monsieur MAUREL transmettait au gérant technique l'acceptation de l'ERIKA à l'affrètement, pour une période d'un an à compter de la date de l'inspection vetting, soit du 21 novembre 1998 (D 401/32).

1.1.5.4.3- Le vetting de SHELL, le 25 janvier 1999 à Thessalonique

SHELL faisait procéder au vetting de l'ERIKA le 25 janvier 1999 à Thessalonique. Cette inspection appelait un certain nombre d'explications de la part de la compagnie (D 1955/5, D 2011, D 2391). L'ERIKA avait été affrété par SHELL pour un voyage entre Rotterdam et l'Irlande en décembre 1997. Il avait été inspecté pour le compte de SHELL le 10 février 1998 et classé "suitable". En avril 1998, il était venu charger une cargaison de fioul à Petit-Couronne, affrété par un trader indépendant. En mai 1998, il avait fait de même à Sola (Norvège).

A la suite de cette escale, le 20 mai 1998, ainsi que d'un rapport transmis par le terminal, le navire avait été déclassé de "suitable" à "terminal use only", ce qui signifiait que le navire ne serait plus affrété par SHELL, qu'il ne pourrait plus transporter de cargaison SHELL, mais qu'il pourrait éventuellement venir charger à un terminal SHELL pour le compte d'un tiers, sous réserve de l'acceptation du terminal.

Le navire était inspecté de nouveau pour le compte de SHELL le 25 janvier 1999, visite au cours de laquelle certaines "faiblesses" ponctuelles avaient été constatées (D 1955/5). La société PANSHIP faisait connaître à la compagnie les mesures qu'elle avait prises pour y remédier (D 1698, annexe 52/228). Toutefois la restriction "terminal use only" était confirmée par une lettre du 2 mars 1999 adressée à PANSHIP, qui indiquait, en son avant-dernier paragraphe, que l'âge du navire le rendait impropre à l'affrètement et au transport d'une cargaison SHELL, mais que le pétrolier pourrait, sous réserve de l'accord exprès de la direction du terminal, venir charger pour le compte d'un tiers à un terminal SHELL (D 2012). La société TOTAL observait, qu'en tête de la lettre, il était mentionné que l'ERIKA figurerait sur la liste des navires "acceptable for SHELL business" et que, s'il n'avait pas été finalement accepté à l'affrètement, cela ne tenait pas au pétrolier lui-même, mais à une règle générale du Groupe SHELL en matière d'âge des navires (D 2944, pages 36 et 46, observations de Monsieur THOUILIN, D 3428/10, D 3939/39). Il n'en demeurait pas moins que PANSHIP avait bien été informé par SHELL, dès mars 1999, que l'ERIKA n'était plus acceptable, en raison de son âge, pour l'affrètement ou le transport d'une cargaison et qu'il ne pouvait être accueilli dans un terminal que sous réserve de l'accord explicite de son responsable (notes d'audience, page 268).

1.1.5.4.4- Les vettings de TEXACO, les 3 avril 1999 à Porto-Torrès et 20 novembre 1999 à Termini Imerese

On rappelle que l'audition du responsable vetting de TEXACO France n'avait pas été possible, compte tenu des exigences du dirigeant de cette société. Au point 7 du rapport SIRE (conditions structurelles) correspondant à la visite du 3 avril 1999, il était noté que l'inspecteur n'avait pu procéder à l'examen des citernes de cargaison et des ballasts et qu'il résultait des rapports du Capitaine la constatation suivante : "Usure des zincs 5 % - remplacés lors du dernier passage en dock en 1998 - Les ballasts sont indiqués être inspectés tous les 3 mois" (D 2209, D 2214).

A la suite du vetting du 20 novembre 1999, les commentaires de PANSHIP faisaient état d'une réparation, celle du compte-tours du générateur diesel auxiliaire n° 1, dans une télécopie adressée à TEXACO, le 7 décembre 1999 (D 401/57, D 2018, D 2397/23). Compte-tenu du délai laissé au gérant technique pour transmettre ses observations, le rapport SIRE n'avait été disponible qu'après le 7 décembre 1999. Par télécopie du 8 décembre 1999, la compagnie pétrolière informait PANSHIP que le navire était considéré comme acceptable jusqu'au 20 août 2000 (D 401/36).

1.1.5.4.5- Les vettings d'EXXON et de BP, le 23 novembre 1999 à Augusta

Le 23 novembre à Augusta, l'ERIKA subissait deux contrôles vetting. Le premier était réalisé par la société STANDARD MARINE SERVICES, pour le compte d'EXXON (D 2018, D 2397/51 à D 2397/56). Après ce contrôle, PANSHIP adressait, le 8 décembre 1999, ses commentaires où il précisait les réparations ou corrections effectuées à la suite des remarques de l'inspecteur. Le 10 décembre, l'ERIKA était déclaré "techniquement acceptable" par EXXON, jusqu'au 22 novembre 2000 (D 401/35, D 2207).

L'ERIKA subissait une seconde inspection, le 23 novembre 1999 à Augusta, pour la compagnie pétrolière BP. Selon les représentants de cette compagnie, après l'incident du système d'inertage, lors de l'escale à Castellon en mai 1999, il avait été décidé de ne plus considérer ce navire comme acceptable pour l'affrètement avant qu'une inspection approfondie ne fût effectuée par un inspecteur mandaté par BP. Le vetting d'Augusta, le 23 novembre 1999, montrait qu'il existait des points à "haut risque" (D 2016, D 2395/3).

Après que le rapport avait été communiqué à PANSHIP et que cette société avait répondu que les déficiences relevées avaient été corrigées, BP faisait connaître à son interlocuteur, le 10 décembre 1999, qu'en l'absence d'information sur un certain nombre de rectifications et de remises en état, le navire ne pouvait être accepté (D 1952/2, D 1952/3, D 1953/3, D 1953/4, D 2016).

Selon Monsieur POLLARA et la société TOTAL SA, de la même façon que la société BP avait accepté l'ERIKA, en octobre 1998, après une visite et un échange avec PANSHIP, cette compagnie pétrolière aurait finalement accepté le navire si le dialogue, interrompu par le naufrage, avait pu se poursuivre (D 1207/3 et 4, D 1698, page 31, D 2823/8, notes d'audience pages 325 à 329, "tableau synoptique des différentes correspondances vetting des compagnies BP et EXXON 1998-1999", pièce communiquée par TOTAL SA, le 5 mars 2007).

Pour la société RINA, les remarques de l'inspecteur BP ne concernaient en rien des défaillances structurelles mais la gestion et la maintenance incorrectes des équipements de navigation, de la sécurité, de la prévention de la pollution, des systèmes de cargaison et de ballast, de la salle des machines et appareils à gouverner, tous éléments liés à la gestion technique de PANSHIP, la tôle ("scupperplate") trouvée corrodée au cours de l'inspection ne faisant pas partie du pont et ne concourant pas à la résistance de la structure (D 2567/24, D 3753/9).

Le rapport de l'inspecteur et ses suites étaient si discutés qu'il paraît nécessaire de citer les principaux passages des documents en cause, le rappel des textes précédant en principe leur exégèse.

“ [Observations évaluées à haut risque (D 2016, D 2395/3)] :

6.7 [rubrique 6 : prévention de la pollution] : *Les dispositions prises pour éviter le déversement à la mer ont-elles été prises de manière adéquate ?*

Non - Commentaire : Les plaques des dalots du pont principal, situées des deux bords de ce pont, à l'arrière du système de distribution, sont fissurées et souffrent de corrosion perforante sur bâbord [...]

12.9 [rubrique 12 : salle des machines et gouvernail] : *Est-ce que des plans d'urgence sont établis pour la salle des machines et sont-ils respectés ? Non - Commentaires : il était possible, et dans les deux cas cela a été fait, de verrouiller les portes d'entrée de l'intérieur, avec un verrou. Le marquage du parcours d'évacuation d'urgence dans la salle des machines était [signalé] avec de la peinture normale et non pas avec de la peinture ou une signalétique réfléchissante ;*

13.4 [rubrique 13 : aspect général et condition] : *Les tuyauteries sur le pont sont-elles dans un état satisfaisant ? Non - Commentaires : La passerelle fixe d'accès sécurisé aux avants du navire ne couvre pas la totalité de la longueur du pont principal. Le personnel doit se déplacer sur 10 mètres sans protection sur le pont principal bâbord, sans les protections imposées par SOLAS, Chapitre II-1, Reg 3-3 [...]” (D 2389).*

Les autres observations étaient au nombre de vingt-quatre. Il était indiqué que toutes avaient fait l'objet de discussions et obtenu "l'accord" du Commandant du navire, Monsieur MATHUR, ainsi que du superintendant de PANSHIP présent, Monsieur AMITRANO (D 2389, D 2395/4 à D 2395/10).

Le rapport indiquait ensuite : *“Le navire faisait son âge dans plusieurs zones comme l'indiquent les observations. L'entretien, qu'il s'agisse des matériaux ou de l'aspect extérieur a été négligé dans certains secteurs. Les ponts indiquaient que les réparations des écailles et la peinture se faisaient régulièrement, mais des piqurages profonds indiquaient une corrosion ancienne sur le pont principal.*

Les tuyauteries et divers équipements étaient dans des conditions générales variées, bien repeints ou manquants d'entretien, comme c'est le cas pour les écoutilles de vidange et l'accès du pilote. A l'extérieur, la coque semblait en bon état présentant les traces habituelles de dégâts résultant de chocs et quelques brisures des enduits” (D 2389/21). En conclusion de son rapport réservé à la compagnie pétrolière, l'inspecteur répondait ainsi aux questions suivantes : *“A votre avis, le navire était-il adapté aux besoins commerciaux de BP au moment de l'inspection ? Non. Dans la négative, votre recommandation est-elle qu'une nouvelle inspection est nécessaire ? Ne sais pas” (D 2395/22).*

Par télécopie du 7 décembre 1999, PANSHIP indiquait à BP quelles suites avaient été réservées aux observations faites lors du vetting (D 2395/33 à D 2395/40). Le 10 décembre 1999, le service vetting de BP demandait à PANSHIP s'il avait été effectivement remédié à un certain nombre de défauts : *“pouvez-vous nous confirmer que les points suivants ont été corrigés dans leur intégralité :*

6.7 Remise en état à la première opportunité des dalots corrodés / fendus

12.9 Il faut refaire la signalétique de sortie d'urgence de la salle des machines

13.4 Il convient de rectifier tous ces points

4.1 Il faut toujours réparer les enregistreurs de vitesse et de distance [...]

Nous regrettons de ne pouvoir accepter le navire sans ces informations supplémentaires. Nous notons également, sur la base des données obtenues lors de notre contrôle technique, que le navire approche les vingt-cinq ans, et que passé cet âge il convient d'agir conformément à la réglementation MARPOL (13G)” (D 2395/43, D 2395/44).

Du rapport de vetting, d'une part, et du courrier adressé à PANSHIP le 10 décembre 1999, d'autre part, il résulte que, selon l'avis de l'inspecteur, l'ERIKA n'était pas acceptable par BP et, qu'au 12 décembre 1999, le pétrolier n'avait pas été accepté par la compagnie.

Contrairement à ce qui était affirmé et écrit pour souligner que l'ERIKA avait toujours été accepté par les compagnies les plus importantes qui l'avaient inspecté (notamment, D 401/34, D 1698, page 31, D 3684/13), au jour du naufrage, deux d'entre elles n'avaient pas approuvé le navire pour l'affrètement ou le transport de leur cargaison, l'une, en raison de son âge, et l'autre, de son état.

1.1.5.4.6- Le dernier vetting de l'ERIKA, le 3 décembre 1999 à La Corogne

Ce vetting était effectué par REPSOL. La lettre d'acceptation de la compagnie pétrolière datait du 10 décembre 1999. Elle faisait apparaître que plusieurs déficiences avaient été constatées et que PANSHIP avait certifié, par télécopie du 8 décembre, que les défauts avaient été corrigés. Prenant acte de ces corrections, le navire avait été en conséquence considéré comme acceptable par la compagnie pour une durée de six mois (D 1289/5). Monsieur MATIUR, qui commandait alors le navire, déclarait qu'aucune inspection des ballasts et citernes n'avait été réalisée, mais que les documents à bord les concernant avaient été examinés (D 91/7).

1.1.6- Les contrôles de la société de classification postérieurs aux travaux de Bijela :

Entre août et novembre 1999, la société RINA procédait au contrôle de la certification ISM de PANSHIP et de l'ERIKA. Sur la même période, la société de classification effectuait la première visite annuelle du navire après les travaux de Bijela.

1.1.6.1- Le contrôle de la certification ISM

Lors de l'instruction, Monsieur PONASSO et la société RINA relataient les circonstances dans lesquelles la certification ISM de PANSHIP et de l'ERIKA avait été contrôlée (D 3760/2, D 3760/3, D 3760/5, D 3772, D 3914/5 à D 3914/10, D 4024/6, D 4025/11, D 4033/4, D 4033/5, D 4034/8, D 4034/9).

Au mois d'août 1999, un des navires gérés par PANSHIP avait été retenu aux Etats-Unis. Après l'intervention d'un inspecteur de la société RINA, un audit de PANSHIP était réalisé les 12 et 13 août suivants. Dix-huit non-conformités étaient relevées (annexe 5.5 de la société RINA, D 3772), dont certaines "réellement importantes", ce qui permettait de s'interroger sur le maintien de la certification (D 1788/28, D 2851/1).

PANSHIP proposait des corrections, dont la mise en oeuvre était vérifiée lors d'un nouvel audit, le 12 novembre suivant. A cette date, la société de classification estimait que les mesures adéquates avaient été prises, ce dont justifiait Monsieur POLLARA (deuxième série de documents transmis par Monsieur POLLARA (transmission du 31 mars 2004, D 3898), dossier n° 5). Un point, qui ne concernait toutefois pas une prescription spécifique du code ISM, demeurait en suspens.

Les résultats du contrôle de la compagnie exploitante conduisaient la société RINA à procéder à des audits, au titre de la certification ISM, de plusieurs navires gérés par PANSHIP. Celui de l'ERIKA intervenait le 6 septembre 1999, alors qu'il n'était en principe prévu qu'en décembre 2000 (D 3776).

Sous réserve de six remarques, dont trois non-conformités relatives à l'absence de documents à bord concernant les inspections du navire effectuées avant le mois d'août 1999, à des analyses périodiques de la lubrification de l'arbre d'hélice arrière et à l'existence de certaines mentions documentaires (D 4033/4), pour lesquelles les propositions de rectifications avaient été admises, l'inspection avait été satisfaisante pour l'auditeur de la société de classification (D 3776/8).

Le navire semblait avant que la société RINA eût procédé à l'audit, déjà programmé, destiné à vérifier que les actions correctives proposées avaient été mises en oeuvre (D 3760/4).

1.1.6.2- La première visite annuelle de l'ERIKA, les 16 août et 24 novembre 1999 à Gênes et Augusta

Le certificat de classe de l'ERIKA avait été délivré le 15 août 1998 après la visite spéciale quinquennale et les travaux de Bijela. La première visite annuelle débutait à Gênes, le 16 août 1999. Les restrictions opérationnelles liées à la réglementation du port de Gênes rendant impossible l'inspection des espaces internes (par exemple des ballasts) (D 2567/12), la visite se terminait, le 24 novembre suivant, à Augusta. Monsieur PONASSO expliquait que le règlement de la société RINA permettait de procéder à la visite dans les trois mois antérieurs ou postérieurs à la date d'échéance et qu'un délai de grâce, excédant celui de trois mois, était accordé pour le temps nécessaire à la visite, si celle-ci avait déjà débuté (D 4033/7).

Deux inspecteurs différents s'étaient rendus à bord du pétrolier, l'un à Gênes, l'autre à Augusta. Le second, Monsieur ALGA, établissait un rapport le 24 novembre 1999. Au paragraphe "remarques" (D 1698, annexe 49/8, annexe 3.7.2, page 2, de la société RINA), il indiquait :

"Peak-avant

Cloison d'abordage :

Premier niveau sous le pont supérieur :

constaté corrosion et réduction d'épaisseur de la tôle sur environ 4 mètres sur l'avant de la cloison d'abordage

constaté corrosion et réduction d'épaisseur entre lisses de muraille et cloison d'abordage

constaté corrosion et réduction d'épaisseur des longitudinaux I, II, III, IV, à partir du bordé bâbord et du bordé tribord

constaté corrosion et réduction d'épaisseur à l'intersection des lisses de bordé et de la cloison d'abordage

Première serre : constaté corrosion et réduction d'épaisseur

Recommandations : examiner à nouveau avec des mesures d'épaisseur, et / ou réparer, si nécessaire le peak-avant jusqu'en ["until"] janvier 2000

Citernes de ballast n° 2 bâbord et tribord :

Lisses de pont, zones suspectes : constaté réduction d'épaisseur des lisses de pont. Pas procédé à des mesures d'épaisseur des zones suspectes requises pour le ESP ("Enhanced Survey Program")

Echelle : constaté réduction d'épaisseur sur la partie supérieure

Recommandation : jusqu'en ["until"] janvier 2000 : faire un nouvel examen des lisses de pont et effectuer des mesures d'épaisseur dans les zones suspectes des ballasts 2 bâbord et tribord et réparer si nécessaire les parties supérieures des échelles" (D 1698, pages 27 et 28, D 1750, page 36, conclusions de la société RINA, pages 35 et 36).

Monsieur ALGA visait le certificat de classe en indiquant que le navire devait être soumis à une inspection dans le délai précité, sans faire référence à l'origine technique de cette réserve (D 3958/3). Entendu sur commission rogatoire, il déclarait, qu'au cours de la visite, son seul interlocuteur avait été un employé de PANSHIP, Monsieur AMITRANO, qui l'avait accompagné lors de ses constatations, qu'après en avoir parlé au responsable du bureau de la société RINA à Augusta, Monsieur RICCA, ils avaient décidé ensemble d'accorder un délai de deux mois pour effectuer des réparations qui n'étaient pas urgentes, car elles ne concernaient pas les éléments structurels mais seulement des éléments de renfort, puis que, Monsieur AMITRANO lui ayant signifié à la fin de la visite que l'ERIKA devait appareiller immédiatement, il n'avait pu établir son rapport avant le départ du navire (D 1016, D 1032). Monsieur POLLARA observait, qu'à l'issue de la visite, l'inspecteur de la société RINA n'avait pas prescrit de travaux mais des mesures d'épaisseur pouvant être réalisées jusqu'à la fin janvier 2000, et affirmait qu'elles devaient avoir lieu à Livourne (D 3197/11, D 3684/12, D 4043/7). Il était cependant dans l'incapacité de préciser la date à laquelle ces mesures avaient été prévues (notes d'audience, pages 339, 341 et 342).

Cette visite annuelle s'achevait deux jours avant que l'ERIKA ne fût frété pour son dernier voyage par la société SELMONT, nouvel affréteur à temps.

1.2- Le dernier voyage de l'ERIKA

1.2.1- Les contrats d'affrètement

Le 14 septembre 1999, la société TEVERE SHIPPING frétait à temps l'ERIKA à la société SELMONT de Messieurs DUCCI et CLEMENTE

1.2.1.1- Le nouvel affréteur à temps : la société SELMONT de Messieurs DUCCI et CLEMENTE

Après avoir affirmé à plusieurs reprises n'être que de simples salariés, Messieurs DUCCI et CLEMENTE admettaient qu'ils étaient les "propriétaires" et les dirigeants de SELMONT International, société immatriculée aux Bahamas, et d'AMARSHIP, société suisse. Monsieur DUCCI étant chargé de la partie opérationnelle, et Monsieur CLEMENTE des questions administratives et financières. Aux termes d'un accord signé le 15 septembre 1999, AMARSHIP agissait pour le compte de SELMONT, en qualité de prestataire de services. On constatait, cependant, qu'AMARSHIP n'avait reçu de paiement de la part de SELMONT qu'en juillet 2000, pour un montant de 13.256 dollars (D 1806, D 1807, D 2145, D 2146, D 2147, D 2330, D 3040, D 3586, notes d'audience, page 299).

Les statuts de SELMONT étaient signés le 3 mai 1999. Entre cette date et l'affrètement à temps de l'ERIKA, le 14 septembre 1999, SELMONT n'avait eu aucune activité (D 3040/3). Après des discussions entre Messieurs SAVARESE, POLLARA, DUCCI et CLEMENTE (notes d'audience, pages 302 et 303), la société SELMONT concluait avec TEVERE SHIPPING une charte-partie, présentée comme un "contrat type d'affrètement à temps", pour une durée de six mois, renouvelable (D 1801, D 1802). Ni Monsieur DUCCI ni Monsieur CLEMENTE n'avaient de formation ou d'expérience maritimes, l'un invoquant sa qualité de gérant commercial, et l'autre celle d'administrateur (notes d'audience, page 300). SELMONT affrétait l'ERIKA sans que l'un ou l'autre de ses dirigeants eût au préalable fait inspecter le navire. Ils expliquaient qu'aux termes de la charte-partie, soumise au droit anglais, si SELMONT, l'affréteur, avait la faculté d'inspecter le navire chaque fois qu'il le jugeait nécessaire, il n'en avait pas l'obligation, TEVERE SHIPPING, le fréteur, lui garantissant le bon état de navigabilité du pétrolier, l'existence des certificats de classification, statutaires et de sécurité, la conformité du navire aux conventions et normes internationales applicables, et qu'il était courant pour l'affréteur de se fier à ces garanties (D 2332).

Le fret s'élevait, pour les deux premières périodes de six mois, à 7.175 dollars par jour et, lors des douze mois suivants, à 7.375 dollars, payables directement à la Bank of Scotland et "d'avance par mois civil" (clauses n° 8 et 44, D 1801, page 11, D 1802, page 1). On rappelle que, selon la charte-partie conclue le 18 septembre 1996, TEVERE SHIPPING mettait l'ERIKA à disposition d'EUROMAR pour une période de trois ans (clause 4), contre un prix de 7.000 dollars par jour (clause 8), payable d'avance bi-mensuellement à la Bank of Scotland. La convention conclue avec SELMONT prévoyait, au titre des limites commerciales, celles fixées par l'"Institute Warrant's Limits", à l'exclusion de l'Albanie, des Etats-Unis et des pays faisant l'objets d'embargos (D 1802, page 5).

Monsieur SAVARESE expliquait qu'il avait décidé de changer d'affréteur à temps, car EUROMAR, la société familiale, et plus particulièrement l'un de ses frères, ne souhaitaient pas renouveler la charte-partie conclue avec TEVERE SHIPPING.

Il ajoutait qu'il était "très important" pour lui que Monsieur DUCCI payât, par avance, le fret et l'approvisionnement du navire en carburant (D 1211/4, D 11211/2, D 1808/4 à D 1808/6). Monsieur DUCCI confirmait cette explication, en précisant que SELMONT assurait un paiement anticipé, chaque mois, ce qui n'était pas le cas avec EUROMAR (D 2330/4).

Entre le 14 septembre et le 12 décembre 1999, SELMONT n'avait d'autre activité que de fréter au voyage le pétrolier, à six reprises (D 3040/3). Selon Monsieur CLEMENTE, qui en justifiait, les paiements de SELMONT s'étaient échelonnés à raison de 211.295 dollars à la Bank of Scotland, bénéficiaire mentionné dans la charte-partie, pour la période du 21 septembre au 21 octobre 1999 ; de 156.413 dollars, à la Bank of Scotland, pour celle comprise entre le 21 octobre et le 21 novembre 1999 ; de 154.066 dollars et de 105.025 dollars réglés au bénéfice de EUROMAR, les 1^{er} et 10 décembre 1999 (D 2061/4).

Messieurs CLEMENTE et DUCCI précisait que le paiement du 1er décembre 1999 avait été effectué à la date prévue, mais que le versement du 10 décembre, soit deux jours avant le naufrage, avait été réalisé en anticipation de la mensualité du 21 décembre 1999 au 21 janvier 2000, à la demande de Monsieur SAVARESE qui leur avait expliqué qu'il avait besoin d'argent (D 2330/6). Ce dernier déclarait que EUROMAR était une société sur le compte de laquelle il se faisait adresser des fonds, qu'il avait des "dettes courantes" avec le chantier naval et, qu'afin de faire face aux traditionnelles dépenses de fin d'année, il avait demandé une avance à Monsieur DUCCI (notes d'audience, page 315).

1.2.1.2- Le contrat d'affrètement pour le dernier voyage de l'ERIKA

Le 2 septembre 1999, TOTAL TRANSPORT CORPORATION, une filiale de TOTALFINA SA, affrétait au voyage l'ERIKA, pour un chargement, le 11 septembre 1999, de 25.000 tonnes de brut, à La Skhirra en Tunisie, à destination de Varna en Bulgarie, où le navire arrivait le 17 septembre suivant (D 1983, scellé n° 23, D 2017, D 1698, annexe n° 80). En 1999, quatre filiales de la société TOTALFINA SA, TOTAL RAFFINAGE DISTRIBUTION (TRD), TOTAL INTERNATIONAL LIMITED (TIL), TOTAL TRANSPORT CORPORATION (TTC) et TOTAL PÉTROLEUM SERVICES (TPS), participaient à la vente à l'international, tout du moins en Europe, et au transport des produits pétroliers du Groupe.

1.2.1.2.1- TOTALFINA SA devenue TOTAL SA et ses filiales

TRD, filiale française de TOTALFINA SA, était chargée du raffinage et de la distribution en France. Ses ventes de produits à l'international étaient réalisées par l'intermédiaire de TIL, autre filiale de négoce international, constituée aux Bermudes depuis 1957, en raison des contraintes du contrôle des changes qui existaient à l'époque. TTC, immatriculée à Panama en 1956, était la filiale spécialisée dans l'affrètement maritime. Au moment des faits, Monsieur THOUILIN en était le Président. Enfin TPS, sous-filiale de TOTALFINA, était une société de services, installée à Londres, qui agissait pour le compte de TIL et de TTC, cette dernière n'ayant pas de personnel propre.

Ainsi, les rôles étaient-ils partagés entre TRD, productrice industrielle n'ayant pas vocation à intervenir directement sur le marché international et vendant ses produits à TIL, chargée de les valoriser au mieux en les revendant à des tiers, TTC, dédiée à l'affrètement et TPS, devenue depuis TOTAL GAS & POWER SERVICES LTD (TGP), appelée à représenter TIL et TTC dans les transactions commerciales (D 2183, pages 2 et 3, D 2969 notes d'audience, page 293).

Monsieur THOUILIN exposait que, d'une façon générale, toutes les sociétés faisant du commerce international utilisaient des filiales spécialisées pour l'achat et le transport, l'objectif étant de localiser chaque activité spécifique dans une structure juridique adaptée. Il ajoutait que TRD, TIL, TTC et TPS, filiales et sous-filiale à 100 % de leur société mère, ne disposaient d'aucune indépendance juridique ou financière, l'activité de TPS étant, cependant, "autonome" (D 1944/3, D 2497/4, D 3636/2, notes d'audience, pages 291 et 292). Le dirigeant désigné pour représenter la société TOTAL SA au cours de la procédure pénale précisait expressément que TOTALFINA SA n'affrétait alors aucun navire puisque les affrètements étaient conclus par sa filiale TTC (D 2463/23).

C'était en suivant ce schéma d'organisation, qu'en 1999, TIL vendait à la société ENEL, producteur italien d'électricité, du fioul qui devait être acheminé dans un port d'Italie.

1.2.1.2.2- La vente à la société ENEL

Selon une convention datée du 21 mai 1999, d'une durée de huit mois à compter du 1^{er} mai de la même année, TIL s'engageait à livrer une quantité comprise entre 200.000 et 280.000 tonnes métriques, à sa discrétion, d'un fioul à haute teneur en soufre destiné à la production d'électricité, à raison d'un chargement par mois compris entre 23.000 et 35.000 tonnes métriques, selon le choix du vendeur. Si au terme de la période couverte par le contrat, la quantité chargée en sa totalité était inférieure à la quantité minimale prévue (200.000 tonnes métriques), la pénalité était de trois (3) dollars par tonne manquante.

Il s'agissait d'une vente "Ex-Ship", c'est-à-dire d'une vente "à l'arrivée", le transfert de propriété se réalisant à la lisse du navire dans le port de déchargement, les opérations douanières et de débarquement incombant, en règle générale, à l'acheteur, de produits à livrer à MILAZZO, destination précisée pour ordre, l'acheteur ayant le droit de désigner tout autre port sous réserve d'un ajustement du fret (D 3678). D'après la directrice des opérations "commerce de produits" pour TPS, l'exécution du contrat avait conduit à l'affrètement de huit navires, l'ERIKA et le pétrolier qui l'avait remplacé après le naufrage y compris. Pour le négociateur du contrat, il y avait eu neuf affrètements en tout, un par mois, plus un à la suite du naufrage.

Compte tenu des contrats de même type conclus dans le même temps avec la même société italienne, il y avait eu, certains mois, plusieurs voyages qu'on ne pouvait rapporter à l'une ou l'autre de ces conventions en particulier. En retenant les quantités transportées les plus faibles, à raison d'un voyage mensuel, la liste s'établissait comme suit :

- le 12 mai 1999, FAIR SKIES : 29.615,441 tonnes ;
- le 9 juin 1999, MARINER A : 35.003,226 tonnes ;
- le 30 juillet 1999, ADRIATIKI : 28.677,710 tonnes ;
- le 4 août 1999, LIANO : 28.462,475 tonnes [le 23 août : 28.630,923 tonnes] ;
- le 3 octobre 1999, LIA : 28.491,436 tonnes ;
- le 13 octobre 1999, FAIR SKIES : 29.269,723 tonnes ;
- le 22 novembre 1999, PUPPY P : 19.946,176 tonnes ;
- le 8 décembre 1999, ERIKA : [30.884,471 tonnes] ;
- le 18 décembre 1999 BULDURI : 27.485,529 tonnes (D 2197, D 2198, D 2320, D 2321 et les scellés correspondants).

Avant l'affrètement de l'ERIKA, 199.466,17 tonnes au moins avaient déjà été livrées et il aurait manqué 533.83 tonnes pour atteindre la quantité minimale prévue au contrat. La thèse qui consistait à supposer qu'une entité du Groupe TOTAL eût affrété précipitamment l'ERIKA pour éviter de payer d'importantes pénalités était donc sans fondement.

1.2.1.2.3- Le contrat d'affrètement au voyage

L'ERIKA arrivait à Varna, le 17 septembre 1999. Il était, par la suite, frété au voyage à six reprises par SELMONT et, pour la dernière fois, le 26 novembre 1999 (D 1698, annexe 80). Monsieur PECHOUX, affréteur à TPS, traitait ce contrat en suivant les différentes étapes de la procédure habituelle en vigueur au sein de sa société.

1.2.1.2.3.1- La négociation du contrat

Il s'agissait du quatrième affrètement de l'ERIKA pour le Groupe TOTAL depuis le 2 septembre 1999, le navire ayant été de nouveau affrété les 15 septembre et 6 octobre 1999.

A la mi-novembre 1999, le service "trading" demandait à Monsieur PECHOUX d'organiser le transport de trois cargaisons, l'une entre le 30 novembre et le 2 décembre, l'autre entre le 6 et le 8 décembre, et la troisième entre le 5 et le 10 décembre. Pour cette troisième cargaison, qui devait être livrée en exécution du contrat conclu avec ENEL en mai 1999, Monsieur PECHOUX était saisi de la demande le jeudi 18 novembre. Il s'adressait à son courtier, la société PETRIAN SHIP BROKER, qui lui indiquait que, d'après les contacts qu'il avait pris, il était possible d'envisager l'affrètement de l'ERIKA, compte tenu du voyage en cours du navire et de sa position géographique, mais qu'il devait en obtenir confirmation. Le 18 ou le 19 novembre 1999, Monsieur PECHOUX vérifiait sur la base SURF que le navire était "travaillable", en consultant la première page d'écran - "la première fenêtre" - où se trouvaient indiqués le nom du navire, son port en lourd, l'année de sa construction, son pavillon et son statut donné par le service vetting de TOTALFINA SA, statut qui, à cette date, était "yes".

Ce qu'il avait appris de la façon dont il convenait de contrôler la "travaillabilité" du navire le conduisait à penser que cette vérification était suffisante, même s'il pouvait, d'une part, accéder à une deuxième fenêtre, dont il savait qu'elle comportait la date à compter de laquelle le navire avait été déclaré acceptable par le service vetting, information qu'il pouvait croiser avec la durée d'acceptabilité, et, d'autre part, utiliser une troisième fenêtre qui permettait de demander à ce service sa position, dans l'hypothèse où le statut d'un navire était inconnu. Questionné à de nombreuses reprises sur la date de consultation de la base SURF, Monsieur PECHOUX maintenait qu'il avait procédé à cette opération le 18 ou le 19 novembre 1999, sans, toutefois, pouvoir produire un document écrit justifiant d'une consultation à cette date.

Les négociations avec celui que Monsieur PECHOUX appelait l'armateur étaient reportées au lundi 22 novembre 1999, jour où ce dernier transmettait une offre par l'intermédiaire des courtiers, proposant une cargaison de 32.000 tonnes, pour une date de chargement ("laycan") du 8 au 9 décembre, avec une zone réduite à Anvers, une zone de déchargement dite EUROMED et un "worldscale" - indice permettant de calculer le fret - de 125. Monsieur PECHOUX faisait transmettre une contre-offre qui élargissait la zone de chargement à Anvers-Le Havre, afin de pouvoir y intégrer Dunkerque, et maintenait l'indice "worldscale" proposé, mais pour 30.000 tonnes au lieu de 32.000 tonnes.

Après discussion, les deux parties parvenaient à un accord pour un "worldscale" de 127,50. Le trader n'étant pas certain des dates de chargement, la mise en sujet du navire n'intervenait que le mercredi 24 novembre, à 16 heures, heure de Londres ; elle était maintenue jusqu'au 26 novembre, date à laquelle le sujet était levé et la charte-partie conclue (scellé n° 26, deuxième synthèse partielle, D 1983, D 2205/2, D 2320, notes d'audience, pages 704 à 712).

Pour les trois demandes de transport entre le 30 novembre et le 10 décembre 1999, transmises par le trading, il n'y aurait eu que trois navires disponibles affrétés successivement, les 22, 24 et 26 novembre, ce qui signifierait qu'au moment de la mise en sujet de l'ERIKA, le 24 novembre, seul ce navire était disponible, les deux autres ayant déjà été affrétés par TOTAL.

On rappelle que, selon les règles internes au Groupe TOTAL, la durée de la validité de l'approbation du navire était d'un an si celui-ci était âgé de plus de quinze ans, que la dernière inspection de l'ERIKA par le service vetting de TOTAL datait du 21 novembre 1998, et que, par télécopie du 24 novembre 1998, ce service avait fait connaître à la société PANSHIP que le navire était acceptable pendant une période d'un an à compter de l'inspection, soit du 21 novembre 1998. Or le contrat d'affrètement de l'ERIKA datait du 26 novembre 1999, pour un chargement devant intervenir entre les 7 et 9 décembre suivants. Il avait donc été conclu et devait être exécuté, respectivement, cinq et seize jours après l'expiration de la durée de validité de l'approbation donnée par le service vetting.

Le représentant de la compagnie, ainsi que Monsieur THOUILIN et le chef du service vetting, Monsieur GRANDPIERRE, indiquaient, cependant, qu'à l'expiration du délai d'un an, il était attribué au navire, non pas le statut "no", qui rendait impossible son affrètement, mais le statut "unclassed", qui permettait de le retenir, après accord du service vetting (D 1945/4, D 2497/18, D 2497/19, D 2544/4 à D 2544/7, D 2545/1, D 2545/2, D 2545/15, D 2944, note pour TOTAL SA, pages 16 à 18, D 3428/11, D 3428/12, D 3632/5, D 4137/13, D 4137/14, notes d'audience, pages 687, 690, 692, 694).

1.2.1.2.3.2- La charte-partie du 26 novembre 1999

La charte-partie, datée du 26 novembre 1999, conclue entre SELMONT et TOTAL TRANSPORT CORPORATION, pour un montant de 245.023,88 dollars (D 2572/46), n'était pas signée (D 2571/12, D 2571/16, D 3131, D 3132, D 3133, D 3141). Monsieur THOUILIN, Président de TTC, expliquait en sa qualité de responsable des affaires juridiques et de la sécurité au sein de TOTAL SA, que la signature intervenait toujours avec un certain retard lié au temps nécessaire à l'établissement de la charte et, qu'en l'occurrence, le navire ayant sombré, le contrat qui devait être soumis à sa signature n'avait jamais été régularisé (D 2947/3, D 2947/4).

D'une manière générale, plusieurs documents correspondaient à un affrètement : une charte-partie conclue à partir d'un modèle type de contrat ; des clauses complémentaires permettant de définir plus précisément, à l'intérieur du cadre général de la charte-partie, les obligations respectives des contractants sur des points spécifiques ; un questionnaire récapitulant un certain nombre d'informations donné par le fréteur à l'affréteur sur le navire (propriétaire, données techniques et certification), questionnaire diversement appelé et dénommé pour TOTAL "Questionnaire 88" (Q 88) ; et enfin, des instructions de voyage.

S'agissant de l'affrètement de l'ERIKA, le 26 novembre 1999, il existait un contrat type "Shell Voy 5", conclu entre SELMONT et TTC, comportant des conditions générales et particulières ; des amendements à ces conditions particulières, dénommés "TOTAL terms" de juillet 1998 ; des clauses complémentaires à ces conditions particulières, désignées sous le vocable de "TOTAL special provisions", dont l'une faisait directement référence au "Questionnaire 88" (clause n° 3) et une autre s'intitulait "respect des instructions de voyage" ; des instructions de voyage, émanant de TOTAL DTS, "Direction du Trading / Shipping" répartie entre la société mère "à Paris" et des entités du Groupe situées à Londres (D 1992, notes d'audience, page 374).

Pour la société TOTAL SA, le document Shell Voy 5, les clauses complémentaires "TOTAL Terms" et "TOTAL special provisions", et le "Questionnaire 88" constituaient la charte-partie. Pour Monsieur THOUILIN, chef du service des affaires juridiques et de la sécurité, les instructions de voyage faisaient également partie du contrat d'affrètement (notes d'audience, pages 361 et 362).

Plusieurs clauses, générales et particulières, telles qu'amendées ou complétées par les documents "TOTAL terms" ou "TOTAL special provisions", ou encore les instructions de voyage, provoquaient une discussion sur la situation et les droits respectifs du fréteur et de l'affréteur au voyage (D 2436, D 2463/18, D 2463/19, D 2944, D 3662/7, D 3831/12, D 3939/8 à D 3939/11, D 4137/20, notes d'audience, pages 367 à 369, 371 à 378).

Il s'agissait, notamment, pour la charte-partie et ses amendements, de celle donnant le droit à l'affréteur de demander l'inspection des citernes du navire au port de chargement ou de déchargement pour s'assurer de la quantité et de la qualité de la cargaison, de l'eau et des résidus à bord (clause 17, partie II de la charte partie), ou de celle permettant à un service dénommé "TOTAL risk assessment department", situé au siège de la compagnie, de disposer des contacts de l'"armateur" prévus par le SOPEP (clause 40 modifiée par les "TOTAL terms"), ou encore de celles accordant à l'affréteur des indemnités en cas de manquement aux instructions de voyage (clause additionnelle N6) et la garantie d'une vitesse commerciale d'environ 12,5 noeuds, les conditions météorologiques le permettant (clause additionnelle N11).

Concernant les instructions de voyage, qui étaient relatives aux "navires affrétés au spot [...] [à] la cargaison [et au] voyage visé au titre de la charte-partie [...] considérée" (D 3141), il était principalement question des clauses imposant au Capitaine plusieurs obligations, en particulier celles d'informer régulièrement TOTAL de l'heure prévue d'arrivée et de lui notifier tout changement supérieur à six heures, de ne transférer la cargaison d'une citerne à l'autre qu'avec le "consentement exprès" de TOTAL, sauf "situation d'urgence impliquant des risques pour l'intégrité structurelle du navire ou la sauvegarde de la vie humaine" (clause "cargo transfer"), de signaler immédiatement à une unité d'intervention d'urgence, au siège de la compagnie, "les incidents résultant d'une anomalie ou d'une panne de l'équipement du navire [ou] les accidents graves, tels que les abordages, échouements, explosions, incendies, pollutions" (clause k), et de n'accepter aucun ordre venant directement des expéditeurs, destinataires, courtiers, agents, pilotes ou de toute autre personne sans avoir préalablement obtenu l'accord de TOTAL (clause récapitulative ou "warning", notes d'audience, page 375).

Transmises par l'intermédiaire des courtiers de l'affréteur et du fréteur, ces instructions de voyage étaient adressées par AMARSHIP, le 6 décembre 1999, à une agence maritime de Dunkerque pour être remises au Commandant de l'ERIKA qui devait en accuser réception (D 2571/12 à D 2571/16, annexe 64 à la cote D 1698). Le 7 décembre 1999, l'ERIKA arrivait sur ballasts à Dunkerque en provenance de La Corogne. Le même jour, il était mis tribord à quai à l'apponnement pétrolier de la Raffinerie des Flandres.

1.2.2- L'escale de Dunkerque et les deux premiers jours de navigation

A son arrivée, l'ERIKA comptait à son bord vingt-six hommes d'équipage placés sous l'autorité du Commandant MATHUR.

1.2.2.1- L'équipage

Naviguant depuis dix-sept ans, et depuis six années sur des pétroliers, Monsieur MATHUR avait embarqué sur l'ERIKA le 22 octobre 1999 et pris le commandement du navire le 26 octobre suivant (D 91/2).

Les 11 et 12 novembre 1999, à Novorossisk, il vidait les ballasts et les inspectait. Selon ses déclarations, les deux ballasts latéraux arrière étaient en bon état : en revanche, dans les ballasts avant il existait une corrosion de 20 % de la surface (D 91/3, D 91/4, D 163/5). La société RINA mettait en doute la fiabilité de ces observations relevant, tout d'abord, qu'il était très difficile d'évaluer une épaisseur sans un instrument approprié, ensuite, qu'une telle constatation aurait dû faire l'objet d'un rapport adressé à PANSHIP, dont il n'avait été trouvée aucune trace, et enfin, que des rapports d'août 1999 établis par le bord mentionnaient un taux de corrosion très inférieur aux 20 % avancés par le Commandant MATHUR. Ce dernier affirmait, cependant, avoir remis un rapport au superintendant de PANSHIP, Monsieur AMITRANO, présent lors de la visite annuelle à Augusta, le 24 novembre 1999, ce que celui-ci contestait (D 91/4, D 91/5, D 163/5, D 163/6, D 915/2, D 3753/10, D 3753/11). A supposer qu'un tel document eût existé, il n'avait pas été retrouvé.

Le Commandant MATHUR indiquait également que, si certains officiers étaient à bord depuis plusieurs mois, une partie de l'équipage avait été remplacée à son arrivée ou après son embarquement (D 91/2, D 1750, page 39). La qualification de l'équipage n'appelait pas d'observation particulière au regard des prescriptions internationales de la convention sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, adoptée en 1978 et modifiée en 1995 (STCW).

En revanche, il était noté qu'il n'y avait pas, à bord, d'officier radio et que les communications étaient assurées par le Commandant et les officiers (D 4166/33). Messieurs POLLARA et PONASSO précisaient que le certificat "cargo ship safety radio", "émis par le RINA", se rapportait au navire et non à l'équipage, qu'il requérait la présence d'opérateurs qualifiés à bord, sans toutefois les nommer, et qu'à Dunkerque on en dénombrait quatre, le Commandant, le Second, ainsi que deux officiers de pont (D 4043/5, D 4043/6).

1.2.2.2- Le chargement

D'après les instructions de l'affréteur, qui lui étaient retransmises par AMARSHIP, l'ERIKA devait charger entre le 7 décembre 1999, 00H01, et le 8 décembre 1999, 24H00, heures locales, un minimum de 30.000 tonnes, jusqu'à capacité, de fuel oil réchauffé à haute teneur en soufre, à maintenir à 55° minimum (D 2571/2 à D 2571/6). Pour les opérations de chargement, le Groupe TOTAL avait recours à deux prestataires de services, les sociétés ITS CALEB BRETT et IMC, et à un sous-traitant, la société MCL.

De son côté, le bord avait la charge d'établir, à l'aide d'un calculateur et en fonction des paramètres du navire, un plan de chargement destiné à limiter les efforts tranchants - cisaillement entre deux citernes de poids différents -, de traction et de compression du pont et des fonds - moments fléchissants - ou de torsion. Des restrictions au remplissage partiel pouvaient également s'imposer afin d'éviter des efforts trop importants engendrés par les mouvements de liquide ("sloshing") (D 1750, pages 66 et 67). Aucun double du plan de chargement, resté à bord lors du naufrage, n'avait été conservé à terre (D 163/7, D 1921/3).

Pour la raffinerie, les opérations qui avaient débuté le 7 décembre, à 23H30, s'étaient déroulées de la façon suivante. Le produit chargé dans les citernes de l'ERIKA était en partie conservé dans un bac de la raffinerie, à une température de 57,1° C (D 1920/2). Le volume de ce bac ne permettait pas de contenir toute la cargaison car il avait une capacité nominale de 30.000 m³, la quantité réellement transférable étant de 27.000 m³ (D 1924/2). Or, la cargaison à charger dans les citernes de l'ERIKA était, selon les instructions de TPS, de 30.000 tonnes minimum jusqu'à capacité du navire, selon le choix du commandant ("up to vessel capacity (shipper's option)") (D 230, feuillet n° 61).

Le chargement était donc assorti d'une fabrication selon la procédure dite de "service vidange", consistant simultanément à fabriquer dans un bac et à expédier de ce même bac la quantité manquante (D 1928/2). La cargaison était dirigée vers les appontements par une ligne calorifugée (cf scellé n° 6, cahier de poste du port de Mardyck), la pompe de chargement ayant une cadence moyenne de 1.957 m³/heure durant les opérations (D 230, feuillet 15). L'arrêt du chargement était intervenu le 8 décembre 1999 à 15H54, après qu'une alarme avait retenti signalant que la contenance du bac était parvenue à son seuil minimum, pour les uns (D 1927), et sur ordre du bord, pour d'autres, car il était impossible, à terre, de déterminer les quantités livrées, du produit étant fabriqué et chargé dans le même temps (D 1920/5).

Selon le Commandant MATHUR, après que le Second avait entré les données dans le calculateur et défini les séquences de déballastage et de chargement, toutes les cuves avaient été remplies à 96 %, à l'exception des trois citernes de l'avant du navire, qui l'avaient été à 85 % de leur capacité. Les ballasts latéraux n° 2 étaient vides et les ballasts latéraux n° 4 à moitié pleins, ce qui représentait environ 1.500 tonnes d'eau par ballast, afin d'ajuster l'assiette du navire, pour un tirant d'eau de 10,5 m (D 163/4, D 163/8, D 163/9, D 460/22).

Après le chargement, le Commandant du navire établissait un document, intitulé "note of protest", à l'entête de l'ancien affréteur à temps EUROMAR, document qui faisait état d'une quantité à bord de 30.903,28 m³, soit de 30.946,54 MT (tonnes métriques) correspondant à sa propre mesure (D 231, feuillet 14). Le service raffinage et marketing de la raffinerie des Flandres signait un document où figurait un volume à 15° C de 30.841,293 m³ (D 231, feuillet 11, D 232). Enfin le connaissement embarqué mentionnait un poids net de 30.884,471 tonnes (D 230, page 18).

La société TOTAL SA, qui rappelait qu'aux termes de la charte-partie la capacité maximale de chargement était de 34.600 m³ (D 3133/2), expliquait que c'était le connaissement qui faisait foi, que la première quantité de 30.841.293 m³ était celle relevée en mètres cubes à la sortie du bac de chargement, à une température de 15 degrés, que la seconde de 30.884.471 MT était son équivalent exprimé en tonnes métriques et que le connaissement avait été émis par le Commandant "clean", c'est-à-dire sans qu'il eût apposé la moindre réserve sur la quantité du produit chargé (D 402/34, D 3831/8, D 3831/9).

Le 2 mars 2000, les enquêteurs saisissaient et plaçaient sous scellés des échantillons d'hydrocarbures que leur remettait la société ITS CALEB BRETT, correspondant, selon cette société, aux prélèvements réalisés sur la ligne de chargement côté terre et, après chargement, dans toutes les citernes de cargaison de l'ERIKA, ainsi qu'à un mélange reconstitué de la totalité de la cargaison, échantillon appelé "moyen bord" (D 968, D 969). L'expert qui avait analysé ce dernier échantillon (scellés n° 63 et 75) concluait qu'il correspondait à un fuel oil n° 2 (D 2790).

Selon un état réalisé par la société ITS CALEB BRETT, les soutes contenaient 232 m³, soit 227 tonnes, de fuel oil (FO) et 157 m³, soit 131 tonnes, de diesel oil (DO) (D 404/4).

1.2.2.3- L'état apparent du navire et l'appareillage, le 8 décembre 1999

Lors de son escale à Dunkerque, l'ERIKA n'avait pas été pas contrôlé par l'Etat du port, pas plus qu'il ne faisait l'objet d'une inspection de l'Etat du pavillon. La direction départementale des affaires maritimes indiquait que le navire ayant un "target factor" de 12, il ne figurait pas parmi ceux qu'il convenait de contrôler en priorité (D 202, D 203). Il n'y avait pas eu, non plus, de visite de vetting.

La plupart des professionnels qui était monté à bord ou avait approché le pétrolier, soit estimait qu'il était en bon état apparent, soit n'avait relevé aucune anomalie majeure qui méritait d'être signalée (D 207/2, D 208/2, D 209, D 211/2, D 218/1, D 218/2, D 422/2, D 423/2, D 425/2, D 430/2, D 1585/5). Pour un Commandant de navire, qui avait accosté le 8 décembre 1999, à 02H10, l'ERIKA semblait être "sur le nez", mais de jour, le pétrolier avait retrouvé une assiette normale et son "état apparent était bon" (D 547/1).

Le bulletin diffusé par Météo-France, le 8 décembre 1999, à 16H30, temps universel, indiquait : "*Coup de vent large à fort coup de vent en cours pour toutes les zones. Situation générale le mercredi 8 décembre 1999 à 12H00 temps universel et évolution : dépression 970hPa au nord-ouest de l'Irlande se décalant vers l'Est en se creusant. Elle est prévue 965 hPa sur le nord de l'Ecosse le 9 à 00H00 temps universel puis 970 hPa par 58 Nord et 03 Est à 12H00 temps universel. Pour Humber, Tamise, Pas-de-Calais, en cours et valable jusqu'au 9 à 18H00 temps universel au moins. Sud-Ouest 7 à 8, localement 9 rafales. Pour Manche Est. En cours et valable jusqu'au 9 à 18H00 temps universel au moins. Sud-Ouest 7 à 8. Rafales*" (D 507).

Le pilote maritime qui avait guidé le navire jusqu'à sa sortie du port, le 8 décembre 1999, relevait qu'à 23H30, heure à laquelle il avait été débarqué de l'ERIKA par hélicoptère, il y avait un vent de Sud-Ouest, de 30 à 35 noeuds, et que la mer était forte, avec des creux de 3 à 4 mètres et une visibilité réduite sous grain de pluie (D 208/2). Pour le Commandant MATHUR et plusieurs membres de l'équipage, la météorologie était mauvaise, et même très mauvaise (D 19, D 91/8, D 10/3, D 13/3).

1.2.2.4- Les 9 et 10 décembre 1999

Le 9 décembre, à 00H54, en temps universel, également appelée heure zoulou, par opposition à l'heure locale, elle-même désignée comme l'heure alpha, le Commandant de l'ERIKA adressait à l'attention de Monsieur POLLARD, "shipping operator", salarié de la société TPS, un télex l'informant de la date prévisible d'arrivée du navire à MILAZZO, le 17 décembre dans la matinée (D 402/27).

Pour ses liaisons avec la terre, le navire était équipé d'une station de transmission INMARSAT A, réservée à la communication en phonie, d'une station de transmission INMARSAT C, dédiée à des échanges de télex, ainsi que de moyens de communication radio HF, sur la fréquence vocale d'appel et de détresse 2182, et VHF.

Le Commandant MATHUR précisait que la station INMARSAT C et l'appareil HF 2182 se situaient en passerelle, alors que la station INMARSAT A se trouvait dans un local sous la passerelle (D 91/9, D 460/11). Le BEA Mer signalait que l'équipement INMARSAT A (phonique) du bord, n'était pas obligatoire au titre du système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSM, en français, et GMDSS, en anglais) pour la navigation qu'effectuait le navire (D 1750, pages 129 et 138).

A 05H50, temps universel, Météo-France émettait le bulletin suivant : "*Coup de vent à fort coup de vent en cours pour toutes les zones. Situation générale le jeudi 9 décembre 1999 à 00H00 temps universel et évolution : dépression 965hPa sur le nord de l'Ecosse se décale lentement vers la Norvège en se comblant légèrement. Humber, en cours jusqu'au 10 à 03H00 temps universel Sud-Ouest 7 à 8, parfois 9. Tamise, Pas-de-Calais, Manche Est : en cours jusqu'au 10 à 06H00 temps universel Sud-Ouest 7 à 8 Rafales. Manche Ouest : en cours jusqu'au 10 à 06H00 temps universel Ouest à Sud-Ouest 7 à 8 tournant à Nord-Ouest. Rafales*" (D 507).

A 13H36, heure zoulou, le Commandant de l'ERIKA adressait à Monsieur POLLARD un nouveau télex l'informant de la date prévisible d'arrivée du navire à MILAZZO, le 17 décembre, dans l'après-midi (D 2587/6).

A 20H18 temps universel, Monsieur POLLARD recevait de l'opérateur produit de TPS un télex l'avisant du changement de port de destination, comme le permettait le contrat conclu avec ENEL (articles 5.3, 6 et 11), qui devenait Livourne (D 1944/3, D 3678/13, D 3678/15, D 3678/22, D 3831/11, D 3831/12).

A 21H57 zoulou, soit à 22H57, heure locale, l'ERIKA avertissait de sa présence le Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage (CROSS) de Jobourg (D 545).

Créés à l'origine pour le sauvetage en mer, dirigés par des officiers du corps technique et administratif des affaires maritimes et dotés d'appareils de détection et de communication leur permettant de suivre les navires, les cinq CROSS de la France métropolitaine étaient chargés, sous l'autorité du Préfet maritime, de la réception des alertes, en assurant une permanence opérationnelle et en effectuant une veille radio sur les fréquences réservées aux messages de détresse, de la coordination et de la direction des opérations de recherches et de sauvetage, menées grâce aux moyens nautiques, aériens et terrestres des administrations à vocation maritime mis à leur disposition, et de la prévention des risques liés à la navigation maritime, par une surveillance du trafic et des pollutions dans les espaces sensibles pour la sécurité de la navigation et la protection de l'environnement. Les rapports des Commissions d'enquête de l'Assemblée Nationale et du Sénat notaient, qu'au moment des faits, les CROSS ne disposaient pas de personnels en nombre suffisant et de moyens matériels adaptés, au regard du développement de leurs missions (D 3252, pages 247 à 256, D 3253, pages 200 à 204).

Pour le vendredi 10 décembre 1999, Météo-France annonçait le passage d'une dorsale mobile générant un flux de secteur Ouest modéré, de force 3 à 5 Beaufort, revenant passagèrement Sud et se renforçant force 6 à 7 Beaufort à l'avant d'un front chaud traversant l'ensemble des zones, puis à nouveau Ouest, de force 6 à 8 Beaufort sur la façade atlantique, et, en particulier, pour l'Ouest Bretagne / Nord Gascogne, des vents d'Ouest de force 7 à 8 Beaufort, entre 18 et 24 heures (D 507).

Le 10 décembre 1999, Monsieur POLLARD transmettait, par l'intermédiaire de son courtier, l'ordre de décharger au port de Livourne. Le même jour, AMARSHIP était informé, par son courtier, de cette instruction.

Le Commandant de l'ERIKA faisait connaître à Monsieur POLLARD, par télex, le 10 décembre, à 13H15, temps universel, la date prévisible d'arrivée à Livourne, soit le 18 décembre 1999 (D 402/43, D 402/45, D 402/47, D 402/45, D 2572/19, D 2588/4, D 2588/5, D 2588/7, D 2588/8, D 2588/10).

Presque simultanément, soit à 14H12, heure locale, le navire prévenait de son passage le CROSS CORSEN, ne signalant aucune difficulté (D 1162/1). Le directeur du CROSS indiquait que le centre de CORSEN, implanté à la pointe nord-ouest de la Bretagne, ne disposait pas de station INMARSAT et ne pouvait émettre des messages de ce type que par l'intermédiaire du CROSS d'ETEL, dont la zone de responsabilité s'étendait sur la façade atlantique, de la pointe de Penmarc'h à la frontière espagnole jusqu'à 80° de longitude Ouest, mais, qu'en revanche, il détenait un équipement MHF supérieur à celui du CROSS ETEL et qu'il était chargé de la veille de la fréquence de détresse HF 2182 dans le Golfe de Gascogne (D 1832/6, D 502).

1.2.3- Le 11 décembre 1999, jusqu'à 18H34, heure locale

Le 11 décembre 1999, la situation météorologique avait été marquée, selon Météo-France, par un courant de Sud-Ouest fort, généré par une dépression à 975hPa circulant des îles britanniques vers la Mer du Nord, et par le passage d'une perturbation active sur la zone Ouest Bretagne/Nord Gascogne, balayée, entre 00H00 et 12H00, temps universel, de vents d'Ouest à Sud-Ouest de 7 à 8 Beaufort, la mer étant décrite comme très forte (D 507).

Dans le journal de bord, que le Commandant MATHUR avait emporté en quittant le navire, il était noté, à 04H00, que le navire roulait, tanguait et pilonnait lourdement, que la mer et la houle étaient très dures (D 461/3). Pour la période comprise entre 06H00 et 08H00, le journal de bord mentionnait aussi que le navire embarquait des paquets de mer recouvrant entièrement le pont principal et que la mer était très mauvaise et la houle très forte (D 461/3). Le Commandant MATHUR et son Second confirmaient ces appréciations. Le Commandant précisait qu'à un régime machine de 105 ou 106 tours jusqu'au 11 décembre à 14H18, sa vitesse, qui avait diminué en raison d'un vent de face, était de l'ordre de 7 à 8 noeuds et que la mer arrivait en alternance de face et à 20° sur tribord (D 163/10, D 163/11).

1.2.3.1- La gîte et le premier message de détresse de 14H08

A 12H40, il était indiqué sur le journal de bord qu'une gîte s'accroissait progressivement sur tribord. Aux environs de 13H00, alors qu'il s'appretait à adresser son télex quotidien à AMARSHIP, en sa qualité d'agent du fréteur au voyage, et à PANSHIP en application du "Standing Instruction Manual" mis au point par cette société au titre du code ISM, télex journalier qui n'avait finalement pas été envoyé en raison des événements, le Commandant constatait une gîte qui s'amplifiait progressivement. Il demandait à son Second d'aller vérifier, avec le pompiste, le niveau du ballast tribord n° 4. Le Second n'ayant rien constaté d'anormal, le Commandant donnait l'ordre de vider ce ballast afin de rééquilibrer le navire. Cette opération débutait vers 13H40 (D 8/3, D 10/3, D 91/8, D 454/10, D 458, page 21).

Vers 14H00, la gîte étant d'environ 15 degrés, le Commandant craignait de chavirer et décidait de lancer un appel de détresse sur INMARSAT C (D 8/3, D 91/8, D 163/12, D 428, pages 21 et 22, D 454/11).

A 14H08, alors que sa position était de 46° 29' de latitude Nord et 7° 20' de longitude Ouest, l'ERIKA envoyait un message de détresse. Les données de route, de vitesse et de position étaient automatiquement fournies par le GPS et incorporées au message, mais la nature de la détresse n'était pas indiquée (scellé n° 27, D 444).

Selon le manuel international de recherche et de sauvetage aéronautiques et maritimes, les navires, tout comme les aéronefs, utilisaient trois signaux d'urgence radio-téléphonique, le signal de détresse (MAYDAY), pour un navire se trouvant en danger imminent et demandant une assistance immédiate, le signal d'urgence (PAN-PAN), pour un navire dans une situation de danger nécessitant une assistance, et, enfin, le signal de sécurité (SECURITY), pour les messages de sécurité de la navigation ou des avertissements météorologiques (D 3572).

A 14H11, le CROSS ETEL, ayant identifié le navire qui avait émis le message de détresse, en accusait réception par le télex suivant : "*vo*tre détresse INMARSAT C a été activée. Vous devez confirmer votre détresse ou indiquer que votre navire est sauf. Mettez-vous en communication avec le CROSS ETEL et donnez votre position" (scellé n° 27, D 444).

Au CROSS ETEL, Monsieur LEJEUNE, officier principal du corps technique et administratif des affaires maritimes, adjoint au directeur du centre, coordinateur des missions de sauvetage et chef du service de surveillance des pêches, était l'officier de permanence les 11 et 12 décembre 1999 (D 485/1).

Entre 14H11 et 14H13, le CROSS CORSEN vérifiait que le CROSS ETEL avait bien reçu le message de détresse de 14H08 (scellé n° 26, D 566, page 2, D 1905).

A 14H15, selon le journal de bord, le Commandant de l'ERIKA joignait un navire se trouvant à proximité, le NAUTIC (D 461/3). Il expliquait que ne parvenant pas à joindre par INMARSAT A (phonie) la société PANSHIP - compagnie exploitante au sens du code ISM - il avait contacté par VHF deux navires à proximité afin de leur demander, d'une part, de relayer son message et, d'autre part, de lui apporter assistance en cas d'urgence (D 91/9, D 163/15, D 454/11).

Le rapport de l'autorité maritime de Malte relevait que le NAUTIC n'avait pu alerter PANSHIP, mais que l'équipage d'un autre navire, le SEA CRUSADER, qui écoutait l'échange radio entre l'ERIKA et le NAUTIC, avait offert son assistance pour transmettre le message à la compagnie exploitante (D 3510/188 à D 3510/189).

Les journaux de pont et radio ainsi qu'un compte-rendu de l'armateur du NAUTIC étaient versés au dossier (D 3225/3 à D 3225/9). Selon ce compte-rendu, l'ERIKA avait demandé assistance en sollicitant la transmission à PANSHIP, à l'attention du Capitaine POLLARA, du message suivant : *"Listing heavily to starboard, very rough sea. Can see oil coming out into sea from forward Manifold. Presently trying to correct list by ballast"* (D 3225/5). Parmi les documents transmis par l'armateur du NAUTIC, sur une note manuscrite jointe au journal de pont, il était ajouté à la retranscription de ce message : *"Hull structural failure"* (D 3225/8).

Monsieur PHILLIPS, premier lieutenant du SEA CRUSADER, qui s'était entretenu avec le collègue expertal désigné par le tribunal de commerce de Dunkerque, relatait ainsi, d'après le compte-rendu d'entretien qui avait été établi, les événements dont il avait été le témoin. Son bâtiment n'avait pas reçu de message de détresse de l'ERIKA. A 13H15, temps universel - donc 14H15, heure locale - le SEA CRUSADER entendait une conversation entre l'ERIKA et le NAUTIC au cours de laquelle le premier de ces navires demandait au second de faire passer un message par satellite à l'"armateur" (D 3717/2). Le message précisait à la fois que le pétrolier avait une gîte importante sur tribord et qu'il perdait du fioul sur l'avant des traverses de cargaison (D 3717/3).

Cependant, le SEA CRUSADER comprenait que le NAUTIC ne réussissait pas à transmettre ce message, le numéro de téléphone donné par l'ERIKA étant erroné (il y aurait eu un zéro de trop). Le SEA CRUSADER proposait au pétrolier, par radio, sur le canal 16, puis sur le canal 6, de le faire parvenir à son destinataire. L'ERIKA demandait que le message fût adressé à PANSHIP, à l'attention du Capitaine POLLARA, en utilisant l'INMARSAT B. Il n'y avait pas eu d'autre demande d'assistance de la part de l'ERIKA et, selon le premier lieutenant du SEA CRUSADER, la distance à la côte était trop importante pour que le CROSS eût la possibilité de percevoir les échanges radios entre les trois navires (D 3717/4, D 3717/5).

A 14H15, selon le journal de bord de l'ERIKA, le navire recevait le télex du CROSS ETEL en réponse au message de détresse.

A 14H16 et 14H18, le chef de quart du CROSS ETEL, Monsieur PINTE, tentait de contacter l'ERIKA téléphoniquement sur INMARSAT A, puis par radio HF sur la fréquence 2182, mais sans résultat (D 487/2). Monsieur LEJEUNE lui demandait d'appeler le CROSS CORSEN, afin que ce centre fit une "tentative en phonie" (D 3623/2, D 3623/3).

Pour le Commandant MATHUR, le mauvais temps devait être à l'origine de ces difficultés de communication (D 454/12).

A 14H18, d'après le journal de bord, l'ERIKA changeait de route en virant de 180°, passant du 210 au 30. Le Commandant MATHUR expliquait que cette manoeuvre permettait d'avoir le vent et la mer à l'arrière du navire et de dégager le pont afin de procéder à des contrôles à l'avant du pétrolier.

1.2.3.2- La constatation des désordres par l'équipage

C'était à partir du changement de cap que le Commandant MATHUR et son équipage avaient pu constater qu'il existait une fuite de fioul de la citerne n° 3 centrale vers le ballast n° 2 tribord ainsi que des fissures sur le pont, au-dessus de ce ballast. Selon Monsieur MATHUR, après avoir envoyé des équipes pour procéder à des mesures manuelles de ullage des citernes, consistant en des estimations du niveau interne des capacités à partir du pont, on lui rapportait que le ullage dans la citerne de ballast n° 2 tribord, vide au départ de Dunkerque, était de l'ordre de 4.50 m. que du fioul se trouvait dans ce ballast, que le niveau dans la citerne de cargaison n° 3 centrale avait baissé de plus de 2 m et que le pont présentait trois cassures ou fissures ainsi que trois ondulations anormales.

Appelé à préciser les dimensions et emplacements de ces désordres, le Commandant de l'ERIKA indiquait, tout d'abord, qu'à l'aplomb du ballast n° 2 tribord, la première cassure était de 1 m de long sur 1 cm de large, la deuxième, de 1,7 m sur 5 cm. et la troisième, de 1,5 m sur 1 cm, les trois ondulations faisant environ 2 m de large sur 5 à 6 cm de haut.

Dans un second temps, il déclarait que les cassures étaient situées à l'avant du ballast n° 2 tribord et que la première, transversale, était de 1,5 m sur 1 à 2 cm, la deuxième, longitudinale, de 1.5 m sur 1 à 2 cm, et la troisième, diagonale, d'environ 2,4 m sur 5 cm. les trois ondulations ou boursoufflures, espacées d'environ 60 cm. ayant 2 à 3,5 m de long et 7 cm de hauteur.

Enfin, il exposait qu'il y avait trois cassures en zig-zag, une à l'avant de la citerne dans le sens transversal, de 1.5 m de longueur environ, ouverte de 1 à 2 cm. une deuxième dans le sens longitudinal à tribord de la citerne, de 1,5 m de longueur environ, ouverte de 1 à 2 centimètres. et une troisième placée en diagonale entre les deux premières, de 2.5 m de long environ, ouverte de 5 cm, ainsi que des flambements de tôle de pont en 3 vagues parallèles transversales d'une hauteur de 7 cm sur des longueurs de 3.5 m et une largeur de 2 m environ. Le Commandant de l'ERIKA ajoutait que le ballast n° 2 tribord avait dû se remplir par les cassures ou fissures et, qu'après son changement de cap, il avait fait baisser le régime des machines de 105 à 75 tours (D 8/4, D 163/7, D 163/14, D 454/13, D 454/14, D 1607, pages 22 et 23).

Pour certains membres de l'équipage, la fuite entre la citerne n° 3 centrale et le ballast n° 2 tribord se trouvait à environ 60 m de la proue et une fissure, située à l'avant du navire ou à 65 m de la proue, était "petite" et peu large, avait 15, 20 ou 50 cm de long ; pour d'autres, à l'inverse, des "vagues énormes" s'engouffraient dans des cassures de 3 m de long sur 15 cm de large, ou encore, le pont présentait un renflement "d'environ trois mètres", au sommet duquel il y avait une fissure de 15 cm sur 1 mm (D 2/1, D 3/1, D 10/3, D 12/3, D 12/5, D 13/4, D 13/5, D 86/3, D 87/2).

Devant ces divergences, le Commandant MATHUR déclarait, qu'en réalité, personne n'avait mesuré ni la largeur ni la longueur des fissures et que les indications données résultaient d'examen visuels effectués, soit de loin, soit dans des conditions qu'il ne pouvait préciser (D 163/7).

Même si Monsieur MATHUR avait expliqué à plusieurs reprises, en utilisant un plan ou un schéma, que les fissures ou cassures et ondulations du pont étaient situées à l'avant du ballast n° 2 tribord, les contradictions et imprécisions manifestes de ses déclarations et de celles des membres de son équipage méritaient d'être relevées. Apparues soudainement au cours des débats par l'entremise d'une partie civile, des photographies sur lesquelles Monsieur POLLARA affirmait reconnaître des membres d'équipage et le pont de l'ERIKA, mais dont on ne savait comment elles avaient été réalisées et conservées jusqu'au moment de l'audience, n'apportaient aucun élément complémentaire utile sur des faits au demeurant très discutés (D 75, D 163/7, D 1593/148, D 1607, D 2567/25, D 2567/26, D 2567/28, D 2847/13, D 2847/14, D 3753/14, D 3753/15, notes d'audience, pages 444 à 447, 769 et 790 à 794).

1.2.3.3- Le rapport au Centre des opérations maritimes (COM) de Brest

Entre 14H30 et 14H33, le CROSS ETEL appelait le CROSS CORSEN. Au cours de cette conversation, enregistrée et retranscrite comme la plupart de celles qui se tenaient entre les différentes autorités côtières au sujet de l'ERIKA, l'appelant du CROSS ETEL, qu'on ne pouvait identifier, parlait en aparté avant d'obtenir son correspondant et s'exprimait ainsi : *"j'ai juste l'indicatif, le nom maltais, peut-être un vraquier! maltais on va chercher la fiche normalement on doit l'avoir hein! ERIKA avec un K maltais sûrement vraquier, quelque chose comme ça, souvent c'est pas des bateaux en très bon état [...]"*. Monsieur LEJEUNE indiquait que ces propos traduisaient une analyse faite a priori qui ne reposait sur rien de concret (notes d'audience, page 448).

A 14H34, le Commandant de l'ERIKA adressait un message au CROSS ETEL, noté au journal de bord à 14H22, signalant que le navire avait une forte gîte, qu'une évaluation était en cours, qu'il reprendrait contact avec l'envoi d'un message plus complet et qu'une assistance immédiate n'était pas demandée (D 444, D 487).

A 14H38, Monsieur LEJEUNE appelait le Commandant GEAY au Centre des opérations maritimes de Brest (COM).

1.2.3.3.1- La Préfecture maritime et le COM de Brest

Le Préfet maritime était investi de quatre responsabilités majeures, trois d'ordre militaire, faisant de lui le Commandant de la zone maritime atlantique, pour l'emploi opérationnel des moyens de la Marine en mer (CECLANT), le Commandant de la Région maritime atlantique, pour les implantations de la Marine de Dunkerque à Hendaye, le Commandant de la zone de Défense du Finistère, et une d'ordre civil, celle de Préfet maritime, pour laquelle il était le dépositaire de l'autorité de l'Etat et le représentant du Premier ministre.

L'Amirauté était répartie en onze divisions, composées de bureaux et rattachés préférentiellement à l'un des cinq adjoints de l'Amiral.

La division dénommée "emploi-opérations" était commandée par l'Amiral de MONVAL, alors Capitaine de vaisseau. A ce titre, il "supervisait" le Centre des opérations maritimes de Brest (COM). Les adjoints de l'Amiral Commandant de la zone maritime atlantique (CECLANT) et les officiers d'état-major qui lui étaient directement subordonnés représentaient le CECLANT et agissaient en son nom, en tout temps, dans le cadre de leur délégation. L'officier exerçant la suppléance du Commandant et la permanence de l'action de l'état-major en dehors des heures ouvrables était l'OSEM, l'officier de suppléance d'état-major. Il assurait, en outre, les fonctions d'officier de service opérations (OSPS), c'est-à-dire qu'il était chargé du suivi des opérations au COM de Brest, sous les ordres de Monsieur de MONVAL (D 576, D 1260/2).

Du samedi 11 décembre, à compter de 09H00, jusqu'au dimanche 12 décembre 1999, le Capitaine de frégate GEAY était officier de service opérations et officier de suppléance d'état-major (D 970/1, D 1271/2).

La division "action de l'Etat en mer" était dirigée par le Commissaire en chef VELUT. Celui-ci indiquait que son service n'avait pas de vocation opérationnelle mais un rôle d'expertise et de "conseil administratif et juridique" pour le Préfet maritime, d'ailleurs conforme au statut de Commissaire de la Marine. La division assurait une permanence qui pouvait être sollicitée pour des questions de sauvetage, de pollution ou d'ordre public en mer et qui était tenue, les 11 et 12 décembre 1999 par un Enseigne de vaisseau (D 166/3, D 2483/3).

Chargé d'une responsabilité générale dans tous les domaines où s'exerce l'action de l'Etat en mer, notamment la défense des droits souverains et des intérêts de la nation, le maintien de l'ordre public et la sauvegarde des personnes et des biens, le Préfet maritime était responsable de la prévention et de la lutte contre la menace de la pollution marine accidentelle.

Sur la base des éléments d'information qu'il incombait aux CROSS d'obtenir du navire, de son armateur ou de son exploitant, l'OSEM et, le cas échéant, une cellule de réflexion composée des adjoints du Préfet maritime pour l'action de l'Etat en mer, pour les opérations et pour la logistique, ou de leur représentant, évaluaient la menace d'éventuelles pollutions marines accidentelles. Le Préfet maritime pouvait décider, en fonction des moyens disponibles, un certain nombre de mesures proportionnées aux risques encourus, comme l'envoi à bord d'une équipe d'évaluation compétente en matière de propulsion, d'incendie et de manoeuvre, la mise en demeure du Capitaine et de l'armateur de prendre toutes les mesures nécessaires pour mettre fin à un danger grave de pollution ou l'intervention sur le navire pour faire cesser la menace, grâce à l'emploi de remorqueurs ou l'appui d'une équipe spécialisée (D 1008, D 1260/6, D 1260/10, D 1266/4, D 1266/5, D 1605/2, D 1605/3, D 1605/14, D 2494/11, D 1832/2, D 1832/3, D 3559/20, D 3623/8, D 3824/2, D 3824/3, D 3824/4, D 3829, D 3883/13, D 3937/16, notes d'audience, pages 420 à 424, 426 à 429).

1.2.3.3.2- La première information du COM de Brest

A 14H38, le 11 décembre 1999, Monsieur LEJEUNE appelait l'OSEM, le Commandant GEAY. Il lui indiquait qu'il avait reçu un appel de détresse de l'ERIKA, qu'après le message du CROSS de 14H11 accusant réception de la détresse et demandant des informations complémentaires, le navire venait de répondre en précisant qu'il avait une gîte importante, qu'il ne demandait pas assistance, que l'armateur était PANSHIP MANAGEMENT ou TEVERE SHIPPING et que le pétrolier faisait visiblement route vers l'Espagne au 192.

Sur la demande de l'officier de permanence du CROSS, l'OSEM précisait que, compte tenu des conditions météorologiques défavorables, les moyens aériens Super Frelon et Atlantique était à une heure de décollage, et que les remorqueurs Abeille Flandre et Ailette avaient été positionnés, respectivement, à une et trois heures d'appareillage.

En fin de conversation, Monsieur LEJEUNE informait son correspondant qu'il semblait que le navire cherchait à joindre le CROSS sur une fréquence radio (scellé n° 26, cote B 3, D 566 feuillets 3 à 6, D 970, D 1271/4, D 1271/8, D 1605/4, D 1605/5, notes d'audience, pages 449 à 451). En effet, concomitamment à cette première conversation entre le CROSS ETEL et le COM de Brest, plusieurs échanges se déroulaient entre l'ERIKA et d'autres interlocuteurs.

1.2.3.4- Le télex du Commandant de l'ERIKA à PANSHIP de 14H42

A14H42, l'ERIKA adressait un télex à PANSHIP, dont le texte était le suivant :
 "France TELECOM INMARSAT
 DATE 11-DEC-1999 13:42:50 [heure zoulou] REF 703613
 A: PANSHIP RAVENNA DE : M. T. ERIKA, 11 Dec. 99
 Bat. Position 45 29 NORD (NDT - chiffres difficilement lisibles [on lit plutôt 46 29 N]) 007 18 OUEST - gîtant lourdement sur tribord - mer agitée - je peux voir une fuite de pétrole à la mer de l'avant du point d'alimentation - essaye actuellement de corriger la gîte avec ballast. Après vérification ai trouvé ballast plein de pétrole et plusieurs fissures sur le pont principal au niveau de la citerne 1 tribord. Salutations" (D 1593/145, D 2167).

1.2.3.5- L'intervention du FORT-GEORGE

Les enquêteurs recueillaient un renseignement selon lequel des échanges radio s'étaient déroulés sur le canal 2182, échanges qui avaient été enregistrés par le CROSS CORSEN. Les supports audio étaient écoutés, copiés et saisis (scellé n° 55).

Entre 14H46 et 14H53, heures locales, un bâtiment britannique, le FORT-GEORGE, avait eu une rapide conversation radio, plusieurs fois interrompue, avec l'ERIKA. Les propos étaient difficilement audibles ou en partie inaudibles, même pour les opérateurs radio. D'après la transcription, le FORT-GEORGE demandait à l'ERIKA s'il rencontrait des difficultés et s'il sollicitait une assistance ; l'ERIKA répondait qu'il avait été confronté à une forte gîte et que le pont était fissuré, mais que la situation était sous contrôle, qu'il n'avait pas besoin d'assistance et qu'il annulait son message de détresse et le transformait en message de sécurité (D 950).

A partir d'une conversation tenue à 14H51, soit au même moment, entre le CROSS CORSEN et le CROSS ETEL, au cours de laquelle, le correspondant du CROSS ETEL disait : "On l'a en communication HF hein" et l'appelant du CROSS CORSEN lui répliquait : "Je vois y a un autre bateau ami qui parle avec lui". le service enquêteur retenait que le CROSS CORSEN avait bien perçu l'échange, qui ne pouvait être jugé anodin, entre le FORT-GEORGE et l'ERIKA et que le CROSS ETEL semblait également l'avoir entendu (D 1829, D 18777, feuillet 4).

Le journal radio du FORT-GEORGE était versé au dossier de la procédure. En face de la mention 1355, soit 13H55 temps universel, correspondant à 14H55, heure française, une communication avec l'ERIKA était retranscrite : "I was listing heavily on STBD side, plate cracked all under control no assist requ [fired] have 26 Pas [ssangers] cargo is fuel oil 30.984 tonnes destination Livorno Italy am cancelling distress" (D 2857).

Le collègue expertal désigné par le tribunal de commerce de Dunkerque rencontrait le Commandant et le Second du FORT-GEORGE (D 3137, D 3717). Selon le Commandant, l'officier de quart avait été informé vers 13H30 (temps universel) que le SEA CRUSADER avait reçu un message de détresse d'un navire non identifié ; le Second avait alors eu pour instruction de retrouver ce navire. Le contact était établi par VHF, sur la fréquence 2182, à 13H55, temps universel. L'officier marinier "communications" demandait à l'ERIKA s'il était en difficulté. Il lui était répondu, qu'après une période de forte gîte, tout était en ordre et que le message de détresse était annulé. Le Commandant du FORT-GEORGE avait entendu parler d'une gîte sur tribord et d'une fracture de tôle ("plate cracked"). Les "gardes-côtes" français avaient interrompu la conversation et demandé au navire de confirmer qu'il n'était pas en danger et qu'il annulait son message de détresse.

La réponse de l'ERIKA avait été affirmative, bien qu'il eût indiqué avoir une forte gîte sur tribord. L'ERIKA précisait la nature de sa cargaison et sa destination. La conversation entre l'ERIKA et les "gardes-côtes" français n'avait pas été enregistrée mais avait été notée dans le journal radio.

Pour le Second du FORT-GEORGE, un appel téléphonique du SEA CRUSADER avait informé son navire que l'ERIKA était en difficulté. Sur ordre du Commandant, il se rendait au local radio pour faire appeler l'ERIKA sur la fréquence 2182 et lui demander s'il avait besoin d'assistance. Il n'était pas en mesure de préciser l'identité de la personne qui avait répondu à l'appel. Le contenu du message transmis par l'ERIKA était celui qui figurait dans le journal radio. Les autorités françaises avaient interrompu la conversation en demandant à l'ERIKA de confirmer l'annulation de son message de détresse. Le pétrolier n'avait pas évoqué de fuites de fioul ni d'éventuelles cassures de coque. A sa connaissance, le SEA CRUSADER n'avait pas transmis au FORT-GEORGE d'informations relatives à de tels événements.

Sur la question de savoir quelle interprétation il convenait de donner au texte du message : "*I was listing heavily on STBD side plate cracked*" ou "*I was listing heavily on STBD side, [virgule] plate cracked*", le Commandant en second ne donnait pas de véritable explication : il était usuel de dire qu'un navire gîtait sur tribord ou avait une gîte tribord et non pas qu'un navire gîtait sur le côté tribord ; il ne savait pas pourquoi il y avait une virgule dans le texte entre les mots "side" et "plate".

Les officiers et personnels de permanence du CROSS CORSEN qui avaient été entendus, dont certains précisait qu'ils ne parlaient pas bien l'anglais maritime, affirmaient que la conversation entre le FORT-GEORGE et l'ERIKA, si elle avait pu être enregistrée, n'avait pas, pour autant, été perçue de manière claire, les propos échangés étant peu compréhensibles ou inaudibles, et, qu'en aucune façon, ils n'avaient pu saisir que le Commandant de l'ERIKA avait fait état de fissures sur le pont (D 1161/1, D 1161/2, D 1162/1, D 1162/2, D 1164/1, D 1829, D 1832/6, D 1832/7, D 1833/3, D 1833/4, D 1840/3, D 1840/4, D 1902/2).

Pour Monsieur LEJEUNE, le CROSS ETEL n'avait ni le personnel ni le matériel HF, qui, d'ailleurs, ne se trouvait pas dans la salle des opérations mais était dédié à la surveillance des pêches, permettant de recevoir dans de bonnes conditions les conversations sur la fréquence 2182 que le CROSS CORSEN, qui disposait d'émetteurs plus puissants, était chargé de veiller. Il maintenait que le CROSS ETEL n'avait pas perçu la conversation entre l'ERIKA et le FORT-GEORGE, alors même, qu'à ce moment, le CROSS entrait en communication avec le pétrolier pour ce qui devait être le seul échange en phonie entre le Centre de surveillance et de sauvetage et le navire (D 1605/5, D 1605/6, D 3559/10, D 3623/3, D 3623/4, notes d'audience, pages 452 à 458).

1.2.3.6- L'unique contact en phonie avec l'ERIKA : 14H53

A 14H53, le CROSS ETEL avait deux communications radio avec l'ERIKA sur la fréquence 2182. La retranscription de la conversation était en partie inaudible. Le pétrolier indiquait au CROSS ETEL qu'il maîtrisait la situation, qu'il n'avait pas besoin d'aide, dans l'immédiat et qu'il annulait son message de détresse et le "transformait" en message de sécurité (D 443, D 528, D 529).

Le Commandant MATHUR disait se rappeler ce message radio mais ne plus se souvenir des propos qu'il avait tenus (D 454/14, D 454/15). Le chef de quart du CROSS ETEL, Monsieur PINTE, qui avait reçu l'appel, expliquait qu'il avait demandé par deux fois, en anglais, si la situation était sous contrôle, que son interlocuteur, qui paraissait calme, lui avait répondu que tout était en ordre, sans donner d'explication sur l'origine de la gîte ni évoquer une quelconque pollution.

Monsieur LEJEUNE répétait que l'audition sur le canal 2182 avait été très mauvaise. Il précisait que le message de sécurité correspondait à un navire qui, ne demandant pas assistance, avait alerté le CROSS d'une situation dont on attendait de connaître l'évolution.

Il affirmait qu'il était certain, bien que cela ne fût pas retranscrit, d'avoir demandé au Commandant les renseignements concernant son port de destination, sa cargaison et le nombre de personnes à bord (D 487/2, D 1605/6, D 1605/7, D 2128, 3623/2 à D 3623/4, notes d'audience, pages 460 et 461).

Vers 15H00 - 15H02 selon l'horloge interne du système d'enregistrement du COM -, l'OSEM, le Commandant GEAY, rendait compte au Commandant de MONVAL de sa conversation de 14H38 avec le CROSS ETEL, au sujet de l'ERIKA. Les deux officiers situaient le pétrolier à 160 nautiques des côtes, soit à une distance trop importante pour une évacuation par hélicoptère (D 956, feuillet 1, scellé n° 60, D 962/1, D 1260/6, D 3396/2).

Peu après - mais à 15H01 selon l'horloge interne du système d'enregistrement du CROSS - Monsieur LEJEUNE appelait l'OSEM et lui communiquait les éléments suivants. L'ERIKA avait été joint sur la fréquence 2182 : le navire ne demandait pas assistance même s'il connaissait toujours une forte gîte sur tribord, dont il n'indiquait pas l'origine ; la situation était sous contrôle et, après s'être mis en position de fuite, il continuait sa route vers Livourne. Les deux officiers de permanence concluaient leur conversation en disant : "*on verra bien*" (scellé n° 26, cote B 3, D 566, feuillets 6 à 8, D 1271/5, D 1605/8, notes d'audience, pages 462, et 463).

A 15H07, le CROSS ETEL informait son homologue espagnol, le MRCC Madrid, qu'après avoir lancé un message de détresse, un navire à propulsion dont la situation était sous contrôle, qui se trouvait à 160 nautiques et ne demandait pas assistance, poursuivait sa route vers Livourne, son port de destination. A la demande du centre de Madrid, Monsieur LEJEUNE lui adressait une télécopie de confirmation (D 568, feuillet 3, D 3623/4, D 3629/4).

A 15H14, l'ERIKA adressait un télex au CROSS ETEL ainsi libellé : "*situation sous contrôle, navire et tout l'équipage sain et sauf à bord, s'il vous plaît annuler mon alerte de détresse et reconsidérer le message comme un message de sécurité [...]*" (D 444, scellé n° 27).

A 15H29, l'OSEM rendait compte au Commandant de MONVAL. Il lui indiquait que le navire, ayant maîtrisé la situation, ne demandait pas assistance et qu'il poursuivait sa route au 190 vers Livourne. Pour Monsieur de MONVAL, en l'absence de toute demande du navire, "l'affaire s'arrêtait là", jusqu'à une nouvelle alerte (D 956, feuillet 3, D 970/2, D 1260/6, D 1271/5, D 1271/6, D 3616/4, D 3616/6, notes d'audience, pages 464 et 465).

On remarquait que ni la retranscription de la communication phonique de 14H53, entre l'ERIKA et le CROSS ETEL, ni ce qui avait été noté par le chef de quart du CROSS ni le télex de 15H14 adressé par le Commandant MATHUR à ce Centre de surveillance et de sauvetage, annulant son alerte de détresse et demandant de la reconsidérer comme un message de sécurité, n'indiquaient de façon explicite que l'ERIKA poursuivait sa route.

Bien que cette précision ne fût pas audible à l'écoute de l'enregistrement de leur conversation, Monsieur LEJEUNE affirmait qu'il avait entendu son correspondant de l'ERIKA lui dire que le navire reprenait sa route (notes d'audience, page 462).

1.2.3.7- L'information de Monsieur POLLARA et de PANSHIP

Parallèlement à ces échanges entre l'ERIKA et le CROSS, d'une part, et le CROSS et le COM, d'autre part, le navire SEA CRUSADER parvenait à transmettre le message de l'ERIKA à PANSHIP qu'il avait proposé de relayer, dès 14H15, après les tentatives infructueuses du NAUTIC.

Selon le compte-rendu d'entretien entre le collège expertal désigné par le tribunal de commerce de Dunkerque et le premier lieutenant du SEA CRUSADER, l'ERIKA avait demandé que son message fût adressé à PANSHIP, à l'attention du Capitaine POLLARA, par INMARSAT B. Ce message avait été passé vers 13H30, temps universel, soit 14H30, heure locale ; le journal radio indiquait, cependant, 14H15, heure locale. Le message n'avait pas été enregistré, le matériel à bord n'en offrant pas la possibilité. L'officier du SEA CRUSADER ne pouvait préciser s'il lui avait semblé que son correspondant, qui était un homme et avait accusé réception du message en le remerciant, connaissait déjà la situation (D 3717).

Le journal radio du SEA CRUSADER comportait la retranscription d'un message à PANSHIP dans les termes suivants : *"A PANSHIP Position du navire 46° 28' N - 007° 20' O. Lourde gîte sur tribord. Mer très forte. Fuite de pétrole à la mer visible depuis l'avant du distributeur. Tente actuellement de corriger la gîte avec le ballast soupçonne une défaillance de la coque ["suspect hull failure"]. Ai envoyé signal de détresse sur SAT C"* (D 1573/144, D 3510/188).

On rappelle que la société PANSHIP avait bénéficié de la certification ISM en qualité de "compagnie responsable de l'exploitation", dite compagnie exploitante, c'est-à-dire d'organisme ou de personne à qui la responsabilité de l'exploitation du navire a été confiée et qui, assumant cette responsabilité, devait s'acquitter des obligations imposées par le code ISM (point 1.1.2 de ce code). A ce titre, il lui revenait de désigner une ou plusieurs personnes, dites personnes désignées à terre (DPA), chargées, aux termes du point 4 du code précité, de "surveiller les aspects de l'exploitation de chaque navire liés à la sécurité et à la prévention de la pollution et [de] veiller à ce que des ressources adéquates et un soutien approprié à terre soient fournis, selon que de besoin".

La compagnie exploitante pouvait, en application du point 11.3 du même code, éditer un "manuel de gestion de la sécurité" ("Safety Management Manual" - SMM). Selon les paragraphes 3.4.7.1.3, 3.4.9.4.1.2.3 et 4.3.1.1.2 du manuel établi par PANSHIP (D 1698, annexes 21 et 22, D 3432, D 3442, D 3694, D 3695, D 3915), les Commandants devaient contacter "la personne désignée", pour tous les problèmes concernant la sécurité et la prévention de la pollution, en particulier quand l'aide de la compagnie était nécessaire, "la personne désignée, son remplaçant ou toute autre personne de la compagnie aussi vite que possible", lorsqu'il y avait un danger grave et imminent pour la vie, le bateau ou l'environnement, et "directement la personne désignée" dans tous les cas qui affectaient ou pouvaient affecter la sécurité ou l'environnement. Dans une lettre circulaire de PANSHIP, du 1er juin 1999, destinée à tous les Commandants des navires gérés par la société et, curieusement aussi, à la "branch office of crewing department (PANSHIP Mumbay)", il était indiqué, qu'à compter de juin 1999, Monsieur AMITRANO était la personne désignée au sein de PANSHIP (D 1698, annexe 84).

D'après les explications de Monsieur POLLARA, celui-ci n'était plus que le remplaçant de Monsieur AMITRANO, qui lui avait succédé en qualité de personne désignée à terre lors de son arrivée dans la société. Le Président de PANSHIP ne pouvait, cependant, indiquer quel était le document, interne à la société, qui comportait sa désignation comme suppléant (D 916/4, D 916/22, D 1207/9, D 1207/10, D 3683/7, notes d'audience, pages 470 et 471).

Le "manuel de gestion de la sécurité" prévoyait également, au point 3.4.9, l'existence d'une équipe d'intervention d'urgence à terre, dénommée "Emergency Group Ashore", chargée d'assister le Commandant "dans le but de limiter, autant que possible, les conséquences d'une urgence quand il y a[va]it un danger sérieux et imminent pour la vie, le navire ou l'environnement".

D'après ce manuel, l'équipe d'intervention d'urgence à terre avait en particulier pour mission "d'évaluer la situation et d'en minimiser les conséquences ; d'établir un lien entre la compagnie exploitante et les familles de l'équipage et les médias, ainsi qu'une communication entre la compagnie exploitante et les services d'urgence, les autorités étatiques, les assureurs, les P&I Club et les agents".

Pour l'application du code ISM, la société PANSHIP avait également mis en place un plan prévisionnel à terre ("shore based contingency plan") qui reprenait et détaillait le rôle de l'équipe d'intervention d'urgence à terre. Le manuel de gestion de la sécurité rappelait, qu'en cas de pollution ou de risque de pollution, le SOPEP devait être strictement suivi par tout le personnel (points 3.4.9.1.2.1 et 12.7, D 3432/38, D 3442/83, D 3915/89). A ce titre, notamment, le point 12.7.1.1.7 de ce manuel de gestion de la sécurité précisait, qu'en cas d'urgence, le Commandant informait la personne désignée et, "dans les cas où il y aurait ou l'on prévoirait un risque de pollution, toutes les autres entités indiquées par le SOPEP".

Selon la règle 26 du chapitre IV de l'annexe I de la convention MARPOL 73/78, publiée au Journal officiel par le décret n° 95-1267 du 27 novembre 1995, tout pétrolier d'une jauge brute égale ou supérieure à 150 tonneaux devait avoir à bord un plan d'urgence contre la pollution par les hydrocarbures, contenant la procédure à suivre par le Capitaine ou d'autres personnes responsables du navire pour signaler un événement de pollution par les hydrocarbures, conformément aux dispositions de l'article 8 et du protocole I de la convention ; la liste des autorités ou personnes à contacter en cas d'événement de pollution par les hydrocarbures ; un exposé détaillé des mesures à prendre à bord afin de réduire ou de maîtriser la pollution ; les procédures et le point de contact à bord du navire pour la coordination des mesures à bord avec les autorités nationales et locales en vue de lutter contre la pollution.

Un plan SOPE, ou SOPEP, avait été élaboré pour l'ERIKA. Il comportait les mentions "approved", à Gênes, le 3 septembre 1997, et la signature du représentant de la société de classification de l'époque, le Bureau Veritas, ainsi que "Bijela 10.08.98" et la signature de Monsieur PATANÉ, l'inspecteur du RINA qui avait procédé à la visite spéciale quinquennale (D 1698, annexe 83).

La société RINA et Monsieur PONASSO expliquaient que, pendant la visite de Bijela, en application des règles de l'OMI, l'inspecteur du RINA avait uniquement dû vérifier qu'il existait bien un SOPEP à bord et que, dans la mesure où l'ERIKA n'avait changé ni d'armateur ni de pavillon, ce document restait valide et n'avait pas à être approuvé par la nouvelle société de classification (D 3759/2, D 3759/3, D 4025/10).

Parmi les premières personnes que le Commandant devait avertir figuraient les autorités de l'Etat côtier et PANSHIP, société qui, dans une annexe 3, en page 86 du SOPEP, donnait comme "primary contact", Monsieur POLLARA, avec trois numéros de téléphone, et comme "alternate contact", Monsieur AMITRANO, avec également trois numéros de téléphone. Monsieur POLLARA était donc le remplaçant de la personne désignée à terre au sens du code ISM et le contact prioritaire au titre du SOPEP.

Lorsqu'il recevait par téléphone le message transmis par le SEA CRUSADER, dont la teneur, telle que retranscrite sur le journal radio de ce navire, était : *"A PANSHIP Position du navire 46°28'N - 007°20'O. Lourde gîte sur tribord. Mer très forte. Fuite de pétrole à la mer visible depuis l'avant du distributeur. Tente actuellement de corriger la gîte avec le ballast soupçonne une défaillance de la coque [suspect hull failure]. Ai envoyé signal de détresse sur SAT C"*. Monsieur POLLARA comprenait seulement, d'après ses explications en raison de la mauvaise qualité de la communication, que l'ERIKA avait lancé une détresse à la suite d'une gîte à tribord (D 916/17, D 1207/12, D 3681/11, D 3681/12, notes d'audience page 477).

Rejoignant son bureau vers 15H20, il répondait à un appel téléphonique d'un représentant du LLOYD'S CASUALTY, qui lui indiquait qu'il avait été informé que le navire ERIKA avait envoyé un message de détresse.

Il prenait ensuite connaissance du message télex de 14H42, dont il convient de rappeler les termes : *"Bat. Position 45 29 NORD (NDT - chiffres difficilement lisibles [on lit plutôt 46 29 N]) 007 18 OUEST - gîtant lourdement sur tribord - mer agitée - je peux voir une fuite de pétrole à la mer de l'avant du point d'alimentation - essaye actuellement de corriger la gîte avec ballast. Après vérification ai trouvé ballast plein de pétrole et plusieurs fissures sur le pont principal au niveau de la citerne 1 tribord. Salutations"* (D 1593/145, D 2167).

Monsieur POLLARA confirmait qu'il avait su, dès 15H30, qu'il existait une fuite et des fissures (notes d'audience, page 477). Il prenait attache avec toute une série d'interlocuteurs : Monsieur SAVARESE, les assureurs, Monsieur DUCCI, le gérant de HERALD MARITIME SERVICE, Monsieur AMITRANO, différents employés de PANSHIP, ainsi que Monsieur FUMIS, de la société RINA. Il tentait, mais en vain, de joindre l'ERIKA par INMARSAT A (D 1698, pages 34 et 35, et annexe 85, D 3681/10 à D 3681/14, D 3682/6, notes d'audience pages 477 à 479).

Monsieur SAVARESE déclarait qu'il avait été informé au téléphone par Monsieur POLLARA, vers 15H30, qu'il y avait des fissures sur le pont de l'ERIKA, que le navire avait une gîte que l'équipage cherchait corriger, et qu'il serait tenu au courant en cas d'événements nouveaux (D 1098, pages 37 et 38, D 1211/16, notes d'audience, page 480).

Dans un premier temps, Monsieur DUCCI déclarait que c'était en fin de matinée ou en début d'après-midi, le samedi 11 décembre 1999, que Monsieur POLLARA lui avait fait connaître que l'ERIKA connaissait un problème de gîte, une partie de la cargaison étant passée dans un des ballasts latéraux, et que le voyage ne pourrait être mené à son terme. Le dirigeant de SELMONT ajoutait que, compte tenu de ces éléments, il avait prévenu son courtier afin qu'il avertît TOTAL (D 2147/8, D 2147/9, D 2330/9). A la suite de l'audition des courtiers (D 21589, D 2979), Monsieur DUCCI revenait sur cette version des faits, indiquant qu'il avait pu confondre entre le matin et l'après-midi du samedi, que Monsieur POLLARA lui avait seulement précisé qu'il existait une fuite de cargaison d'une citerne vers les ballasts et que le navire avait pris une gîte sur tribord (D 3040/7).

Après cette communication, Monsieur DUCCI envoyait à son courtier d'assurance une télécopie émise à 17H50, ainsi rédigée : *"nous avons été informés oralement par les armateurs que le navire [ERIKA] a souffert d'une avarie alors qu'il se trouvait dans le Golfe de Gascogne avec une possible perte de chargement, actuellement des contacts constants sont en cours entre l'armateur et le Commandant et ce sont les seules informations dont nous disposons actuellement. Pour votre information le navire est affrété pour un voyage pour le compte de TOTAL et a chargé à Dunkerque 30.884.471 tonnes métriques de fioul brut B/L en date du 8 décembre 1999 pour déchargement à Livourne, le destinataire étant ENEL. Nous vous tiendrons informés des développements ultérieurs"* (D 3040/9).

Quant à Monsieur AMITRANO, averti par Monsieur POLLARA alors qu'il se trouvait à plusieurs centaines de kilomètres de son bureau, il ne rejoignait la société PANSHIP que vers 20H30 (D 915/3). En conséquence, Monsieur POLLARA était, pour cette circonstance, la personne désignée à terre au sens du code ISM.

A Monsieur FUMIS, de la société RINA, le dirigeant de PANSHIP laissait un message téléphonique. Il l'avait prévenu, déclarait-il, conformément à une disposition du "shore based contingency plan" qui imposait d'alerter la société de classification en cas de dommage à la coque (D 3681/14).

Monsieur POLLARA expliquait, qu'à ce stade, il n'avait pas informé les autorités côtières françaises, car il estimait, d'une part, qu'il appartenait au Commandant du navire de prendre ce contact en exécution des paragraphes 2-1 et 2-3 du SOPEP, qui prévoyaient l'envoi de formulaires notamment à l'Etat côtier, et, d'autre part, qu'une telle démarche n'aurait rien changé, seuls les assureurs étant en mesure d'intervenir utilement (D 3682/4, D 3682/5, notes d'audience, pages 478, 483 à 492).

A 15H47, l'ERIKA adressait à PANSHIP le télex suivant : *" Nous avons annulé notre message de détresse que nous avons converti en message de sécurité. Nous sommes actuellement sur une route inversée ["resiprocal route"] et évaluons la situation"*.

A 15H56, toujours par télex, l'ERIKA informait la société PANSHIP que son INMARSAT A n'était pas "opérationnel", et qu'il ne pouvait la contacter par téléphone (D 1698, page 35 et annexes 60 et 61).

A 16H10, d'après Monsieur POLLARA, à 16H12, selon le journal de bord de l'ERIKA, Monsieur MATHUR parvenait à établir un contact en phonie avec le Président de PANSHIP par l'intermédiaire de "Radio Monaco". Entendu hors la présence de ses conseils par le collègue expertal désigné par le tribunal de commerce de Dunkerque, il donnait, selon le compte-rendu de cet entretien, les explications suivantes.

Ayant vérifié, à partir d'un guide professionnel, les tirants d'eau admissibles dans les ports, il décidait, à 14H30, de se diriger vers Donges, qui était à 160 milles nautiques, la mer venant légèrement sur l'arrière, de travers. A 15H00, il faisait route au 85, la machine sur avant, demi, le vent et la mer sur l'arrière, de travers. Après un échange de télex, il informait le CROSS ETEL de sa décision de rejoindre Donges.

A 16H30, le Commandant appelait PANSHIP par l'intermédiaire de "Radio Monaco" et informait Monsieur POLLARA de la situation et de sa route. Le dirigeant de PANSHIP lui demandait si la coque avait subi des dommages. Il répondait qu'il ne pouvait voir que le pont mais que, le navire n'ayant plus de gîte, il supposait qu'il n'y avait pas de dommage à la coque. Il précisait que, sur le pont, il n'y avait pas d'autres cassures que celles constatées au niveau du ballast n° 2 tribord.

Sur une question posée par TOTAL au cours de l'entretien avec le collègue expertal, question dont les termes n'étaient pas reportés dans le compte-rendu, le Commandant MATHUR indiquait, qu'à ce moment-là, le CROSS ETEL savait que le navire avait des cassures mais ne lui avait donné aucune instruction (D 458, page 24). Interrogé par le juge sur cette dernière affirmation, Monsieur MATHUR déclarait qu'en réalité le CROSS ETEL ne disposait pas de cette information et que, soit il avait fait une erreur dans ses déclarations, soit ses propos avaient été mal notés (D 460/3).

Enfin, le "Journal du Dimanche" du 30 avril 2000 publiait des propos du Commandant de l'ERIKA selon lesquels l'interlocuteur qu'il avait joint à PANSHIP n'avait pas été du tout "coopératif" et ne faisait que répéter, lors de ses communications, "*Va en Espagne*", paraissant redouter les autorités françaises et espérer "mieux s'en sortir face aux responsables espagnols" (D 1100).

Au cours de l'instruction, le Commandant de l'ERIKA relatait différemment encore le contenu et les suites immédiates de cette conversation. Il informait Monsieur POLLARA des fissures et des fuites, du changement de cap et de la nécessité de rejoindre un port de refuge. Après avoir envisagé de se rendre à Lorient, il constatait que le port manquait de fond et décidait, en accord avec le dirigeant de PANSHIP, de faire route vers Donges, tout en sachant, qu'en se rapprochant des côtes, il s'exposerait à une augmentation de la houle. Monsieur POLLARA lui demandait de prendre contact avec l'agence maritime POMMÉ, à Donges, et d'aviser TOTAL. Alors qu'il avait maintenu son cap au 30 depuis 14H18, il prenait une route au 85 à la vitesse de 6 à 7 noeuds pour un régime moteur de 75 tours (D 91/10, D 163/16, D 163/17, D 454/18, D 454/19, D 460/10).

Monsieur POLLARA présentait une toute autre version des faits. Au cours de la conversation qui avait duré huit minutes, le Commandant lui donnait plusieurs informations. Les fissures des tôles de pont ne se trouvaient pas au-dessus de la citerne de chargement n° 1 tribord, comme il l'avait indiqué dans le télex de 14H42, mais au-dessus de la citerne de ballast n° 2 tribord. Le navire avait pris de la gîte, de l'eau et du fioul s'étant déversés dans la citerne de ballast n° 2 tribord. Le message de détresse avait été lancé car il avait craint que le navire ne sombrât. Il avait changé de cap afin d'avoir la mer de l'arrière et de permettre à l'équipage de réaliser les vérifications nécessaires et de mesurer les creux dans les citernes. Le fioul trouvé dans la citerne n° 2 tribord provenait de la citerne de cargaison centrale n° 3, car il avait observé une augmentation du creux dans cette citerne. Il excluait l'hypothèse d'une entrée d'eau à cause d'une fissure de coque et pensait que l'eau de mer s'infiltrait par les fissures de pont. Il avait vérifié toutes les capacités sans avoir observé une autre modification des creux que celle constatée dans la citerne n° 3 centrale. Il avait donné pour instruction, vers 13H30, de déballaster la citerne n° 4 tribord. La gîte avait été corrigée peu à peu et le navire était redevenu pratiquement droit. Aussi, avait-il décidé d'annuler le message de détresse et de le remplacer par un message de sécurité, la situation étant sous contrôle. Une fois le déballastage terminé, il avait décidé d'égaliser, par gravité, les niveaux des citernes n° 2 bâbord et tribord. Au sujet des pertes de fioul à la mer signalées dans le télex de 14H42, il avait indiqué "*j'ai vu quelque chose et d'un seul coup je n'ai plus rien vu*".

Le dirigeant de PANSHIP demandait alors au Commandant MATHUR de déterminer les quantités d'eau et de fioul entrées dans le ballast n° 2 tribord, ainsi que les causes de ces déversements, et de respecter les procédures ISM. Il l'invitait également à réfléchir sur un éventuel changement de route vers l'Espagne afin de s'éloigner des côtes françaises (notes d'audience, page 495). Après cette communication, Monsieur POLLARA s'adressait au représentant d'une société d'assistance pour lui demander de rechercher un remorqueur disponible.

A 16H55, il recevait un nouvel appel, toujours par l'intermédiaire de "Radio Monaco", du Commandant de l'ERIKA qui l'informait de l'évolution de la situation. Il confirmait, qu'à son avis, l'eau entrée dans le ballast n° 2 provenait, non d'une fissure de coque, mais des fissures de pont qu'il avait signalées au CROSS ETEL depuis 15H00 ou 16H00. Il indiquait qu'il se rendait vers le port de La Rochelle où il pourrait s'abriter. Monsieur POLLARA, qui avait déjà écarté Brest en raison du tirant d'eau maximal toléré dans ce port, lui répondait que, pour les mêmes raisons, le port de La Rochelle n'était pas un bon choix et lui conseillait de rechercher une autre solution, telle que Donges, qu'ensemble ils retenaient finalement comme destination de refuge.

Le dirigeant de PANSHIP ajoutait que, tout en ayant constaté que Monsieur MATHUR n'était "absolument pas en état" de remplir les formulaires prévus par le SOPEP, à l'attention des différents destinataires figurant dans ce plan et, en particulier, des représentants de l'Etat riverain, il n'avait pas pris l'initiative d'informer les autorités côtières, considérant que c'était une obligation incombant au Commandant du navire et dont ce dernier s'était d'ailleurs acquitté, selon ce qu'il lui avait dit (D 916/18, D 916/19, D 1207/12 à D 1207/14, D 1698, pages 37 à 39, D 3682/7 à D 3682/12, D 3683/3 à D 3683/5, D 3684/7, notes d'audience, pages 494 à 496, 498 à 508).

A 17H17, AMARSHIP adressait par télécopie à PANSHIP un exemplaire des instructions de voyage qu'avait transmises la société TPS, par l'intermédiaire des courtiers, avant l'arrivée du navire à Dunkerque (D 1698, annexe 64).

A 17H25, l'ERIKA adressait au CROSS ETEL le télex suivant : "*situation sous contrôle, navire et tout l'équipage sain et sauf à bord- annuler, s'il vous plaît, le message de sécurité, le navire fait route vers un port de refuge*" (D 444). A 17H40, l'ERIKA joignait, par INMARSAT A, un abonné en Inde ; la conversation durait 4 minutes et 48 secondes (D 194/1).

A 17H44, par télex, le CROSS ETEL demandait au Commandant du navire : "*nous avons reçu votre télex, mais pouvez-vous indiquer votre nouvelle destination (port de refuge) ?*" (D 445). A 18H01, le Commandant MATHUR adressait un télex à PANSHIP pour lui confirmer qu'il se dirigeait vers Donges (D 3701/4).

A 18H03, PANSHIP transmettait au Commandant un télex attirant son attention sur le point *k* des instructions de voyage et l'invitant à appeler la compagnie TOTAL (D 3701/3). Cette clause était ainsi libellée :

"*k. Informations sur les incidents ou accidents ["casualty information"] Les incidents résultant d'une anomalie ou d'une panne de l'équipement du navire (machines, équipement de manutention de la cargaison, etc.) doivent être immédiatement signalés. Les accidents graves ["major casualties"] tels que les abordages, échouements, explosions, incendies, pollutions doivent être également signalés à TOTAL de toute urgence à : Unité d'intervention d'urgence Téléphone (24 heures sur 24) : 33 1 41 35 85 51 avec tous les renseignements nécessaires demandés sur l'incident (date, description, position, conséquences). La confirmation par télex de l'accident doit être adressée à TOTAL*" (D 3141). Monsieur POLLARA estimait qu'il était dans son rôle d'assistance au Commandant lorsqu'il lui rappelait les termes de cette instruction (D 3682/12).

A 18H05, le Commandant de l'ERIKA répondait au CROSS ETEL : "*navire en route vers le port de refuge de Donges, ETA [heure d'arrivée prévue] le 12.12 à 18H00*" (D 444). Monsieur LEJEUNE expliquait, qu'à partir d'une détresse initiale, la situation était redevenue normale et que le changement de route vers un port de refuge ne l'avait pas étonné, d'autres navires s'étant eux-mêmes dirigés vers des zones abritées. Il avait considéré que, la gîte étant sous contrôle, "l'avarie" avait disparu (D 3623/4) et qu'il n'y avait pas de risque de pollution (D 1605/11, D 3623/4, notes d'audience, pages 510 et 511).

A 18H15, l'ERIKA appelait PANSHIP par INMARSAT A. La communication durait 4 minutes et 47 secondes (D 194). Le Commandant MATHUR, qui, au cours de l'information judiciaire, n'était pas interrogé sur cet appel, expliquait au collègue expertal désigné par le tribunal de commerce de Dunkerque qu'il avait demandé à Monsieur POLLARA de joindre TOTAL, mais que le dirigeant de PANSHIP l'avait alors incité à prendre lui-même contact avec la compagnie pétrolière pour lui rendre compte des événements (D 458, page 26). Dans l'une de ses déclarations au juge d'instruction, le Commandant MATHUR précisait qu'il avait invité Monsieur POLLARA à informer "les autorités", lui se chargeant de la société TOTAL (D 460/6).

Selon le Président de PANSHIP, la teneur de leur conversation avait été différente. Il avait prescrit au Commandant de l'ERIKA de joindre TOTAL, et de lui fournir toute information utile, conformément aux instructions de voyage, de confirmer cet appel par un télex, afin de conserver une trace écrite, et de le rappeler après sa conversation avec le correspondant de la compagnie pétrolière ; il n'était pas question, pour Monsieur POLLARA, de se charger d'alerter les autorités côtières.

Par ailleurs, le Commandant de l'ERIKA lui indiquait que le transfert de la cargaison de la citerne n° 1 tribord vers les citernes n° 1 centrale et bâbord était sur le point de se terminer et que les calculs, bientôt finalisés à l'aide de simulations, montraient qu'en prenant en compte la nouvelle répartition de la cargaison et du contenu des ballasts, les efforts tranchants et les moments fléchissants étaient identiques à ceux constatés au départ de Dunkerque (D 1698, page 40, D 3682/12, notes d'audience, pages 511 et 532).

Entre 13H30 et 18H30, plusieurs manoeuvres avaient donc été réalisées à bord, d'après ce qu'en avait rapporté Monsieur MATHUR. Le déballastage de la citerne n° 4 tribord débutait vers 13H40. Le Commandant décidait de faire demi-tour à 14H18, en passant du 210 au 30. La perte de produit à partir de la citerne n° 3 centrale était estimée à 400 m3 environ, mais, dans le ballast n° 2 tribord, il y avait une quantité bien supérieure aux 400 m3 manquants de la citerne n° 3 centrale.

Il était ensuite procédé à un équilibrage par gravité des citernes de ballast n° 2 tribord et bâbord. Les ullages dans les citernes n° 3 centrale et n° 2 tribord étaient, respectivement, de 3,50 m et de 5 m. l'éventuelle présence d'eau dans la citerne n° 3 centrale n'ayant pas fait l'objet de vérification. Une fois le déballastage de la citerne n° 4 tribord achevé, vers 16H30, le navire était sur le nez avec une assiette de 60 cm. Le navire changeait de cap pour faire route au 85, vers Donges, port de refuge.

Les nouvelles données étaient vérifiées avec le calculateur de bord. Les moments fléchissants et les efforts tranchants étaient inférieurs aux valeurs maximales en situation de mer avec les nouveaux ullages mesurés dans les citernes n° 3 centrale et n° 2 tribord, c'est-à-dire une fois la situation mise à jour, après déballastage de la citerne n° 4 tribord et équilibrage des ballasts n° 2 bâbord et tribord.

A ce moment, la gîte était corrigée et il existait même une petite gîte sur bâbord. Entre 17H30 et 18H30, un transfert de cargaison était effectué entre les citernes n° 1 tribord et n° 1 centrale. A 18H30, l'équilibrage entre les citernes n° 2 bâbord et tribord et le transfert de cargaison étaient terminés : le navire n'avait plus de gîte et la situation était stabilisée (D 91/10, D 163/14, D 163/15, D 454/16, D 454/17, D 458, pages 25 et 26).

1.2.3.8- L'information de la société RINA et de Monsieur PONASSO

Monsieur POLLARA relatait les circonstances dans lesquelles il avait pris contact avec la société RINA. A 18H34, il donnait à Monsieur FUMIS, chef du secteur de Trieste pour la société RINA, à qui il avait laissé un message téléphonique dès qu'il avait pris connaissance de la situation vers 15H30, toutes les informations en sa possession sur le déroulement des événements et les mesures prises à bord. Monsieur FUMIS lui indiquait qu'il en référerait immédiatement à Monsieur PONASSO.

A 19H17, le Président de PANSHIP recevait un télex de l'ERIKA l'informant que les fissures de pont ne s'étaient pas élargies. A 19H20, il rappelait Monsieur FUMIS pour lui préciser que la situation n'avait pas changé et que les autorités françaises allaient être prévenues par un agent maritime. Au cours de cette conversation, l'un et l'autre se demandaient s'il ne convenait pas de prévenir l'Etat du pavillon et s'il était nécessaire d'alerter le service de la société RINA dénommé "Technical Advisor".

Après en avoir de nouveau rendu compte à Monsieur PONASSO, Monsieur FUMIS indiquait à Monsieur POLLARA que, la situation étant sous contrôle et le navire se dirigeant vers un port de refuge, il n'était pas utile d'avertir immédiatement les autorités maltaises ou de recourir aux services du "Technical Advisor".

Le Président de PANSHIP précisait qu'il appartenait au Commandant, en exécution du SOPEP, de transmettre par écrit au conseiller de la société RINA désigné comme "Technical Advisor", dont les coordonnées figuraient dans ce plan d'urgence, toutes les données utiles, en particulier celles relatives "aux charges [et] à la répartition des poids" dans les citernes, les soutes et les ballasts (D 916/19, D 916/20, D 1698, pages 40 et 42, D 3681/14, D 3682/5, D 3682/12 à D 3682/14, D 3683/6).

D'après Monsieur FUMIS, son correspondant de PANSHIP avait expliqué que l'ERIKA avait connu des problèmes de gîte que le Commandant, qui avait lancé un message de détresse, avait réussi à corriger, que le navire se dirigeait vers un port de refuge et que cette information avait été donnée à tous ceux qui devaient en être destinataires. Le Président de PANSHIP s'était alors interrogé sur l'opportunité d'aviser l'Etat du pavillon. Le chef du secteur de Trieste contactait Monsieur PONASSO, qui, à son tour, appelait Monsieur POLLARA pour lui faire connaître qu'il lui incombait de joindre les autorités maltaises (D 1030/11 à D 1030/13).

Confirmant les explications de Monsieur FUMIS, Monsieur PONASSO donnait, lui aussi, sa version des faits. Le Président de PANSHIP lui avait fait part des mêmes éléments que ceux qu'il avait transmis à Monsieur FUMIS. Il avait ajouté que le Commandant du navire avait annulé son message de détresse et paraissait rassuré. Le chef du département NAV de la société RINA avait incité Monsieur POLLARA à entrer en relation avec Malte, sans évoquer, en aucune façon, l'éventuelle intervention du "Technical Advisor", service qui devait être sollicité par le Commandant et dont le navire, d'ailleurs, ne bénéficiait pas (D 4034/10 à D 4034/12).

En confrontation, Monsieur POLLARA admettait qu'il avait eu directement au téléphone Monsieur PONASSO et qu'il n'avait pas demandé l'intervention de la société RINA. Il maintenait, d'une part, que Monsieur FUMIS lui avait indiqué que l'on pouvait attendre le lundi 13 décembre pour se rapprocher de l'Etat du pavillon et, d'autre part, que la question du concours du "Technical Advisor" avait bien été évoquée, ni Monsieur FUMIS ni Monsieur PONASSO n'étant en mesure de préciser s'il était possible de faire appel à ce service pour l'ERIKA (D 4043/7 à D 4043/10).

Monsieur POLLARA relevait que la page 86 du SOPEP, plan visé par le RINA à Bijela, mentionnait les coordonnées de deux ingénieurs de la société de classification en qualité de "Technical Advisor" (D 1698, annexe 83/111, D 3682/4). A l'inverse, la société RINA considérait que, pour l'ERIKA, on ne pouvait avoir recours à ce service particulier, dont elle présentait les spécificités.

Né à la suite de l'adoption en 1990, par les Etats-Unis, de l'Oil Pollution Act, qui imposait que les navires entrant ou transitant dans les eaux territoriales américaines fussent dotés d'un support à terre pour effectuer des calculs de robustesse et de stabilité, le "Technical Advisor" n'était, en Europe, que facultatif. Sa mise en oeuvre se réalisait en plusieurs étapes. Après qu'on lui en avait fait la demande et que les données concernant le navire avaient été transmises puis saisies, la société de classification confirmait par écrit à son co-contractant que le service était opérationnel et disponible à toute heure, chaque jour de l'année. Or, rien de tel ne s'était passé pour l'ERIKA. Par voie de conséquence, la société RINA estimait que la page 86 du SOPEP était un faux.

Monsieur POLLARA déposait alors plainte avec constitution de partie civile pour dénonciation calomnieuse. Le magistrat instructeur rendait une ordonnance de non-lieu aux motifs prévisibles que l'allégation de faux s'inscrivait dans le cadre d'une défense organisée lors d'une procédure judiciaire où la société RINA était mise en cause. L'ordonnance du juge retenait également que l'information n'avait pas permis de rapporter la preuve de la mauvaise foi de la société de classification, qui devait consister dans la connaissance qu'elle aurait eue de la fausseté du fait dénoncé. Sur l'appel de Monsieur POLLARA, cette décision était confirmée par la chambre de l'instruction (procédure n° 0333996017, jointe au dossier).

Parallèlement, la société RINA et le Président de PANSHIP échangeaient de multiples notes et documents destinés à démontrer, pour Monsieur POLLARA, que la convention d'honoraires, qui ne visait pas expressément le service du "Technical Advisor", concernait non seulement l'ERIKA mais était aussi commune à plusieurs navires, dont la société RINA ne contestait pas qu'ils bénéficiaient de ce service d'assistance, et, pour la société de classification, que le "Technical Advisor" faisait l'objet d'un accord et d'une facturation séparés, chaque facture produite étant considérée, par l'une ou l'autre des parties à la controverse, comme prouvant le bien fondé de sa thèse et la mauvaise foi de l'adversaire (D 3842, D 3843, D 3844, D 3848, D 3912 bis).

De cette discussion, qui se poursuivait à l'audience (notes d'audience, pages 512 à 524), il résultait à tout le moins, d'une part, qu'aucun document contractuel produit ne contenait l'engagement explicite du RINA ou de la société RINA de mettre à disposition de l'ERIKA les conseils d'un "Technical Advisor", et, d'autre part, que ce service, à le supposer existant, n'avait été sollicité ni par le Commandant du navire ni par Monsieur POLLARA les 11 et 12 décembre 1999 (notes d'audience, page 517).

1.2.3.9- Le message laissé au numéro d'urgence de TOTAL DTS à 18H34

Entre 18H32 et 18H34, selon le relevé des communications fournies par France Télécom, l'ERIKA appelait par INMARSAT A le numéro correspondant à un abonné désigné sous l'appellation "TOTAL Trading Shipping Puteaux 92" et figurant sur la clause *k* des instructions de voyage transmises par TPS, société dont on rappelle qu'elle exerçait alors son activité à Londres. La communication avait duré 1 minute et 42 secondes (D 194).

Monsieur MATHUR, à qui l'on faisait observer que cet appel n'avait pas été inscrit sur le journal de bord, qui ne portait plus aucune mention entre 18H30, le 11 décembre 1999, et 00H10, le 12 décembre 1999, déclarait qu'à ce moment la situation était stabilisée (D 91/10, D 460/4).

1.2.4- Le 11 décembre 1999, de 18H34 à 00H00, heures locales

Vers 19H00, PANSHIP prenait attache avec l'agence maritime POMMÉ de Port-de-Bouc.

1.2.4.1- La société PANSHIP et l'agence POMMÉ

Monsieur GERGAUD, employé de l'agence maritime POMMÉ, relatait les circonstances dans lesquelles il avait été sollicité, le 11 décembre 1999. Vers 19H00, il était joint au téléphone par Monsieur MENDOLIA de PANSHIP, qui laissait un message sur sa boîte vocale, selon lequel le Commandant de l'un des navires gérés par la société, qui se trouvait en difficulté au large de la Bretagne, avait décidé de faire route vers Donges.

Il avait rappelé Monsieur MENDOLIA et, au cours de leur conversation, qui s'était tenue en italien, ce dernier lui avait précisé que l'ERIKA avait essuyé une forte tempête, puis connu une forte gîte sur tribord, que le Commandant, après avoir lancé un message de détresse, était parvenu à stabiliser le navire pour faire route vers Donges, afin de décharger sa cargaison, que du produit transporté était parti à la mer, mais en petite quantité, et qu'il y avait des "cracks" sur le navire. Monsieur MENDOLIA lui apprenait également que l'affrèteur était la compagnie TOTAL. L'agent maritime avait compris qu'il était nommé en tant qu'agent commercial de l'"armateur", par PANSHIP, selon une première déclaration, par "l'armateur" lui-même, d'après une seconde déposition, pour organiser l'escale à Donges (D 983, D 1570).

Ce n'était pas la perception que Monsieur POLLARA avait eue de cette conversation. Après avoir vainement cherché à joindre la société STOCALOIRE, agent maritime à Donges, il avait suggéré à Monsieur MENDOLIA, un des employés de PANSHIP, de se rapprocher de l'agence POMMÉ de Port-de-Bouc avec laquelle il travaillait depuis longtemps. A 19H00, Monsieur MENDOLIA exposait à son correspondant, Monsieur GERGAUD, la situation du navire et lui demandait comment joindre l'agence STOCALOIRE. Monsieur GERGAUD le rappelait un quart d'heure plus tard pour lui indiquer que POMMÉ se chargeait de l'escale, par l'intermédiaire d'un agent à Donges. Il avait eu alors un assez long échange en italien avec Monsieur MENDOLIA, au cours duquel ce dernier lui demandait d'informer les autorités françaises, par l'intermédiaire de cet agent local, et de transmettre, par télex, au Commandant de l'ERIKA, le texte du message qu'il devait adresser à l'Etat côtier. Jamais, lors de cet échange, il n'avait été question d'une perte de fioul à la mer. Le Président de PANSHIP produisait deux attestations destinées à certifier la véracité de ses déclarations, l'une de Monsieur MENDOLIA, et l'autre d'un Commandant de navire requis ce jour-là pour les assister (D 1698, pages 40 et 41, et annexe 85, D 3681/7, D 3682/7, D 3682/8, D 3682/12, D 3683/2, D 3684/3, notes d'audience, page 528).

En confrontation à l'audience, Monsieur POLLARA, rappelant l'existence de l'attestation de Monsieur MENDOLIA, restait sur sa position. Monsieur GERGAUD maintenait, toutefois, les explications qu'il avait déjà présentées, à deux reprises, au cours de l'information : même s'il lui avait été précisé que les "fuites" avaient été colmatées, il était sûr que Monsieur MENDOLIA lui avait parlé de "produit à la mer" ; c'était ce qui l'avait conduit à appeler TOTAL (notes d'audience, pages 573, 574, 713 à 716).

Ayant estimé, en effet, que la situation était critique, sans pour autant avoir ressenti d'urgence dans les propos de son interlocuteur, il contactait Monsieur MARTENS de TPS, dont il avait le numéro de portable, à qui il présentait de façon sommaire, mais complète, la situation, sans omettre de parler des pertes de cargaison à la mer et de la présence de "cracks". Son correspondant paraissait surpris et le dirigeait vers Monsieur POLLARD, "shipping operator" à TPS. L'agent maritime appelait son représentant commercial pour le port de Donges, Monsieur ELFILALI de la société STOCALOIRE, lui présentait un résumé de la situation et lui demandait d'intervenir auprès des autorités locales pour organiser l'arrivée du navire dans le port de Donges, le soir du 12 décembre (D 983, D 1570, notes d'audience, pages 716 et 717).

Monsieur ELFILALI, selon ses déclarations, recevait vers 19H30 un appel de Monsieur GERGAUD qui lui indiquait que le pétrolier ERIKA, ayant essuyé une forte tempête au large des côtes bretonnes, avait accusé une gîte importante sur tribord, qui avait été rectifiée, et présentait des fissures ou cracks décelés sur le pont principal, qu'après avoir lancé un message de détresse, qui avait été annulé, et rétabli l'assiette du navire, le Commandant faisait route sur Donges comme port de refuge et qu'il était nécessaire de prendre en charge le navire durant son escale et d'aviser les autorités portuaires de son arrivée prévue le 12 décembre, dans l'après-midi.

Monsieur GERGAUD lui communiquait les principales caractéristiques du navire, sans lui donner l'identité du propriétaire de la cargaison ni l'informer des pertes de produit à la mer (D 554, D 3283, notes d'audience, pages 720 et 721). Entendu une première fois sur cette contradiction, Monsieur GERGAUD déclarait qu'il pensait pourtant avoir transmis ces précisions à Monsieur ELFILLALI.

Le magistrat instructeur relevait que ce dernier avait évoqué l'existence de fissures ou "cracks" sur le pont, ajoutant qu'il tenait cet élément d'information de Monsieur GERGAUD. Or celui-ci n'en disait mot lors de sa première déposition. Entendu de nouveau, Monsieur GERGAUD expliquait qu'il l'avait sûrement appris de Monsieur MENDOLIA, lors de la seule conversation qu'il avait eue avec lui ce jour-là (D 983, D 1570).

En confrontation, à l'audience, Monsieur GERGAUD affirmait qu'il avait bien précisé que le navire présentait des "cracks" et des fuites de produit à la mer qui avaient été colmatées. Monsieur ELFILALI expliquait qu'il n'était pas certain que Monsieur GERGAUD ne l'avait pas informé qu'il y avait eu des fuites, mais qu'il n'avait pas le souvenir que son interlocuteur avait prononcé ce mot (notes d'audience, pages 722 à 724, 753, 755).

1.2.4.2- Le message SITREP reçu par le COM de Brest à 19H37

A 19H37 (D 3617/1), le COM de Brest recevait du CROSS ETEL un message, dit SITREP, abréviation des deux mots anglais "Situation Report", qui récapitulait succinctement les suites données à l'appel de détresse de l'ERIKA à 14H08 et qui se concluait par : "*contact HF 2182 avec le navire - contrôle parfaitement la situation - ne demande plus assistance - poursuit sa route vers un abri (DONGES) - ETA 12.12.1999 à 18 heures LT [...] MRCC MADRID informé [...]*" (D 485, D 3617/1, notes d'audience, pages 529 et 531).

Ce type de message n'étant qu'un compte-rendu de routine, assorti du degré de priorité le plus faible, le Commandant GEAY n'en prenait pas immédiatement connaissance (D 1271/6, D 1271/8, D 3616/1 à D 3616/3). Le Commandant de MONVAL constatait que ce télex se trouvait dans sa liasse de message lorsqu'il rejoignait le COM, à 20H40, pour suivre la situation d'un autre navire en difficulté, le MARIA K (D 1260/8, notes d'audience, page 530).

1.2.4.3- Le télex de l'ERIKA à TOTAL DTS à 19H46

A 19H46, le Commandant de l'ERIKA adressait un télex à TOTAL DTS, à l'attention de Monsieur POLLARD, avec copie à AMARSHIP et PANSHIP : "*description : en position 46 28 latitude Nord - 007 20 longitude Ouest. Ce jour le navire a commencé à gîter lourdement sur tribord. Mer très forte et creux très prononcés. Après changement de cap avons trouvé partie chargement ayant fuit de 3 COT [citerne n° 3 centrale ("central oil tank")] dans le ballast 2 tribord. Avons équilibré le 2 tribord avec le ballast 2 bâbord et corrigé la gîte. Conséquences : actuellement confrontés à gros temps, en conséquence avons changé de cap. Toutes investigations supplémentaires gênées par conditions en route. Salutations. Capitaine*" (D 457/17, D 2589/2). Le Commandant MATHUR n'avait pas estimé utile de l'adresser également au CROSS ETEL, qu'il disait avoir informé ultérieurement (D 460/5).

A 19H48, PANSHIP transmettait un télex au Commandant de l'ERIKA en lui demandant de rappeler d'urgence (D 1698, annexe 69, D 3701/7). Monsieur POLLARA expliquait qu'il était "très anxieux" et qu'il voulait s'assurer que le navire était en sécurité (D 1698, page 42, D 3693/6).

1.2.4.4- L'information du Commandant du port de Saint-Nazaire

Selon ses déclarations, Monsieur ELFILALI appelait à 19H50 le Commandant du port de Saint-Nazaire, Monsieur TCHENG, pour lui relater ce qu'il avait appris de Monsieur GERGAUD. Au cours de leur conversation, il donnait le plus de renseignements possible sur le navire. Le Commandant du port lui indiquait qu'il allait se rapprocher du CROSS pour obtenir des informations.

Monsieur ELFILALI avait ensuite attendu que Monsieur TCHENG le rappelât. L'agent maritime déclarait qu'il existait une raffinerie ELF à Donges, qui réceptionnait les produits pétroliers, qu'il n'avait pas été en relation avec cette raffinerie, qu'il présumait, sans qu'il se souvînt que Monsieur GERGAUD le lui eût dit, que ce dernier était en contact avec ELF et TOTAL pour organiser l'escale à Donges, contacts qui faisaient partie du processus normal d'escale (D 554, D 3283).

Monsieur TCHENG déclarait qu'il avait eu au téléphone Monsieur ELFILALI, vers 20H00, au sujet d'un pétrolier affrété par TOTAL, dont l'agent maritime lui donnait les principales caractéristiques et signalait les difficultés, une gêne et des petites fuites nécessitant de le dérouter vers Donges. Le Commandant du port de Saint-Nazaire avait répondu qu'il ne pouvait accueillir un navire qui polluait dans l'estuaire de la Loire, les barrages ne tenant pas le courant. Il avait sollicité de son interlocuteur des informations complémentaires ainsi qu'une demande officielle d'entrée dans le port, mais l'agent maritime ne l'avait pas rappelé. Il avait ensuite regagné ses bureaux dans l'intention de joindre le CROSS ETEL, ce qu'il n'avait pu faire avant 22H00, en raison de la situation du MARIA K (D 548, D 549).

Monsieur ELFILALI affirmait cependant avoir transmis au Commandant du port toute les informations qu'il tenait de Monsieur GERGAUD : l'ERIKA, ayant essuyé une forte tempête au large des côtes bretonnes, avait accusé une gêne importante sur tribord, qui avait été rectifiée, et présentait une fissure ou crack décelé sur le pont principal ; le Commandant, après avoir lancé un message de détresse, qui avait été annulé, et rétabli l'assiette du navire, faisait route sur Donges comme port de refuge : il était nécessaire de prendre en charge le pétrolier durant son escale.

Monsieur TCHENG contestait la teneur des informations qu'il aurait ainsi reçues de l'agent maritime, précisant que, lorsque ce dernier lui avait parlé de fuites à la mer, il avait ajouté que c'était "arrangé". C'était, d'ailleurs, l'information que Monsieur GERGAUD disait avoir donnée à Monsieur ELFILALI pour l'avoir reçue de Monsieur MENDOLIA (notes d'audience, pages 716 et 724).

Pour le Commandant du port de Saint-Nazaire, qui n'avait pas cru qu'il eût été possible de réparer une fissure dans les conditions météorologiques qui sévissaient alors, la situation n'était pas pour autant critique ; en revanche, elle le serait devenue si la décision d'accueillir le pétrolier dans l'estuaire de la Loire avait été prise.

Il estimait qu'il aurait pu refuser l'accès au port sur le fondement des dispositions de l'article 3 du règlement général de police des ports maritimes de commerce et de pêche annexé à l'article R. 351-1 du code des ports maritimes, qui disposait, dans sa version en vigueur au moment des faits, que les officiers de port pouvaient interdire l'accès du port aux bâtiments dont l'entrée était susceptible de compromettre la sécurité, la santé ou l'environnement ainsi que la conservation ou la bonne exploitation des ouvrages portuaires.

En confrontation à l'audience, Monsieur ELFILALI maintenait qu'il ne pensait pas avoir informé le Commandant du port de Saint-Nazaire de l'existence de fuites.

Monsieur TCHENG, à l'inverse, affirmait que l'agent maritime lui avait bien parlé de fuites, sans lui préciser si elles étaient internes ou externes, qu'il ne pouvait s'agir, pour lui, que d'une perte de produit à la mer et qu'il en avait déduit que le navire présentait des fissures (D 548, D 549, D 3260, notes d'audience, pages 746, 748, 749, 753 à 755).

Le magistrat instructeur présentait au Commandant du port de Saint-Nazaire le message SITREP rédigé par le CROSS ETEL, adressé au COM de Brest à 19H37, puis à la capitainerie du port de Saint-Nazaire à 19H48. Monsieur TCHENG affirmait qu'il découvrait, lors de son audition, l'existence de ce document, qui avait pourtant été saisi dans ses bureaux. Il expliquait que ce message, parvenu à la capitainerie à 19H50, n'avait pas été lu en son temps parce que, sans doute, les officiers de quart avaient été mobilisés, eux aussi, par la situation du navire MARIA K.

1.2.4.5- La communication entre l'ERIKA et PANSHIP à 19H55

A 19H55, l'ERIKA appelait par INMARSAT A la société PANSHIP. La communication durait 6 minutes (D 194).

Selon Monsieur POLLARA, le Commandant de l'ERIKA lui confirmait que la situation était "entièrement sous contrôle", les résultats donnés par l'indicateur de charge ne suscitant aucune inquiétude. Le Président de PANSHIP l'invitait à procéder à de nouveaux calculs de contraintes et à réaliser, dès que possible, compte tenu des conditions météorologiques, des investigations approfondies sur l'état des fissures. Monsieur POLLARA versait au dossier un télex mentionnant 20H14, heure locale, ainsi libellé : "*advise the cracks on main deck running in longitudinal or transversal way. As soon as the situation permits please check fore peak conditions*" (D 1698 annexe 70). Il demandait également à Monsieur MATHUR s'il avait reçu de l'agent maritime le modèle du message qu'il devait ensuite adresser aux autorités côtières. Il lui était répondu que le télex venait d'arriver et qu'il serait transmis à l'Etat côtier (D 1698, page 42, D 3683/6).

Ce télex, de 20H03, suggérait au Commandant du pétrolier de faire parvenir un message de type SURNAV au CROSS ETEL (D 556). Il s'agissait d'une information codifiée de l'Etat côtier lorsqu'un navire, transportant des produits polluants ou dangereux, entrait dans une zone à moins de 50 milles nautiques de la côte, qui pouvait prendre deux formes, celle du "SURNAV simple" et celle du "SURNAV avarie", en cas de dégâts importants susceptibles d'entraîner une pollution. Dans cette dernière situation, le CROSS transmettait le "SURNAV avarie" au COM (D 1605/12, D 3618/7, D 3943/11, notes d'audience, pages 535 et 536).

Il était observé que le modèle de message adressé au Commandant de l'ERIKA par l'agent maritime était un "SURNAV simple", qui ne comprenait pas la rubrique "Roméo" correspondant à une perte de cargaison (D 556). Monsieur GERGAUD expliquait qu'il ne connaissait pas cette rubrique et que les fuites, dont on lui avait d'ailleurs dit qu'elles avaient été colmatées, devaient être signalées par le Commandant du navire (notes d'audience, pages 541, 717 et 724).

1.2.4.6- L'information du Groupe TOTAL, vers 20H00

Selon Monsieur CALONNE, salarié de TOTALFINA SA, c'était vers 20H00 qu'il trouvait le message déposé par le Commandant MATHUR, à 18H34, au numéro d'urgence de TOTAL DTS figurant sur les instructions de voyage. Monsieur CALONNE, rattaché au service des affaires juridiques et de la sécurité, dirigé par Monsieur THOUILIN, était en poste à Paris-La Défense en qualité de secrétaire permanent de la cellule de management de crise du Groupe TOTAL.

Cette cellule qui se réunissait, après une première évaluation de la situation, en cas de pollution avérée ou inéluctable et pouvait comprendre jusqu'à vingt-cinq membres, dont certains étaient appelés à titre d'expert, avait été créée, non pour déployer des moyens destinés à la lutte contre la pollution, mission revenant à l'Etat, mais pour mettre à disposition une entité pluridisciplinaire permettant de mieux gérer les suites de l'accident maritime (D 2000, D 2441/3, D 2441/8, D 2441/10, D 2497/5 à D 2497/12).

Appelé sur le numéro d'urgence mentionné dans les instructions de voyage, numéro renvoyé sur un téléphone portable qui se trouvait hors du champ de réception à cet instant, Monsieur CALONNE écoutait, vers 20H00, le message du Commandant MATHUR, qu'il prenait ensuite le soin d'enregistrer et de confier à son Conseil : *" Hello, ici le Capitaine du Mt/ERIKA - hmm - Nous sommes situés 46 47 Nord 006 43 Ouest - hmm Dans la soirée nous avons découvert qu'une partie du chargement aurait apparemment fuit du réservoir central trois (3) dans le réservoir de ballast deux (2) tribord, occasionnant une gîte importante - hmm - Donc - hmm - nous avons transféré ce chargement - hmm du deux (2) tribord deux (2) au réservoir quatre (4), égalisant la charge et corrigeant la gîte. Le temps est très mauvais, en conséquence nous avons réduit l'allure et modifié notre cap et nous prendrons la décision de reprendre notre cap quand le temps se sera amélioré. Ici Capitaine de l'ERIKA, transportant une cargaison de TOTAL à Livourne (Italie)"* (D 1959).

Au même moment, Monsieur CALONNE, recevait un appel de Monsieur MARTENS, responsable du département "shipping operations" à TPS, qui lui exposait que l'agence maritime POMMÉ lui avait appris que l'ERIKA se dirigeait vers Donges, port de refuge (D 1946/2 à D 1946/4, D 2441/4, D 2441/5, D 2441/8, D 2441/9, D 2441/18, D 2441/20 D 3640/2, D 3640/3).

Monsieur MARTENS avait, en effet, été appelé à 20H06 par Monsieur GERGAUD. Il en avait été étonné : d'une part, TPS n'était pas en relation avec l'agence POMMÉ pour le transport assuré par l'ERIKA ; d'autre part, il apprenait que l'ERIKA se rendait dans un port de refuge. Selon lui, Monsieur GERGAUD ne l'avait pas informé, contrairement à ce que ce dernier avait déclaré, de l'existence de "cracks" et de pertes de produit à la mer. Lors de la confrontation à l'audience, chacun restait sur sa position.

Monsieur MARTENS, qui se trouvait en Belgique, cherchait alors à contrôler l'exactitude des faits qui lui étaient rapportés, et, à 20H09, appelait son subordonné, chargé du navire, Monsieur POLLARD, qui n'était au courant de rien. Il lui demandait de se connecter sur un système de communication interne au Groupe, dénommé DOLPHIN, pour savoir s'il existait des messages.

Puis, il appelait Monsieur CALONNE. Au cours de leur conversation, celui-ci constatait qu'il avait un message sur son répondeur et lui indiquait qu'il allait l'écouter. Il le rappelait pour lui indiquer que le message se trouvait sur sa boîte vocale provenait de l'ERIKA et le lui faisait écouter. Dans le même temps, Monsieur POLLARD lui précisait qu'il n'y avait aucun message entrant dans la base DOLPHIN concernant l'ERIKA.

A 20H30, Monsieur MARTENS était, selon lui, en présence de deux informations contradictoires : un message du Commandant qui indiquait qu'une cloison interne s'était affaissée, causant une gîte, corrigée cependant, et qu'il avait changé de cap en raison du mauvais temps, d'une part ; le changement de route du navire vers un port de refuge, d'autre part, information qui ne se trouvait pas contenue dans le message du Commandant MATHUR, laissé au numéro d'urgence de TOTAL DTS.

Après un moment de réflexion, il avait estimé utile d'entrer en contact avec le Commandant du navire. Monsieur THOUILIN confirmait qu'il avait été décidé de se rapprocher du bord pour obtenir des informations plus précises (D 983, D 1570, D 2593, D 1944/6, D 3636/10, notes d'audience, pages 542 à 550, 727, 728, 732, 734 et 735).

A 20H42, Monsieur POLLARD adressait, sur les instructions de Monsieur MARTENS, un premier télex au Commandant de l'ERIKA en lui demandant un rapport complet sur la situation et ses intentions (D 402/51).

A 20H57, Monsieur POLLARD transmettait un nouveau télex au Commandant en lui demandant de joindre Monsieur MARTENS sur son téléphone portable, dont on lui communiquait le numéro (D 402/52).

1.2.4.7- De 21H00 à 23H00, heures locales

A 21H00, Monsieur MATHUR appelait PANSHIP par INMARSAT A. Selon Monsieur POLLARA, le Commandant de l'ERIKA lui faisait connaître que les résultats des nouveaux calculs de contraintes se situaient dans les limites acceptables et que les fissures de pont n'avaient pas évolué (D 164, D 1698, page 43, D 3684/3, notes d'audience, pages 551 et 552).

1.2.4.7.1- LE MARIA K et les "fuites" de l'ERIKA

A 21H01, le Commandant du port autonome de Saint-Nazaire, Monsieur TCHENG, prenait contact téléphoniquement avec l'officier de permanence du CROSS ETEL, Monsieur LEJEUNE. La première partie de leur conversation concernait la situation du MARIA K. Alors que ce vraquier, battant lui aussi pavillon maltais, venait de mouiller en grande rade de la Loire, le 11 décembre 1999 au soir, son Commandant signalait que le navire, léger, chassait sur son ancre, qu'il devait ballaster environ dix heures afin de retrouver une meilleure capacité de manoeuvre et qu'il redoutait de ne pouvoir se tenir à l'écart des hauts fonds situés à 1.5 nautique.

L'échouement pouvant entraîner une pollution des eaux par le gazole de navigation, le Préfet maritime établissait une mise en demeure et dépêchait le remorqueur Saint-Denis, qui arrivait sur place vers 22H45 et assurait la surveillance du MARIA K jusqu'au 12 décembre 1999, 07H00. Aucune remorque n'avait été passée, le MARIA K ayant pu gagner le large, après ballastage, escorté par le Saint-Denis, qui n'avait eu qu'un rôle de prévention.

C'était la situation du MARIA K qui avait conduit l'OSEM, Monsieur GEAY, à appeler le Commandant de MONVAL et le Commissaire en chef VELUT. Ces officiers supérieurs ralliaient le COM de Brest, respectivement, à 20H40 et 21H01. Si un Enseigne de vaisseau était l'officier de permanence pour l'action de l'Etat en mer, le 11 décembre 1999, il avait pour consigne d'en référer à son chef de division, Monsieur VELUT, dès qu'il s'agissait d'une affaire qui ne relevait pas de la simple routine. Pour le COM de Brest, la situation du MARIA K constituait la priorité du 11 décembre 1999 au soir et demeurait sous surveillance jusqu'au lendemain 05H00 (D 566, feuillet 12, D 962/2, D 965/2, D 966/2, D 1010, D 1260/6, D 1266/10, D 1271/8, D 2490, D 3603/1 à D 3603/4, D 3616/4, D 3616/5, D 3616/9, D 3616/10, D 3669/2, D 3669/6).

Lors de leur conversation de 21H01, après s'être entretenu du MARIA K, Messieurs TCHENG et LEJEUNE évoquaient l'ERIKA. L'officier de permanence du CROSS expliquait que ce pétrolier avait fait état de "*problèmes de gîte énormes*".

De son côté, le Commandant du port de Saint-Nazaire indiquait : *“l'agent [maritime] m'a parlé de fissures heu de fissures donc si le bateau y perd du fuel oil moi en Loire je peux pas mettre un barrage hein avec le courant”*. Son correspondant du CROSS manifestait sa surprise : *“Ah il nous a pas mentionné ça”*. Et le Commandant du port reprenait : *“Donc heu ben si y perd du fioul c'est malheureusement pour BREST [...] Si y a des fuites ben en Loire c'est pas contrôlable”* (D 566).

Monsieur TCHENG se disait surpris de la retranscription de cette conversation. Lorsqu'il avait dit que le navire devait aller à Brest s'il perdait effectivement du fioul, cela signifiait, pour lui, qu'il aurait été préférable que l'ERIKA se rendît à Brest, bien qu'il fût trop engagé sur la route de Donges pour changer de destination. Il faisait partie de ceux qui pensaient qu'il aurait mieux fallu que le navire prît la route de Brest lorsque les dommages avaient été constatés, ce port étant, à ce moment, plus proche que celui de Donges. Il manquait dans la retranscription de la conversation la partie où il exposait que, si le navire avait été emmené jusqu'à Brest, il aurait été possible de l'entourer d'un barrage, de réaliser un bilan des désordres et de procéder à des réparations provisoires.

Le Commandant du port avait gardé le souvenir que le CROSS lui avait demandé de prévenir le COM, ce qu'il avait fait immédiatement. Cependant, un seul appel téléphonique avait été émis, après cette conversation, de la capitainerie vers le COM de Brest, à 22H40, sur une ligne attribuée à l'OSEM ; l'appel du Commandant du port au COM n'avait donc pas été immédiat. Le Commandant GEAY n'en avait aucun souvenir ; pour Monsieur de MONVAL, le Commandant du port de Saint-Nazaire avait, en effet, appelé et évoqué des difficultés en Loire en cas de fuites. Il n'existait aucun enregistrement de cette conversation, l'appareil du COM de Brest ayant connu une défaillance technique inexplicable de 19 minutes, le 11 décembre 1999, entre 22H33 et 22H52 (D 957, D 3260/10, D 3277, notes d'audience, pages 556 et 750).

1.2.4.7.2- L'appel au CEDRE

Le service intervention du “Centre de documentation, de recherche et d'expérimentations sur les pollutions accidentelles des eaux” (CEDRE) assurait une permanence 24 heures sur 24, d'aide et d'assistance pour toute demande liée à une pollution accidentelle ou à un risque de pollution accidentelle des eaux continentales ou marines. De plus, en exécution d'une convention signée avec TOTAL, cette association devait prêter assistance à la compagnie pétrolière, chaque fois qu'elle le demanderait, soit lors d'un transport ou de toute autre activité, notamment de forage ou de stockage, susceptible de générer une pollution aquatique, soit pour une pollution causée par les produits de la société au cours de leur chargement, transport ou déchargement (D 2448, D 2917, D 2497/8, D 2497/9).

Vers 21H00, Monsieur MARCHAND, ingénieur de permanence, responsable du service d'intervention du CEDRE, recevait un appel téléphonique d'un Monsieur GOUEDRANCHE, qui se présentait, lors de l'information judiciaire, comme le gérant d'une société de droit français, Brittany P&I Services, en cours d'immatriculation au moment des faits, correspondante des différents P&I (Protecting et Indemnity), assureurs de responsabilité dans le monde maritime (D 2175, D 1556). Monsieur GOUEDRANCHE recherchait la confirmation d'informations qu'il avait déjà obtenues et selon lesquelles l'ERIKA se trouvait en difficulté. Il précisait à Monsieur MARCHAND que le navire était un pétrolier maltais affrété par TOTAL, transportant 24.000 tonnes de fioul de Dunkerque à Gibraltar, présentant des fêlures au niveau du pont. Monsieur MARCHAND décidait de se renseigner sur une situation dont, jusqu'alors, il n'avait pas eu connaissance.

1.2.4.7.3- La conversation entre le COM et le CROSS ETEL à 21H10

A 21H10, le Commissaire en chef VELUT appelait le CROSS. Le début et la fin de cette communication, qui se situait quelques minutes après celle qui avait eu lieu entre Messieurs LEJEUNE et TCHENG, concernaient le MARIA K, la Préfecture maritime demandant des renseignements complémentaires au CROSS.

Au milieu de la conversation, Monsieur LEJEUNE évoquait aussi l'ERIKA, en indiquant qu'il avait appris que ce navire, qui avait connu une forte gîte, présentait des fissures qui avaient pu être colmatées, qu'il se dirigeait vers Donges, pour une arrivée prévue le lendemain à 18H00, et que s'il y avait effectivement des fuites, le seul port qui pourrait l'accueillir serait Brest.

Monsieur VELUT découvrait la situation et désapprouvait le choix de Brest, "presque en état de siège" en raison de la présence d'un autre navire, un chimiquier, le JUNIOR M, contenant de l'ammonium dont le déchargement pouvait être dangereux (D 956, feuillets n° 3 et 4).

Le chef de la division de l'action de l'Etat en mer expliquait que le Commandant de MONVAL, qui se trouvait à ses côtés et avait entendu la conversation retransmise sur haut-parleur, lui précisait que le pétrolier avait lancé un message de détresse qu'il avait ensuite annulé, et que cette alerte avait fait l'objet d'un message SITREP qui constatait que le navire "contrôl[ait] parfaitement la situation" et ne "demand[ait] plus assistance".

Les deux officiers estimaient que l'existence de fuites colmatées, seule information nouvelle depuis l'expédition du message SITREP, n'était pas un élément suffisant pour penser qu'il y eût une urgence à intervenir, que, de nuit, aucun moyen technique expédient ne permettait d'observer l'étendue et les éventuelles conséquences de ces fuites et que le MARIA K demeurait la véritable priorité.

Quant au Commandant GEAY, il déclarait ne pas avoir entendu la conversation avec le CROSS, compte tenu de l'effervescence qui régnait au COM, car le MARIA K représentait un péril grave pour les côtes françaises (D 1260/8, D 1266/6 à D 1266/9, D 1271/8, D 1605/12, D 3369/2, D 3603/5 à 7, D 3616/4, D 3623/7 et 8, notes d'audience, pages 557 à 563).

1.2.4.7.4- Le Commandant de l'ERIKA appelle le Commandant MARTENS de TPS à 21H23

A 21H17, selon Monsieur POLLARA, le Commandant de l'ERIKA l'informait qu'il avait reçu trois messages de TOTAL lui demandant de fournir un rapport complet de la situation et de demeurer en contact avec le responsable opérationnel de la société. Monsieur MATHUR avait fait connaître au Président de PANSHIP qu'il se conformerait à ces instructions (D 1698, page 43).

A 21H23, le Commandant de l'ERIKA appelait Monsieur MARTENS, comme ce dernier le lui avait demandé. Monsieur MATHUR déclarait que, s'il avait omis de mentionner l'existence de fissures dans son message téléphonique de 18H34 et son télex de 19H46, il avait alors fait un rapport exhaustif, précisant que la situation était stabilisée et qu'il se dirigeait vers Donges (D 460/5 et 6, D 460/11).

Selon Monsieur MARTENS, le Commandant du navire lui avait répété ce qu'il avait dit dans son message téléphonique de 18H34 et avait ajouté des éléments nouveaux : un "crack" était apparu sur le pont, ce qui motivait un changement de cap vers Donges. Quand il demandait pourquoi ce port avait été choisi, Monsieur MATHUR lui répondait qu'il avait eu l'intention de continuer vers l'Espagne, que, cependant, le bateau roulait beaucoup et, qu'à chaque fois que des paquets de mer passaient sur le pont, de l'eau entraînait dans une citerne par le "crack".

Interrogé explicitement sur l'existence d'une éventuelle pollution, le Commandant de l'ERIKA lui répondait par la négative. Monsieur MARTENS, qui avait demandé à être tenu informé de l'évolution de la situation, retenait de cette conversation que son correspondant paraissait avoir confiance en lui et la situation bien en mains et donnait une impression de maturité dans l'approche de "l'incident". Il avait préféré entrer directement en contact avec le Commandant MATHUR plutôt que d'obtenir des renseignements de "deuxième main" par l'intermédiaire de Monsieur POLLARD.

Il précisait que, quelques minutes avant cet échange avec le Commandant de l'ERIKA, Monsieur POLLARD lui avait fait connaître que le propriétaire du navire avait été approché par l'intermédiaire du courtier et qu'ils avaient obtenu la confirmation que les autorités de l'Etat côtier, ainsi que le P&I, avaient été informés (D 1944/6, D 2158/3, D 2184, page 2, D 2441/20, D 2441/21, D 2526/17, D 2593, D 3640/6, D 3649, notes d'audience, pages 563 à 568, 727 à 729, 732, 735 à 745).

1.2.4.7.5- Les recherches du CEDRE

A 21H43, le CEDRE appelait la division de l'action de l'Etat en mer à la Préfecture maritime de BREST (D 2022/4, D 2022/5). Pour Monsieur MARCHAND, qui était l'auteur de cet appel, son interlocuteur, dont il ne connaissait pas l'identité et dont on apprenait qu'il s'était agi du Commissaire en chef VELUT, lui indiquait que le navire en difficulté n'était pas un pétrolier, mais un vraquier, le MARIA K, qui se trouvait déjà à Saint-Nazaire. Monsieur MARCHAND demandait si un autre navire connaissait des difficultés et il lui était répondu qu'il y avait un pétrolier du nom de l'ERIKA qui était une seconde priorité d'urgence.

Après son contact avec l'action de l'Etat en mer, l'ingénieur du CEDRE rappelait Monsieur GOUDEDRANCHE, qui lui demandait d'obtenir de plus amples informations auprès de TOTAL (D 2175, D 2177, D 3603/10, 3603/11, notes d'audience, pages 568, 569, 758 et 761). Monsieur MARCHAND appelait, à 22H00, Monsieur CALONNE, correspondant habituel de TOTAL pour le CEDRE. Il évoquait toutes les difficultés dont il avait eu connaissance, qui lui étaient confirmées par Monsieur CALONNE. Celui-ci lui signalait que le Commandant maîtrisait la situation, que le navire faisait route vers Donges et que son arrivée était prévue le lendemain soir.

Lors de cette conversation, selon Monsieur MARCHAND, il n'y avait pas eu d'échange sur la question de la fêlure du pont. L'ingénieur du CEDRE précisait que, s'il n'y avait pas d'obligation pour TOTAL de mettre en oeuvre la convention qui liait la compagnie pétrolière au CEDRE, Monsieur CALONNE aurait pu, cependant, engager la phase de mise en alerte prévue par cette convention. Toujours d'après Monsieur MARCHAND, Monsieur CALONNE lui avait recommandé de ne pas faire état de leur conversation auprès de Monsieur GOUDEDRANCHE et lui avait même demandé de dire à l'intéressé qu'il n'avait pas réussi à contacter TOTAL. Monsieur MARCHAND était de nouveau joint par Monsieur GOUDEDRANCHE, à qui il ne disait mot de sa conversation avec le secrétaire permanent de la cellule de crise du Groupe TOTAL (D 1556, D 2022/5, D 2175, D 2448/11).

Monsieur CALONNE déclarait que l'ingénieur du CEDRE lui avait fait part de plusieurs éléments nouveaux. L'ERIKA avait émis un message de détresse qu'il avait rapidement retiré, et les autorités françaises, ainsi que le P&I Club, avaient été informés de la situation. En tout état de cause, pour le secrétaire permanent de la cellule de crise du Groupe TOTAL, "le CEDRE c'[était] l'Etat puisqu'il [était] en relation directe avec l'action de l'Etat en mer".

La situation ne lui paraissait pas critique : elle était, au contraire, décrite comme stable, le navire poursuivant sa route vers un port de refuge et donnant même une estimation de son heure d'arrivée, le lendemain. Il avait recommandé à Monsieur MARCHAND de ne pas faire état de leur conversation, car il souhaitait d'abord rendre compte à son supérieur hiérarchique, Monsieur THOUILIN.

Celui-ci confirmait que le Groupe TOTAL avait appris par le CEDRE que le navire avait envoyé un message de détresse qu'il avait ensuite retiré. L'ingénieur du CEDRE affirmait, cependant, qu'il n'avait pas parlé de cet appel de détresse lors de sa conversation avec Monsieur CALONNE. Pourtant, Monsieur MARTENS, selon ses déclarations, ayant appris de Monsieur CALONNE, qui l'avait su de Monsieur MARCHAND, que l'ERIKA avait lancé un message de détresse qui avait été ensuite annulé, appelait Monsieur GERGAUD pour vérifier cette information, après avoir renoncé à joindre le Commandant du navire afin de ne pas le déranger une nouvelle fois.

Monsieur GERGAUD lui indiquait qu'il semblait bien que le navire avait lancé un "SOS", mais qu'il l'avait retiré. Pour Monsieur THOUILIN, en l'état des dernières informations reçues le samedi 11 décembre au soir, le navire se dirigeait, avec toute sa propulsion, vers Donges pour y trouver refuge : il était manoeuvrant et il n'y avait pas de risque de pollution (D 1944/6, D 1944/7, D 1946/4, D 2160, page 7, D 2184, page 3, D 2441/12 à D 2441/16, D 2497/9, D 2593/17, D 2593/18, D 3640/4, D 3640/5, notes d'audience, pages 569, 570, 7333, 758 à 768).

Messieurs THOUILIN, MARTENS et POLLARD déclaraient n'avoir pas été destinataires d'éléments significatifs jusqu'au lendemain matin. Monsieur POLLARD avait seulement demandé au Commandant MATHUR, à 23H15, sur les instructions de Monsieur MARTENS, le numéro d'INMARSAT A du navire (D 2589/12, D 2589/13, D 2589/16).

En revanche, Monsieur CALONNE obtenait à son domicile, le 11 décembre 1999, entre 21H07 et 23H04, à partir du réseau DOLPHIN interne au Groupe TOTAL, les copies des télex de l'ERIKA à TOTAL DTS, AMARSHIP et PANSHIP, le 11 décembre 1999, à 19H46 ; de Monsieur POLLARD à l'ERIKA, le 11 décembre 1999, à 20H57 ; de l'ERIKA à TOTAL DTS, à l'attention de Monsieur POLLARD, le 11 décembre 1999, à 22H36 ; et de l'ERIKA au CROSS ETEL, avec copie, dans l'ordre, à TOTAL et PANSHIP, du 11 décembre 1999, à 22H50 (D 2160, page 5, D 2165, D 2441/22).

1.2.4.7.6- Les télex entre le CROSS et l'ERIKA de 22H15 à 23H00

A 22H15, le CROSS adressait un télex au Capitaine de l'ERIKA ainsi rédigé : *"your agent has contacted Saint-Nazaire port authorities and told them that you had a leak in your tanks. Could you inform us about the situation now ? Please could you answer immediatly ?"* (scellé 27, D 444). Monsieur MATHUR déclarait qu'il avait répondu à ce télex par le message dont l'agence POMMÉ lui avait transmis un modèle (D 460/7).

A 22H27, en effet, le Commandant de l'ERIKA adressait au CROSS ETEL un message SURNAV, donnant le nom du navire, l'heure et la date d'établissement de la situation décrite, la position, le cap, la vitesse, l'heure d'arrivée dans les eaux territoriales, le port de destination, l'heure d'arrivée au pilote, le canal de trafic à prendre à l'arrivée, le tirant d'eau, la cargaison, les remarques concernant la situation et le type de navire. A la rubrique Québec, il était précisé : *"avons développé des [cassures, fêlures, le mot anglais employé étant "cracks"] sur le bordé de pont principal au dessus du tank 2 tribord"*. Le message ne comportait pas de mention relative à une perte de cargaison. Pour l'officier de permanence du CROSS ETEL, la situation du navire aurait mérité l'envoi d'un message "SURNAV avarie" (D 460/6, D 460/8, D 3623/6, notes d'audience, page 571).

A 22H50, le Commandant de l'ERIKA adressait au CROSS ETEL, avec copie à "TOTAL, Paris" et PANSHIP, le télex suivant :

"ryt short while ago. There was internal leak from 3C C.O.T. TO 2 STBD tank and so VSL listed heavily. Now have equalised 2 port and 2 STBD tanks so list is corrected. Have also seen cracks developed on the main deck plating above 2 STBD tank. However hull plating seems to be intact. Have altered course towards DONGES as it is the safest course to avoid any shipping seas as it is very bad weather. Also have internal transfered 1 STBD tank cargo to 1 centre tank to lower the level in anticipation if crack develops further. Meanwhile keeping a watch" ;

"en référence à votre télex d'il y a quelques instants, il y avait un écoulement interne en provenance de la citerne 3C vers le ballast 2 tribord et ainsi le navire avait une forte gîte. Maintenant nous avons équilibré les ballasts 2 bâbord et 2 tribord ainsi la gîte est corrigée. Nous avons aussi vu des fissures développées sur les tôles du pont principal au-dessus du ballast 2 tribord cependant les tôles de coque semblent être intactes. Nous avons modifié la route vers Donges comme étant la route la plus sûre pour éviter des paquets de mer sur le pont car il fait un très mauvais temps. Nous avons également procédé à un transfert interne de la cuve n° 1 tribord vers la citerne centrale pour baisser le niveau pour le cas où la fissure se développerait ultérieurement. Dans le même temps, nous restons vigilants" (D 457/20, D 460/9, D 2589/11).

Plus complet que les messages précédents, ce télex ne mentionnait cependant pas la perte de produit à la mer, pourtant signalée à PANSHIP dès 14H42 (notes d'audience, pages 572, 573).

Monsieur POLLARA affirmait qu'il n'avait pas eu connaissance de ce télex avant le lendemain matin, ayant quitté son bureau vers 20H25. En revanche, Monsieur CALONNE en avait obtenu une copie, dès le 11 décembre au soir, en se connectant sur la base DOLPHIN.

Pour Monsieur TCHENG, qui déclarait avoir lu ce télex le 12 décembre, dans l'après-midi, alors qu'il avait été adressé à la capitainerie du port par le CROSS ETEL le 12 décembre, à 00H11, ce message montrait que l'ERIKA se trouvait dans une situation "très grave". Il estimait, a posteriori, que s'il avait eu connaissance du télex le soir du 11 décembre, il aurait joint le CROSS pour attirer son attention sur la gravité de cette situation (D 549, D 553/3, D 2150/4, D 2160, page 5, D 2165, D 2441/22, D 3260/8, notes d'audience, pages 573 et 751).

1.2.4.8- De 23H00 à 24H00, heures locales : l'analyse du COM de Brest

A 23H12, le Commandant GEAY appelait le CROSS ETEL au sujet du vraquier maltais, le MARIA K. L'OSEM, qui n'avait pas pris connaissance du message SITREP reçu du CROSS à 19H37, informant le COM de Brest que l'ERIKA se dirigeait vers un port de refuge, ni entendu la conversation téléphonique de 21H10 entre le Commissaire en chef VELUT et l'officier de permanence du CROSS. découvrait que le pétrolier, qui connaissait toujours une forte gîte, faisait route vers Donges, qu'il présentait des fuites qui avaient été colmatées, et, qu'en cas de perte de cargaison, il ne pourrait aller à Donges mais devrait se rendre à Brest.

Le Commandant GEAY expliquait qu'il y avait déjà un chimiquier au port, le JUNIOR M, et demandait au CROSS un compte-rendu complet des informations en sa possession. Le Commandant de MONVAL et le Commissaire en chef VELUT, qui s'étaient rendus à la résidence du Préfet maritime pour présenter à sa signature la mise en demeure du MARIA K, n'avaient pas immédiatement eu connaissance de cette conversation (scellé n° 60, D 965, D 966, D 970/2, D 1266/9, D 1271/8, D 1271/9, D 1273/4 à D 1273/6, D 3610/4, D 3880/2, notes d'audience, page 576).

A 23H30, le Commandant GEAY contactait de nouveau le CROSS ETEL qui lui confirmait que le Commandant du port de Saint-Nazaire était "très réticent" pour accueillir l'ERIKA, les barrages anti-pollution ne résistant pas au courant, et l'informait qu'un message récapitulatif devait être rapidement adressé au COM. L'OSEM insistait pour obtenir le "target factor" du navire, en expliquant : "*Ça m'intéresserait parce que si demain il faut commencer à se préoccuper de le mettre déjà dans une situation de mise en demeure il vaudrait mieux qu'on ait cet élément là*" (D 1272/9 à D 1272/11).

Mentionnant 22H30 zoulou, soit 23H30, heure locale, ce message récapitulatif, assorti d'un code de priorité, parvenait au COM le 12 décembre 1999 à 00H02.

Il débutait ainsi :

*"PRIMO : vous transmetts informations suivantes relatives à l'ERIKA qui fait route vers DONGES pour décharger sa cargaison [...] Cargaison 23.946 m3 de fioul [...] Position ce jour à 21 heures 30 : 46 55N / 006 04W - vitesse 9 noeuds, route 090 ; Numéro INMARSAT C [...] HF 2182 ; VH 16
SECUNDO : Commandant du port de Saint-Nazaire [...] indique que si des fuites persistaient, il ne pourrait recevoir le navire car les barrages anti-pollution ne seraient pas très efficaces en raison des courants de la Loire
TERTIO : vous transmetts messages ci-après : [...]"*

Il s'agissait du télex du CROSS ETEL de 22H15 demandant à l'ERIKA des informations complémentaires sur d'éventuelles fuites, et des réponses du navire par le message SURNAV de 22H27 et le télex complémentaire de 22H50. Le message récapitulatif se poursuivait ainsi :

"QUARTO : extrait fichier SIRENAC, target factor 12, dernière inspection le 12 novembre 1999 à Novorossisk", suivi d'un abrégé des déficiences relevées et rectifications réalisées ou des délais de rectification prévus (D 445, D 533, messages reçus au COM, annexe 6, feuillet 3/9, D 1009).

Le Commandant de MONVAL, l'OSEM et le chef de la division de l'action de l'Etat en mer se concertaient et procédaient à une évaluation des éléments dont ils avaient connaissance. Ils constataient que le Commandant indiquait avoir le contrôle de la situation et ne demandait pas assistance, que le navire, dont le "target factor" était satisfaisant et les fissures avaient été colmatées, et qui se trouvait à plus de 100 milles des côtes, faisait route normalement à 9 noeuds vers un port de refuge qu'il devait atteindre le lendemain.

Ils estimaient que l'hélicoptère à bord d'une équipe d'évaluation n'était pas envisageable en raison des conditions météorologiques, que l'envoi du seul remorqueur immédiatement disponible sur la façade atlantique ne se justifiait pas, le pétrolier paraissant disposer de toute sa capacité de propulsion et qu'un survol de nuit, même à l'aide de caméras infrarouges (FLIR), ne permettrait pas de détecter une éventuelle pollution. Ils décidaient de prévoir une reconnaissance aérienne pour le lendemain, à l'aube, à un moment où l'ERIKA serait à environ 50 milles des côtes françaises (D 966/2, D 966/3, D 1260/4, D 1260/9, D 1260/10, D 1260/13, D 1260/14, D 1266/10 à D 1266/12, D 1271/9, D 1271/10, D 3616/5 à D 3616/10, D 3603/10, D 3603/14, D 3603/15, D 3669/3 à D 3669/5).

1.2.5- Le 12 décembre 1999

Météo France notait le creusement d'une dépression secondaire en milieu de nuit du samedi 11 au dimanche 12 décembre et relevait, entre 00H00 et 06H00, temps universel, dans le secteur Ouest Bretagne / Nord Gascogne, des vents de direction Sud-Ouest de force 7 à 8, puis allant jusqu'à 9 à 10 Beaufort, avec de fortes rafales supérieures à 120 km/h, soit une situation comprise, selon l'échelle Beaufort entre fort coup de vent et tempête, avec des lames déferlantes, grosses à énormes (D 507).

Cependant, comme l'avait exposé Monsieur de MONVAL, qui produisait les relevés des conditions météorologiques à la Pointe de Bretagne et au sémaphore de Penmarc'h, et ainsi que l'avait observé le Commandant du remorqueur Abeille Flandre, alors en position d'alerte à proximité de l'île d'Ouessant, le vent s'était progressivement orienté à l'Ouest, Nord-Ouest, durant la nuit du 11 au 12 décembre, avec de très violentes rafales ayant par moment la force de l'ouragan (D 526/2, D 526/3, D 2513/4, pièces communiquées par l'Amiral de MONVAL, le 26 mars 2007, notes d'audience, pages 526, 752, 1185 et 1186).

1.2.5.1- Le second message de détresse de l'ERIKA

Après minuit, alors que les conditions météorologiques se dégradèrent et que des lames déferlaient sur le pont, le Commandant de l'ERIKA remarquait que la gîte s'accroissait de nouveau sur tribord de 4 à 5 degrés. Il constatait une augmentation de l'assiette sur le nez et une diminution du creux de la citerne n° 2 tribord, le ullage étant monté de 5 à 6 m, alors qu'il était de 10 m après l'équilibrage de l'après-midi et la fermeture des vannes.

Il décidait de procéder au déballastage de la citerne n° 2 tribord. Le ballast se remplissant en permanence, il ne parvenait pas à corriger la gîte. A 01H00, il prenait un cap au 50 et poursuivait, sans interruption, le pompage du ballast n° 2 tribord ; il était certain que cela n'avait entraîné aucun déversement de produit à la mer (D 8/4, D 91/10, D 91/11, D 458, D 460/11 et D 460/12).

A 01H41, il appelait Monsieur POLLARA par INMARSAT A pour l'informer de ces nouveaux événements, sans pouvoir lui assurer qu'il parviendrait à gagner le port de refuge (D 460/14). Pour Monsieur POLLARA, la situation n'avait pas changé depuis l'après-midi. Monsieur MATHUR n'était pas inquiet de la gîte du navire mais du risque de pollution lors d'un déballastage, car du produit se trouvait dans la citerne de ballast n° 2. Le Président de PANSHIP le rassurait en lui expliquant que le ballast était équipé d'un matériel qui empêchait le rejet d'hydrocarbures dépassant le taux maximal autorisé de 15 parts par million (p.p.m) (D 1698, page 44, D 3684/4, D 3684/5).

A 03H00, le Commandant de l'ERIKA constatait que du "fioul partait à la mer" de la citerne n° 3 tribord, que les fissures ou cassures s'agrandissaient, le navire gouvernant difficilement et faisant d'importantes embardées, et que l'on entendait des bruits de raclement métallique anormaux (D 8/4, D 91/10, D 460/14).

A 03H30 et 03H50, le CROSS ETEL tentait en vain de joindre l'ERIKA sur la fréquence HF 2182 (D 444).

Monsieur POLLARA déclarait qu'à 03H47, Monsieur MATHUR lui ayant rapporté que la gîte n'avait pas été corrigée, que les fissures s'étaient élargies et que du produit était parti à la mer, il suggérait au Commandant de déterminer l'origine de la fuite et de transférer le fioul de la citerne en cause vers tout autre espace disponible. Selon le Président de PANSHIP, le Commandant de l'ERIKA lui précisait, qu'en raison des conditions de mer, il était dangereux d'effectuer des investigations supplémentaires qui ne pourraient être réalisées qu'à la levée du jour.

Lorsqu'on demandait à Monsieur POLLARA pourquoi il n'avait pas avisé les autorités côtières de la pollution dont, selon ses propres explications, il avait été alors informé, ni demandé au Commandant du navire de le faire, il répondait : "*Qui sont les autorités côtières ? C'est quoi les autorités côtières ?*" (D 1698, page 44, D 3682/8, D 3684/5, notes d'audience, pages 608 et 617).

Monsieur MATHUR, pour sa part, se rappelait seulement qu'il avait appelé PANSHIP après avoir changé de cap, soit après 04H00 (D 460/14).

A 03H50, le CROSS ETEL demandait par télex au Commandant de l'ERIKA sa position, son cap et sa vitesse (D 444).

A 04H00, Monsieur MATHUR mettait le cap au 97, mais le navire n'était plus manoeuvrant (D 91/10).

A 04H05, il répondait au CROSS ETEL : "*VSL [vessel] présent position 47 11N 004 54W, course 095 DEG, speed 9. 0 KTS*". Il expliquait qu'il n'avait pas donné de plus amples précisions parce qu'on ne les lui avait pas demandées (D 444, D 460/15).

A 04H10, le CROSS ETEL transmettait au COM de Brest la position de l'ERIKA (D 444, D 488/2).

Vers 05H15, le ballast n° 2 tribord céda. Le Commandant MATHUR indiquait qu'une grande tôle latérale qui s'était arrachée du ballast, plutôt vers l'arrière, sur la moitié de sa longueur, était restée pendante, fixée au bordé de pont, qu'il était devenu impossible de diriger le navire et que du produit s'échappait de manière abondante de la coque (D 8/4, D 8/7, D 91/11, D 460/15, D 460/16).

A 05H54, après avoir déclenché l'alarme à bord du navire pour rassembler l'équipage, le Commandant de l'ERIKA lançait un message de détresse : "*May-Day ERIKA - position 47° 10N - 04° 36 W - rupture totale de coque - demande assistance immédiate - 26 membres d'équipage à bord - route au Nord - vitesse 2,5 noeuds*" (D 444, D 463/8).

Selon Monsieur POLLARA, à 06H00, Monsieur MATHUR le joignait au téléphone pour l'informer qu'une partie du bordé de muraille s'était "détachée" à hauteur du ballast n° 2 et qu'il avait envoyé un message de détresse (D 1698, page 44).

A 06H12 et 06H20, le Commandant de l'ERIKA adressait un télex par INMARSAT C, respectivement, à PANSHIP et à "TOTAL DTS shipping division", à l'attention de Monsieur POLLARD, indiquant : "*Plaque de coque devant citerne ballast tribord n° 2 emportée par la mer. Avons émis message de détresse. Position actuelle 47 12 N 004 35 W*" (D 2590/2).

1.2.5.2- Le sauvetage

A 06H00, Monsieur LEJEUNE était avisé de ce nouveau message de détresse qu'il décidait de relayer à l'attention des navires se trouvant à proximité. Il contactait le COM de Brest et les bases aériennes de Lann-Bihoué et Lanvéoc.

A 06H07, le Commandant GEAY était informé. Il rendait compte au Commandant de MONVAL, qui donnait l'ordre à un Super Frelon, d'une capacité de 26 personnes, et à un Bréguet Atlantique de décoller, et à l'Abeille Flandre d'appareiller.

Lors d'une conversation entre le CROSS ETEL et le COM de Brest avant le décollage, le Commandant de l'ERIKA aurait été hésitant pour l'évacuation de son équipage, se demandant s'il ne pouvait continuer à faire route vers le port le plus proche. Monsieur MATHUR déclarait, à l'inverse, que le CROSS lui avait fait connaître qu'il envoyait un hélicoptère pour vingt-deux personnes et qu'il avait dû insister pour obtenir l'évacuation de tous les hommes à bord.

Monsieur LEJEUNE confirmait, en effet, qu'il avait été demandé au Commandant s'il était possible de laisser quatre membres d'équipage à bord dans la perspective d'un éventuel remorquage. Il ajoutait que les opérations de décollage avaient été retardées de dix minutes, non pas à la demande de Monsieur MATHUR, mais parce que le médecin n'avait pas encore rallié l'hélicoptère.

Quant au Commissaire en chef VELUT, il exposait que l'Enseigne de vaisseau de permanence pour la division de l'action de l'Etat en mer, qui avait joint PANSHIP, lui avait rapporté, qu'initialement, Monsieur POLLARA avait exprimé une certaine réticence, se proposant de trouver lui-même un remorqueur, puis, une fois connue l'évolution de la situation, avait demandé de tout faire pour sauver l'équipage.

Le Président de PANSHIP contestait la véracité de ces déclarations, pourtant maintenues à l'audience, en affirmant qu'il ne s'était pas mêlé de l'opération de sauvetage (scellé n° 60, D 460/17, D 956 feuillet 22, D 962/2, D 962/3, D 963/2, D 965/2, D 966/4, D 970/3, D 970/4, D 1260/11, D 1260/12, D 1260/14, D 1271/11, D 1271/12, D 1605/13, D 1605/14, D 3616/9, D 3880/4, D 3880/5, notes d'audience, pages 611 à 616).

A 07H 17 et 07H37, respectivement, l'avion Bréguet Atlantique et le Super Frelon décollaient.

Vers 08H00, alors qu'il faisait encore nuit, l'hélicoptère arrivait à la verticale du navire qui semblait se plier en deux, "comme un livre que l'on ferme". L'équipage lançait un nouveau message de détresse signalant que le bateau se cassait. Un plongeur de la Marine nationale était hélitreuillé sur le pétrolier. Il constatait que les membres de l'équipage étaient "complètement paniqués", personne ne semblant diriger les autres et ne s'étant présenté comme Commandant ou officier, et devait employer la force pour rétablir le calme et mener en sécurité les opérations de sauvetage.

A 08H08, selon les observations du Bréguet Atlantique, le navire se brisait en deux. Cinq personnes avaient été sauvées lorsque, à la suite d'une panne de treuil, l'hélicoptère était contraint de regagner la base pour réparer. Deux autres hélicoptères, un Lynx (cinq places) et un Dauphin (six places), recevaient l'ordre de décoller. L'équipage du pétrolier se rassemblait à l'arrière, la proue flottant à la verticale à une vingtaine de mètres à bâbord.

Le plongeur, qui était resté à bord, dissuadait l'équipage de quitter le navire, tout en leur recommandant de préparer les chaloupes. Ayant appris du Bréguet Atlantique que les hélices du navire étaient toujours en marche, le sauveteur identifiait le Commandant qui coupait le fonctionnement des hélices et estimait à une demi-heure le temps supposé de flottaison de la poupe.

Le sauveteur et le Commandant, remarquant que cette partie du navire s'enfonçait, prenaient tous deux la décision d'évacuer l'équipage. La chaloupe de bâbord était mise à la mer avec treize membres d'équipage. Le moteur de celle de tribord ne démarrait pas.

Peu après 09H00, l'hélicoptère Lynx arrivait sur la zone du naufrage. Il prenait à son bord six personnes qu'il déposait ensuite à terre, puis revenait chercher les deux derniers naufragés, dont le Capitaine, ainsi que le plongeur.

A 09H25, un autre Super Frelon décollait de la base de Lanvéoc. Arrivé vers 10H15, il hissait les treize naufragés de la chaloupe qui avaient passé près de deux heures dans une mer "déchaînée".

Les sauveteurs estimaient que les conditions météorologiques et l'incertitude qui pesait sur le temps de flottaison de la poupe avaient rendu leurs opérations particulièrement périlleuses (D 2/2, D 8/5, D 86/4, D 86/5, D 91/12, D 458, page 30, D 460/19 à D 460/21, D 513, D 515, D 519, D 933, notes d'audience, page 639).

1.2.5.3- Le remorquage de la poupe

A 12H45, l'Abeille Flandre se trouvait à proximité de la poupe qui pilonnait fortement. En accord avec la Préfecture maritime, le Commandant du remorqueur, Monsieur CLADEN, envisageait de prendre la poupe en remorque afin de l'emmener vers les grands fonds.

A 14H20, le lieutenant et le second maître du remorqueur, aidés par un plongeur de la Marine nationale, étaient hélitreuillés sur la poupe de l'ERIKA.

A 14H35, la remorque était passée alors que la mer était démontée et que les vents soufflaient à plus de 100 km/h. Si le passage de remorque avait échoué ou si la remorque avait cassé, l'épave de l'ERIKA aurait dérivé vers l'Est à 3 noeuds et, selon le Commandant CLADEN, se serait échouée, en se désagrégeant, le lundi 13 décembre, entre 08H00 et 14H00, soit sur la côte de Belle-Ile, soit sur le plateau rocheux de Hoedic, soit sur celui du Four devant Le Croisic.

Les deux membres de l'équipage de l'Abeille Flandre rapportaient de leur passage à bord un certain nombre de constatations. Au cours des manoeuvres autour des deux parties du navire, ils avaient pu apercevoir des nappes d'hydrocarbures. Du produit s'échappait également de la partie arrière. Une fois à bord, il se rendait à la passerelle pour couper le radar et mettre la barre à zéro. Ce local était propre et bien rangé. Le journal de bord, les cartes maritimes et les "brouillons" ne se trouvaient plus à la timonerie. Sur la plage arrière, il n'y avait aucune trace de rouille ou de corrosion et le dispositif de prise de remorque était dans un excellent état.

Après le retour des marins de l'Abeille Flandre sur leur navire, le remorquage débutait dans des conditions de mer difficiles - vents de 55 noeuds et creux de 10 m - qui ne permettaient pas de se diriger vers l'Ouest et les grands fonds. Il se poursuivait jusqu'au lendemain, 14H15, lorsque l'épave, s'inclinant de plus en plus, se dressait à la verticale.

A 14H53, le 13 décembre 1999, la poupe disparaissait de la surface à la position de 47° 9' de latitude Nord et 4° 15' de longitude Ouest (D 526, D 527, D 951, D 952, D 3253, pages 25 à 27, notes d'audience, pages 1184, 1185 et 1188).

*

2- Les responsabilités pénales

A l'audience du 12 février 2007, les sociétés RINA et TOTAL SA ainsi que Messieurs SAVARESE et POLLARA développaient plusieurs moyens de droit présentés comme des incidents ou exceptions avant toute défense au fond.

La société RINA et Monsieur PONASSO considéraient que l'immunité de juridiction, que la coutume internationale accorde à l'Etat Maltais comme à tout Etat étranger, leur bénéficiait en raison de la nature des activités de classification et de certification pour lesquelles ils comparaissaient devant le tribunal. Ainsi qu'on a pu le souligner, cette immunité était invoquée par une personne morale de droit privé et une personne physique d'une autre nationalité que celle qui relevait de l'Etat concerné, agissant hors de son territoire, pour l'exercice d'activités commerciales. L'existence et l'incidence de l'immunité dont ils se prévalent ne peuvent être appréciées qu'au regard des actes qui sont effectivement susceptibles de leur être imputés.

La société RINA soutenait aussi qu'on ne pouvait lui reprocher des faits antérieurs au début de son activité, le 1^{er} août 1999. Le tribunal a déjà noté que la société RINA justifiait de sa création le 29 mars 1999 et d'une activité ayant débuté à compter du 1^{er} août de la même année (c.f. 1.1.2.3.1). Cette constatation emporte une double conséquence. La responsabilité de la société RINA, personne morale distincte du REGISTRO ITALIANO NAVALE, lequel n'était pas poursuivi, ne peut être recherchée pour des faits commis antérieurement à cette date. Mais, dans le même temps, la société de classification n'est pas fondée à réclamer la reconnaissance d'une immunité pour une période où, selon ses propres écritures, elle n'avait pas d'existence légale.

La société TOTAL SA excipait de la nullité de l'ordonnance de renvoi ; ses imprécisions et contradictions avec les réquisitions écrites du ministère public ne lui auraient pas permis de se défendre. Elle demandait au tribunal de la mettre en mesure de présenter ses explications sur de nouvelles accusations qui seraient "imaginées" lors des débats ou en cours de délibéré (conclusions in limine litis, page 9).

L'ordonnance de renvoi, notifiée le 3 février 2006 (D 4177/200), contient une description détaillée des faits poursuivis sous les qualifications, énoncées en son dispositif, de pollution et de complicité du délit de mise en danger de la personne d'autrui, ainsi que des motifs pour lesquels il existerait des charges suffisantes contre la société TOTAL SA. Celle-ci ne peut raisonnablement prétendre ne pas avoir été mise en mesure de préparer utilement sa défense, en présence d'un acte dont elle a eu connaissance plus d'un an avant le début des débats, récapitulant plusieurs années d'instruction au cours desquelles elle était mise en examen et qui satisfait à l'exigence de précision prévue par les articles 6 § 3 de la convention européenne de sauvegarde des Droits de l'Homme et des Libertés fondamentales et 184 du code de procédure pénale.

L'exposé factuel qui précède et les 1249 pages de notes prises lors de l'audience, durant quatre mois, montrent qu'au cours de la procédure la société TOTAL SA a été invitée à s'expliquer de manière complète sur les faits entrant dans la saisine du tribunal, sur les circonstances qui seraient propres à les caractériser et dont la juridiction est également saisie, du moment de la construction de l'ERIKA jusqu'à celui de son naufrage, sans omettre les réparations successives du pétrolier, la gestion financière et technique du navire, les contrôles et inspections dont il faisait l'objet, les conditions de son approbation par les compagnies pétrolières, de son affrètement et de sa navigation lors de son dernier voyage. De la même manière, la société TOTAL a été appelée à faire connaître ses observations sur les aspects juridiques des différentes qualifications retenues.

Les sociétés RINA et TOTAL SA ainsi que Messieurs SAVARESE et POLLARA soumettaient également au tribunal des moyens relatifs aux faits qualifiés de mise en danger d'autrui et de complicité de ce délit, concernant la compétence territoriale de la juridiction de jugement et les conditions dans lesquelles ces infractions avaient été notifiées. Leur examen est réservé aux développements ultérieurs consacrés à ces incriminations.

Le 27 février 2007, des conclusions étaient déposées pour la défense de Monsieur MATHUR qui sollicitait, d'une part, l'annulation de la notification de l'ordonnance de renvoi, de la citation et des jugements de renvoi des 27 octobre et 4 décembre 2006, ces actes n'ayant pas été traduits dans la langue qu'il comprend, et, d'autre part, le dessaisissement du tribunal au profit des juridictions indiennes, une enquête nautique à caractère pénale et disciplinaire étant diligentée contre le Commandant de l'ERIKA par l'autorité compétente de la République de l'Inde.

L'article 385 du code de procédure pénale dispose que les exceptions de nullité doivent être présentées avant toute défense au fond. De sorte que le prévenu qui n'a pas comparu mais a été représenté en cours d'audience, dans les conditions des premier et deuxième alinéas de l'article 411 de ce code, par des avocats qui ont déposé des conclusions, ne saurait être regardé comme ayant été mis dans l'impossibilité de respecter le délai de forclusion prévu par la loi. Dès lors, après que les débats sur le fond ont commencé, il ne peut présenter les exceptions tirées de la nullité de la procédure, sauf à fixer lui-même, en fonction du moment de sa comparution personnelle ou de sa représentation par un conseil, les conditions de recevabilité de sa demande. Soulevées postérieurement au début de l'interrogatoire des prévenus, les exceptions de nullité invoquées par Monsieur MATHUR sont irrecevables.

Le moyen résultant de l'application des conventions entre le Gouvernement de la République Française et celui de la République de l'Inde en matière d'extradition et d'entraide judiciaire des 25 janvier 1998 et 24 janvier 2003, et destiné à obtenir le dessaisissement des juridictions françaises au profit des juridictions indiennes, à le supposer pertinent, manque par le fait sur lequel il prétend se fonder, dont il n'a pas été apporté la moindre justification.

2.1- Le délit de pollution

2.1.1- L'élément légal

Plusieurs prévenus estimaient que les dispositions de l'article 8 de la loi n° 83-583 du 5 juillet 1983 modifiée, réprimant le délit de pollution, étaient contraires aux conventions internationales, en particulier à la convention MARPOL, et ne pouvaient leur être appliquées.

2.1.1.1- Les griefs invoqués à l'encontre de la loi pénale

La thèse qu'ils développaient concernait tout à la fois les comportements susceptibles d'être réprimés et les personnes qui pouvaient être mises en cause. Elle était la suivante.

Constatant que les déversements délibérés, par négligence ou accidentels, d'hydrocarbures et autres substances nuisibles par les navires constituaient une source grave de pollution, les signataires de la convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le protocole de 1978 (convention MARPOL 73/78), étaient désireux, ainsi que l'exposait le préambule de la convention, de mettre fin à la pollution intentionnelle du milieu marin par les hydrocarbures et autres substances nuisibles et de réduire au maximum les rejets accidentels de ce type de substances.

La règle 9 de l'annexe I de la convention pose le principe de l'interdiction des rejets d'hydrocarbures à la mer, le rejet étant défini comme tout déversement provenant d'un navire qu'elle qu'en soit la cause et comprenant tout écoulement, évacuation, épanchement, fuite, déchargement par pompage, émanation ou vidange (article 2.3 a)). Un certain nombre d'exceptions est prévu, soit par la règle 9 elle-même, soit par les règles 10 et 11.

La règle 10 concerne les rejets dans les zones spéciales en Méditerranée, en mer Baltique, en mer Noire et mer Rouge, où les rejets d'hydrocarbures font l'objet d'un régime plus restrictif que celui défini par la règle 9.

Selon la règle 11 b i), le principe d'interdiction édicté à la règle 9 ne s'applique pas au rejet à la mer d'hydrocarbures ou de mélange d'hydrocarbures provenant d'une avarie survenue au navire et à son équipement, à la condition que toutes les précautions raisonnables aient été prises après l'avarie ou la découverte du rejet pour empêcher ou réduire ce rejet. En application de la règle 11 b ii), cette exception est écartée, pour revenir au principe d'interdiction, si le propriétaire ou le Capitaine a agi soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit téméairement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement.

Or, l'article 8 de la loi n° 83-583 du 5 juillet 1983 modifiée dispose que, sans préjudice des peines prévues aux articles précédents en matière d'infractions aux règles sur les rejets, l'imprudence, la négligence ou l'inobservation des lois et règlements, ayant eu pour conséquence un accident de mer tel que l'a défini la convention de Bruxelles du 29 novembre 1969 sur l'intervention en haute mer, est punissable en la personne du Capitaine ou du responsable de la conduite ou de l'exploitation à bord de navires ou de plates-formes français ou étrangers qui a provoqué un tel accident ou n'a pas pris les mesures nécessaires pour l'éviter, lorsque cet accident a entraîné une pollution des eaux territoriales, des eaux intérieures ou des voies navigables jusqu'à la limite de la navigation maritime.

Alors que la convention MARPOL subordonne la répression de la pollution par rejet à la mer d'hydrocarbures provenant d'une avarie survenue au navire ou à son équipement à la double condition que toutes les précautions raisonnables n'aient pas été prises après l'avarie ou la découverte du rejet pour empêcher ou réduire ce rejet et que le propriétaire ou le Capitaine aient agi soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit téméairement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement, la loi nationale réprime une simple faute d'imprudence.

De plus, les peines prévues aux alinéas 2 et 3 de l'article 8 de la loi du 5 juillet 1983 précitée, lesquels renvoient aux articles 1 à 4 et 7 de la loi, sont applicables, selon l'alinéa 4 de l'article 8, soit au propriétaire, soit à l'exploitant ou à leur représentant légal ou dirigeant de fait s'il s'agit d'une personne morale, soit à toute autre personne que le Capitaine ou le responsable à bord exerçant, en droit ou en fait, un pouvoir de contrôle ou de direction dans la gestion ou la marche du navire ou de la plate-forme, lorsque ce propriétaire, cet exploitant ou cette personne aura été à l'origine de la pollution. La règle 11 b) de l'annexe I de la convention MARPOL, qui prévoit, sous certaines conditions, le retour au principe d'interdiction pour la pollution par rejet à la mer d'hydrocarbures provenant d'une avarie survenue au navire, ne vise, cependant, que le propriétaire ou le Capitaine.

Par voie de conséquence, la loi interne, en réprimant la pollution résultant d'une faute simple et en étendant son champ d'application à d'autres personnes que le propriétaire et le Capitaine, est plus répressive que la convention MARPOL, alors que celle-ci impose, dans son article 4, que les sanctions soient d'une sévérité égale quel que soit l'endroit où l'infraction a été commise et s'oppose à ce qu'un Etat signataire édicte une réglementation plus stricte que la convention.

La convention des Nations Unies sur le droit de la mer, signée le 10 décembre 1982, à Montego Bay (dite convention de Montego Bay), dont l'objectif était d'instituer un ordre juridique pour les mers et les océans, n'a pas remis en cause l'ordonnement défini par la convention MARPOL, mais l'a, au contraire, confirmé et conforté.

Le premier de l'article 237 de la convention de Montego Bay prévoit que la partie XII relative à la protection et à la préservation du milieu marin n'affecte pas les obligations particulières qui incombent aux Etats en vertu de conventions et d'accords spécifiques conclus antérieurement en cette matière.

Le cinquième de son article 211 précise que les Etats côtiers peuvent adopter pour leur zone économique exclusive des lois et règlements visant à prévenir, réduire et maîtriser la pollution par les navires qui soient conformes aux règles et normes internationales généralement acceptées, établies par l'organisation internationale compétente ou une conférence diplomatique générale.

Enfin, les poursuites autorisées par les règles de la convention de Montego Bay ne visent que les navires, ce qui revient à les limiter à leur propriétaire et Capitaine.

Selon les partisans de cette analyse, la contradiction entre les dispositions de l'article 8 de la loi n° 83-583 du 5 juillet 1983 et la convention MARPOL serait si manifeste que même le rapporteur de la Commission des Lois de l'Assemblée Nationale l'avait signalée lors de la discussion parlementaire du texte.

“Le paragraphe b) de la règle 11 de l'annexe I de la convention MARPOL, écrivait-il dans son rapport, assimile à des rejets autorisés “ceux provenant d'une avarie survenue au navire ou à son équipement, à condition que toutes les précautions raisonnables aient été prises après l'avarie ou la découverte du rejet pour empêcher ou réduire ce rejet et sauf si le propriétaire ou le Capitaine a agi soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement”. Cette définition, qui est celle de la faute inexcusable, diffère totalement de celle donnée par l'article 8 qui vise le fait d'avoir provoqué par imprudence, négligence ou inobservation des règlements un accident de mer ayant provoqué une pollution des eaux territoriales ou intérieures. La convention MARPOL pose comme condition à la possibilité de sanctions l'existence d'un acte délibéré ou d'un acte téméraire associé à la conscience d'un dommage probable ou l'absence de diligences postérieures à l'avarie et tendant à empêcher le rejet ou à en réduire les conséquences. Or, une simple imprudence, négligence ou inobservation des lois et règlements peut fort bien être involontaire et non délibérée, ne pas résulter d'un acte de témérité et être totalement indépendante de la conscience d'un dommage probable [...] L'article 8 [...] risque donc d'être estimé contraire à la convention qu'il est censé mettre en oeuvre [...] Or, en application de l'article 55 de la Constitution, les traités ou accords régulièrement ratifiés ou approuvés ont, dès leur publication, une autorité supérieure à celle des lois, sous réserve, pour chaque accord ou traité de son application par l'autre partie. Il en résulte qu'un juge saisi sur la base de l'article 8 [...], s'il estime celui-ci contraire à la convention, pourrait être conduit à en écarter l'application et à prononcer un non-lieu ou la relaxe” (rapport de Monsieur LAURIOL, page 36).

2.1.1.2- L'applicabilité de la loi pénale

En application de l'article 55 de la Constitution, il appartient au juge de contrôler la compatibilité de la loi avec les traités ou accords internationaux régulièrement ratifiés puis publiés en France et d'écarter toute disposition législative qui leur est contraire, le cas échéant au profit de la norme internationale, le principe de légalité ne s'opposant pas à ce que celle-ci définisse une infraction ou le champ d'une incrimination applicable par les juridictions nationales.

Les alinéas 1^{er} à 4 de l'article 8 de la loi n° 83-583 du 5 juillet 1983 modifiée prévoient et répriment la pollution consécutive à un accident de mer, au sens de la convention internationale de Bruxelles du 29 novembre 1969 sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures, publiée par le décret n° 75-553 du 26 juin 1975, convention à laquelle la loi précitée renvoie explicitement.

Conscients, selon le préambule de cette convention, de la nécessité de protéger les intérêts de leurs populations contre les graves conséquences d'un accident de mer entraînant un risque de pollution de la mer et du littoral par les hydrocarbures, les Etats parties se sont accordé le droit de prendre, en haute mer, les mesures nécessaires pour prévenir, atténuer ou éliminer les dangers graves et imminents que présentent pour leurs côtes ou intérêts connexes une pollution ou une menace de pollution de la mer par les hydrocarbures à la suite d'un accident de mer ou des actions afférentes à un tel accident.

Aux termes du premierment de l'article II de la convention précitée, l'expression d'accident de mer s'entend d'un abordage, d'un échouement ou autre incident de navigation ou autre événement survenu à bord ou à l'extérieur du navire qui aurait pour conséquence soit des dommages matériels, soit une menace immédiate de dommages matériels, dont pourrait être victime le navire ou sa cargaison.

Ainsi, pour caractériser la pollution constitutive du délit réprimé par son article 8, la loi du 5 juillet 1983 précitée s'est-elle expressément référée à celle résultant d'un accident de mer, lui-même défini par la convention de Bruxelles du 29 novembre 1969 sur l'intervention en haute mer, pollution distincte de celle liée à un rejet et prévue, dans un autre cadre conventionnel, par le troisièmement de l'article 2 de la convention MARPOL.

La situation d'avarie qu'envisage la règle 11 b i) de l'annexe I de la convention MARPOL ne peut se rapporter qu'au principe d'interdiction des rejets posé par la règle 9 de l'annexe I de la même convention, dont la règle 11 b i) n'est qu'une exception. En effet, cette règle qui prévoit un fait justificatif en cas d'avarie, excluant la responsabilité du propriétaire ou du Capitaine, n'est applicable qu'aux rejets interdits par l'article 4 de la convention MARPOL et les règles 9 et 10 de l'annexe I de ladite convention, rejets auxquels les alinéas 1^{er} à 4 de l'article 8 de la loi du 5 juillet 1983 ne se réfèrent pas.

De surcroît, ces dernières dispositions répriment la pollution entraînée par un accident de mer, sans préjudice des peines prévues pour les infractions définies aux articles précédents de la loi, relatives aux rejets illicites, édictées en application de la convention MARPOL et visant expressément les règles 9 et 10 de l'annexe I de la dite convention concernant les interdictions de rejets d'hydrocarbures tels que définis au troisièmement de son article 2. En cela également, la loi du 5 juillet 1983 précitée établit une distinction entre l'infraction de rejet illicite et celle de pollution consécutive à un accident de mer, lui-même provoqué par une faute d'imprudence ou de négligence.

Dès lors, l'article 8 de la loi du 5 juillet 1983 prévoyant une incrimination différente de celles édictées en application de la convention MARPOL, il ne peut être fait grief à la loi nationale d'être contraire à cette convention internationale, celle-ci et celle-là délimitant des champs distincts par la détermination qui leur est propre des comportements répréhensibles, des personnes punissables ou d'éventuels faits justificatifs.

Lorsque l'infraction de l'article 8 de la loi du 5 juillet 1983 est commise en zone économique exclusive, la compétence française n'en est pas pour autant dépourvue d'un fondement conventionnel.

En effet, la convention sur le droit de la mer de Montego Bay du 10 décembre 1982, publiée au Journal officiel par le décret n° 96-774 du 30 août 1996, confère à l'Etat côtier la juridiction instituée par l'article 56 I. b iii) dans la zone économique exclusive pour la protection et la préservation du milieu marin, que les Etats parties ont l'obligation d'assurer conformément à l'article 192 de la même convention.

Il est donc satisfait aux dispositions de l'article 113-12 du code pénal, selon lequel la loi pénale française est applicable aux infractions commises au-delà de la mer territoriale, dès lors que les conventions internationales et la loi le prévoient.

2.1.2- L'élément matériel et l'élément moral

Le délit de l'article 8 de la loi du 5 juillet 1983 précitée est constitué par la pollution des eaux territoriales, des eaux intérieures ou des voies navigables jusqu'à la limite de la navigation maritime, consécutive à un accident de mer résultant d'une faute qui, soit l'a provoqué, soit a consisté dans l'abstention de prendre les mesures permettant de l'éviter.

Si cette incrimination réprime le Capitaine ou le responsable de la conduite ou de l'exploitation à bord, ou le propriétaire, l'exploitant ou leur représentant légal ou dirigeant de fait s'il s'agit d'une personne morale, ou toute autre personne que le Capitaine ou le responsable à bord exerçant, en droit ou en fait, un pouvoir de contrôle ou de direction dans la gestion ou la marche du navire, qui, par sa faute, a provoqué involontairement un accident de mer à l'origine d'une pollution ou a omis de prendre les mesures nécessaires pour l'éviter, la disposition légale n'exige pas que cette faute soit la cause directe et immédiate de l'accident.

2.1.2.1- L'accident de mer et la pollution

Après que le pétrolier s'était brisé en deux à un peu plus de 35 milles au sud-ouest de la pointe de Penmarc'h (D 1/1), les parties avant et arrière du navire sombraient et gisaient à environ 120 mètres de profondeur. Les observations aériennes des avions des Douanes et de la Marine nationale permettaient de constater l'existence de plusieurs nappes dérivant en mer, dont l'une, de 15 km de long, estimée à 3.000 tonnes. Ces nappes se déplaçaient vers l'Est à une vitesse de l'ordre de 1,2 noeuds. Dans les jours qui suivaient, les observations aériennes mettaient en évidence des chapelets de nappes formées de plaques épaisses (5 à 8 cm d'épaisseur) qui tendaient à se fragmenter tout en continuant à dériver parallèlement à la côte. Le 16 décembre, des nappes d'environ 10 m de diamètre se concentraient dans une zone de 25 km de long sur 5 km de large. A compter du 17 décembre, elles montraient une tendance à s'enfoncer de quelques centimètres sous l'eau. A partir du 23 décembre 1999, elles atteignaient les côtes françaises bordant le territoire de multiples Communes, de cinq Départements et de trois Régions.

2.1.2.1.1- L'étendue de la pollution

Un premier bilan avait été établi, pour chaque Département, par le "Centre de documentation, de recherche et d'expérimentations sur les pollutions accidentelles des eaux" (CEDRE) (D 3548, D 3549). Pour le Finistère, les premières traces de pollution arrivaient sur la côte sud du Département, le 23 décembre, de la pointe de la Torche à l'embouchure de la Laïta, sous forme de boulettes et de galettes pouvant atteindre 50 cm de diamètre. Le plan POLMAR-Terre était déclenché par le Préfet. Le 27 décembre, une reconnaissance aérienne relevait la présence de galettes éparées sur tout l'archipel des Glénans, ainsi que de deux nappes, l'une de 150 m de diamètre, l'autre de 300 m sur 80 m. Le 29 décembre, une nouvelle observation aérienne montrait aux Glénans une pollution par plaques dans la laisse de haute mer et des éléments de végétation souillés.

Afin d'éviter l'entrée de produit dans les cours d'eau, plusieurs barrages flottants étaient installés, notamment à l'embouchure du Merrien, sur l'Aven, le Belon, à Doëlan, à Brigneau et à Loctudy. Le 28 décembre, 52 sapeurs-pompiers du Département intervenaient sur les plages polluées pour débiter le nettoyage grossier, appuyés, dès le lendemain, par 48 militaires. Le 30 décembre, 150 personnes étaient en activité sur les chantiers du Finistère, sans compter le personnel communal, celui de la direction départementale de l'équipement et les bénévoles.

L'arrivage, en février, sur la côte sud du Finistère, d'une seconde vague de produit polluant, conduisait à reprendre les opérations de "nettoyage grossier", celles de "nettoyage fin" commençant dans les derniers jours du mois de mars 2000. Par la suite, des travaux destinés à traiter la pollution résiduelle, notamment sur les zones rocheuses difficiles d'accès, se déroulaient entre l'automne 2000 et le printemps 2001.

Concernant le Morbihan, et toujours d'après le CEDRE, le plan POLMAR-Terre était déclenché le 24 décembre 1999 à 15H00. Les premières plaques de produit s'échouaient à Belle-Ile, le même jour. Au large de Groix et de Ploemeur, des nappes étaient également repérées. Le 25 décembre, à Belle-Ile, des plaques et des nappes étaient signalées sur les côtes ouest et sud ; les îles de Groix (sud) et Hoëdic (sud-ouest) étaient aussi atteintes. Sur le continent, de l'embouchure de la Laita à la presqu'île de Quiberon, les premiers arrivages étaient également constatés. Dans la nuit du 25 au 26 décembre, la tempête entraînait d'importants échouages. Le 26 décembre, la pollution s'étendait à l'île de Houat et à la partie sud du Département (de Sarzeau à Pénerf). Le 27 décembre, le sud-est du Département, de Damgan à Penestin, était touché à son tour. Les effectifs étaient déployés dès le déclenchement du dispositif POLMAR.

Le 26 décembre, 95 militaires étaient mobilisés sur Quiberon. Les sapeurs-pompiers départementaux, opérationnels pour certains depuis le 24 décembre, obtenaient le renfort d'une colonne départementale et de trois colonnes de la Zone de Défense Ouest, soit 310 hommes affectés dans le Morbihan, pour le 27 décembre, auxquels s'ajoutaient des personnels des services de l'équipement. En dehors des effectifs déployés par le dispositif POLMAR, le personnel technique de la plupart des Communes concernées par la pollution était mis à contribution, avec des effectifs pouvant aller jusqu'à 140 personnes par jour et par poste de commandement. Les bénévoles affluaient également, dès les premiers jours, et se mobilisaient en nombre jusqu'à la mi-janvier.

Dès le 28 décembre, en partenariat avec la Préfecture, le Conseil Général mettait en place une cellule de gestion pour les orienter. Le 30 décembre, plus de 1.500 bénévoles étaient répartis sur les différents postes de commandement, principalement entre les îles (Belle-Ile, Hoëdic) et le continent (de Ploemeur à Quiberon). Belle-Ile devait en accueillir plus de 150 jusqu'à la fin du mois de mars. Les actions entreprises au début des opérations comprenaient essentiellement le ramassage manuel, le grattage et le ramassage mécanique. Parallèlement à ce nettoyage dit grossier, indispensable, un plan de nettoyage systématique était élaboré afin d'intervenir sur les sites d'accès difficile et d'adapter les techniques à l'état d'avancement des chantiers.

A la fin du mois de mars 2000, les actions menées sur le terrain se concentraient majoritairement sur les sites jugés prioritaires par les Communes, les plages et les sites touristiques, et des travaux importants restaient à entreprendre dans les îles. A Belle-Ile, une reconnaissance permettait de dénombrer encore vingt-six secteurs fortement souillés, à traiter rapidement, pour éviter les reprises par la mer. Avant l'été 2000, les 153 plages touchées dans le Morbihan étaient ouvertes, après accord de la DDASS.

Mais à l'automne, avec les grandes marées et le retour du mauvais temps, les échouages et les remobilisations de produits polluants reprenaient, contaminant de nouveau des sites déjà nettoyés sur Ploemeur, Quiberon ou Belle-Ile. Début octobre, ces phénomènes s'intensifiaient, en particulier sur Belle-Ile, laissant supposer la présence de nappes immergées non repérées. Par ailleurs, le dégraisement des plages faisait apparaître des pollutions enfouies sous le sable ou sous les galets, imposant de nouvelles opérations de nettoyage sur ces secteurs. Au 15 mai 2001, plus de 350 chantiers répartis sur 49 Communes avaient été ouverts depuis le début des opérations.

Le plan POLMAR-Terre de Loire-Atlantique était déclenché le 24 décembre 1999. Le lendemain, une reconnaissance dans la zone allant du Pouliguen à La Baule ne révélait pas de traces significatives de pollution mais faisait néanmoins état de centaines d'oiseaux mazoutés ; la Ligue pour la protection des oiseaux devait recenser, un an après, 61.418 oiseaux morts sur les 63.306 recueillis sur le littoral (D 3038/3). C'était le 26 décembre, selon les informations données par le CEDRE, que la côte du Département de la Loire-Atlantique était touchée.

Le produit polluant se présentait sous la forme de nappes, qui recouvraient l'estran, les rochers, les galets, ainsi que de projections sur les falaises et les routes de bord de mer du fait de la tempête. De la pointe du Castelli jusqu'au Pouliguen, une couche visqueuse de 5 à 30 cm d'épaisseur recouvrait la côte. Selon certaines estimations, entre le Pouliguen et Batz-sur-Mer, chaque crique concentrait de 2 à 10 tonnes de produit. La convergence des nappes vers la Loire-Atlantique nécessitait de protéger les marais salants de Guérande et du Mès. C'est pourquoi les paludiers, en relation avec le dispositif POLMAR, fermaient les écluses des étiers, érigeaient des barrages en terre et installaient des barrages filtrants en paille, dès le 26 décembre. Les huîtres des zones ostréicoles du nord de la baie de Bourgneuf étaient relevées par les professionnels.

Dès le 26 décembre, également, les équipes municipales, de sécurité civile et des bénévoles débutaient le ramassage. Environ 500 personnes arrivaient en renfort. A la fin du mois de janvier 2000, 950 personnes étaient présentes sur les chantiers, sans compter les employés communaux et les bénévoles. Les premières opérations consistaient à ramasser le plus possible de produit échoué avant qu'il ne fût repris par la mer. Il s'agissait donc de récupération mécanique et manuelle à l'aide de pelles. Les rochers faisaient l'objet d'un raclage manuel lorsque l'épaisseur de la couche le permettait. Le nettoyage fin, qui comprenait le criblage des plages, le nettoyage des substrats durs et de la végétation, le traitement des nappes enfouies par l'engraissement des plages après les arrivages, débutait dans le secteur Sud-Loire durant la deuxième semaine de mars 2000.

En Nord-Loire, les premiers chantiers de nettoyage de l'estran rocheux commençaient au mois d'avril. Certaines plages de sable du secteur Nord-Loire faisaient l'objet, en plus du criblage, de descentes de sable en bas de plage, pour séparer les plus petites boulettes du sédiment. C'était le cas des Communes de Pornichet, La Baule, La Turballe et Batz-sur-Mer où le linéaire à traiter était de 14 km. A la fin du mois de juillet 2000, soixante-et-onze plages sur les quatre-vingt-six visitées par la DDASS étaient ouvertes à la baignade. Quinze restaient dans un état non satisfaisant ; six d'entre elles étaient très dégradées. A l'automne, trois enrochements étaient encore particulièrement pollués, et il était décidé de les démonter, faute de pouvoir procéder au nettoyage en laissant les blocs en place. Pour le CEDRE, avec 70 % de ses côtes polluées, la Loire-Atlantique était le Département le plus touché.

Toujours selon ce centre de documentation et de recherche, en Vendée, le plan POLMAR-Terre était déclenché par le Préfet le 22 décembre à midi. Le même jour, des premières traces de pollution touchaient l'Ile-d'Yeu sous forme de galettes de 2 à 5 cm de diamètre.

A partir du 27 décembre, les quantités d'hydrocarbures touchant la côte étaient plus importantes, en particulier sur l'île de Noirmoutier et la partie continentale de la baie de Bourgneuf, la pollution semblant ensuite se décaler vers le sud du Département. Des barrages flottants étaient installés devant les sites sensibles, des ports, des étiers et parcs ostréicoles. De nombreux chantiers étaient mis en place pour faire face à la pollution qui frappait la côte. Suivant les sites, nettoyage grossier ou nettoyage fin étaient entrepris simultanément, à l'aide de moyens mécaniques, pour les plages, et manuels, pour les enrochements et digues artificielles, certains de ces ouvrages devant, cependant, être démontés pour être réhabilités.

A la mi-juin 2000, 110 plages sur 113 étaient autorisées à la baignade, représentant un linéaire côtier d'environ 120 km. Les travaux d'automne portaient principalement sur la pollution enfouie sous le sédiment, qui risquait de réapparaître à la suite du dégraisement des plages causé par les tempêtes, sur la dépollution des digues de la baie de Bourgneuf et la protection des prises d'eau ostréicoles. Touché sur la quasi-totalité du littoral, la baie de Bourgneuf et l'île de Noirmoutier étaient les plus sévèrement atteintes, de même que les digues et enrochements artificiels, plus particulièrement exposés à piéger les produits polluants.

Enfin, pour la Charente-Maritime, le plan POLMAR-Terre était déclenché le 22 décembre 1999. L'arrivée de galettes était observée sur certaines côtes du Département le 30 décembre suivant, en particulier, sur les Communes d'Ars, de Saint-Clément-des-Baleines, des Portes et de La Couarde-sur-Mer, puis entre les 6 et 10 janvier 2000. Le ramassage était réalisé par deux cents pompiers et bénévoles (pièce V.1.1. erika28c00045979.pdf, pages 6 et 7, communiquée par l'Agent judiciaire du Trésor le 4 décembre 2006, jugement de renvoi du 4 décembre 2006, page 36).

2.1.2.1.2- Le produit polluant

La juridiction d'instruction commettait Monsieur FLAUGNATTI, expert agréé par la Cour de cassation, pour l'analyse d'un certain nombre de prélèvements. On rappelle que, le 2 mars 2000, les enquêteurs saisissaient et plaçaient sous scellés des échantillons d'hydrocarbures que leur remettait la société ITS CALEB BRETT, correspondant, selon cette société, aux prélèvements réalisés sur la ligne de chargement côté terre et dans toutes les citernes de cargaison de l'ERIKA, après chargement, ainsi qu'à un mélange reconstitué de la totalité de la cargaison, échantillon appelé "moyen bord" (D 968, D 969). Les échantillons prélevés sur la ligne de chargement et le mélange "moyen bord" étaient confiés pour analyses à l'expert (scellé n° 63 et 75).

D'autres prélèvements, réalisés à terre lors de l'arrivée de produit sur les côtes, avaient été remis à l'expert. Il s'agissait des échantillons recueillis par les brigades et compagnies de gendarmerie de Beauvoir-Sur-Mer (21 scellés) ; de l'île-d'Yeu (8 scellés) ; de Saint-Jean-de-Monts (9 scellés) ; de Talmont-Saint-Hilaire (6 scellés) ; de Noirmoutier-en-l'île (35 scellés) ; de Saint-Gilles-Croix-de-Vie (11 scellés) ; de La Tranche-sur-Mer (24 scellés) ; de Saint-Nazaire : (19 scellés) ; et de Pornic (23 scellés).

Pour le site du naufrage, les modalités de prélèvement provoquaient des discussions, intervenant dans un cadre procédural parallèle à celui de l'instruction et relevant d'une décision du juge des référés de Brest, après lesquelles un accord était intervenu pour des prélèvements au fond, l'un sur la partie avant et l'autre sur la partie arrière dans des citernes choisies par l'expert, et pour cinq prélèvements en surface, après pompage du produit contenant 8 % de diluant (diester) (D 1191, D 1192, D 1197, D 1201, D 1202, D 1205).

En présence de l'expert et de deux huissiers, il était donc prélevé, au fond, avant injection de diester, des échantillons dans les cuves n° 1 bâbord et n° 5 tribord, référencés 1B et 5T, correspondant aux parties avant et arrière du navire, en surface, des échantillons provenant des cuves n° 1 centrale et n° 5 bâbord, référencés 1C et 5B, correspondant également aux parties avant et arrière du navire, aucun prélèvement n'étant réalisé au niveau de cuves éventrées compte tenu des contraintes et risques auxquels pouvaient être exposés les plongeurs.

Les travaux d'expertise se concluaient par des résultats convergents entre les analyses du produit chargé à bord de l'ERIKA lors de son départ de Dunkerque et celles des échantillons recueillis en mer ou sur les côtes.

Il a déjà été indiqué que l'échantillon appelé "moyen bord", composé par le mélange reconstitué de la totalité de la cargaison chargée à Dunkerque correspondait à un fuel oil n° 2 (scellés n° 63 et 75, D 968, D 969, D 2790, cf. 1.2.2.2). Les hydrocarbures prélevés sur les différents sites par la gendarmerie étaient de même nature et s'apparentaient à la cargaison de l'ERIKA. Des comparaisons avec des expertises déjà réalisées montraient, à partir de l'exploitation des chromatogrammes, que les échantillons provenant des Communes de Saint-Gilles-Croix-de-Vie, l'île de Ré (campagne du 7 février 2000), Noirmoutier-en-l'Île, l'Épine, Belle-Île, La Turballe, Houat, Hoedic, Quiberon, La Baule, Pornic, Le Pouliguen et Pornichet, s'apparentaient à des hydrocarbures correspondant à la cargaison de l'ERIKA. L'identification du type d'hydrocarbure prélevé au fond, dans les échantillons 1B et 5T, permettait de dire qu'il correspondait à un fuel oil n° 2. Après l'exploitation des chromatogrammes, il était possible de constater l'absence de chlorure de benzalkonium dans un échantillon d'hydrocarbures provenant de l'ERIKA (D 2790, D 2791, D 2792).

Aucune demande de contre-expertise ni de complément d'expertise n'était présentée au cours de la procédure à la suite de ces conclusions, que l'expert confirmait à l'audience (notes d'audience, pages 622 à 625, 875 à 877). En l'état des pièces du dossier, et malgré une contestation sur les conditions de viscosité du produit lors de certaines analyses, mais qui n'était pas de nature à remettre en cause les résultats obtenus (conclusions pour les Communes de Pornic et autres, pages 64 à 66, notes d'audience, pages 877 et 878), l'hypothèse d'un produit inconnu contenu dans les capacités de l'ERIKA avant son naufrage ne reposait sur aucun élément rationnel tangible.

Il est en conséquence établi que les dommages survenus à bord de l'ERIKA jusqu'à sa perte, le 12 décembre 1999, lorsqu'il se brisait en deux, et qui constituent bien l'accident de mer tel que défini par la convention de Bruxelles du 29 novembre 1969 sur l'intervention en haute mer, ont entraîné la pollution des eaux territoriales, constatée à partir du 23 décembre 1999, sur le littoral bordant le territoire de nombreuses Communes des Départements du Finistère, du Morbihan, de la Loire-Atlantique, de la Vendée et de la Charente-Maritime, dans les Régions Bretagne, Pays-de-la-Loire et Poitou-Charentes, pollution dont les effets ont perduré pendant deux années à compter de l'accident.

2.1.2.2- Les fautes et l'accident de mer

De nombreux experts ou spécialistes s'efforçaient de déterminer les circonstances qui avaient conduit à cet accident de mer. Certains avaient été désignés lors d'une procédure judiciaire, soit au cours de l'instruction, soit sur ordonnance du président du tribunal de commerce de Dunkerque. D'autres, membres du BEA Mer, avaient agi dans les formes relatives aux commissions d'enquête technique et administrative après accidents et incidents de mer. D'autres encore avaient été directement sollicités par certains prévenus.

2.1.2.2.1- Les expertises ordonnées par la juridiction d'instruction

Les experts commis par la juridiction d'instruction estimaient que de multiples facteurs étaient à l'origine du naufrage et devaient se répartir, selon une triple distinction, entre les dommages initiaux, les mesures prises en conséquence des investigations à bord et la perte totale du navire. Les aspects essentiels de leur étude, consignés dans plusieurs rapports, peuvent être présentés en reprenant cette distinction.

Au départ de Dunkerque, l'ERIKA était un navire apparemment en bon état, disposant de tous les certificats de navigabilité et ayant passé tous les contrôles de qualité à travers les différentes visites qu'il avait subies. Cette situation ne reflétait pas la réalité, comme le révélaient les circonstances des dommages initiaux.

Le navire était d'une conception "légère", toutefois dans les tolérances d'usage des sociétés de classification à l'époque. La longueur des citernes pouvait le rendre sensible aux chocs de carène liquide, autrement appelés "sloshing", particulièrement en partie haute de cloison, lorsqu'elles n'étaient que partiellement remplies.

La visite spéciale quinquennale et de classification par le REGISTRO ITALIANO NAVALE avait été insuffisante, les remplacements des tôles de pont, effectués bien au-dessous des limites d'échantillonnage, et le pont, remis dans un état très inférieur à celui d'origine.

Comme le montraient les observations du Commandant, la visite annuelle de la société RINA à Augusta et l'inspection vetting de BP de novembre 1999, il existait des phénomènes de corrosion importants et anciens dans les citernes de ballast, favorisés par l'absence de peinture en ballast et le réchauffage des cargaisons transportées.

La gestion technique de PANSHIP, qui n'avait pas les capacités de mettre en oeuvre les prescriptions du code ISM ni prévu l'assistance technique du RINA en tant que "Technical Advisor", et les conditions de l'exploitation commerciale par SELMONT ne comportaient aucune marge de sécurité pour le navire.

La durée d'acceptation du pétrolier par la compagnie TOTAL était expirée au moment de son affrètement, alors qu'il était, de fait, "non acceptable".

A Dunkerque, le chargement était inadéquat, avec des soutes insuffisantes pour la durée du voyage. Il avait été nécessaire de charger 3.000 tonnes de ballast supplémentaires à l'arrière pour équilibrer le navire, ce qui l'avait alourdi.

Enfin, entre le départ de Dunkerque, le 8 décembre 1999, et l'apparition de la gîte, le 11 décembre suivant en fin de matinée, la conduite du navire n'était pas adaptée aux gros temps et conditions de mer et de houle très difficiles rencontrées en Manche et dans le Golfe de Gascogne.

Lors de ses investigations, le bord constatait l'existence d'une brèche de pont majeure et déterminante dans le sinistre, située, par un faisceau de témoignages concordants, "plutôt sur l'arrière du ballast", créant une voie d'eau, selon les dimensions et mesures de creux relevées par le bord, d'environ 900 tonnes par heure dès que des paquets de mer venaient immerger le pont, soit d'un débit proche de la capacité maximale de la pompe de déballastage, et, au voisinage de cette brèche de pont, la présence d'un "endommagement mineur" en partie haute de la cloison longitudinale entre les citernes n° 3 centrale et n° 2 tribord.

En termes d'envahissement et de débit, la brèche de pont était près de 4,4 fois plus importante que celle de la cloison longitudinale.

Les déchirures et ondulations du pont sur 15 m² étaient typiques d'efforts de flexion, c'est-à-dire de traction et de compression alternées, de la poutre navire introduisant de fortes contraintes localement supérieures à celles que la structure du pont était capable de supporter.

Ces dommages majeurs, situés au-dessus d'un ballast vide, ne pouvaient avoir été provoqués par un effet de "sloshing". Avec ceux qui affectaient la cloison longitudinale, ils se trouvaient dans des zones voisines des travaux de réparation effectués en visite spéciale quinquennale, non conformes aux échantillonnages de classification, et résultaient d'une usure structurelle excessive par corrosion.

Les mesures prises étaient décidées après une analyse insuffisante des dommages, en utilisant le calculateur de bord comme si le navire était intact, et n'avaient pas réduit, mais aggravé, leurs effets.

La correction de la gîte et le rétablissement de l'assiette du navire par des transferts de ballast et de cargaison alourdissaient dramatiquement le navire sur l'avant, alors que, dans le même temps, il était allégé à l'arrière par le pompage du ballast n° 4 tribord, ce qui le mettait fortement sur le nez, de près de 2 m, et augmentait les efforts de torsion.

Le choix du déroutement vers le port de Donges, en début d'après midi, soumettait le navire à des fortes contraintes de roulis et de pilonnement (mer de trois-quarts arrière bâbord), le conduisant à enfourner davantage sur l'avant et à embarquer des paquets de mer par les fissures, alors que la route de Brest, plus courte et plus confortable pour le navire, aurait sans doute permis de rejoindre une zone plus abritée.

L'envoi d'un message de détresse par un pétrolier en pleine charge, lors d'une tempête d'hiver en Atlantique Nord, une gîte excessive, des fissures ou cassures et ondulation de pont ou le déroutement vers un port de refuge constituaient autant de signes d'un risque manifeste de pollution qui, à tort, n'étaient pas perçus comme tels par le Commandant, la compagnie exploitante PANSHIP, les autorités de l'Etat côtier et, ultérieurement, par la compagnie TOTAL.

Le SOPEP, tout comme les prescriptions élémentaires du code ISM, n'étaient pas mis en oeuvre, le Commandant et la société PANSHIP tenant les autorités côtières à l'écart de nombreuses informations sur la situation de l'ERIKA, alors que, les dommages annonçant un risque majeur de rupture de coque, le navire n'était pas dans une situation de destruction imparable.

La propagation des dommages de pont et de coque, jusqu'à la cassure totale du navire, s'expliquait par les progressions des cassures et flambages de pont initiaux, sans que les mesures appropriées eussent été prises pour en limiter les conséquences, et par les effets de la mer sur un navire conduit durement, selon une route inadaptée.

Le "sloshing" dans des cuves partiellement mises en vidange (n° 1 tribord, n° 2 tribord et bâbord, n° 3 centrale et tribord), soit volontairement, soit accidentellement, avait concouru à la spirale de destruction du navire, dont la ruine était engagée à partir du 12 décembre 1999, à 03H00.

A ce moment, la pollution devenait évidente et de grande ampleur, mais le navire et sa cargaison pouvaient être sauvés "pour partie" (D 1027, D 1788, D 2355, D 3168, D 3169, D 3172, D 3174, notes d'audience, pages 769 à 819).

Sur un certain nombre de points, l'avis du collègue expertal désigné par le tribunal de Dunkerque différait de celui présenté par les experts commis au cours de l'instruction préparatoire.

2.1.2.2.2- L'expertise du collège désigné par le tribunal de commerce de Dunkerque

Pour le collège expertal, au départ de Dunkerque, le sort de l'ERIKA, dont les conditions d'armement, de chargement et d'approvisionnement en carburant ne prêtaient pas à critiques, était pratiquement scellé.

Les structures des citernes de ballast n° 2 étaient très corrodées, bien au-delà des corrosions acceptables pour une société de classification. La rencontre du très mauvais temps en Manche-Ouest et dans le Golfe de Gascogne ne pouvait alors qu'entraîner les dommages majeurs apparus en mer ou constatés lors des travaux d'expertise.

Le processus de détérioration des structures débutait par la cassure de la cloison longitudinale tribord dans sa partie haute et ensuite par la cassure des tirants de la citerne de ballastage n° 2 tribord, entre la cloison longitudinale et le bordé de muraille, aux couples 71, 72 et 73. La détérioration des tirants entraînait la cassure verticale du bordé de muraille dans la citerne n° 2 tribord, sous la flottaison, ce qui conduisait à l'envahissement de cette capacité, provoquant la gîte constatée le 11 décembre 1999, vers 12H30, par le Commandant MATHUR et un déversement du fioul depuis la citerne centrale n° 3 jusque dans la citerne tribord n° 2, observé par l'équipage lors des contrôles de situation effectués après le premier changement de cap.

L'effondrement "en château de cartes" des structures du navire ne pouvait que se poursuivre sous l'effet conjugué de l'état des structures et des conditions de mer. Une partie du bordé de muraille se détachait dans la nuit du 11 au 12 décembre 1999. Au cours de cette détérioration progressive, le module de résistance n'était plus suffisant pour supporter le moment fléchissant d'ensemble, y compris le moment dû à la houle, et l'ERIKA se cassait en deux.

Ni les Etats du port, au cours de leurs contrôles, ni les compagnies pétrolières, lors des opérations de vetting ou au moment de l'affrètement du navire, ne pouvaient être en mesure de déceler l'état de corrosion des structures de l'ERIKA.

Il n'en était pas de même pour PANSHIP, gestionnaire technique qui avait défini et suivi l'ensemble des travaux lors de la visite spéciale quinquennale de l'été 1998 à Bijela, et pour le RINA, société de classification en charge de contrôler que ces travaux étaient exécutés en conformité avec ses règlements.

A compter de son départ de Dunkerque, le 8 décembre 1999 au soir, aucun des intervenants potentiels, le Commandant MATHUR, les sociétés PANSHIP, RINA, TEVERE SHIPPING, SELMONT ou AMARSHIP, les autorités de Malte, le CROSS ETEL, le COM de Brest, les navires se trouvant à proximité ou le Groupe TOTAL, n'avait été en mesure d'influer sur le sort de l'ERIKA.

Si le Commandant MATHUR n'avait pas averti le CROSS ETEL ou TOTAL des fuites de fioul connues lors de l'émission de son premier message de détresse, il avait transmis à PANSHIP toutes les informations en sa possession. Mais il ne semblait pas être parvenu à une bonne évaluation de celles relatives à la gîte du navire, à la perte de fioul à la mer sur l'avant des traverses de chargement et à la présence d'eau de mer et de fioul dans la citerne n° 2 tribord, pour conclure à la rupture du bordé de muraille.

Même si cette analyse, logique a posteriori, mais rendue difficile par la situation et le très mauvais temps, avait pu être réalisée, elle n'aurait eu, tout comme les manoeuvres effectuées à bord, aucune incidence sur le déroulement des événements.

Le choix de la route de Donges était cohérent avec la nature de la cargaison à décharger et le changement d'orientation du vent, dans la nuit du 11 au 12 décembre, n'aurait pas facilité la route de Brest. Quant à l'équipage, il s'était conduit avec professionnalisme et détermination.

Comme Monsieur MATHUR, PANSHIP n'avait pas transmis au CROSS ETEL ou à TOTAL les informations qu'il détenait concernant la perte de fioul à la mer. Monsieur POLLARA, probablement influencé par l'attitude du Commandant de l'ERIKA, n'avait pas demandé à la société RINA de mettre en place une procédure d'assistance technique. Se bornant à recevoir les informations du bord et à les retransmettre à certains interlocuteurs, il n'aurait pas été en mesure d'apporter une aide réelle au navire, compte tenu de la complexité des problèmes rencontrés.

Même en l'absence du service de "Technical Advisor", la société RINA aurait pu donner des avis limités sur les cassures de la cloison longitudinale et du bordé de muraille sous la flottaison, mais il lui aurait été très difficile d'affiner son appréciation de la situation sur la base des seules informations qui étaient en sa possession. L'assistance qu'elle aurait été alors en mesure d'apporter n'aurait été d'aucun effet sur le déroulement des événements.

Les sociétés TEVERE SHIPPING, SELMONT et AMARSHIP, qui se situaient au-delà de PANSHIP dans la chaîne des intervenants, n'avaient aucun moyen réel d'agir.

Les messages reçus par le CROSS ETEL n'avaient pas fait état de perte de fioul à la mer, pas plus que d'une situation difficile à bord. Le changement de cap vers un port de refuge était l'information majeure que le CROSS avait reçue. Il était permis de se demander, cependant, si l'âge de l'ERIKA, sa cargaison et la forte gîte qui avait été signalée n'auraient pas dû inciter le CROSS et le COM à s'intéresser de façon suivie à l'évolution de la situation du navire. Cette attitude plus active n'aurait pas permis, en tout état de cause, d'éviter le naufrage.

Même si l'intervention de TOTAL avait, faute d'information, débuté assez tardivement et cessé au milieu de la nuit du 11 au 12 décembre 1999, cela n'avait eu aucune influence sur les circonstances ayant concouru à la perte du navire.

En conséquence, c'était l'état réel de corrosion de l'ERIKA qui était à l'origine du sinistre (D 4166, notes d'audience, pages 820 à 873). Cette conclusion rejoignait celle figurant dans le rapport du Bureau des Enquêtes après Accidents et autres événements de Mer.

2.1.2.2.3- Le rapport du BEA Mer

Pour le BEA Mer, la perte totale de l'ERIKA était due à une défaillance de la structure du navire qui se manifestait par la rupture d'un élément de la cloison longitudinale entre la citerne n° 3 centrale et le ballast n° 2 tribord, par l'affaiblissement subséquent de plusieurs anneaux transversaux du ballast n° 2 tribord, conduisant à l'amorce d'une crique dans le bordé de muraille et par l'apparition de criques dans le bordé de pont, conséquence de l'affaiblissement des anneaux transversaux. Ces phénomènes entraînaient la déstructuration progressive des anneaux porques et du bordé de muraille du ballast n° 2 tribord, dont un panneau se détachait de la coque, deux heures environ avant le naufrage. Après rupture des fonds par traction, le bordé de pont se pliait en faisant charnière et la rupture de la coque se produisait à l'arrière de la tranche 2.

Le Commandant avait fait procéder aux investigations nécessaires après l'apparition de la gîte, mais n'avait pas suivi les procédures d'urgence prévues par le SOPEP et avait été, peut-être, défaillant dans l'information des autorités côtières. Il semblait surtout avoir été dépassé par les événements qu'il avait dû gérer sans aide extérieure.

Au cours des journées des 11 et 12 décembre 1999, le ou les dirigeants de la société TEVERE SHIPPING, que le BEA Mer ne parvenait pas à identifier, ne donnaient aucune instruction particulière, s'en remettant à PANSHIP.

Si la certification ISM de PANSHIP avait été suspendue lors des incidents survenus en août 1999, cette société aurait été amenée à prendre le temps de revoir ses procédures de sécurité, ce qui aurait pu donner un tour différent aux événements.

La personne désignée au titre du code ISM pour suivre cette situation ne s'était pas apparemment référée à des procédures conformes au code ISM et au SOPEP, puisqu'elle n'avait pas pris contact avec les autorités maritimes françaises pour les informer, comme le Commandant ou à sa place, de la situation de l'ERIKA et de l'état réel du navire.

Avant même d'avoir une liaison phonique avec le Commandant, la personne désignée avait eu des contacts avec pratiquement toutes les parties concernées à l'exception des autorités maritimes compétentes et, par la suite, n'avait pas apporté au Commandant le soutien nécessaire.

Les 11 et 12 décembre 1999, l'assistance de la société RINA ne semblait pas avoir été demandée.

La cellule de crise du Groupe TOTAL n'avait pas disposé d'éléments plus précis que les informations incomplètes communiquées aux services de l'Etat concernés.

Le remorquage du navire sur décision du COM comportait le double risque d'accélérer la cassure du pétrolier et de dégarnir la protection des atterrages bretons. Le CROSS ETEL avait, pour sa part, coordonné une opération de sauvetage remarquable, compte tenu des circonstances et des conditions météorologiques, grâce au courage et à la compétence des équipages des hélicoptères de la Marine nationale.

C'était, en réalité, l'insuffisance d'entretien et, corrélativement, le développement rapide de la corrosion qui étaient à l'origine et les facteurs déterminants de l'affaiblissement de la structure de la tranche 2 de l'ERIKA, entraînant des ruptures en chaîne jusqu'à la ruine totale du navire, au point de pouvoir considérer les autres circonstances comme relativement secondaires.

Plus encore, l'état du navire et sa dégradation rapide dans les dernières heures avaient été tels que rien ne permettait d'éviter la catastrophe (D 238, D 1065, D 1534, D 1750, D 2812/12).

2.1.2.2.4- Les critiques des expertises judiciaires et du rapport du BEA

Ni Monsieur CLEMENTE et ni Monsieur DUCCI n'avaient d'"idée précise" sur ce qui avait pu provoquer le naufrage (notes d'audience, pages 634 et 635).

La société TOTAL, Monsieur POLLARA et les défenseurs du Commandant MATHUR formulaient des critiques véhémentes contre l'avis des experts nommés par la juridiction d'instruction, en estimant qu'il était démontré, notamment par des études ultérieures, que leurs travaux étaient émaillés de multiples erreurs techniques et reposaient sur des constatations approximatives ou des calculs aberrants.

Le représentant de TOTAL se disait en accord, à titre personnel et au nom de la compagnie pétrolière, avec l'essentiel du rapport du collègue expertal désigné par le tribunal de commerce de Dunkerque (notes d'audience, page 637).

Dans le même sens, Monsieur THOUILIN se sentait "assez proche" des techniciens qui avaient pointé les défaillances de la structure du navire (notes d'audience, page 637), et l'un des défenseurs du Commandant MATHUR approuvait les conclusions de l'étude du BEA Mer, en soulignant qu'elles mettaient objectivement en évidence l'état de l'ERIKA, seul susceptible d'expliquer l'accident de mer, et que ni l'équipage ni les autorités de l'Etat riverain n'auraient pu mettre en oeuvre des procédures ou effectuer des diligences permettant d'éviter la perte d'un navire "innavigable au sens juridique du terme" (D 1750, annexe au rapport du BEA Mer).

Pour le Président de PANSHIP, au contraire, le BEA Mer avait manifesté aux yeux du "monde du shipping" sa "totale incompetence". Les deux rapports, l'un provisoire, l'autre définitif, étaient "à 50 % faux, à 40 % incomplets ou incorrects et à 10 %" destinés à défendre les "institutions françaises". Le rapport définitif n'était qu'une "farce" qui devait "divertir le tribunal" (D 3683/10).

Selon les spécialistes dont Monsieur POLLARA s'était entouré, les travaux du collège expertal de Dunkerque avaient été un échec. Les calculs par éléments finis auxquels ils avaient fait procéder n'avaient pu justifier le processus de ruine qu'ils avaient retenu. De plus, les résultats de ces calculs manquaient de fiabilité, compte tenu des incertitudes existantes sur les données d'entrée, de l'inadaptation au problème posé de la méthode numérique utilisée et de l'absence d'expérience dans le monde sur une simulation de rupture d'un navire, opération très complexe à réaliser.

Monsieur POLLARA en déduisait que les conclusions du collège expertal sur le rôle causal de la corrosion dans le processus de ruine ne pouvaient pas être retenues. Le phénomène de "sloshing", seul facteur permettant d'expliquer la cassure initiale de la cloison entre les citernes n° 3 centrale et n° 2 tribord, ainsi que la thèse soutenue par la société RINA constituaient même "la preuve inverse" (conclusions, pages 42 à 65).

La société RINA et Monsieur PONASSO approuvaient la conclusion des experts commis par le juge d'instruction, selon laquelle le naufrage n'était pas inéluctable et aurait pu être évité grâce à une conduite appropriée de l'ERIKA qui aurait réduit considérablement les efforts exercés sur le pétrolier.

Comme l'avaient souligné, non seulement un spécialiste dont elle avait sollicité le concours, mais aussi d'autres professionnels de la navigation maritime, le Commandant MATHUR, mal conseillé par la compagnie exploitante, avait accumulé les erreurs, et les mesures prises, telles que les mouvements de cargaison et de ballast ou le choix de la route de Donges, avaient aggravé les effets des dommages initiaux.

En revanche, pour la société de classification et le responsable de son département NAV, les fissures de pont ne s'étaient pas produites à l'arrière du ballast n° 2 tribord, aux couples 69-70, comme l'indiquaient les experts désignés par la juridiction d'instruction, mais dans la partie la plus avant du ballast n° 2 tribord, au niveau des couples 72-74, comme l'avait déclaré, à plusieurs reprises, le Commandant du navire. Elles ne se trouvaient donc pas dans la zone du ballast où des tôles du pont principal avaient été remplacées à Bijela.

Même dans l'hypothèse, contestée, où ces fissures et déformations se seraient produites au droit des couples 69-70, elles auraient été distantes de plus de 3 m des tôles remplacées.

Pour ces raisons, l'origine des fissures ne pouvait être attribuée aux travaux effectués à Bijela. Le scénario d'invasion de la citerne n° 2 par d'importantes quantités d'eau, de l'ordre de 900 tonnes par heure, entrées uniquement par les fissures de pont, était irréaliste, le ballast n'ayant pu se remplir à ce rythme.

Mais la société RINA et Monsieur PONASSO concentraient leurs plus vives critiques sur les travaux du collège expertal désigné par le tribunal de commerce de Dunkerque.

Pour la société de classification, ces experts avaient déterminé l'état des structures du navire en recourant à la méthode, peu fiable, de l'extrapolation. Ils avaient, ensuite, fait réaliser des calculs par la méthode des éléments finis, en appliquant, parfois jusqu'à l'absurde, des efforts résultant de phénomènes exceptionnels, en tout cas, hors normes, à une structure dont l'état avait déjà été évalué selon une extrapolation contestable, sans parvenir, toutefois, à expliquer la cassure du bordé de muraille.

Selon la société RINA, afin de justifier sa thèse, le collège expertal avait ajouté des facteurs aggravants, comme l'effet de choc des vagues, la rencontre de vagues extrêmes ou scélérites, les courants de marée, le passage du plateau continental, sans, pour autant, les prendre en compte dans ses calculs. Ces importantes approximations et incohérences révélaient, par elles-mêmes, que la corrosion n'était pas une "cause suffisante" pour provoquer le naufrage.

Les essais en bassin de carène ou bassins à houle, plus représentatifs de la réalité que les calculs par ordinateurs, que la société de classification avait confiés à une société néerlandaise réputée et fait vérifier par des ingénieurs français, montraient également que la corrosion n'était pas une "cause nécessaire" du naufrage, dont l'origine méritait d'autres explications (D 2567/28, D 2567/32, D 2567/33, D 2567/40, D 3169/7, D 3753/15, D 3753/16, D 3753/23, D 3917/3, D 4059/3, D 4100/2 à D 4100/13, notes d'audience, pages 1062 à 1069, 1084 à 1100, conclusions, II, pages 24 à 42, 45 à 50, 56 à 58).

2.1.2.2.5- La thèse de Messieurs POLLARA et SAVARESE : un "sloshing" improbable

Pour Monsieur POLLARA, le "sloshing", connu sous l'appellation française de "choc de carène liquide" et défini comme des mouvements très violents de liquides dans des citernes ou ballasts par forte mer, provoquant des efforts considérables sur les parois et les structures internes des navires, était le "facteur clé" et le plus probable permettant d'expliquer le naufrage.

L'association regroupant les principales sociétés de classification, l'IACS, qui était consciente de l'existence de ce phénomène, mal connu lors de la construction de l'ERIKA, en 1975, mais identifié depuis le début des années 1990, et qui n'avait pas prévu, à temps, les normes permettant d'en supprimer ou réduire les effets, était la vraie responsable du naufrage et de ses conséquences (D 1791, D 1793, D 2823, D 2871, D 2874, D 3514, D 3515, D 3675, D 4133, notes d'audience, pages 630 à 632).

Recourant aux services de plusieurs professionnels, Monsieur POLLARA s'adressait aux bureaux d'études INTERPROGETTI et MARITECH. Dans une note établie pour la défense du Président de PANSHIP et lors d'une déposition à l'audience, Monsieur PANARELLO, ingénieur naval, membre de la société INTERPROGETTI, propriété d'une holding, elle-même détenue à 50 % par la société RINA Industrie, exposait les principaux aspects de ses travaux et l'enchaînement des circonstances qui avaient provoqué le naufrage.

La cassure du navire était survenue au niveau du couple 66/67, à l'avant de la citerne n° 3 tribord. L'exercice de forces contraires entraînait sur la poutre navire un moment de flexion en contre-arc, qui pouvait varier selon la distribution du chargement. Ce système de forces, amplifié par la houle, provoquait des efforts de compression sur le pont du navire, dans une zone critique, et des efforts de traction sur le fond.

La valeur maximale du moment de flexion, qui n'avait jamais dépassé 76 % de ce que le navire pouvait supporter, s'était développée dans la zone des couples 61/62 et non dans la zone de la cassure, au couple 67.

Si la cause principale de la cassure avait été la corrosion, celle-ci aurait dû se produire dans la zone centrale, là où le moment fléchissant était le plus élevé. La cassure du navire résultait donc de la conjonction des efforts de flexion avec une autre cause : du fait du tangage et du pilonnement, liés à l'état de la mer, les mouvements de cargaison avaient été à l'origine d'un phénomène de carène liquide dans le sens longitudinal et vertical ("sloshing").

Les chocs répétés de "sloshing" sur les tôles du pont avaient provoqué leur flambement. Le pont avait ainsi perdu sa capacité à résister aux contraintes générées par le moment fléchissant.

La concentration des lignes de force sur l'axe central du pont avait entraîné une surcharge conduisant à la rupture de la cloison longitudinale, à l'origine du déversement de la cargaison dans le ballast n° 2 tribord, et donc de la gîte. La cassure de la "colonne vertébrale" du navire s'était ensuite propagée de façon irrésistible par "effet domino", conduisant la structure à la ruine.

Cette hypothèse avait été confirmée par la société de classification DNV, dont les calculs constituaient des éléments de preuve (D 1793, pièces versées pour la défense de Monsieur POLLARA, le 21 mai 2007, note de Monsieur PANARELLO, notes d'audience, pages 1000 à 1027).

Monsieur CANEPA, autre ingénieur naval, exerçant à Gênes, confirmait l'analyse de Monsieur PANARELLO en précisant que l'ERIKA était un navire presque expérimental, qui avait été conçu, à l'époque, pour optimiser les coûts de construction, qu'il était vraisemblable que, dans ces conditions, il fût atteint d'un vice de construction l'exposant plus particulièrement au "sloshing", phénomène qui pouvait devenir dangereux lorsqu'il se cumulait avec d'autres facteurs, tels que la longueur des citernes, la hauteur, la longueur et la fréquence des vagues, jusqu'à entraîner la cassure du navire, et qui avait, lors du naufrage, "anéanti" les effets de la corrosion (notes d'audience, pages 1151 à 1159).

L'hypothèse du "sloshing", à laquelle se ralliait Monsieur SAVARESE parce qu'elle lui "conven[ait] le plus" (notes d'audience, page 629), se heurtait à plusieurs objections. Tout d'abord, il n'était pas crédible, en termes de probabilités, de soutenir qu'un phénomène de ce type, qui pouvait se produire sur un navire neuf, fût survenu après vingt-quatre ans. Il était répondu que, même si aucun des navires de la même série que l'ERIKA ne s'était brisé en deux, quatre d'entre eux avaient été concernés par des dommages "ressemblant" à ceux dus au "sloshing" et, qu'un accident de mer étant lui-même improbable et la conséquence de la conjonction de diverses conditions de faible probabilité, il n'était pas possible d'exclure ce phénomène comme cause du naufrage.

On relevait, ensuite, que le "sloshing" ne se développait que dans des capacités partiellement remplies ; or, au départ de Dunkerque, selon les déclarations du Commandant MATHUR (D 91/8), la citerne n° 3 centrale était pleine à 96 % et la citerne de ballast n° 2 tribord était vide. Il était répliqué que les calculs de la société de classification DNV avaient montré que, dans les circonstances rencontrées par le navire, le "sloshing" avait pu se produire dans une citerne remplie à 95 %.

En outre, l'un des spécialistes cités comme témoin par Monsieur POLLARA précisait que le "sloshing" provoquait un bruit caractéristique qui s'entendait lorsque l'on se trouvait au-dessus des citernes concernées (notes d'audience, page 1040). Or, rien de tel n'avait été rapporté par le bord. Cela ne démontrait pas, selon la défense du Président de PANSHIP, que des effets de sloshing ne s'étaient pas produits avant le changement de cap et les investigations de l'équipage.

Enfin, il n'avait pas été constaté sur les épaves de déformations habituellement dues au "sloshing". Pour les professionnels entourant Monsieur POLLARA, cette "absence de preuve" ne valait pas "preuve de l'absence" d'un tel phénomène (conclusions pour Monsieur POLLARA, pages 68 à 71).

Rare en termes de probabilité, apparu dans des capacités où, en principe, il ne devait pas se développer ou ne pouvait produire que des effets limités, bruyant mais inaudible pour l'équipage, causant la perte du navire sans laisser aucune trace qui en rapporterait la preuve matérielle, le "sloshing" n'était pas considéré, de surcroît, par deux des spécialistes qui défendaient pourtant l'hypothèse de son existence, comme l'unique facteur à l'origine du naufrage.

L'ingénieur, qui avait évoqué le bruit accompagnant ce phénomène, indiquait que, pris indépendamment, il ne pouvait être, pas plus que la corrosion, un élément déterminant de la rupture du navire (notes d'audience, page 1037).

Plus encore, Monsieur PANARELLO admettait, lors de sa déposition à l'audience, sur les questions du ministère public et des parties civiles que, d'une façon générale, une réduction d'épaisseur due à la corrosion avait un effet négatif sur la structure, que plus la corrosion était avancée, plus la probabilité d'une cassure augmentait, que le "sloshing" avait des effets plus importants sur des navires dont les tôles de pont étaient d'une épaisseur plus faible que celle prévue au neuvage, pour conclure, au cours d'un échange avec Monsieur POLLARA, que la corrosion avait concouru à la rupture du navire :

"Monsieur POLLARA à Monsieur PANARELLO : la cassure en deux, la corrosion est-elle un facteur déterminant, même en prenant les épaisseurs les plus négatives ?

Le président : facteur ou facteur déterminant ?

Monsieur POLLARA à Monsieur PANARELLO : c'est de toute façon un facteur, si elle a contribué à la cassure en deux ; la corrosion constatée a-t-elle contribué à la cassure du navire ?

Monsieur PANARELLO : oui" (notes d'audience, pages 1019 à 1027).

Ni les explications écrites embarrassées qu'il faisait ensuite parvenir au tribunal ni les efforts postérieurs de Monsieur CANEPA, qui avait tenté de convaincre la juridiction de jugement que, si Monsieur PANARELLO avait dit "oui", on devait comprendre "non", n'étaient de nature à remettre en cause la réponse affirmative à la question pertinente que celui-là même qui avait sollicité son expertise lui avait posée (réponses de Monsieur PANARELLO aux questions qui lui étaient posées, pièces versées pour la défense de Monsieur POLLARA, le 1er juin 2007, notes d'audience, page 1159).

Jugeant insuffisantes toutes les analyses des experts et les hypothèses d'autres spécialistes, la société de classification estimait détenir la bonne explication.

2.1.2.2.6- La thèse de la société RINA : la fissure invisible

Après avoir soutenu, dans un rapport provisoire, du 31 mars 2000, l'hypothèse, "appuyée sur des calculs", d'une brèche de coque ouverte sous la ligne de flottaison, dans la région du bouchain, liée à la fragilité de cette zone particulièrement sensible à ce genre de risque ou résultant de la rencontre accidentelle avec un objet flottant non identifié (D 1136), la société RINA défendait la thèse du "vice-caché", exposée à l'audience par Monsieur GRONDA, témoin, se présentant comme ingénieur naval indépendant, chargé par la société de classification de rechercher les causes du naufrage.

La "cause sous-jacente" du naufrage résidait dans la réglementation internationale, destinée à protéger l'environnement, qui avait imposé l'existence de ballasts séparés. Vides, lorsque le navire était chargé, ces capacités étaient soumises à des variations de pression importantes qu'exerçaient, d'une part, la cargaison sur les cloisons séparant les citernes de cargaison des ballasts, et, d'autre part, la mer sur le bordé de muraille du navire.

Ce qui constituait la "cause immédiate de l'accident", alors que l'état de corrosion du navire n'était pour rien dans la ruine de l'ERIKA, c'était un effondrement local au niveau du ballast n° 2 tribord, dû, non seulement à l'exercice des pressions internes et externes précédemment décrites, mais aussi à un défaut non repérable à l'intérieur de l'épaisseur du bordé de muraille tribord, à hauteur du couple 74, qui s'était étendu en provoquant une fissure verticale le long du couple 74, puis horizontale "en haut et en bas, vers l'arrière".

En prenant connaissance des travaux du laboratoire néerlandais qui avait procédé aux essais en bassin de carène, Monsieur GRONDA remarquait que les pressions mesurées sur la coque étaient très largement inférieures à celles calculées par le collège expertal désigné par le tribunal de commerce de Dunkerque, qui, elles-mêmes, avaient été insuffisantes pour provoquer la rupture du navire. C'était donc qu'il y avait une autre cause, un défaut dans la structure non détectable par le calcul.

Après consultation des photographies de l'épave et examen des éléments qui avaient été relevés, il lui était apparu nettement qu'il existait un défaut dans la tôle du bordé de muraille à hauteur du ballast n° 2 tribord, au couple 74. La zone, juste au niveau de la flottaison, où les remorqueurs prenaient leur appui, appelée "tug point" ou "tug mark", avait visiblement fait l'objet d'une oxydation plus importante, propice au développement d'une fissure non visible, qui, après le départ de Dunkerque, s'était propagée de façon verticale pour finalement devenir traversante et provoquer une voie d'eau dans le ballast n° 2 tribord.

Cette cassure du bordé de muraille, conjuguée avec les manoeuvres, décidées par le Commandant MATHUR et Monsieur POLLARA, d'égaliser les niveaux des ballasts n° 2 tribord et bâbord et de prendre la route de Donges, avait provoqué des pressions asymétriques et trop fortes sur la structure ainsi que la rupture des tirants internes, précipitant la ruine du navire par un "effet domino".

La somme des segments de route effectivement suivis dans l'après-midi du 11 décembre 1999 montrait que le navire aurait pu rejoindre la pointe de Penmarc'h en moins de six heures, soit avant la rupture du bordé de muraille (pièce de la société RINA n° 64, déposée le 21 mai 2007, notes d'audience, pages 1109 à 1119).

Monsieur GRONDA était le seul à soutenir l'hypothèse de l'apparition soudaine d'une "fissure invisible" : si elle n'avait été vue par personne, pas même par les spécialistes de la métallurgie qui avaient assisté le collège expertal désigné par le tribunal de commerce de Dunkerque, c'était à cause du nettoyage des tôles qui avait été effectué avant leur examen. Monsieur GRONDA en évaluait, cependant, la longueur, entre 20 et 25 cm, et la largeur, de quelques millimètres à un centimètre au maximum.

Il n'était pas en mesure de préciser le débit de la voie d'eau qu'elle avait provoquée, qui dépendait de ses dimensions et du temps pendant lequel elle avait été en contact avec la mer. Il s'exposait ainsi exactement aux mêmes critiques que celles formulées par la société RINA sur l'imprécision du calcul du débit d'eau par une fissure de pont.

Il ne lui était pas possible, non plus, de déterminer le temps qui avait été nécessaire pour remplir le ballast n° 2, le fait que le niveau de l'eau se situât "au-dessus ou en dessous du tirant" ne changeant rien, selon lui, à la pression exercée sur le bordé, ce qui paraissait au ministère public, à juste titre, contradictoire avec les explications initiales sur le processus de ruine.

Il ne pouvait déterminer ni les phénomènes qui avaient permis à un oxydant inconnu de pénétrer dans le métal pour rendre la fissure "traversante", alors qu'elle n'était pas encore ouverte, ni le temps qui avait été nécessaire à sa propagation.

Lorsqu'on lui faisait observer qu'il n'avait à aucun moment évoqué le transfert d'une partie de la cargaison de la citerne n° 3 centrale au ballast n° 2 tribord, attesté par l'équipage, Monsieur GRONDA répondait, tout d'abord, qu'il ne savait pas ce qui s'était passé, la rupture de la partie haute de la cloison longitudinale entre les deux capacités n'étant pas avérée, puis précisait que le produit contenu dans le ballast n° 2 tribord provenait de la "ligne de cargaison" (notes d'audience, pages 1120 à 1128).

Il n'était manifestement pas nécessaire de se fonder sur les remarques écrites que l'un des membres du collège expertal désigné par la juridiction consulaire de Dunkerque avait pris l'initiative d'adresser au tribunal, après la déposition de Monsieur GRONDA, et qui, selon la société RINA, auraient été transmises en violation du principe d'oralité et devaient être écartées des débats, pour relever que, tout comme Monsieur POLLARA, la société de classification accordait trop à l'hypothèse et trop peu à la matérialité des faits, ce que les constatations réalisées, au cours de leurs travaux, par les experts commis lors de l'instruction, les enquêteurs du BEA Mer et le collège expertal permettaient de mieux comprendre.

2.1.2.2.7- Une corrosion élevée, généralisée pour les citernes latérales de ballast n° 2

Pour mener à bien leur mission, les experts désignés par la juridiction d'instruction, les enquêteurs du BEA Mer et les membres du collège expertal examinaient et faisaient analyser certains éléments ou fragments de l'épave qui avaient été relevés après le naufrage.

2.1.2.2.7.1- Le fragment de tôle examiné au cours de l'instruction :

Le patron du chalutier PATISAKA déclarait aux enquêteurs que, le 10 janvier 2000, alors qu'il était en mer, à la position 47° 19', 100 Nord pour 4° 30', 26 Ouest, à environ sept mille dans le Noroît par rapport à l'épave avant du navire, son chalut tribord, à l'eau depuis plusieurs heures par une profondeur d'environ 120 m, s'était accroché au fond et qu'il avait remonté un morceau de cornière recouvert de pétrole qui pouvait provenir de l'ERIKA (D 988).

La société RINA estimait que les dimensions de la pièce retrouvée par le chalutier n'étaient pas cohérentes avec celles des renforts existant sur l'ERIKA et que la preuve n'était pas rapportée que cette pièce fût l'un des débris du pétrolier. (D 3753/10). Un spécialiste dont Monsieur POLLARA avait sollicité le concours considérait même que les circonstances de découverte de l'épave "PATISAKA" apportaient la preuve contraire.

La pièce avait été trouvée à 12 milles à l'Est, Nord-Est, du point où l'ERIKA s'était cassé en deux, et à, respectivement, 7 milles et 17 milles au Nord-Ouest du point où les sections avant et arrière avaient sombré, dans une zone que n'avait pas traversée le navire, avant et pendant le processus de rupture en deux de la coque, et qui n'était pas située sur la route suivie par les deux sections du pétrolier pendant qu'elles avaient dérivé avant de sombrer.

Or, une pièce de métal ne pouvant flotter comme un morceau de bois, elle était tombée presque à la verticale jusqu'au fond, sans que l'effet de la portance et l'influence du courant ne l'eussent fait beaucoup dériver par rapport à la verticale.

Le procès-verbal des enquêteurs révélait que cette pièce avait été trouvée le 10 janvier 2000 : le patron du chalutier n'était interrogé que le 8 mars suivant. Il déclarait avoir prévenu les gendarmes du Quartier du Guilvinec, mais ceux-ci n'avaient pas établi de procès-verbal permettant de savoir quand la cornière avait été effectivement remise à la gendarmerie ni comment, où et par qui elle avait été conservée dans l'intervalle.

Aucun descriptif précis de la pièce finalement examinée par l'établissement d'"Indret" de la DGA/DCN, auquel elle avait été remise le 26 avril 2000, n'avait, par ailleurs, été réalisé par la gendarmerie.

Enfin, le pétrole qui, d'après le patron du chalutier, recouvrait la cornière n'avait été prélevé par les enquêteurs que le 6 mars 2000, soit deux mois après qu'elle avait été récupérée par le chalutier PATISAKA, et les prélèvements n'avaient pas été analysés (D 2823/28, D 2823/29, D 3514/3 à D 3514/6).

Cependant, une lecture attentive du dossier permettait de retenir l'analyse inverse. Le 25 janvier 2000, les enquêteurs saisissaient et plaçaient sous scellé (n° 31) ce fragment de tôle qui leur était remis par un gendarme maritime du quartier des affaires maritimes du Guilvinec (D 524), pièce qu'ils entreposaient dans les locaux du groupement de gendarmerie maritime de l'Atlantique à Brest (D 524), puis qu'ils transportaient à l'établissement d'"Indret" de la DGA/DCN (D 1300, D 1301, page 18).

Le 6 mars 2000, ils saisissaient également, et plaçaient sous scellés (n° 77, 78 et 79), trois prélèvements du produit qui se trouvaient sur cette pièce (D 987). Le 9 août 2000, ils remettaient ces échantillons à l'expert chargé de les analyser (D 1896), qui concluait que les hydrocarbures prélevés étaient de même nature et s'apparentaient à la cargaison de l'ERIKA (D 2791).

Comme l'avait fort justement indiqué ceux qui assistaient le Président de PANSHIP, cette pièce métallique, tombée presque à la verticale, n'avait pas eu le temps de dériver. Compte tenu des résultats de l'analyse du produit qui la recouvrait, il était certain qu'elle provenait bien du pétrolier.

Selon l'expertise métallurgique, il s'agissait d'un élément en L d'une longueur d'environ 2,50 m comportant plusieurs ruptures, une à chaque extrémité, une tout le long de l'aile la moins épaisse et une sur l'implantation soudée. Il était indiqué qu'il n'était possible d'apporter des éléments tangibles quant aux caractéristiques de cette pièce qu'en les comparant aux données de base de la construction du navire que ne possédait pas l'expert.

En revanche, le rapport d'expertise relevait qu'elle était très déformée, tordue dans tous les sens, qu'elle était délimitée par des ruptures aux deux extrémités et le long de l'aile la plus mince, seule l'aile la plus épaisse possédant une bordure normale. qu'elle se trouvait dans un état de corrosion avancée, son épaisseur en étant sensiblement affectée, les aspérités des bords rompus étant "gommés", le faciès à cupules des surfaces de cassure ayant disparu, et que la rupture du piquage soudé était également très corrodée.

L'expert ajoutait que la corrosion uniforme des aciers était un phénomène qui se développait progressivement, d'une façon assez régulière et à une vitesse peu élevée, différents modèles faisant état de perte d'épaisseur de 0,2 à 0,8 mm par an.

La pièce qu'il avait examinée était censée avoir séjourné en eau de mer du 12 décembre 1999 (date du naufrage) au 10 janvier 2000 (date du repêchage par le chalutier), soit environ un mois, puis dans un hangar de stockage depuis cette date jusqu'à celle de l'examen en mai, soit pendant quatre mois supplémentaires : la durée de cinq mois paraissait bien courte pour obtenir le degré de corrosion observé sur les cassures (D 1301, page 7).

Toutefois, la société RINA relevait que les faibles dimensions de cette pièce, d'un poids d'environ 35 kg, par rapport à celles d'autres épaves secondaires entreposées à Brest, d'un poids d'environ 140 tonnes, rendaient sans valeur toute déduction qu'on pouvait tirer de son examen pour apprécier l'état de la structure du navire (D 3753). Les constatations plus nombreuses du BEA Mer, mais surtout celles, beaucoup plus détaillées et approfondies, réalisées sur les épaves secondaires par le collège expertal désigné par le tribunal de commerce de Dunkerque n'allaient pas manquer d'apporter les éléments de réponse à cette observation.

2.1.2.2.7.2- Les fragments d'épave examinés par le BEA Mer

Le rapport définitif du BEA Mer du 18 décembre 2000 exposait que cinq débris provenant avec certitude, ou du moins avec une forte probabilité, de l'ERIKA, avaient été recueillis.

Un élément qui pourrait être une lisse du bordé de fond, fortement corrodée, avait été remis pour analyse, lors de l'instruction pénale, à l'établissement d'Indret de la DGA.

Un profilé identifié comme une lisse de cloison longitudinale ou de bordé de muraille, qui pouvait provenir de l'une des citernes latérales de ballast n° 2 et qui avait été recueilli, le 3 février 2000, à proximité immédiate du fragment de structure de bordé, dit épave LA PÉROUSE, situé à la position 47°14 Nord, 4°31 Ouest, avait été analysé par le Laboratoire central des ponts et chaussées (LCPC).

Un élément de profilé recueilli au pied de la cassure de la partie arrière à la fin des travaux de pompage, remis au BEA Mer, pouvait appartenir à une lisse de fond provenant de la citerne n° 3 centrale.

Un débris de très petite taille, fortement corrodé, qui était situé dans la structure du navire, avait été recueilli dans les mêmes conditions que le profilé identifié comme une lisse de cloison longitudinale ou de bordé de muraille.

Un petit fragment provenant du morceau de pont situé à 150 m à l'arrière du travers de l'épave arrière de l'ERIKA avait été prélevé le 3 mars 2000 (D 1750, page 92).

A ces fragments s'ajoutaient 52 disques d'environ 185 mm de diamètre, percés en leur centre et découpés sur les bordés de fond et de pont lors des opérations de forage sur les deux épaves avant et arrière, préalablement aux pompages. Ces prélèvements avaient été effectués en présence du BEA Mer et 39 de ces disques avaient été remis par TOTAL au BEA sous contrôle d'un huissier de justice. Ils avaient été ensuite analysés au LCPC, puis remis aux experts judiciaires désignés par le tribunal de commerce de Dunkerque.

Le profilé, de type lisse de cloison ou de bordé de muraille, était un élément de cornière métallique à ailes inégales de dimensions de 300 x 85 mm correspondant à un profilé standard d'origine 300 x 90 mm et d'épaisseur 11 mm pour l'âme et 16 mm pour la semelle. Cet élément était identifié comme appartenant à l'un des raidisseurs horizontaux soudés sur la cloison longitudinale entre deux citernes ou sur le bordé de muraille.

Les résultats des épaisseurs moyennes résiduelles montraient une diminution d'épaisseur d'environ 28 % avec des pertes locales de 50 % pour l'âme et de 22 à 35 % pour la semelle.

La plupart des disques des bordés de fond et de pont analysés par le BEA Mer avait été découpé sur les citernes de cargaison ou les slop-tanks. Seuls trois disques concernaient les citernes latérales de ballastage, l'un, sur le bordé de pont du ballast n° 4 tribord (épave arrière couple 57-58), et les deux autres sur le bordé de fond des ballasts n° 2 tribord et bâbord (épave avant couple 73-74).

Les échantillons prélevés sur le bordé de pont de l'épave arrière présentaient des réductions d'épaisseur comprises entre 16 % et 63 %, pour la plupart supérieures à 20 %, la valeur moyenne étant de l'ordre de 25 % ; et ceux du bordé de fond, des réductions d'épaisseur de 15 à 25 % pouvant aller ponctuellement jusqu'à 30 %.

L'un des coupons (n° 9) revêtait un intérêt particulier car il s'agissait d'une tôle neuve d'une épaisseur de 12 mn, alors que l'échantillonnage d'origine était de 16 mn, ce qui confirmait l'épaisseur indiquée dans la facture du chantier naval de Bijela, mais qui contredisait l'indication notée sur le plan des réparations du chantier.

Les disques examinés avaient des états de surface très dégradés par la corrosion, avec la présence de crevasses ou de cuvettes de dissolution sur les deux faces qui pouvaient atteindre 4 à 5 mm de profondeur. Les analyses confirmaient une corrosion sévère des renforts et bordés de la tranche 2 et les couches de peinture qui recouvraient les cratères de corrosion de profondeur notable révélaient des réparations du navire superficielles et un traitement limité aux apparences.

L'élément de profilé de type lisse de fond pouvait être identifié comme appartenant à une lisse de fond en forme de L correspondant à un profilé repéré sur la coupe au maître. Seule la semelle avait été récupérée. Son épaisseur moyenne résiduelle de 16 mm comparée à celle d'origine de 22 mn montrait une diminution d'épaisseur de 28 % (D 1750, pages 93 à 96).

Plus encore que ces constatations, celles des experts désignés par le tribunal de commerce de Dunkerque apportaient la démonstration de la corrosion sévère de certaines structures du navire.

2.1.2.2.7.3- Les épaves secondaires examinées par le collège expertal

Pour le pompage de la cargaison, qui devait être effectué entre 100 et 120 mètres de fond, le Groupe TOTAL faisait explorer les épaves avant et arrière de l'ERIKA, en février 2000, en recourant aux services du "CSO MARIANOS". Lors de cette exploration, deux épaves secondaires étaient localisées sur le fond, l'une du pont, l'épave "PONT", entre les couples 67 et 70, et l'autre du bordé tribord, l'épave "LA PÉROUSE", entre les couples 66 et 74.

Une fois le pompage mené à son terme, les experts obtenaient de TOTAL que fussent réalisés, à ses frais avancés, des plans, des mesures d'épaisseur et des photographies, sur les épaves avant et arrière du navire, ainsi que sur les épaves PONT et LA PÉROUSE, grâce à l'utilisation du "CSO CONSTRUCTOR" et à l'intervention de plongeurs.

Après négociations, la compagnie pétrolière acceptait de faire procéder, toujours à ses frais avancés, au relevage des épaves "PONT" et "LA PÉROUSE", le collège expertal s'engageant, de son côté, à rédiger une note d'étape, préalable à leur rapport définitif, concernant la période comprise entre l'affrètement de l'ERIKA par TOTAL et la perte du navire le 12 décembre 1999. Les opérations de relevage se déroulaient fin septembre 2002, les pièces étant ensuite débarquées à Brest.

Le collègue examinait, par ailleurs, les rondelles ou disques, dont il a déjà été question lors du rappel des observations consignées dans le rapport du BEA Mer, ainsi qu'un autre fragment d'épave, dénommé NABERAN, du nom du chalutier qui l'avait repêché, et confié à l'examen du Laboratoire central des ponts et chaussées (LCPC).

L'origine de cette épave, de 3.5 m sur 1.10 m ayant été contestée par la société RINA, les membres du collège expertal réalisaient de nouveaux examens et estimaient qu'il s'agissait bien d'un fragment provenant de l'ERIKA, vraisemblablement une transversale d'une cloison longitudinale ou de muraille, compte tenu de son positionnement et de l'analyse des produits prélevés sur cette pièce.

Les épaves secondaires ainsi que le panier de rondelles étaient remis pour un examen métallurgique à l'Institut de soudure.

La succession des événements, la gîte sur tribord puis le détachement d'une partie du bordé de muraille tribord (épave LA PÉROUSE), montraient que les dommages à l'origine de la perte de l'ERIKA étaient d'abord survenus à tribord dans une zone comprise entre les couples 66 et 74, c'est-à-dire dans le ballast n° 2 tribord. Comme toutes les capacités de ballastage séparées du navire, subissant l'alternance d'eau de mer et d'"atmosphère saline", celle-ci était plus sujette, par nature, à la corrosion.

Les mesures réalisées sur les épaves, au fond de la mer par le CSO CONSTRUCTOR, et à terre sur les épaves PONT, LA PÉROUSE et NABERAN, faisaient apparaître des corrosions généralisées et élevées, dépassant souvent très largement les valeurs limites acceptées par le REGISTRO ITALIANO NAVALE, comme le montraient plusieurs exemples touchant les citernes de ballast latérales n° 2.

Pour les épaisseurs du pont, la corrosion était de 28 à 40 % dans les citernes latérales.

S'agissant des lisses de pont, la corrosion était de 55 à 60 % pour les lisses non changées à Bijela dans les citernes de ballastage.

La corrosion des tirants des anneaux transversaux était de 39 % à 56 % pour les âmes et de 26 à 36 % pour les semelles (admissible par le RINA : 25 %).

La partie haute des transversales de murailles et de cloisons longitudinales présentait une corrosion de 43 à 71 % (admissible par le RINA 25%) ; l'Institut de soudure observait même des trous de corrosion dans ces zones.

En effet, sur les éléments de l'épave LA PÉROUSE, une série de perforation était constatée en partie supérieure de la transversale de muraille du couple 73 tribord, et de multiples perforations étaient recensées en partie supérieure de la transversale de muraille du couple 72, soit à proximité de la rupture, soit plus à l'écart.

Sur la transversale de muraille du couple 71, même si aucune perforation n'était mise en évidence, une forte corrosion affectait la partie supérieure du couple, entraînant un amincissement prononcé de la tôle particulièrement visible au niveau de la rupture.

Les trois transversales de murailles des couples 68, 69 et 70 de l'un des éléments de l'épave LA PÉROUSE présentaient aussi des pertes d'épaisseur très importantes au niveau de la partie supérieure des couples et en particulier en bordures des ruptures, seul le couple 70 comportant de multiples petites perforations situées un peu à l'écart de la rupture, en pleine tôle.

Selon l'Institut de soudure, il s'agissait, là encore, de perforations résultant d'une corrosion généralisée affectant toute la partie supérieure des trois couples présents sur cet élément d'épave.

Sur l'épave PONT, l'examen de la rupture inférieure de l'élément du couple 68 révélait un fort amincissement par corrosion généralisée de la tôle qui s'accompagnait de nombreuses perforations situées au voisinage de la rupture. Les lisses 29, 30 et 31, situées côté bâbord de la cloison longitudinale, présentaient un endommagement par corrosion très important avec des pertes de matières telles qu'elles avaient conduit à leur rupture ou à leur désagrégation totale. Une zone corrodée comportant une perforation plus isolée était mise en évidence sur la lisse 31.

L'Institut de soudure concluait que le recensement de l'ensemble des perforations affectant les éléments de l'épave LA PÉROUSE et de l'épave PONT révélait qu'il s'agissait, dans tous les cas, de la conséquence d'un endommagement par corrosion généralisée.

En dépit des hypothèses tendant à lui substituer un "sloshing" improbable ou une fissure "invisible", il est en conséquence certain que la corrosion généralisée, qui se situait précisément là où s'étaient produits les dommages, a été, sinon la cause immédiate ou la cause déterminante, sinon la cause nécessaire ou la cause suffisante, soit autant de causalités que le texte d'incrimination ne requiert pas, du moins l'une des causes qui a conduit le navire à sa ruine.

Le collège expertal désigné par le tribunal de commerce de Dunkerque constatait avec l'Institut de soudure qu'une telle situation de corrosion ne pouvait être que bien antérieure au naufrage, et qu'elle n'était certainement pas survenue entre les réparations de Bijela, en juin et juillet 1998, et la perte du navire, en décembre 1999, ou au fond de la mer, entre la date du sinistre et celle des mesures d'épaisseur réalisées lors des travaux d'expertise, la faible teneur en oxygène à 120 m de profondeur ne permettant pas le développement d'un tel phénomène.

Cette situation de corrosion généralisée là où étaient apparus les dommages résultait des conditions dans lesquelles la visite spéciale quinquennale et les travaux de réparation avaient été réalisés à Bijela (D 3974, page 14, D 3979, D 4145, D 4166).

2.1.2.2.8- Des réparations à Bijela limitées à l'apparence

L'étude du collège expertal portait sur la préparation, le suivi et les résultats des travaux effectués au chantier naval de Bijela.

Ainsi que cela a déjà été précisé, les mesures d'épaisseur constituaient un préalable indispensable à la détermination de l'étendue des travaux. Les mesures pouvaient être relevées selon deux méthodes, non exclusives l'une de l'autre : l'échafaudage des structures des citernes de cargaison et des ballasts ; l'utilisation de radeaux, en faisant varier le niveau dans les citernes.

D'après le collège expertal, la société de classification devait vérifier les mesures d'épaisseur, effectuer des contrôles visuels autrement appelés visites rapprochées, et donner des instructions pour faire réaliser des mesures complémentaires à la suite des constatations résultant des contrôles visuels.

On rappelle qu'après les recommandations de la société de classification Bureau Veritas, émises en août 1996, des mesures d'épaisseur avaient été effectuées sur l'ERIKA à Ravenne. Leurs résultats étaient peu différents de ceux de la visite spéciale de 1993 qui avaient fait apparaître des niveaux de corrosion très limités.

Pourtant, à Ravenne, en avril 1997, les parties supérieures de cinq porques des citernes latérales de ballast n° 2 (trois à bâbord et deux à tribord) étaient remplacées alors, d'une part, que les mesures d'épaisseur (5 à 10 % de corrosion) ne l'imposaient pas, et, d'autre part, que l'état de corrosion des porques ne pouvait pas sensiblement varier de l'une à l'autre, ce qui devait conduire, soit à les conserver toutes en l'état, soit à les réparer toutes (D 4166/71).

L'entreprise retenue pour pratiquer les mesures d'épaisseur lors de la visite spéciale quinquennale de 1998 était la société PAOLILLO STUDIO TECNICO NAVALE.

Des explications recueillies auprès de Monsieur PATANÉ, inspecteur du RINA, de Monsieur COSTIGLIOLA, superintendant de la société PANSHIP, et de l'examen de la documentation fournie par la société RINA, le collègue expert tirait des constatations factuelles concernant le calendrier et les modalités des mesures d'épaisseur réalisées en juin et juillet 1998.

Monsieur PATANÉ arrivait au chantier le 23 juin 1998, soit cinq jours après l'ERIKA et le lendemain de sa mise au sec sur un dock flottant. Monsieur COSTIGLIOLA lui remettait un relevé des épaisseurs des tôles de pont réalisé par la société PAOLILLO pendant l'escale du navire à Naples, les 3 et 4 juin 1998 (D 1698/21).

Monsieur PATANÉ, selon ce qu'il expliquait, se disait prêt à accepter ces relevés après un contrôle personnel par sondage, qui était effectué sur 10 % des points pour le pont (D 1264/3). Toutefois, selon Monsieur COSTIGLIOLA, l'inspecteur du RINA avait rejeté ces mesures auxquelles il n'avait pas assisté et de nouvelles mesures d'épaisseur s'étaient déroulées à compter de son arrivée, le 23 juin (D 1263/8).

Pour Messieurs PATANÉ et COSTIGLIOLA, les opérations de mesures auraient eu lieu à BIJELA du 23 juin 1998 au 3 juillet 1998, puis du 8 au 12 juillet 1998. Mais de l'examen de la documentation de la société RINA, il ressortait, sans ambiguïté, que les mesures d'épaisseur avaient eu lieu du 28 juin au 3 juillet 1998. La page de couverture du document de mesures d'épaisseur établi par la société PAOLILLO et visé par Monsieur PATANÉ, était, quant à elle, datée du 19 juin 1998. Ce document mentionnait, en page 3, que les relevés avaient été opérés en juin 1998, à Naples, et complétés en cale sèche à Bijela (D 4166/64, première série d'annexes du RINA, annexe n° 8).

Dans un courrier du 4 mars 2005, adressé aux experts désignés par le tribunal de commerce de Dunkerque, la société PAOLILLO écrivait qu'elle était arrivée le 18 juin 1998 à BIJELA, en compagnie de Monsieur COSTIGLIOLA alors que, selon les explications données par ce dernier, les citernes n° 2 étaient échafaudées à l'arrivée de la société PAOLILLO, le 23 juin 1998. En effet, Monsieur COSTIGLIOLA indiquait, qu'entre le 18 juin, date de l'arrivée de l'ERIKA au chantier, et le 22 juin, date de la mise sur dock flottant, il avait fait installer des échafaudages dans les citernes à l'exception des slop-tanks et de deux citernes de cargaison (D 1263/15).

A l'inverse, et toujours selon le collègue expert, Monsieur PATANÉ exposait que quatre citernes n'avaient pas été échafaudées. Une pièce établie par Monsieur PATANÉ au nom du RINA, intitulée "Structural Report for Oil Tanker" (July 1998, première série d'annexes de la société RINA, annexe 3.2.3), précisait que seuls les ballasts n° 2 tribord et bâbord et les peaks avant et arrière avaient été échafaudés, les examens et mesures ayant été faits par radeau dans les autres citernes. Un autre document de la société RINA, à l'attention du FIPOL, présentait une répartition encore différente pour les examens et mesures en radeau ou sur des échafaudages.

Les experts signalaient que les examens visuels et mesures prétendument effectués à l'aide de radeaux n'avaient pu être entrepris selon cette technique, incompatible avec la situation du navire, mis sur un dock flottant, qui interdisait tout mouvement de poids important à bord, compte tenu des risques encourus pour le navire ou pour le dock.

En outre, les ouvertures "sanitaires" dans les fonds, réalisées avant l'arrivée de Monsieur PATANÉ, étaient refermées le 6 juillet 1998, soit la veille de la remise du navire à flots, ce qui interdisait le remplissage des citernes concernées, en l'occurrence des citernes n° 2, et donc l'utilisation de radeaux dans ces capacités (D 1264/15, D 1264/16).

Le superintendant de PANSHIP et l'inspecteur du RINA décrivaient également le déroulement des travaux. Monsieur PATANÉ indiquait sur les plans et par un marquage à bord les travaux à exécuter, en se fondant sur les relevés d'épaisseur que lui soumettait chaque soir la société PAOLILLO. Cet inspecteur procédait aussi à des examens personnels le conduisant à exiger des compléments de mesures.

Le pont et les structures des ballasts n° 2 étaient mesurés en priorité. Le remplacement d'une lisse de pont sur deux dans les ballasts n° 2 était décidé après un accord entre l'inspecteur du RINA et le superintendant de PANSHIP : Monsieur POLLARA en était tenu informé. La mise en place d'inserts dans les tôles de pont et le remplacement des lisses débutaient dès le 23 juin. Les parties supérieures des porques des cloisons longitudinales étaient simultanément découpées pour la pose d'inserts.

Monsieur PATANÉ avait quitté une première fois le chantier le 30 juin 1998 ; à cette date, les relevés d'épaisseur n'étaient pas terminés puisque la société PAOLILLO n'avait quitté le chantier que le 3 juillet 1998. L'inspecteur du RINA était revenu au chantier le 6 juillet 1998, la veille de la remise à l'eau de l'ERIKA. Il était donc nécessaire d'admettre que Monsieur PATANÉ avait décidé de travaux de tôlerie sur la base de mesures d'épaisseur réalisées en son absence, alors qu'il avait refusé celles effectuées à Naples, justement pour cette raison. Les travaux de tôlerie s'étaient poursuivis jusqu'au 4 août, l'inspecteur du RINA ayant été sur le chantier du 23 au 30 juin, du 6 au 17 juillet, du 27 au 30 juillet et du 4 au 17 août 1998. Monsieur COSTIGLIOLA avait été, quant à lui, toujours présent.

Pour le collège expertal, les informations recueillies auprès de Messieurs PATANÉ et COSTIGLIOLA ou tirées des documents émanant de la société RINA étaient incohérentes, s'agissant tant du calendrier des mesures d'épaisseur ou des contrôles visuels que de leurs modalités de mise en oeuvre.

Selon la société RINA, bien au contraire, il ressortait des déclarations de Messieurs PATANÉ et COSTIGLIOLA, et de la lettre de la société PAOLILLO aux experts, que cette société avait exécuté des mesures d'épaisseur dans les premiers jours du mois de juin à Naples, qu'elle était présente à l'arrivée du navire à Bijela le 18 juin 1998, qu'elle avait commencé ses mesures à cette date, les avait poursuivies jusqu'au 3 juillet 1998, puis du 8 au 12 juillet, ce qui portait au moins à vingt-et-un le nombre de jours au cours desquels elle avait procédé à ces mesures que Monsieur PATANÉ, qui n'avait pas l'obligation d'être présent en permanence, avait pu vérifier dans leur intégralité (D 4168/66).

La société PANSHIP estimait, quant à elle, que la période au cours de laquelle les mesures avaient été réalisées était beaucoup plus longue que celle retenue par les experts, et que ces derniers avaient imaginé, à tort, que la société avait uniquement effectué ses mesures alors que le navire était en cale sèche et que les citernes ne pouvaient être remplies d'eau. Le gestionnaire technique observait également que l'inspecteur du RINA avait pris une part prépondérante dans la détermination des travaux (D 4168/26, D 4168/27).

Cependant, le collège expertal maintenait, pour les raisons qu'il avait soulignées, l'intégralité de ses constatations, estimant que la durée des opérations de mesure avait été au moins de six jours et au plus de onze jours, soit du 28 juin au 3 juillet 1998, soit du 23 juin au 3 juillet 1998, date du départ de la société PAOLILLO comme l'avait indiqué Monsieur PATANÉ lui-même, et que, durant cette période, l'ERIKA, remis à l'eau seulement le 7 juillet, était sur dock flottant, ce qui interdisait l'utilisation de radeaux (D 4168/14 à D 4168/18, D 4168/32 à D 4168/41).

Les experts désignés par le tribunal de commerce de Dunkerque procédaient également à l'analyse du relevé des épaisseurs émanant de la société PAOLILLO, à partir d'éléments intrinsèques à ce document.

Ils y découvraient un certain nombre d'anomalies : des mesures d'épaisseur généralisées du bordé de muraille et des cloisons longitudinales, non prévues dans leur totalité par les règlements du RINA ; des relevés d'épaisseur sur des éléments de structure qui n'existaient pas physiquement sur l'ERIKA (partie de pont (virure E7) et tirants (couples 51, 55 et 78)) ; l'absence d'éléments de structure existant sur l'ERIKA (des lisses de bordé et de cloison longitudinale) ; la prise en compte de structures différentes de celles se trouvant sur l'ERIKA ; des mesures d'épaisseur supérieures aux épaisseurs du navire à l'état neuf, dans certains cas, de 6 à 9 mm (cloisons longitudinales aux couples 53/54 et 59/60, âmes des lisses de muraille n° 27 et 28) ; des variations de corrosion - perte d'épaisseur en pourcentage - dans la longueur de l'ERIKA, inconcevable pour un navire de cet âge ; une incohérence complète dans les taux de corrosion relevés, notamment pour les lisses de pont dans les citernes latérales de ballastage n° 2 : 25 %, une lisse sur deux entre les couples 71 et 72 et partout ailleurs entre 7 et 11% ; une lisse sur deux avait été changée sur toute la longueur de ces citernes, alors que, si l'on prenait en compte les mesures, une lisse sur deux n'aurait dû être changée qu'entre les couples 71 et 72.

Selon PANSHIP, les anomalies du document établi par la société PAOLILLO devaient être relativisées et, en tout état de cause, la décision de remplacement des éléments avait été prise par l'inspecteur du RINA, en fonction de ses propres inspections, utilisant ses examens visuels, le marteau et des mesures d'épaisseur additionnelles, donc sur la base de valeurs que l'on pouvait supposer réelles. D'après la société de gérance technique, il n'était donc pas démontré que le relevé établi par la société PAOLILLO avait eu une quelconque incidence sur les décisions de Monsieur PATANÉ (D 4168/25).

Les comparaisons avec les résultats de l'examen des épaves permettaient d'apprécier à sa juste valeur cette observation.

Les épaisseurs relevées par la société PAOLILLO étaient pratiquement toujours supérieures à celles des épaves, quelle que fût la nature des éléments de structure : pont, bordé de muraille, cloison longitudinale, lisses de pont et de cloison longitudinale, transversales de muraille, âmes des tirants entre bordé de muraille et cloison longitudinale, à la seule exception de la citerne n° 3 où les tôles du pont avaient pris de l'épaisseur (environ 2 mm), ce qui était aberrant.

Les différences d'épaisseur étaient toujours importantes et, dans plusieurs cas, atteignaient plus de la moitié des épaisseurs relevées par la société PAOLILLO. De telles différences ne pouvaient s'expliquer par des phénomènes de corrosion, une période d'exploitation de dix huit mois suivie d'un séjour par 120 m de fond ne provoquant qu'une corrosion très limitée (D 4166/75).

En conséquence, pour les experts désignés par le tribunal de commerce de Dunkerque, ni les mesures d'épaisseur de la société PAOLILLO ni les visites rapprochées de l'inspecteur du RINA n'avaient tenu compte du niveau réel de corrosion des structures de l'ERIKA.

Or, le collègue expertal constatait également que le poids total de tôlerie prévu par la spécification initiale de la société PANSHIP était de 223 tonnes et celui effectivement facturé de 73.5 tonnes. Pour le pont, la facturation portait sur 19 tonnes alors que 124 tonnes étaient prévues. Le montant du contrat conclu entre TEVERE SHIPPING et le chantier naval, le 12 juin 1998, s'élevait à 590.000 dollars. La facturation finale du chantier, du 21 août 1998, était de 715.000 dollars (D 1209/52). Les travaux de structure initialement évalués à 500.000 dollars, avaient été finalement facturés 157.446 dollars, soit trois fois moins (D 4166/79).

Après avoir indiqué que, pour des raisons techniques évidentes liées à l'exploitation du navire, la liste définitive des réparations ainsi que leur étendue ne pouvaient être établies avant l'arrivée du navire au chantier, soit le 18 juin 1998, Monsieur POLLARA ne craignait pas d'affirmer qu'il était logique que le devis, correspondant aux prix initialement prévus par le contrat du 12 juin précédent, fût supérieur au coût réellement facturé (D 1698, pages 20 et 21, notes d'audience, pages 153, 154 et 182).

Les explications contradictoires entre elles et parfois contraires à la réalité des faits de l'employé de la société PANSHIP et de l'inspecteur du REGISTRO ITALIANO NAVALE sur le déroulement et le suivi des travaux de Bijela, les graves anomalies des relevés d'épaisseurs effectués par la société PAOLILLO, ajoutées à la diminution très importante du tonnage de la tôlerie et du prix des réparations de structure montraient que ces travaux avaient été réalisés avec le souci premier d'en réduire les coûts.

2.1.2.2.9- Les fautes caractérisées de Messieurs SAVARESE et POLLARA, exposant autrui à un risque d'une particulière gravité

L'information judiciaire et les débats permettaient de découvrir que, si Monsieur SAVARESE n'était pas dans une situation financière complètement obérée, il connaissait de réelles difficultés qu'il disait assumer grâce à des "trading debts", évaluées, selon lui, à 300.000 dollars par bateau et consistant dans le crédit qui lui était habituellement consenti par ses différents partenaires.

A Monsieur POLLARA, il devait encore 300.000 dollars "environ". Le Président de PANSHIP commentait : "*Que Monsieur SAVARESE ait eu des difficultés pour payer, c'était visible*". Il ajoutait, que, malgré tout, l'ERIKA était "gérable", même si les arriérés de paiement étaient, en général, de l'ordre de 400.000 à 500.000 dollars, et, qu'avant le naufrage, la situation était sous contrôle (D 1206/13, D 1206/14).

De même, des factures de la société RINA avaient été impayées pendant plusieurs mois. Monsieur POLLARA organisait une rencontre entre Monsieur SAVARESE et la société de classification, en octobre 1999, pour négocier un rééchelonnement de la dette qui concernait plusieurs navires, sans que, pour autant, celle-ci eût été acquittée dans sa totalité avant le naufrage de l'ERIKA (D 1030/3 à D 1030/5, D 1030/13, D 1030/14, D 1206/13, D 1206/13).

Le 10 décembre 1999, soit deux jours avant le naufrage, l'affrètement à temps - SELMONT, par l'entremise de AMARSHIP et de Monsieur CLEMENTE -, procédait par anticipation au paiement de 105.025 dollars correspondant à la période du 21 décembre 1999 au 21 janvier 2000, à la demande de Monsieur SAVARESE qui avait besoin d'argent. Ce dernier expliquait qu'il avait des "dettes courantes" avec le chantier naval de Bijela et que, pour faire face aux traditionnelles dépenses de fin d'année, il avait demandé une avance (D 2061/4, D 2330/6, notes d'audience, page 315).

Les circonstances dans lesquelles les travaux de Bijela avaient été réglés étaient tout aussi significatives des conditions dans lesquelles les réparations avaient été prévues, effectuées et enfin payées.

Le contrat conclu avec le chantier prévoyait que 30 % de la facture définitive de 715.000 dollars devaient être réglés avant le départ du navire, le solde étant échelonné sur plusieurs mois. Selon les explications présentées par Messieurs SAVARESE et POLLARA, les modalités de paiement avaient été les suivantes (D 1206/6, D 1206/9, D 1206/10, D 1206/12, D 1206/13, D 1207/2, D 1206/10, D 1211/10, D 1211/11, D 1211/13, D 1698, pages 25 à 27, D 1808/7, D 1246, D 1247, D 1249, D 1250, D 1808/6, D 1808/7).

En cas de visite spéciale, la Bank of Scotland ouvrait un compte de réserve où elle affectait une somme de 200.000 dollars (estimée à 400.000 dollars à l'audience, notes, page 185), ainsi que les bénéfices d'exploitation des trois autres navires ZAGARA, MARIA S et LUIGI S. Monsieur SAVARESE étant le porteur de la totalité des actions des six sociétés libériennes, actionnaires des trois sociétés maltaises afférentes à ces navires. Pour les travaux de Bijela, qui concernaient non seulement l'ERIKA, mais aussi le MARIA S, un "plan de règlement" avait été établi avec la banque.

A la fin juillet 1998, il était convenu entre Monsieur POLLARA et les responsables du chantier de Bijela que "l'armateur" du MARIA S et de l'ERIKA paierait de l'ordre de 30 % du montant des réparations pour chacun de ces navires le 5 août suivant, soit 70.500 dollars pour le MARIA S et 229.500 dollars pour l'ERIKA.

Monsieur SAVARESE demandait et obtenait l'autorisation de la banque de régler cette somme sur une indemnité que lui avait versée son assureur à la suite d'un sinistre ayant concerné la chaudière. Lors de la manoeuvre du navire vers la cale sèche, la chaudière avait été sérieusement endommagée en raison d'un manque brutal d'approvisionnement en eau dans les tubes d'évacuation qui avaient brûlé. Le montant réclamé à l'assurance pour la réparation était de 891.383,28 dollars. L'assureur acceptait de verser 646.690,63 dollars.

Sur cette somme, Monsieur SAVARESE obtenait de sa banque que 300.000 dollars fussent affectés au paiement du chantier. Il n'était pas envisagé d'installer une chaudière neuve, évaluée entre 900.000 et 1.000.000 dollars, car elle devait, soit être commandée au Japon, ce qui imposait de longs délais de livraison, soit être construite sur place, ce qui nécessitait d'ouvrir le navire.

Les tuyaux endommagés avaient donc été coupés, réparés puis remontés pour un coût de 350.000 dollars, tirés à partir du compte de réserve prévu pour la visite spéciale (D 1206/12, D 1808/7, notes d'audience, pages 186, 188, 190 à 193). Le représentant de la société RINA confirmait que les travaux avaient consisté dans la remise en état des différents éléments de tubulure et, qu'une fois réparée, la chaudière correspondait aux normes de la classification (D 1728/16).

Le 11 août 1998, 535.148,50 deutshtmarks, somme équivalente à 300.000 dollars, étaient versés au chantier naval. Le 17 novembre 1998, le chantier adressait une lettre à la société PANSHIP lui demandant de régler le solde (D 1249).

Le 25 novembre 1998 (D 1250), après une remise de 57.250 dollars, il restait dû 164.500 dollars pour le MARIA S et 485.500 dollars pour l'ERIKA. Le 5 mai 1999, TEVERE SHIPPING, EUROMAR, affréteur à temps de l'ERIKA à l'époque, et le chantier naval concluaient un accord prévoyant, en contrepartie d'un rééchelonnement des sommes dues, le paiement direct au chantier de Bijela du fret perçu par EUROMAR. Les 7 mai, 8 juin et 6 août 1999, EUROMAR versait, respectivement, 100.500 dollars, 77.130 dollars et 66.130 dollars, soit un total de 243.760 dollars.

Des explications ainsi recueillies, il résultait, d'une part, qu'en août 1999, après rééchelonnement de la dette, seulement 543.760 dollars avaient été payés pour les travaux de réparation de l'ERIKA et du MARIA S. alors que 715.000 dollars avaient été réclamés uniquement pour l'ERIKA, et, d'autre part, que, pour une chaudière endommagée, l'indemnisation de l'assurance avait été de 646.690,63 dollars, montant sur lequel il avait été prélevé 300.000 dollars pour le règlement de la première échéance des travaux effectués par le chantier naval sur l'ERIKA et le MARIA S. la somme consacrée aux réparations de la chaudière s'étant élevée à 350.000 dollars, alors que le coût de remise en état avait été évalué à 891.383,28 dollars.

La diminution de l'ordre de deux tiers du poids de la tôlerie et du coût des travaux de structure n'avait pu échapper à Monsieur POLLARA.

Même en s'abritant derrière une particularité de la législation italienne dont il ne justifiait pas, il ne pouvait sérieusement prétendre, comme il l'avait affirmé lors de l'instruction et de l'audience, qu'il n'avait pas, de fait, pris sa part dans la préparation, le déroulement et le règlement des travaux effectués à Bijela (D 3681/11, notes d'audience, pages 101 et 102).

Ayant suivi, à la demande de Monsieur SAVARESE, les travaux réalisés sur l'ERIKA, à Ravenne, en mars et avril 1997, puis s'étant réuni avec l'inspecteur du RINA, Monsieur PISCHEDDA, qui avait procédé à la visite préalable d'Aliaga en février 1998, il connaissait l'état du navire avant son arrivée au chantier.

Selon les explications de Monsieur COSTIGLIOLA, recueillies par les experts désignés par le tribunal de commerce de Dunkerque, Monsieur POLLARA avait participé à la spécification d'appel d'offres, approuvé la liste des travaux et avait été informé de la décision de ne remplacer qu'une lisse de pont sur deux. Au cours de l'entretien de Monsieur COSTIGLIOLA avec le collège expertal, le Président de PANSHIP avait d'ailleurs précisé que le remplacement de tôles à l'origine de 16 mm d'épaisseur par des tôles de 14 mm, qui s'était parfois produit lors des réparations à Bijela, était une pratique normale pour un navire âgé.

D'après ses propres écrits, Monsieur POLLARA avait aussi conduit la négociation sur le règlement du coût des travaux (D 1263/4, D 1263/5, D 1263/16, D 1698, pages 5 à 7 et 24 à 26).

En dépit de leurs dénégations, il est en conséquence établi de manière certaine que Messieurs SAVARESE et POLLARA ont, de façon délibérée et concertée, pour des raisons de coût, décidé une diminution des travaux effectués à Bijela dans des proportions telles qu'ils ne pouvaient ignorer que cela mettait en jeu la sécurité du navire.

Dès lors, ils ont, chacun, commis une faute caractérisée qui a exposé autrui à un risque d'une particulière gravité qu'ils n'ont pu ignorer et qui s'est réalisé les 11 et 12 décembre 1999.

A l'origine de la persistance de la corrosion généralisée du navire, qui se situait là où s'étaient produits les dommages et avait contribué à sa ruine, leur faute a été l'une des causes du naufrage et, comme telle, a provoqué l'accident de mer.

Des appréciations de même nature pourraient être portées sur le comportement de Monsieur COSTIGLIOLA, employé de PANSHIP, ainsi que de Monsieur PATANÉ, dont les actes, compte tenu du pouvoir qui lui était reconnu de délivrer seul le certificat provisoire de classification, étaient susceptibles d'engager la responsabilité du REGISTRO ITALIANO NAVALE. Pour des raisons demeurées inexplicées, ni cette personne morale ni Messieurs COSTIGLIOLA et PATANÉ n'ont été poursuivis.

2.1.2.2.10- Les autres comportements considérés comme fautifs et causes de l'accident de mer selon l'ordonnance de renvoi

D'autres comportements ont été considérés par la juridiction d'instruction comme fautifs et à l'origine du naufrage (D 4177/163). Ils doivent être examinés, alors même que, pour certains, rangés sous le titre "les causes du naufrage liées au comportement fautif des personnes", ils sont ensuite placés sous la rubrique "mise en danger d'autrui" (D 4177/163 à D 4177/190).

En effet, le tribunal est saisi de tous les faits contenus dans l'ordonnance de renvoi, ainsi que des circonstances permettant de les caractériser, et non des qualifications de pollution, de mise en danger de la personne d'autrui et de complicité de ce délit, au titre desquelles ces faits ont été retenus.

2.1.2.2.10.1- Avant l'escale de Dunkerque

2.1.2.2.10.1.1- Monsieur SAVARESE

Selon la juridiction d'instruction, Monsieur SAVARESE avait aménagé sa situation personnelle et organisé la gestion de l'ERIKA afin de limiter la mise en jeu de sa propre responsabilité, en contournant ainsi l'application des conventions internationales, obtenu indûment des certificats qui ne correspondaient pas à l'état réel du navire et fait modifier la configuration du navire et son port en lourd, imposant des contraintes structurelles à un navire âgé, en état de corrosion avancée.

Il n'est pas démontré que les faits relevant des premier et troisième de ces griefs aient un lien causal avec le naufrage. Quant à l'obtention ou au maintien des différents certificats, ils n'étaient que la conséquence des travaux effectués à Bijela, pour lesquels l'existence d'une faute a déjà été établie.

En revanche, Monsieur SAVARESE a commis une faute caractérisée qui a exposé autrui à un risque d'une particulière gravité en décidant de fréter de nouveau à temps l'ERIKA, le 14 septembre 1999, alors qu'il savait que les travaux de réparation de Bijela avaient été réduits dans des proportions telles qu'il ne pouvait ignorer que cela mettait en jeu la sécurité du navire.

Or, il est certain que s'il avait cessé de fréter le navire à l'expiration de la durée de la charte-partie avec la société EUROMAR, le naufrage n'aurait pas eu lieu. Cette faute qualifiée qui a été l'une des causes du naufrage, a, comme telle, provoqué l'accident de mer.

2.1.2.2.10.1.2- Monsieur POLLARA

Il était également reproché à Monsieur POLLARA d'avoir laissé naviguer l'ERIKA, malgré son état de délabrement, entre février 1998, date du rapport de Monsieur PISCHEDDA, et son arrivée au chantier de Bijela, en juin suivant, ce qui n'a, cependant, aucun lien causal avec le naufrage, et obtenu, sans remplir les conditions prévues par les conventions internationales, la certification ISM pour la compagnie PANSHIP et les certificats de classification, statutaires et de sécurité pour le navire.

Il n'est toutefois pas établi que Monsieur POLLARA se fût soumis à d'autres sujétions que celles que lui avait imposées le RINA pour la délivrance de la certification ISM, et que l'obtention ou le maintien des certificats du navire eût une autre cause que les travaux effectués à Bijela, pour lesquels l'existence d'une faute a déjà été démontrée.

Monsieur POLLARA aurait-il déconseillé le nouvel affrètement à temps du navire, le 14 septembre 1999, en raison de l'état de l'ERIKA, que cela n'aurait pas empêché Monsieur SAVARESE de poursuivre l'exploitation du pétrolier selon ces modalités juridiques, en recourant, le cas échéant, aux services tout aussi compréhensifs d'une autre société de gérance technique. La participation du Président de PANSHIP, à la supposer établie et fautive, aux négociations de la charte-partie conclue avec SELMONT, n'a donc pas eu de rôle causal dans l'accident de mer.

2.1.2.2.10.1.3- Messieurs CLEMENTE et DUCCI

L'ordonnance de renvoi retenait que la société off-shore SELMONT avait été utilisée comme "véhicule juridique" destiné exclusivement à l'affrètement de l'ERIKA, afin de permettre à Monsieur SAVARESE d'obtenir un paiement anticipé du fret, alors que ni cette société ni ses dirigeants n'étaient en mesure de répondre aux exigences requises d'un affréteur à temps et d'un fréteur au voyage, et que Messieurs DUCCI et CLEMENTE n'avaient procédé à aucune vérification de l'état réel de l'ERIKA et de la situation financière de Monsieur SAVARESE.

Le recours à la société SELMONT, mandatant un intermédiaire suisse, la société AMARSHIP, pour la représenter, n'était pas en soi critiquable. Même si la charte-partie du 14 septembre 1999 garantissait le bon état de navigabilité de l'ERIKA, l'affrètement à temps par Messieurs CLEMENTE et DUCCI, qui, à l'évidence, comme l'avaient révélé leurs interrogatoires, ne possédaient pas les compétences et la structure appropriées les disposant particulièrement à cette activité, et n'avaient pas fait procéder à la moindre vérification préalable de l'état réel du navire et de la situation exacte de Monsieur SAVARESE, constituait certainement une faute d'imprudence.

Pour que cette faute fût causale, il était au moins nécessaire de relever que, si elle n'avait pas été commise, c'est-à-dire si Messieurs CLEMENTE et DUCCI, propriétaires des sociétés SELMONT et AMARSHIP, n'avaient pas affrété à temps le navire, aucun autre opérateur ne l'aurait affrété pour le fréter ensuite au voyage, ce que l'information et les débats n'ont pas démontré.

Il a même été constaté que la détermination de Monsieur SAVARESE à exploiter l'ERIKA et à le rentabiliser coûte que coûte lui aurait permis de s'accorder avec d'autres interlocuteurs aussi transparents, mais prêts à lui payer d'avance le fret nécessaire au remboursement d'une partie de ses dettes.

2.1.2.2.10.1.4- Monsieur PONASSO

En ses qualités de chef du département de la gestion de la flotte du RINA, en 1998, département qui comprenait la section SIS, dont il assurait également la direction jusqu'à la fin 1998, de membre du comité de classification et de la direction générale du RINA, Monsieur PONASSO, ingénieur naval, avait, d'après l'ordonnance de renvoi, accepté en mai et juin 1998, puis maintenu, la certification ISM de l'ERIKA, qu'il savait impropre à la navigation, et celle de PANSHIP, malgré les manquements connus de cette compagnie ; dirigé l'inspecteur de la société de classification chargé de superviser les travaux de réparation du navire ; proposé la classification du pétrolier à l'issue de ces travaux et signé les certificats définitifs ; délivré les certificats de navigation, en particulier le certificat international de prévention contre la pollution en négligeant de vérifier le SOPEP ; et permis à l'ERIKA, faute d'un contrôle suffisant après les constatations d'un de ses inspecteurs en novembre 1999, de continuer à naviguer.

L'octroi de la certification ISM à la compagnie en février, puis en mai, sous la signature de Monsieur PONASSO, et en juin 1998 au bénéfice du navire est sans lien causal avec l'accident, puisqu'il n'est pas démontré que si la société PANSHIP et le navire n'avaient pas bénéficié de cette certification, à une période où elle n'était pas encore obligatoire, elle ne l'aurait jamais obtenue ultérieurement. Le maintien de cette certification ne dépendait pas de Monsieur PONASSO, mais de l'autorité maritime de Malte qui avait, à tout moment, la faculté de la retirer.

La preuve n'a pas été rapportée que Monsieur PONASSO a personnellement contrôlé l'activité de l'inspecteur du REGISTRO ITALIANO NAVALE lors de la visite spéciale quinquennale de Bijela, à l'été 1998, puis celle de l'inspecteur de la société RINA au cours de la visite annuelle à Augusta, le 24 novembre 1999, visites dont les rapports ne lui ont pas été directement adressés.

De plus, il n'est pas établi qu'il ait directement pris part à la préparation du comité de classification qui avait examiné la situation de l'ERIKA, parmi celles de nombreux autres navires. Aucune faute ne peut, par ailleurs, lui être personnellement imputée en raison de sa participation à la décision du comité de classification, prise de manière collégiale, ou des conséquences directes de cette décision que constituait la signature des certificats de navigation du pétrolier (annexes n° 16 (D 2430) et 1 (D 4039) de la société RINA, D 3680/1).

A ces différents égards, l'immunité de juridiction dont Monsieur PONASSO prétendait bénéficier au titre des activités de classification et de certification est donc sans objet.

2.1.2.2.10.1.5- La société RINA

Il a été indiqué que la responsabilité pénale de la société RINA ne peut être recherchée pour des faits antérieurs au 1^{er} août 1999 (c.f. 2, in limine). Pour la période comprise entre les mois d'août 1999 et l'escale de Dunkerque, il lui était reproché d'avoir fait bénéficier l'ERIKA et la société PANSHIP de la certification ISM malgré les manquements de la compagnie exploitante, sans vérifier qu'ils avaient été ultérieurement corrigés, et renouvelé le certificat de classe en dépit des constatations de son inspecteur, lors de la visite annuelle, à Augusta, en novembre 1999.

Il faut noter que si, d'après les pièces qu'elle avait produites, la société RINA pouvait soutenir que, succédant au REGISTRO ITALIANO NAVALE, elle disposait d'une délégation de l'autorité maritime de Malte pour la délivrance des certificats ISM, il ne lui était pas conféré un pouvoir de ce type pour le retrait de la certification, que s'était réservée l'autorité maltaise.

Dans cette mesure, la société RINA avait bien avisé, le 23 août 1999, l'autorité maritime de Malte que les manquements constatés au sein de la société PANSHIP pouvaient justifier le retrait de la certification ISM de la compagnie exploitante, mais lui avait proposé, avant de prendre cette décision, de réaliser des investigations complémentaires et de ne pas retirer cette certification s'il était vérifié que les corrections nécessaires avaient été mises oeuvre au sein de la compagnie et à bord des navires qu'elle gérait (D 1788/28, D 2851/1, conclusions in limine litis la société RINA, pièce n° 21).

Après un audit de la société PANSHIP, le 12 novembre 1999, la société de classification indiquait à l'autorité maritime de Malte que les mesures adéquates avaient été prises, ce dont justifiait Monsieur POLLARA (deuxième série de documents transmis par Monsieur POLLARA (transmission du 31 mars 2004, D 3898), dossier n° 5).

Un point, qui ne concernait pas, toutefois, une prescription spécifique du code ISM, demeurait en suspens.

Pour l'ERIKA, une visite de contrôle intervenait le 6 septembre 1999, alors qu'elle n'était en principe prévue qu'en décembre 2000. Sous réserve de six remarques, dont trois non-conformités relatives à l'absence de documents à bord concernant les inspections du navire effectuées avant le mois d'août 1999, à des analyses périodiques de la lubrification de l'arbre d'hélice arrière et à l'existence de certaines mentions documentaires, pour lesquelles les propositions de rectifications avaient été admises, l'inspection avait été satisfaisante pour l'auditeur de la société de classification. Le navire semblait avant que la société RINA eût procédé à l'audit, déjà programmé, destiné à vérifier que les corrections proposées avaient bien été réalisées (D 2847, D 3714, D 3760, D 3776, D 3980, D 4033/4).

On ne pouvait estimer que cette société aurait dû retirer la certification ISM, alors qu'elle ne disposait pas de délégation à cet effet, ce qui, par ailleurs la privait de la possibilité de prétendre, pour ces faits, à l'existence d'une immunité de juridiction fondée sur une telle délégation, ou qu'elle n'avait pas invité l'autorité maritime de Malte à ordonner ce retrait, alors que celle-ci avait été avisée que les manquements constatés pouvaient entraîner une décision de ce type, ou encore que la société de classification avait omis de vérifier que les corrections avaient été apportées, ce qu'elle faisait le 12 novembre 1999, pour la compagnie exploitante, et ce qu'elle avait prévu de faire pour l'ERIKA.

Le 24 novembre 1999, Monsieur ALGA, inspecteur de la société RINA achevait à Augusta la visite annuelle de l'ERIKA par l'examen des structures du navire. On rappelle qu'il avait noté dans son rapport :

“Peak-avant

Cloison d'abordage :

Premier niveau sous le pont supérieur :

constaté corrosion et réduction d'épaisseur de la tôle sur environ 4 m sur l'avant de la cloison d'abordage

constaté corrosion et réduction d'épaisseur entre lisses de muraille et cloison d'abordage

constaté corrosion et réduction d'épaisseur des longitudinaux I, II, III, IV, à partir du bordé bâbord et du bordé tribord

constaté corrosion et réduction d'épaisseur à l'intersection des lisses de bordé et de la cloison d'abordage

Première serre : constaté corrosion et réduction d'épaisseur

Recommandations : examiner à nouveau avec des mesures d'épaisseur, et / ou réparer, si nécessaire le peak-avant jusqu'en [“until”] janvier 2000

Citernes de ballast n° 2 bâbord et tribord :

Lisses de pont, zones suspectes : constaté réduction d'épaisseur des lisses de pont.

Pas procédé à des mesures d'épaisseur des zones suspectes requises pour le ESP (“Enhanced Survey Program”)

Echelle : constaté réduction d'épaisseur sur la partie supérieure

Recommandation : jusqu'en [“until”] janvier 2000 : faire un nouvel examen des lisses de pont et effectuer des mesures d'épaisseur dans les zones suspectes des ballasts 2 bâbord et tribord et réparer si nécessaire les parties supérieures des échelles” (D 1698, pages 27 et 28, D 1750, page 36, conclusions de la société RINA, pages 35 et 36).

Monsieur ALGA visait le certificat de classe en indiquant que le navire devait être soumis à une inspection dans le délai précité, sans faire référence à l'origine technique de cette réserve (D 3958/3).

Il exposait au collège expertal désigné par le tribunal de commerce de Dunkerque, selon le compte-rendu d'entretien que ce collège avait établi, les résultats de son inspection à Augusta.

La journée du 24 novembre 1999 avait été consacrée à la visite des ballasts et du peak, en compagnie de Monsieur AMITRANO, responsable de la sécurité chez PANSHIP, le Commandant du navire étant resté dans sa cabine. Monsieur ALGA avait passé près de trois heures dans le peak-avant et environ une demi-heure par ballast où il devait effectuer une simple inspection visuelle, avec une lampe torche.

Dans le peak-avant, il avait constaté, à la première plate-forme, de la corrosion et des réductions d'épaisseur sur la cloison d'abordage, l'usure et la corrosion des goussets de liaison des raidisseurs verticaux, des goussets des raidisseurs longitudinaux et des liaisons transversales sous la plate-forme.

Dans les ballasts n° 2 bâbord et tribord, il avait relevé, qu'à tribord, la première lisse de pont, la plus proche de l'échelle de descente, était très usée, que les autres lisses étaient en très bon état, comme neuves, que les parties supérieures des échelles étaient très usées, que, sondés, les autres longitudinaux étaient rouillés seulement en surface, et, qu'au fond du ballast, la structure était en bon état.

S'agissant de la lisse usée, il en avait référé à son supérieur, Monsieur RICCA pour lui décrire la situation en détail et, en accord avec lui, avait décidé de signer le certificat sous la réserve de mesures d'épaisseur à réaliser avant fin janvier 2000. Il avait bien remarqué que des tôles et des renforts apparaissaient comme neufs, Monsieur AMITRANO lui ayant confirmé qu'il y avait eu beaucoup de réparations dans cette zone, ce qu'il avait pu noter à la lecture du rapport de visite spéciale se trouvant à bord (D 1190/39 à D 1190/41).

Selon Monsieur RICCA, chef du bureau de la société RINA à Augusta, dans un premier temps, Monsieur ALGA lui avait exclusivement parlé du peak-avant, les difficultés signalées ne remettant pas en cause la navigabilité du pétrolier, puis, dans second temps, durant la rédaction de son rapport, l'inspecteur lui avait fait part de ses observations concernant les ballasts ; il avait été alors décidé de prescrire des mesures d'épaisseur dans les zones qui, avec le temps, pouvaient devenir suspectes. Monsieur RICCA affirmait que s'il y avait eu une réparation urgente, le navire aurait été arrêté (D 1014/5, D 1014/6).

Entendu sur commission rogatoire, Monsieur ALGA indiquait, cependant, que Monsieur AMITRANO lui avait fait connaître qu'il ne souhaitait pas attendre la rédaction de son rapport, car l'ERIKA était sur le point d'appareiller. L'inspecteur de la société RINA précisait qu'il avait dû renouveler d'abord le certificat de classe du navire, qui avait quitté le port immédiatement après sa visite, et qu'il avait, ensuite, pris le temps de consigner par écrit ses constatations (D 1032/12).

Monsieur PONASSO déclarait qu'il avait pris connaissance du rapport de Monsieur ALGA après le naufrage, l'inspecteur n'ayant pas estimé utile de s'écarter de la procédure habituelle de transmission dans les sept jours et de l'adresser immédiatement à la direction générale. Il confirmait que Monsieur ALGA disposait du pouvoir de valider le certificat de classe et précisait, que, selon le règlement de la société RINA, le visa de ce certificat ne devait comporter ni appréciation ni description spécifique, en dehors de la date, du lieu de l'émission et du délai de validité.

Le chef du département de la gestion de la flotte ajoutait, toutefois, que, s'il avait eu en mains le rapport de l'inspecteur, ce document "aurait certainement suscité des doutes" et qu'il aurait été nécessaire de compléter l'analyse en comparant les constatations réalisées à Augusta avec le compte-rendu des travaux de Bijela (D 4033/8, D 4043/7, notes d'audience, pages 333 et 334).

La société RINA relevait à juste titre que Monsieur RICCA avait déclaré que les inspecteurs en charge des visites de classification pouvaient se connecter à un système intranet, qui lui donnait les informations essentielles sur les navires de la flotte suivie par la société de classification (ses conclusions, I, page 38).

Monsieur ALGA aurait pu ainsi obtenir la confirmation de ce que lui avait indiqué l'employé de PANSHIP au cours de la visite et de ce qu'il avait sûrement pu relever sur les documents à bord : certaines des corrosions qu'il avait notées, en particulier dans le ballast n° 2 tribord, se trouvaient là où des travaux de réparation avaient été effectués lors de la visite spéciale quinquennale de juin et juillet 1998, dans des zones qu'il qualifiait de "suspectes" seulement seize mois plus tard - *"Deck longitudinals, suspect areas. Found thinning of deck longitudinals. Not carried out thickness measurement of suspect areas [...] until january 2000 : examine again the deck longitudinals and carry out the thickness measurement in the suspect zone of the ballst tank n.p 22 and 23"* -, et que la société RINA définissait elle-même, en tant que telles, comme des zones de corrosion substantielle (D 4166/21, D 4166/74, D 4166/86, notes d'audience, page 344).

Les constatations de l'inspecteur de la société de classification révélaient, selon le BEA Mer et le collège expertal désigné par le tribunal de commerce de Dunkerque, un état préoccupant des structures du navire (D 1750, page 35, D 4166/28).

Même l'un des spécialistes appelés par la société de classification à témoigner, Monsieur RULE, architecte naval depuis 1971, après avoir indiqué que l'inspecteur avait agi selon la pratique habituelle en demandant, dans un délai considéré comme relativement court, des mesures d'épaisseur dans les zones suspectes, finissait par convenir que la situation était inhabituelle.

A la question de savoir si une société de classification ne devait pas s'étonner de devoir demander des mesures d'épaisseur aussi rapidement après une visite spéciale quinquennale, il répondait : *"Ce n'est pas vraiment habituel qu'après une inspection spéciale une structure pose des problèmes et impose de nouvelles mesures d'épaisseur après la première visite annuelle"* (notes d'audience, page 1083).

En renouvelant, le 24 novembre 1999, le certificat de classe dans la précipitation, et, comme Monsieur ALGA l'avait lui-même précisé, sous la pression de contraintes commerciales, avec la seule réserve d'une nouvelle inspection avant fin janvier 2000 et sans prescrire des mesures d'épaisseur à effectuer aussitôt, notamment dans les citernes latérales de ballast n° 2, alors que les zones suspectes de corrosion substantielle qu'il avait observées tout juste quinze mois après la visite spéciale quinquennale étaient, pour un professionnel, le signe manifeste de l'état préoccupant des structures d'un navire transportant habituellement des produits polluants, l'inspecteur de la société RINA a commis une faute d'imprudence.

Si des relevés d'épaisseur avaient été alors réalisés dans les règles de l'art, ils auraient permis de constater, de proche en proche, l'existence de la corrosion découverte, après le naufrage, sur les fragments d'épave et les épaves du navire, notamment pour le ballast n° 2 tribord. Sans travaux de réparation, le certificat de classe n'aurait pu être renouvelé, et l'ERIKA être affrété deux jours plus tard par la société TTC, pour son dernier voyage.

Par voie de conséquence, la faute d'imprudence de Monsieur ALGA est l'une des causes du naufrage et, comme telle, a provoqué l'accident de mer.

Imputable à un inspecteur qui avait le pouvoir de décider, seul, du renouvellement du certificat de classe, qui, contrairement à ce que l'on a soutenu, l'a visé seul (conclusions de la société RINA, II, page 36, D 3958/3), et qui, à ce titre, était l'un des représentants, au sens de l'article 121-2 du code pénal, de la société RINA, sa faute est de nature à engager la responsabilité pénale de cette personne morale à raison de son activité de classification.

La société RINA invoquait l'exception d'immunité de juridiction d'un Etat étranger au titre de cette activité. La société de classification estimait que les conventions internationales et le droit positif national, issu de la jurisprudence des juridictions de l'ordre judiciaire et administratif, commanderaient, au regard des modalités juridiques et pratiques dans lesquelles s'exerceraient la certification et la classification des navires, que lui soit étendu le bénéfice de l'immunité de juridiction accordée à un Etat étranger, en l'occurrence celle reconnue à l'Etat Maltais, dont elle justifiait être le délégataire pour la délivrance des certificats statutaires et de sécurité.

Lorsqu'elle consiste à vérifier la mise en oeuvre des règles de sécurité au moyen d'inspections portant sur la solidité structurelle de la coque (1.1.1.1 § 6), l'activité des sociétés de classification est d'ordre privé, réalisée à la demande du propriétaire, en exécution d'un contrat conclu avec lui. Telle est bien la situation, en l'espèce, puisque la société maltaise TEVERE SHIPPING, contrôlée elle-même par deux sociétés libériennes dont Monsieur SAVARESE portait la totalité des actions, concluait, le 3 août 1998, un contrat avec le RINA pour la prise en classe de l'ERIKA (D 3680).

L'existence d'un lien textuel ou factuel entre certification et classification, les relations de l'Etat de Malte avec les différentes sociétés de classification et la pratique suivie par cet Etat dans l'octroi de son pavillon, ou encore "l'objectif de service public" (conclusions d'incident, page 14) qui serait poursuivi lors de l'activité de classification n'ont ni pour objet ni pour effet de rattacher celle-ci à l'exercice de la souveraineté des Etats dont le pavillon flotte sur les navires pris en classe par la société RINA, ce qu'a d'ailleurs admis l'un des dirigeants de cette société, chargé de la représenter au cours des débats (Crim 23 novembre 2004, D 4041/4, notes d'audience, pages 66 à 68).

Dès lors, l'exception d'immunité doit être rejetée.

2.1.2.2.10.1.6- Les sociétés TOTAL SA, TTC et TPS ; Monsieur THOUILIN

Avant l'escale de Dunkerque, la société devenue TOTAL SA et ses filiales TTC et TPS intervenaient pour l'affrètement de l'ERIKA, respectivement, lors de l'approbation du navire, après la visite de vetting du 21 novembre 1998, et pour les contrats d'affrètement au voyage, entre le 2 septembre et le 26 novembre 1999.

Constitué en 1991, dans des circonstances et conditions qui ont déjà été évoquées (1.1.5.2), le service vetting de la compagnie pétrolière était situé au sein de la société devenue TOTAL SA et rattaché au service des affaires juridiques et de la sécurité de la direction "Trading/Shipping", sous l'autorité de Monsieur THOUILIN. Celui-ci précisait qu'il avait vis-à-vis du vetting une responsabilité, non pas opérationnelle, mais hiérarchique. Autrement dit, et pour reprendre le terme utilisé par un adjoint au responsable du vetting de TOTAL, la décision d'accepter ou de refuser un navire était "souveraine" (D 1943/2).

Ce service comprenait neuf inspecteurs, cinq salariés de la société devenue TOTAL SA et quatre établis à leur compte, mais ne travaillant que pour TOTAL, dont Monsieur TRAGIN, qui avait procédé au vetting de l'ERIKA, le 21 novembre 1998, à Melilli (D 1943/2, D 1950, D 1992, D 2466, D 2544/2, D 2967).

On rappelle que Monsieur TRAGIN concluait son rapport en indiquant : "*Ne peut être pris en Time Charter (Groupe secours et seulement 2 D.G)-1 seule chaudière-pas compresseur de secours ; Acceptable à la limite en spot [affrètement au voyage] quand nous aurons vérifié que la pompe incendie est disponible à tout moment [et] que les méthodes d'élimination des eaux de cale Machine ont changé*" (D 4018).

Après un échange avec le gestionnaire technique, au cours duquel le service vetting obtenait la communication d'une attestation du RINA, garantissant le bon état de la structure et des citernes du navire, et constatait que la société PANSHIP bénéficiait de la certification ISM. Monsieur MAUREL, membre du service vetting (D 2544/2, D 2667), décidait de l'acceptation de l'ERIKA par la compagnie pétrolière, pour une période d'un an à compter du 21 novembre 1998 (D 401/32, D 2544/3).

Pour être parfois généraux, d'autres éléments d'appréciation ne méritaient pas moins toute l'attention de professionnels aussi expérimentés que ceux qui composaient le service vetting de la société devenue TOTAL SA.

Compte tenu des multiples sources d'informations dont disposaient les membres de ce service et qui leur permettaient "d'avoir constamment des renseignements fiables et récents" (D 1943/2), ils n'avaient pu ignorer qu'au moment de son acceptation, le navire était âgé de vingt-trois ans, avait, successivement, porté huit noms, sous trois pavillons, ce qui laissait présumer plusieurs changements de propriétaire, avait été classé par quatre sociétés de classification, pour la dernière fois, trois mois auparavant, lors de la visite spéciale quinquennale, et avait été confié à quatre sociétés de gestion. Cette situation pouvait entraîner un risque de discontinuité dans l'entretien du navire, ainsi que l'avait noté le BEA Mer, et avait "alerté" l'un des experts du collège désigné par le tribunal de commerce de Dunkerque lorsqu'il s'était intéressé à l'historique du pétrolier (D 1750, page 18, notes d'audience, page 826).

En plus de ces caractéristiques particulières, l'ERIKA présentait celles plus générales à ce type de navire, affrété systématiquement au voyage pour le transport de "produits noirs", considérés comme les plus polluants parmi les produits pétroliers.

Dans son rapport du 5 juillet 2000, la Commission d'enquête de l'Assemblée Nationale relevait que "tous les intervenants du secteur" qu'elle avait entendus au cours de sa mission avaient convenu que l'affrètement au voyage, particulièrement répandu pour le transport d'hydrocarbures et commode en raison des marges de réactivité qu'il procurait, était moins sûr que l'affrètement à temps, lequel permettait d'envisager une relation de partenariat entre l'affréteur (en mesure d'exiger un véritable suivi de la maintenance) et l'armateur (qui pouvait engager des investissements pour renouveler sa flotte), et que le choix du mode d'affrètement, à temps ou au voyage, n'était pas neutre pour la sécurité du transport de ce type de produit.

La Commission notait également que le "marché spot" était soumis à une féroce concurrence sur les prix, sans qu'il y eût de différence notable au niveau des taux de fret entre les vieux pétroliers et les pétroliers récents, et que c'était souvent le tonnage disponible le moins cher, offert par les plus vieux navires qui dictaient les prix, de sorte que, la qualité rapportant peu, les "petits" exploitants, qui supportaient de faibles niveaux de coûts, gagnaient des parts de marché au détriment de sociétés à la réputation bien établie (D 3252, pages 66 et 67).

La nature du produit transporté avait également une incidence sur la sécurité du transport, ce que le BEA Mer et les Commissions d'enquête de l'Assemblée Nationale et du Sénat n'avaient pas manqué de souligner.

Selon le BEA Mer, l'ERIKA était, comme beaucoup de pétrolier de son âge, exploité pour le transport des produits noirs (fioul, goudrons), c'est-à-dire les plus polluants mais les moins exigeants en matière de qualité des citernes et de nettoyage entre deux chargements.

Les produits blancs (gazole, essence, kérosène, naphta), d'une grande dangerosité immédiate à cause de leur inflammabilité, exigeants pour la propreté des citernes, mais moins polluants du fait de leur volatilité même, étaient généralement transportés par les pétroliers les plus récents, disposant de revêtements de citernes efficaces. Les navires affectés principalement au transport des produits noirs étaient, statistiquement, plus susceptibles d'accidents.

La protection des citernes de chargement contre la corrosion y était certes naturellement assurée par la nature même de la cargaison transportée, mais ce n'était pas le cas des citernes de ballastage.

L'aménagement de ballasts séparés constituait un point faible bien connu sur les navires-citernes du type et de l'époque de l'ERIKA. Mal, peu, pas ou plus protégés par un revêtement, ils subissaient l'alternance d'eau de mer et d'"atmosphère saline" qui y favorisaient le développement de la corrosion, plus particulièrement dans les "recoins" que constituaient les lisses et leurs jonctions avec les tôles des cloisons et des bordés qu'elles renforçaient.

De plus, le réchauffage des citernes de cargaison produisait dans les ballasts adjacents des condensations qui favorisaient également le développement de la corrosion, à laquelle les tôles et lisses de pont, qui participaient à la rigidité de la poutre navire, étaient les plus exposées. A cela s'ajoutaient les contraintes thermiques liées aux écarts de température entre les différentes parois.

La majeure partie des navires exploités pour le transport de produits noirs par les principaux opérateurs européens était âgée de 17 à 25 ans contre 10 à 18 ans pour le pétrole brut et les produits blancs. Pour le transport de produits noirs, 49 % des navires avaient plus de 20 ans, ce qui ne signifiait pas qu'ils étaient tous inacceptables, mais simplement que le risque de navires défectueux dans cette tranche d'âge était plus élevé (D 1750, pages 13, 14, 64 et 65).

Les Commissions d'enquête de l'Assemblée nationale et du Sénat avaient fait exactement le même constat. Il leur avait été confirmé que le transport des produits noirs chauffés accélérail la détérioration de la structure des navires, ce qui en faisait "une activité particulièrement risquée".

Or, le taux du fret, très bas pour cette catégorie d'hydrocarbures, n'incitait pas à l'utilisation de navires neufs, d'autant plus qu'il était difficile de charger des produits blancs après avoir transporté des produits noirs, compte tenu du caractère particulièrement salissant de ce type de cargaison.

Débutant le plus souvent par des produits blancs, un pétrolier transportait, "en fin de carrière", des produits noirs du fait du surcoût lié au nettoyage de ses capacités après l'acheminement d'un tel produit.

Il en résultait que le transport des produits noirs chauffés, qui étaient, d'une part, les plus corrosifs pour le bateau, et, d'autre part, parmi les plus polluants pour l'environnement, était assuré par les navires les plus anciens. Statistiquement, selon le rapport de la Commission d'enquête du Sénat, les navires anciens transportant des hydrocarbures chauffés apparaissaient particulièrement dangereux (D 3252, pages 63 et 64, D 3253, pages 113, 144 et 145).

La situation que l'inspecteur, chargé du vetting de l'ERIKA en novembre 1998 pour le compte de TOTAL, avait exposée au tribunal lors de l'audience correspondait précisément à celle dont les dangers avaient été mis en évidence par les membres du BEA Mer et les intervenants entendus par les Commissions d'enquête parlementaires :

“Chez TOTAL, les bateaux âgés n'étaient pas pris en time-charter [affrètement à temps]. Les bateaux les plus âgés n'étaient pas affrétés pour faire du produit léger (blanc). Ils étaient faits pour les produits noirs. Ils transpor[taient] des produits d'une raffinerie à l'autre sur des courtes distances” (notes d'audience, page 698).

Si la prise de risque inhérente au transport maritime est, par nature, admissible, elle cesse de l'être et devient une faute d'imprudence, lorsque, aux périls résultant des conditions de navigation d'un pétrolier, fût-il muni de tous ses certificats, s'ajoutent d'autres dangers, tels que ceux liés à l'âge du navire, à la discontinuité de sa gestion technique et de son entretien, au mode d'affrètement habituellement choisi et à la nature du produit transporté, qui sont décrits comme autant de circonstances clairement identifiées, dès l'époque de l'acceptation de l'ERIKA à l'affrètement par le service vetting de la société devenue TOTAL SA, pour avoir, chacune, de réelles incidences sur la sécurité.

Considérées ensemble, elles auraient dû être regardées définitivement comme réhabilitaires pour l'acheminement de cargaisons aussi polluantes que des produits pétroliers, dits produits noirs, tels que du fuel oil n° 2.

Le fait que les pratiques des principales entreprises concurrentes aient été sensiblement identiques en ce domaine (D 1750, page 14) et, notamment, que d'autres sociétés que TOTAL aient, en même temps qu'elle, ou ultérieurement, accepté le navire à l'affrètement au voyage est indifférent, les approbations ainsi délivrées par les services vetting d'autres compagnies pétrolières encourageant la même réprobation.

Si le navire avait été définitivement écarté, le 24 novembre 1998, il n'aurait pu être affrété un an et deux jours plus tard par TTC pour son dernier voyage. Cette imprudence a donc eu un rôle causal dans le naufrage, et, comme telle, a provoqué l'accident de mer.

En acceptant l'ERIKA pour l'affrètement, le professionnel concerné du service vetting, “souverain” dans une décision qui échappait à Monsieur THOUILIN, directeur des affaires juridiques et de la sécurité, était le représentant de la société devenue TOTAL SA au sens de l'article 121-2 du code pénal, et la faute d'imprudence qu'il a commise est de nature à engager la responsabilité pénale de cette personne morale.

L'affrètement du navire par TTC, conclu par l'intermédiaire de TPS, le 26 novembre 1999, soit postérieurement à l'expiration de la durée que le service vetting avait prévue pour la validité de son acceptation, est également critiquable. Le dépassement de la date limite que le service chargé de veiller à la sécurité du transport avait fixée, par précaution, en raison de l'âge du navire, est, par lui-même, un aveu d'imprudence.

Toutefois, la société TOTAL SA et Monsieur THOUILIN observaient, à juste titre, qu'il convenait de s'interroger sur ce qui se serait passé si l'employé de TPS avait constaté que la durée de validité de l'acceptation était expirée. Ils affirmaient que, dans cette hypothèse, le service vetting aurait alors été consulté et, qu'au vu des rapports favorables disponibles dans la base SIRE, ce service aurait donné son accord (D 2463/22, D 2497/18, notes d'audience, page 687). Les éléments réunis lors de l'information et des débats ne démontrant pas le contraire, il existe un doute sur le lien causal entre cette nouvelle faute d'imprudence et le naufrage.

A les supposer établis, fautifs et causals, les autres faits relatifs à cet affrètement, reprochés aux sociétés TTC et TPS, ne pouvaient être imputés qu'à un employé de la société TPS, qui, s'il avait agi seul, ne disposait pas du niveau hiérarchique ou d'un pouvoir de décision, affranchi de tout contrôle opérationnel, permettant d'engager, par ses actes, en tant que représentant de la société TPS au sens de l'article 121-2 du code pénal, la responsabilité d'une personne morale.

2.1.2.2.10.2- L'escale de Dunkerque et les derniers jours de navigation

La juridiction d'instruction retenait d'autres comportements qu'elle estimait fautifs et causals, concernant soit le déroulement de l'escale de Dunkerque, soit les derniers jours de navigation.

2.1.2.2.10.2.1- L'escale de Dunkerque

Comme cela a déjà été noté (1.2.2.1), la qualification de l'équipage n'appelait pas, de la part des différents experts, qu'ils fussent commis lors de la procédure ou dans le cadre d'une autre instance judiciaire, de remarque particulière quant à la mise en oeuvre des prescriptions de la convention sur la norme de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (STCW).

S'il n'existait pas d'officier radio nommément désigné, le certificat "cargo ship safety radio", qui se rapportait au navire et non à l'équipage, requérait seulement la présence d'opérateurs qualifiés à bord, sans toutefois les nommer. A Dunkerque, il y en avait quatre, le Commandant, le Second, ainsi que deux officiers de pont.

Au départ de Dunkerque, selon un état réalisé par la société CALEB BRETT, les soutes contenaient 232 m³, soit 227 tonnes, de fuel oil (FO) et 157 m³, soit 131 tonnes, de diesel oil (DO) (D 404/4). AMARSHIP adressait au Commandant de l'ERIKA, le 6 décembre 1999, un télex lui précisant qu'un approvisionnement en soutes serait prévu à ALGESIRAS, et, le 10 décembre suivant, un nouveau télex signé de Monsieur DUCCI, indiquant que le navire devait se ravitailler à GIBRALTAR, où il avait été passé commande de 500 litres de fuel oil et 100 litres de diesel (D 2571/21, D 2571/37).

D'après des calculs de consommation présentés par les experts commis au cours de l'information judiciaire et par le collège expertal désigné par le tribunal de commerce de Dunkerque, à partir de l'état vérifié des soutes, le navire n'aurait pu rejoindre ALGESIRAS ou GIBRALTAR dans des conditions normales de sécurité, sans réduire ou arrêter le chauffage de la cargaison et passer à la propulsion diesel (D 1788, D 3172/14, D 3173, D 4166/32).

Les spécialistes de cette question, saisis par la société TOTAL SA et Messieurs CLEMENTE, DUCCI et POLLARA, parvenaient, à partir des mêmes données, à des résultats exactement inverses (D 2803, D 2823/19, D 2847/17, D 2944, observations de Monsieur de Saint-Victor, page 9).

Selon le BEA Mer, le fioul de la cargaison (30.884 tonnes métriques) aurait pu être utilisé pour la propulsion ou le réchauffage, à condition de pouvoir être porté à une température suffisante pour obtenir la bonne viscosité avant injection, et, en cas de force majeure, le navire avait la possibilité de s'approvisionner en carburant à La Corogne ou dans un port portugais.

L'ERIKA a sombré à un peu plus de 35 milles au sud-ouest de la pointe de Penmarc'h. S'agissant de la distance à parcourir, une insuffisance éventuelle de soutes n'a donc pas eu de lien causal avec le naufrage.

Les experts commis lors de l'instruction estimaient également que, 500 tonnes manquant dans les soutes, cela avait conduit le bord à conserver une quantité évaluée à environ 3.000 tonnes de ballast dans les citernes latérales n° 4, soit 1.500 tonnes par ballast, pour respecter une assiette convenable au départ de Dunkerque, c'est-à-dire pour éviter que le navire ne se mît "sur le nez".

L'absence de soutes suffisantes à l'arrière et la mauvaise répartition du chargement avaient entraîné une augmentation dramatique du tirant d'eau au droit du ballast n° 2 tribord, où s'étaient produits les dommages, et une diminution catastrophique du franc-bord à ce niveau.

Pour le Commandant d'un navire qui avait accosté à Dunkerque, le 8 décembre 1999, à 02H10, l'ERIKA semblait être "sur le nez", mais de jour, le pétrolier avait retrouvé une assiette normale et son "état apparent était bon" (D 547/1).

La société TOTAL SA exposait qu'avec 500 tonnes de soute supplémentaires à l'arrière, l'écart des tirants d'eau était très faible, de l'ordre de 2 cm à l'arrière (au couple 66) et 7 cm à l'avant (au couple 74) (observations de Monsieur de Saint-Victor, page 14).

Pour la défense de Monsieur POILARA, il était précisé qu'avec 500 tonnes de soute, il aurait été nécessaire de conserver 2.000 tonnes de ballast dans les citernes latérales n° 4, qui auraient été ainsi remplies à 33 % au lieu de 50 % (D 2847/18).

Ces observations rejoignent l'avis des experts désignés par le tribunal de commerce de Dunkerque, qui avaient bien relevé que la faiblesse des soutes avait contraint le Commandant à conserver plus de 3.000 tonnes dans les ballasts latéraux n° 4, mais qui estimaient aussi que le chargement à Dunkerque ne pouvait donner lieu à critique (D 4166/86).

En l'état de ces éléments contradictoires, il n'est pas établi avec certitude, qu'au regard des conditions de chargement, l'insuffisance éventuelle de soutes ait été fautive.

Il en est de même pour les 884.471 tonnes de fioul chargées en plus de la quantité minimale de 30.000 tonnes prévue par l'affréteur, le chargement devant être réalisé jusqu'à capacité du navire, laquelle était supérieure à la quantité de produit embarquée.

2.1.2.2.10.2.2- Les derniers jours de navigation

Les comportements relevés comme fautifs et causals par le juge d'instruction étaient également relatifs aux manoeuvres effectuées à bord, au choix de la route de Donges, à l'application du SOPEP et du code ISM, incombant au Commandant et à la personne désignée à terre, d'une part, et à l'attitude de certains autres protagonistes, d'autre part.

2.1.2.2.10.2.2.1- Les manoeuvres à bord et le choix de la route

L'un de ceux qui, avec certains des experts commis au cours de l'information judiciaire, avaient dénoncé avec le plus de vigueur l'attitude du Commandant MATHUR, lors des journées des 11 et 12 décembre 1999, était le Commandant HARD, dont la société RINA produisait une étude et sollicitait le témoignage.

Pour ce professionnel de la navigation, le samedi 11 décembre, quand le Commandant s'était rendu compte que le navire gîtait sur tribord pour une cause inconnue, il aurait dû immédiatement réduire la vitesse et prendre un cap permettant de diminuer au maximum les mouvements de plate-forme et de procéder en toute sécurité à un sondage complet des citernes.

Si une ronde complète de sondage avait été effectuée dès ce moment, elle aurait conduit à une évaluation précise de la répartition de la cargaison et du ballastage du navire et rendue "évidente" la cause de la gîte.

Le Commandant aurait pu comprendre que, si le ullage des ballasts n° 4 n'avait pas changé, ces citernes n'avaient pas pu provoquer la gîte et, qu'en pompant la citerne n° 4, non seulement cela ne supprimait pas la cause de la gîte, mais cela imposait des poids asymétriques - et de ce fait des forces de torsion - préjudiciables à "un navire déjà en mauvais état" et en difficulté.

Les fissures sur le pont auraient pu être observées et, quelle qu'en fussent les causes, l'éventualité et la probabilité de conséquences dangereuses auraient été identifiées au moins deux heures plus tôt.

Pendant cet intervalle de deux heures "perdus" entre 14H30 et 16H30, le navire poursuivait sa route et s'était ainsi éloigné de tout port de refuge possible.

L'ignorance des problèmes essentiels provoqués par les fissures du bordé donnait lieu au pompage de ballast puis de cargaison, qui avait pu contribuer à aggraver la mauvaise répartition des poids et à augmenter les contraintes de la structure du navire, favorisant ainsi les conditions de propagation des fissures du pont.

Le déballastage, à l'arrière, du ballast n° 4 tribord avait entraîné l'enfoncement de l'avant du navire, augmentant alors la quantité d'eau embarquée sur le pont et la fréquence des vagues venant se briser sur le gaillard d'avant ; ainsi l'avant du navire était-il soumis à des charges supplémentaires et les contraintes dynamiques étaient-elles encore plus grandes qu'auparavant.

Le navire supportait inutilement pendant deux heures le tossage et les assauts d'une mer forte. Pendant ce temps, les fissures dans la coque avaient pu empirer et s'élargir, et le risque pesant sur l'équipage, la cargaison et le navire lui-même s'était largement aggravé.

Lorsque, à 14H30, le Commandant était informé par l'équipage que le pont avait commencé à se fissurer, la priorité absolue était de diriger le navire vers le port le plus proche. A ce moment-là, ce n'était pas Donges, mais Brest.

Compte tenu de la position qui était la sienne douze minutes plus tard, 46° 29' de latitude Nord, 7° 18' de longitude Ouest, d'après le message envoyé à PANSHIP à 14H42, l'ERIKA n'était qu'à 153 milles d'un point situé par le travers de la pointe Saint-Mathieu, à l'entrée du port de Brest, alors qu'il se trouvait à 213 milles d'un point par le travers de la pointe Saint-Gildas, à l'embouchure de la Loire, voie d'entrée pour le port de Donges.

De plus, et ceci était d'une grande importance pour l'intégrité de la structure d'ensemble du navire, la route vers Brest aurait placé celui-ci mer de l'arrière et non de tribord, alors que, en route vers Donges au 85, il avait continué à subir des "coups de ballasts".

Au lieu d'utiliser de façon efficace les dix-huit heures qui s'étaient écoulées entre la constatation de la gîte, le samedi midi, et le moment où le navire avait sombré, le dimanche matin, pour mener le navire au port en toute sécurité, on avait commencé par l'éloigner de la côte et d'un refuge possible. Preuve d'une conduite imprudente, le Commandant n'avait pas réduit la vitesse alors que la tempête faisait rage.

Il n'avait pas, même après la découverte de fissures du pont, su apprécier le danger potentiel que pouvait courir la structure et, en fait, il avait aggravé son état en tentant de corriger la gîte par des transferts de ballast et de cargaison, sur la base d'informations insuffisantes.

Si le cap avait été mis sur Brest dès la détection de la gîte, non seulement un temps précieux aurait été gagné, mais le changement de cap aurait réduit substantiellement les contraintes et augmenté la capacité du navire à tenir la mer, ce qui, en toute probabilité, l'aurait empêché de se briser en deux (D 4100/2 à D 4100/13)

Le Commandant FIGUIERE, entendu par la Commission d'enquête du Sénat, était d'un avis voisin. Selon lui, lorsque le bord s'était aperçu, après l'apparition de la gîte, que la citerne n° 2 tribord, vide à l'appareillage de Dunkerque, était à moitié pleine, alors que le niveau de la citerne de cargaison n° 3 centrale, qui était pleine, avait fortement diminué, il était "évident" que les deux capacités étaient en communication.

Les circuits des collecteurs de ballastage et de cargaison étant distincts, les deux capacités ne pouvaient communiquer que par une déchirure de leur cloison longitudinale commune, déchirure très vraisemblablement située au pied de la cloison, là où la pression était la plus forte et la corrosion souvent importante. La gîte ne pouvait être attribuée qu'à une faiblesse instantanée de la structure.

Pour corriger la gîte, le Commandant avait fait pomper l'eau du ballast n° 4 tribord, et, ouvrant les vannes de la traverse, mis en communication les ballasts n° 2 bâbord et tribord. Le navire s'était redressé, son assiette était devenue négative (moins 0,60 m sur le nez), mais, dans une certaine mesure, ces transferts avaient créé des contraintes supplémentaires qui avaient aggravé la situation.

Il aurait été préférable de se contenter de mettre en communication les citernes n° 2 bâbord et tribord : on aurait ainsi réduit la différence d'assiette négative et évité la création d'un couple de torsion.

La découverte de fissures et de plis de la tôle de pont, précisément sur le tribord avant de la tranche 2, confirmait que la structure avait cédé à ce niveau. Le fait d'avoir partiellement corrigé la gîte ne changeait rien au problème et n'avait fait que créer un faux climat de sécurité.

Il était incompréhensible qu'après la découverte de trois plis et de trois fractures de la tôle de pont, signes certains de désordres graves de la structure, le Commandant eût estimé que le fait d'avoir réduit la gîte suffirait à stabiliser la situation. Ce, d'autant plus que les fractures et les plis de la tôle de pont étaient situés dans la zone devenue critique à la suite de la défaillance de la cloison longitudinale commune aux citernes n° 3 centrale et n° 2 tribord.

La seule décision raisonnable à prendre était de mettre en fuite en faisant route sur Brest, distant de 150 nautiques environ, pour y chercher refuge - Donges était à 200 nautiques -, et de diminuer la fatigue du navire en prenant la mer par deux quarts de l'arrière bâbord. A cette allure le navire aurait pu filer 8 à 9 noeuds, voire 10 noeuds, tribord sous le vent à l'abri des assauts de la mer.

Dans cette hypothèse le navire aurait pu rejoindre Brest le 11 décembre 1999 vers 04H00 à 10 noeuds et vers 09H00 à 8 noeuds.

Si les autorités maritimes françaises avaient été mises au fait de la situation dès sa découverte, soit au plus tard le 11 décembre 1999 à 14 H 30, le Commandant aurait été invité à rallier Brest.

Un temps précieux avait été perdu, les autorités n'ayant appris l'existence de cassures de la tôle de pont que le 11 décembre à 21H01, c'est-à-dire bien trop tard pour rectifier l'erreur d'appréciation commise par le Commandant de l'ERIKA (D 1533).

L'analyse du Commandant BEKOURIAN, expert commis par la juridiction d'instruction, était moins univoque. Compte tenu des conditions météorologiques, le Commandant de l'ERIKA aurait dû régler son allure pour atténuer la fatigue du navire au moins dix heures avant l'apparition de la gîte. Lorsqu'il l'avait remarquée, ses réactions pour la corriger avaient été professionnelles.

En revanche, il aurait dû interpréter l'existence des fissures, et surtout des boursoufflures de pont, comme des signes d'une rupture de l'intégrité de la coque et d'un affaiblissement de la résistance du navire. Dès lors, les documents du pétrolier ne pouvaient plus être considérés comme des bases de calculs d'efforts à prendre en compte et leur utilisation avait été une erreur de principe.

A 16H10, le navire se trouvait à mi-route dans le Golfe de Gascogne et à peu près à égale distance de tous les ports de l'arc atlantique. L'Espagne était inaccessible compte tenu du temps. Seule la volonté d'éviter une administration réputée tatillonne pouvait expliquer une telle option, si elle s'était manifestée.

Pour la protection au mouillage, le meilleur site d'accueil était la rade de La Pallice avec un usage éventuel des postes du mole d'escale habitués à recevoir des pétroliers de cette taille. Toutefois, il était douteux de pouvoir y manipuler vers la terre une cargaison de fioul lourd importante. Un travail sur rade restait possible, tout comme des allègements.

L'option de Brest avait été mal appréciée par Monsieur POLLARA et le Commandant MATHUR. La rade, très bien protégée, présentait toutes les profondeurs requises et des chantiers étaient disponibles. La confusion résultait sans doute de l'accès au poste pétrolier qui ne servait qu'à l'approvisionnement des dépôts de distribution.

Diverses solutions pouvaient se présenter en matière de rades abritées sous les vents de secteur Ouest. Les îles du Sud-Bretagne étaient d'un accès facile. On pouvait y songer si, tentant de rallier Brest, il devenait urgent de rejoindre provisoirement un abri. Cette option n'était qu'une variante qui ne pouvait s'exécuter que sous le contrôle de l'Etat côtier.

S'agissant de Donges, l'arrivée sur rade de la Loire n'offrait aucune protection et, compte tenu du temps, aucun transbordement sur rade ne pouvait être envisagé immédiatement. La seule possibilité était d'opérer le déchargement, le nettoyage et les réparations à quai entre Saint-Nazaire et Donges. C'était tout ce cheminement qui avait dû traverser l'esprit du Commandant du port de Nantes-Saint-Nazaire lorsqu'il avait émis des réserves tout-à-fait justifiées.

Le Commandant BEKOURIAN énumérait les décisions qui auraient dû être celles du Commandant de l'ERIKA : attendre sur place en prenant le moins de risques possibles et en adoptant les allures les moins défavorables, en termes de cap et de vitesse ; établir une évaluation avec l'aide des correspondants à terre, sous le contrôle de l'Etat riverain ; conserver une route au 30. vers la rade de Brest à la vitesse minimale pour gouverner mer de l'arrière. Mais l'expert estimait que la recherche de ce qu'il aurait fallu entreprendre, dès le samedi 11 décembre 1999, était "vouée à subir toutes les critiques" (D 3172).

Pour les membres du BEA Mer, au moment où le Commandant de l'ERIKA s'apercevait de la gîte, il se trouvait à mi-distance entre Ouessant et le cap Finisterre espagnol, soit au plus mauvais endroit. Le Commandant avait pu légitimement s'inquiéter de ce genre de phénomène compte tenu des conditions météorologiques. Il avait bien pris conscience de la gravité de la situation et ralenti sa vitesse. Il devait absolument redresser son navire en déballastant la citerne n° 4 tribord, ce qu'il avait fait.

Une fois que le navire avait commencé à se redresser, il avait fait demi-tour et mis en fuite. Procéder à cette manoeuvre avant eût été dangereux. Puis, il avait contrôlé le niveau des capacités, en faisant vérifier les ullages, et découvert l'existence de fissures sur le pont à l'avant du ballast n° 2 tribord, lequel recevait des paquets de mer représentant, à chaque fois, une force de plusieurs tonnes.

Parmi les ports de refuge, Brest n'était guère moins loin qu'un autre. Le cap l'exposait mer de l'arrière, et si le navire travaillait moins, il continuait à tanguer énormément. De plus, au Nord, le vent était passé de Sud-Ouest à Nord-Ouest. Dans l'état où se trouvait le navire et avec ces conditions de mer, un retour sur Brest n'aurait pas diminué les contraintes. La route sur Donges était la moins défavorable.

Entendu par la Commission d'enquête de l'Assemblée Nationale et répondant à la question de savoir si, compte tenu de son expérience de Commandant, l'attitude de Monsieur MATHUR avait été professionnelle, l'un des auteurs du rapport du BEA Mer répondait : *"Dans les mêmes conditions - c'est-à-dire avec un vent passant brutalement à force 9 et un pétrolier de 180 m qui prend de la gîte jusqu'à une dizaine de degrés par tribord-, je pense que j'aurais fait la même chose"* (D 1534).

D'après le Commandant de l'Abeille Flandre, Monsieur CLADEN, dans toutes les hypothèses, l'ERIKA ne serait par arrivé à Brest. Naviguant au 30, c'est-à-dire en direction de Brest, depuis son demi-tour à 14H18, il avait mis le cap sur Donges vers 16H30.

Évaluant toutes les options à partir de ce moment, le Commandant CLADEN rappelait que, durant la nuit du 11 au 12 décembre, le vent devait tourner au Nord-Ouest, ce qui signifiait, pour tout marin ayant pratiqué le Golfe de Gascogne, une houle annonciatrice de Nord-Ouest, devançant la rotation des vents, et une amplification de la hauteur des vagues.

Dans l'hypothèse d'un déroutement vers Brest à partir de 16H30, le navire n'aurait pas pu atteindre des eaux abritées car sa vitesse n'aurait pu être augmentée et, dès 04H00, le 12 décembre, le navire aurait rencontré une mer grosse de Nord-Ouest, puis, vers 05H00, la bascule des vents au Nord-Ouest, avec la force de l'ouragan. Il aurait, de la même manière, été soumis à des efforts de flexion et de torsion dus au tangage et au roulis.

Un déroutement plus tardif, dans la soirée du 11 décembre ou le 12 décembre, à partir de 00H00, aurait été, pour les mêmes raisons, tout aussi vain (D 2513, notes d'audience, pages 1185 à 1187, 1191 à 1193).

Enfin, selon le collège expertal désigné par le tribunal de commerce de Dunkerque, même si le Commandant MATHUR avait pu connaître les causes exactes des dommages affectant le navire, cela n'aurait eu aucune influence sur le déroulement des événements qui avaient abouti au naufrage (D 4166/93).

Compte tenu du caractère très contradictoire des avis recueillis auprès d'experts ou de professionnels avertis, formulés à partir de diverses hypothèses que ne confirment pas suffisamment des éléments concrets susceptibles d'être vérifiés par la juridiction de jugement chargée d'en apprécier la valeur, il n'est pas possible de déterminer avec certitude le comportement qu'aurait dû adopter le Commandant MATHUR ou la personne, à terre, appelée à le conseiller, pour les manoeuvres à bord et le choix de la meilleure route à suivre, d'en déduire que ces manoeuvres ou décisions nautiques dont ils ont eu l'initiative ont été fautives, et, à les supposer fautives, de constater qu'elles ont joué un rôle causal lors du naufrage de l'ERIKA.

2.1.2.2.10.2.2- L'application du SOPEP par le Commandant MATHUR et du code ISM par Monsieur POLLARA

De l'avis presque unanime, le Commandant MATHUR n'avait pas appliqué le plan d'urgence contre la pollution par les hydrocarbures ou SOPEP, qui se trouvait à bord, ni fait parvenir à ses correspondants, avec la célérité voulue, les informations appropriées et complètes qu'on était en droit d'attendre de lui sur la situation réelle de l'ERIKA, les 11 et 12 décembre 1999, pratiquant, selon son interlocuteur, la société PANSHIP, le CROSS ou le Groupe TOTAL, un double, voire un triple langage.

Ce comportement, dont l'origine suscitait nombre d'interrogations mais qu'aucune des réponses apportées ne permettait d'expliquer, était considéré par les professionnels comme fautif, car inacceptable de la part d'un Commandant de navire.

Certains nuançaient cette appréciation, compte tenu des conditions de mer et des difficultés à mettre en oeuvre des procédures encore mal adaptées à ce type d'événement (D 1533, D 1750, pages 131 à 134, D 3172/29, D 3174/18 à D 3174/20, D 3682/9, D 4166/92, D 4166/93).

Il en était de même pour l'application du code ISM qui n'avait pas permis d'apporter au Commandant l'assistance dont il devait bénéficier, bien que Monsieur POLLARA, personne désignée à terre jugée "extrêmement défaillante", estimât que le bord avait bénéficié de toute l'aide normalement requise, qui consistait en "un échange d'opinions et d'expériences visant à apporter un soutien moral", sans que l'on eût à se mêler des décisions prises par le Commandant (D 916/18, D 916/19, D 1207/12 à D 1207/14, D 1698, pages 37 à 39, D 1750, pages 136 à 139, D 3172/29, D 3174/19, D 3603/14, D 3636/5, D 3682/7 à D 3682/12, D 3683/3 à D 3683/5, D 3684/7, D 4166/89, notes d'audience, pages 498, 581, 589 et 1074).

Traitant les autorités de l'Etat côtier avec désinvolture - "*Qui sont les autorités côtières ? C'est quoi les autorités côtières ?*" (notes d'audience, page 608) - il ne les avait à aucun moment avisées, alors, d'une part, qu'il avait observé que le Commandant MATHUR n'était "absolument pas en état" de remplir les formulaires prévus par le plan SOPEP à l'attention des différents destinataires figurant dans ce plan, en particulier des représentants de l'Etat riverain (D 3682/9), et, d'autre part, que les plans en vigueur au sein de la compagnie exploitante PANSHIP pour la mise en oeuvre du code ISM prévoyaient, après évaluation de la situation, des contacts avec "les services d'urgence" et "les autorités étatiques" (D 3442/15, D 3894/22).

Il convenait, cependant, de rechercher si ces défaillances fautives avaient eu une incidence sur la perte de l'ERIKA, autrement dit si, en supposant que le SOPEP et le code ISM eussent été correctement appliqués et que l'information eût été donnée à temps et de façon complète, le naufrage aurait été évité.

La société RINA en était persuadée. Elle évoquait l'exemple du navire CASTOR qui montrait qu'il était possible d'éviter le naufrage dans une situation plus défavorable que celle qu'avait connue l'ERIKA.

La société de classification rappelait que le pétrolier CASTOR, chargé de 29.500 tonnes de produit blanc, naviguait en Méditerranée occidentale, le 30 décembre 2000, quand une fissure était apparue sur le pont principal, entre les couples 72 et 73, de 22 m de long environ, s'étendant de la virure gouttière bâbord jusqu'à la virure de carreau tribord, et que le navire avait été sauvé après une odyssée de six semaines dans des conditions météorologiques parfois défavorables, les autorités maritimes de plusieurs pays ayant refusé de l'accueillir dans leurs ports.

La société RINA soulignait que l'opération de sauvetage avait été couronnée de succès : une société privée spécialisée avait été sollicitée immédiatement après la découverte du dommage initial sur le pont : s'étant mis en contact avec le Commandant, les armateurs et la société de classification, des décisions appropriées avaient pu être prises rapidement : l'assistance des remorqueurs avait été organisée et une équipe envoyée à bord ; avec l'aide de l'équipage, la fissure avait été colmatée en utilisant des carreaux de polyuréthane fixés par des rubans adhésifs en plastique, ce qui réduisait fortement les risques d'explosion ou d'inflammation et protégeait le navire des entrées d'eau de mer (D 2567/46).

De ce point de vue, on rapprochait celui qu'avait présenté à la Commission d'enquête de l'Assemblée Nationale le directeur général de la société Abeilles International. Pour ce dernier, bien qu'il fût impossible de réécrire l'histoire, si le remorqueur Abeille Flandre avait appareillé dès le samedi après-midi, et non le dimanche matin, quand il n'y avait plus rien à faire pour éviter la catastrophe puisque l'ERIKA s'était cassé avant que le remorqueur n'intervint, et si le pétrolier avait été pris en remorque, le samedi vers dix-huit heures, heure à laquelle l'Abeille Flandre se serait probablement trouvée sur les lieux si le premier message de détresse n'avait pas été retiré, le navire aurait été "travaillé" autrement : l'Abeille Flandre lui aurait fait faire "le bouchon", ce qui l'aurait mieux protégé des conditions de mer qu'il devait affronter. La possibilité qu'il eût été alors sauvé ne pouvait être exclue (D 3252, page 280).

A l'inverse, le directeur du CROSS ETEL estimait que l'Abeille Flandre, dont la mission n'était pas de courir après un navire qui marchait à 9 noeuds, n'aurait jamais réussi à rattraper l'ERIKA à temps, ce que confirmait le Commandant du remorqueur (D 3252, page 281).

Relevant que le directeur général des Abeilles International avait une formation d'architecte naval et non de marin, le Commandant CLADEN affirmait que, si son remorqueur avait appareillé dès le samedi 11 décembre 1999, à 14H00, il aurait rejoint le pétrolier le lendemain vers 06H00 et n'aurait pu faire que de l'escorte. Il précisait que, même s'il était arrivé plus tôt, il ne pouvait dire quel aurait été son rôle : durant le coup de vent de Nord-Ouest, l'ERIKA aurait plus tracté l'Abeille Flandre que ce navire n'aurait remorqué le pétrolier (notes d'audience, pages 1187 à 1189).

Les auteurs du rapport du BEA Mer partageaient cette analyse. D'après leurs explications, l'intervention de l'Abeille Flandre, qui aurait commencé à remorquer un pétrolier en train de se casser par le milieu, aurait été "totalement inefficace" ; pire, elle n'aurait fait qu'accélérer le processus de ruine et aurait été considérée comme l'une des causes du naufrage. L'arrivée, à bord, d'une équipe "évaluation-intervention" envoyée par la Préfecture maritime, à supposer qu'elle fût possible, compte tenu de la distance et des conditions météorologiques, aurait permis de se rendre compte des difficultés mais pas de prévenir une catastrophe que l'état de corrosion avancée du navire rendait inévitable (D 1534/21, D 1534/22).

De même, le collègue expertal désigné par le tribunal de commerce de Dunkerque indiquait que ni l'attitude du Commandant ni le comportement de Monsieur POLLARA, personne désignée à terre, n'avaient eu d'influence sur le déroulement des événements (D 4166/88, D 4166/89, 416692, D 4166/93).

Au regard du caractère divergent de ces avis présentés, d'un côté, par la société RINA et le directeur d'une société de remorquage, et de l'autre, par des experts et professionnels de la mer, dont l'un a été le témoin oculaire des faits, il n'est pas certain que les défaillances du Commandant MATHUR ou de Monsieur POLLARA dans l'application du SOPEP et du code ISM ou dans la transmission de l'information aient eu un rôle causal lors de l'accident de mer.

2.1.2.2.10.2.2.3- Le comportement des autres intervenants

Si le lien de causalité entre les comportements de Messieurs MATHUR et POLLARA, les 11 et 12 décembre 1999, et la perte de l'ERIKA est incertain, compte tenu des interrogations qui subsistent sur l'efficacité des moyens qui auraient pu être employés pour sauver le navire, à plus forte raison, on ne peut affirmer que l'inaction, à la supposer fautive, de Messieurs SAVARESE, CLEMENTE et DUCCI, de la société RINA et de Monsieur PONASSO, des sociétés du Groupe TOTAL et de Monsieur THOUILIN, destinataires de renseignements parcellaires, indirects ou tardifs sur la situation, a eu une incidence sur le déroulement des événements.

Le tribunal relève que ni l'information judiciaire ni les débats n'ont apporté d'éléments suffisamment probants permettant de démontrer que, lors des derniers jours de navigation, une autre gestion de la crise aurait empêché le dénouement que celle-ci a connu.

Dans la mesure où il existe un doute sur les comportements qualifiés de fautifs par la juridiction d'instruction pour la période allant de l'escale de Dunkerque, le 8 décembre 1999, au jour du naufrage, le 12 décembre suivant, ce doute concernant, soit le caractère fautif, soit la nature causale de ces comportements doit profiter aux prévenus que sont, pour les faits compris dans cette période de temps, Messieurs SAVARESE, MATHUR, POLLARA, PONASSO, CLEMENTE, DUCCI, THOUILIN, et les sociétés RINA, TOTAL SA, TTC et TPS.

Seules les fautes qualifiées de Messieurs SAVARESE et POLLARA relatives aux travaux de Bijela, celle commise par Monsieur SAVARESE lors de l'affrètement à temps de l'ERIKA, le 14 septembre 1999, ainsi que les imprudences imputables aux sociétés RINA et TOTAL SA, concernant, respectivement, la visite annuelle de la société de classification à Augusta et l'acceptation de l'ERIKA par la compagnie pétrolière pour son affrètement au voyage, peuvent être retenues comme ayant provoqué l'accident de mer.

Il convient, dès lors, de rechercher si les personnes ainsi mises en cause figurent parmi celles que la loi punit.

2.1.3- Les personnes punissables

En effet, l'alinéa 4 de l'article 8 de la loi n° 83-583 du 5 juillet 1983 modifiée réprime la pollution consécutive à un accident de mer résultant d'une faute qui, soit l'a provoqué, soit a consisté dans l'abstention de prendre les mesures permettant de l'éviter, commise par le Capitaine ou le responsable de la conduite ou de l'exploitation à bord, ou le propriétaire, l'exploitant ou leur représentant légal ou dirigeant de fait s'il s'agit d'une personne morale, ou par toute autre personne que le Capitaine ou le responsable à bord exerçant, en droit ou en fait, un pouvoir de contrôle ou de direction dans la gestion ou la marche du navire.

Au nom du principe d'interprétation stricte de la loi pénale, prévu par l'article 111-4 du code pénal, plusieurs prévenus estimaient qu'ils n'entraient dans aucune de ces catégories.

Ce principe d'interprétation ne signifie pas, contrairement à ce que son libellé laisse supposer, que la loi pénale doit être nécessairement comprise de façon littérale et, moins encore, dès lors qu'elle n'est pas contraire aux normes internationales, qu'elle serait soumise à des réserves d'interprétation qu'imposeraient des règles ou des pratiques d'une autre discipline, dont elle ne ferait que sanctionner l'application. Le principe d'interprétation stricte ne s'oppose pas, non plus, à ce que les tribunaux déterminent le champ d'application de la loi, ce qui est le propre de l'activité juridictionnelle.

La loi du 5 juillet 1983 précitée vise, en plus du propriétaire, de l'exploitant ou de leur représentant légal ou dirigeant de fait s'il s'agit d'une personne morale, toute autre personne exerçant, en droit ou en fait, un pouvoir de contrôle ou de direction dans la gestion ou la marche du navire, sans renvoyer à des dispositions qui détermineraient la nature et l'étendue de ce pouvoir, alors que la loi se réfère expressément à une convention internationale pour définir l'accident de mer, ni imposer qu'un tel pouvoir s'exerce à bord du navire ou au moment de l'accident, puisque le texte d'incrimination n'exige pas que la faute qui l'a provoqué en soit la cause directe ou immédiate.

Poursuivi, à titre personnel, en tant que "propriétaire, à travers sa société maltaise TEVERE, du navire [...] ERIKA" (D 4177/191), bien qu'il n'eût pas juridiquement cette qualité, Monsieur SAVARESE exerçait, jusqu'à la perte de l'ERIKA, un pouvoir de contrôle dans la gestion du navire.

Contrairement à ce qu'il a prétendu, son accord préalable pour comparaître volontairement sur cette circonstance n'est pas nécessaire. Déjà contenue dans l'ordonnance renvoi, elle n'est pas ajoutée aux faits compris dans la saisine du tribunal, mais substituée à ceux improprement qualifiés par la juridiction d'instruction (ses conclusions, pages 30 et 31 et les explications orales pour sa défense). Monsieur SAVARESE s'est d'ailleurs largement expliqué sur cette circonstance, tant lors de l'instruction préparatoire que pendant les débats, en revendiquant un rôle actif dans la gestion financière du navire (D 1211/10, notes d'audience, pages 81 à 93, ses conclusions, page 13).

Au titre de ce pouvoir de contrôle qu'il a exercé dans la gestion du pétrolier, Monsieur SAVARESE est l'une des personnes que l'alinéa 4 de l'article 8 de la loi du 5 juillet 1983 précitée permet de sanctionner.

Il en est de même pour Monsieur POLLARA. Appelé dès les mois de mars et avril 1997 à suivre les travaux effectués sur l'ERIKA, il est devenu l'un des responsables de la société à laquelle la gérance technique du navire a été confiée depuis le 31 mai 1997.

Puis, il a apporté son concours à la préparation, au déroulement et au règlement des travaux de réparation lors de la visite spéciale quinquennale de Bijela (c.f. 2.1.2.2.9). Il a donc exercé, en fait, un pouvoir de contrôle sur la gestion de l'ERIKA.

Chargée de la classification du pétrolier, à la suite du contrat conclu, le 3 août 1998, entre la société TEVERE SHIPPING et le REGISTRO ITALIANO NAVALE, la société RINA a réalisé, par l'intermédiaire de l'un de ses inspecteurs, la visite annuelle de classification, le 24 novembre 1999, à Augusta, en vue de s'assurer, selon les modalités propres à ce type de visite, de l'état des structures de l'ERIKA. Aussi, a-t-elle exercé, en droit et en fait, un pouvoir de contrôle sur la gestion du navire.

Contrairement à la qualification que la juridiction d'instruction a attribuée à la situation juridique de la compagnie pétrolière à l'égard de l'ERIKA, et que cette compagnie a par la suite retenue dans ses écritures (conclusions aux fins de relaxe, page 69, conclusions sur intérêts civils, page 6), la société devenue TOTAL SA n'était pas l'affrètement au voyage de l'ERIKA ni le mandant de TTC pour cet affrètement.

Il est établi par les pièces du dossier de l'information judiciaire que, lors du dernier voyage du pétrolier, la charte-partie a été conclue entre SELMONT, le frèteur, et TTC, l'affrètement (D 2497/3, D 3141). Le représentant de la société TOTAL SA pour la procédure pénale a précisé, au cours de l'instruction, sur une question posée pour sa défense et par une réponse ne laissant place à aucune ambiguïté, que sa société n'affrétait aucun navire, les affrètements étant réalisés par une personne juridique distincte, la filiale TTC (D 2463/23).

Le responsable du service des affaires juridiques et de la sécurité, Monsieur THOUILIN, le confirmait en déclarant que le rôle de la société TTC, qu'il présidait, était bien d'affréter les navires pour le transport des produits du Groupe (D 1944/3, D 2497/4, D 3636/2).

En revanche, la société devenue TOTAL SA a fait procéder à l'inspection du pétrolier sur la base d'un document comportant quatorze rubriques et plusieurs centaines de questions relatives à la certification et la documentation, l'équipage, les moyens de navigation, le code ISM, la prévention de la pollution, la structure, les moyens de manutention de la cargaison et du ballast, l'inertage des citernes, les moyens de mouillage, les machines et appareil à gouverner, l'aspect général et les capacités de transfert de cargaison de navire à navire, document complété par les précisions et l'avis personnel de l'ancien officier navigant ayant mené cette inspection, ainsi que par l'appréciation portée, en dernier lieu, par le service vetting.

Ayant vérifié de façon aussi détaillée que l'ERIKA remplissait les conditions de sécurité qu'elle avait définies, puis obtenu l'assurance de la part du gérant technique que les remarques formulées lors de cette inspection seraient prises en compte, la société devenue TOTAL SA ne peut affirmer que, pour la gestion d'un navire accepté à l'affrètement au voyage dans ces circonstances, elle n'a disposé d'aucun pouvoir de contrôle, alors qu'elle l'a, de fait, exercé.

En décidant que Messieurs SAVARESE et POLLARA, et les sociétés RINA et TOTAL SA relèvent bien de l'une au moins des catégories de personnes punissables, il n'est pas question, comme on l'a prétendu, de trancher en législateur (D 4137/28), de se livrer à des "contorsions" juridiques (D 394/3), de succomber à la tentation de la "poche profonde" (D 394/3) ou encore de céder à une dérive compassionnelle. Il s'agit pour le juge, conformément à sa mission, sa subordination à la loi ne signifiant pas son effacement, de constater qu'une situation de fait entre dans le champ d'une règle de droit, fût-elle appliquée pour la première fois à la rupture en deux d'un pétrolier en pleine charge.

Tous les éléments constitutifs du délit de pollution étant réunis à l'encontre de Messieurs SAVARESE et POLLARA et des sociétés RINA et TOTAL SA, ces prévenus doivent en être déclarés coupables.

2.2- Les infractions de mise en danger de la personne d'autrui et de complicité de ce délit

Certains faisaient valoir que les faits poursuivis sous la qualification de mise en danger de la personne d'autrui, à l'encontre de prévenus de nationalité étrangère, s'étaient produits en dehors du territoire de la République, au préjudice des membres de l'équipage, tous de nationalité indienne, et que la loi pénale française n'était pas applicable.

2.2.1- L'applicabilité de la loi pénale

Selon l'article 113-2 du code pénal, l'infraction est réputée commise sur le territoire de la République, et la loi pénale française lui est applicable, dès lors qu'un de ses faits constitutifs a eu lieu sur ce territoire. Telle qu'elle est interprétée depuis longtemps, la notion de fait constitutif déborde largement celle d'élément constitutif.

Il est en particulier reproché aux prévenus du délit de mise en danger de la personne d'autrui d'avoir, alors qu'ils savaient que les structures du pétrolier étaient corrodées ou qu'ils avaient omis de vérifier son bon état de navigabilité, exposé les membres de l'équipage à un risque immédiat de mort par naufrage ou noyade en laissant l'ERIKA appareiller à Dunkerque, le 8 décembre 1999, puis faire route vers l'Italie.

Le responsable du service des affaires juridiques et de la sécurité, Monsieur THOUILIN, le confirmait en déclarant que le rôle de la société TTC, qu'il présidait, était bien d'affréter les navires pour le transport des produits du Groupe (D 1944/3, D 2497/4, D 3636/2).

En revanche, la société devenue TOTAL SA a fait procéder à l'inspection du pétrolier sur la base d'un document comportant quatorze rubriques et plusieurs centaines de questions relatives à la certification et la documentation, l'équipage, les moyens de navigation, le code ISM, la prévention de la pollution, la structure, les moyens de manutention de la cargaison et du ballast, l'inertage des citernes, les moyens de mouillage, les machines et appareil à gouverner, l'aspect général et les capacités de transfert de cargaison de navire à navire, document complété par les précisions et l'avis personnel de l'ancien officier navigant ayant mené cette inspection, ainsi que par l'appréciation portée, en dernier lieu, par le service vetting.

Ayant vérifié de façon aussi détaillée que l'ERIKA remplissait les conditions de sécurité qu'elle avait définies, puis obtenu l'assurance de la part du gérant technique que les remarques formulées lors de cette inspection seraient prises en compte, la société devenue TOTAL SA ne peut affirmer que, pour la gestion d'un navire accepté à l'affrètement au voyage dans ces circonstances, elle n'a disposé d'aucun pouvoir de contrôle, alors qu'elle l'a, de fait, exercé.

En décidant que Messieurs SAVARESE et POLLARA, et les sociétés RINA et TOTAL SA relèvent bien de l'une au moins des catégories de personnes punissables, il n'est pas question, comme on l'a prétendu, de trancher en législateur (D 4137/28), de se livrer à des "contorsions" juridiques (D 394/3), de succomber à la tentation de la "poche profonde" (D 394/3) ou encore de céder à une dérive compassionnelle. Il s'agit pour le juge, conformément à sa mission, sa subordination à la loi ne signifiant pas son effacement, de constater qu'une situation de fait entre dans le champ d'une règle de droit, fût-elle appliquée pour la première fois à la rupture en deux d'un pétrolier en pleine charge.

Tous les éléments constitutifs du délit de pollution étant réunis à l'encontre de Messieurs SAVARESE et POLLARA et des sociétés RINA et TOTAL SA, ces prévenus doivent en être déclarés coupables.

2.2- Les infractions de mise en danger de la personne d'autrui et de complicité de ce délit

Certains faisaient valoir que les faits poursuivis sous la qualification de mise en danger de la personne d'autrui, à l'encontre de prévenus de nationalité étrangère, s'étaient produits en dehors du territoire de la République, au préjudice des membres de l'équipage, tous de nationalité indienne, et que la loi pénale française n'était pas applicable.

2.2.1- L'applicabilité de la loi pénale

Selon l'article 113-2 du code pénal, l'infraction est réputée commise sur le territoire de la République, et la loi pénale française lui est applicable, dès lors qu'un de ses faits constitutifs a eu lieu sur ce territoire. Telle qu'elle est interprétée depuis longtemps, la notion de fait constitutif déborde largement celle d'élément constitutif.

Il est en particulier reproché aux prévenus du délit de mise en danger de la personne d'autrui d'avoir, alors qu'ils savaient que les structures du pétrolier étaient corrodées ou qu'ils avaient omis de vérifier son bon état de navigabilité, exposé les membres de l'équipage à un risque immédiat de mort par naufrage ou noyade en laissant l'ERIKA appareiller à Dunkerque, le 8 décembre 1999, puis faire route vers l'Italie.

Cette circonstance, qui a eu lieu sur le territoire français, est un fait constitutif au sens de l'article 113-2 du code pénal.

L'infraction étant réputée commise sur le territoire de la République, la loi pénale française lui est applicable, même si ceux qui l'auraient commise ou en auraient été les victimes sont de nationalité étrangère et si d'autres actes matériels visés par cette qualification se sont déroulés ou ont produit leurs effets en dehors du territoire français.

Le délit de mise en danger de la personne d'autrui, défini par l'article 223-1 du code pénal, est le fait d'exposer directement autrui à un risque immédiat de mort ou de blessures de nature à entraîner une mutilation ou une infirmité permanente par la violation manifestement délibérée d'une obligation particulière de sécurité ou de prudence imposée par la loi ou le règlement.

Cette incrimination suppose une condition préalable, l'existence d'une obligation particulière de sécurité ou de prudence imposée par la loi ou le règlement, et la réunion de deux éléments constitutifs, la violation manifestement délibérée de l'obligation particulière de sécurité ou de prudence, élément moral, d'une part, et l'exposition directe d'autrui, à un risque immédiat particulièrement grave, ainsi qu'un lien de causalité entre la violation de l'obligation et le risque qualifié auquel autrui est ainsi exposé, élément matériel, d'autre part.

2.2.2- La condition préalable du délit de mise en danger de la personne d'autrui

Si l'article 223-1 précité, ne requiert pas, pour son application, que soit visé dans l'acte saisissant la juridiction le texte prévoyant et réprimant l'obligation dont la violation constitue la condition préalable du délit de mise en danger défini par cet article (Crim 23 juin 1999, bull n° 154, sur le premier moyen, troisième branche), il exige, parce qu'il n'est pas destiné à réprimer un manquement à un devoir général de sécurité ou de prudence, la violation d'une disposition précise édictant une obligation particulière de sécurité ou de prudence imposée par la loi ou le règlement.

Les obligations retenues par la poursuite sont issues des règles 10, 11A, 12 du chapitre I et 3, 4 et 5 du chapitre IX de l'annexe de la convention SOLAS, et des points 1.2.2.1, 1.2.2.2, 1.2.3.1, 1.4, 5.1.3, 5.1.4, 8.3, 10.1, 10.2 et 10.3 du code ISM (D 4177/191 à D 4177/195, notes d'audience, page 432).

Les règles 10, 11 *a* et 12 du chapitre I de l'annexe de la convention SOLAS, dans leur version publiée par le décret n° 95-1264 du 27 novembre 1995, prescrivent des obligations relatives à des certificats de sécurité émis par l'Etat du pavillon, concernant, notamment, les certificats de sécurité de construction, de sécurité du matériel d'armement et de sécurité radioélectrique.

La règle 10 fixe les modalités selon lesquelles les navires de charge doivent être soumis aux visites initiales, intermédiaires, annuelles et de renouvellement, de la structure, des machines et du matériel d'armement.

La règle 11 *a* prévoit que l'état du navire et de son armement doit être maintenu conformément aux prescriptions de la convention, de manière que la sécurité du navire demeure à tous points de vue satisfaisante et que le navire puisse prendre la mer sans danger pour lui-même ou les personnes à bord.

La règle 12 expose les conditions dans lesquelles les certificats de sécurité de construction, de sécurité du matériel d'armement et de sécurité radioélectrique sont délivrés ou visés.

Il faut rappeler, qu'en l'espèce, l'ERIKA battait pavillon maltais et que l'autorité maritime de Malte s'est vue reconnaître le bénéfice de l'immunité de juridiction accordée aux Etats étrangers (Crim 23 novembre 2004, D 4041).

Les règles 3, 4 et 5 du chapitre IX de l'annexe de la convention SOLAS, dans leur version publiée par le décret n° 98-1131 du 9 décembre 1998, sont afférentes à la certification ISM de la compagnie exploitante et du navire confié à sa responsabilité, au sens du point 2 de la règle 1 du chapitre IX de l'annexe de la convention précitée :

- règle 3 : Prescriptions relatives à la gestion de la sécurité

1. La compagnie et le navire doivent satisfaire aux prescriptions du code international de gestion de la sécurité.
2. Le navire doit être exploité par une compagnie détentrice d'une attestation de conformité, telle que visée à la règle 4.

- règle 4 : Certificat

1. Une attestation de conformité doit être délivrée à toute compagnie qui satisfait aux prescriptions du code international de gestion de la sécurité. Ce document doit être délivré par l'administration, par un organisme reconnu par l'administration ou à la demande de l'administration par un autre Gouvernement contractant.
2. Un exemplaire de l'attestation de conformité doit être conservé à bord du navire afin que le Capitaine puisse, sur demande, la présenter aux fins de vérification.
3. Un certificat dit certificat de gestion de la sécurité doit être délivré à chaque navire par l'administration ou par un organisme reconnu par celle-ci. Avant de délivrer le certificat de gestion de la sécurité, l'administration ou l'organisme reconnu par celle-ci doit vérifier que la gestion de la compagnie et la gestion à bord sont conformes au système de gestion de la sécurité approuvé.

- règle 5 : Maintien des conditions

Le système de gestion de la sécurité doit être maintenu conformément aux dispositions du code international de gestion de la sécurité, cette prescription relevant de la compagnie exploitante, comme le rappelle la règle 3.

Les points 1.2.2.1, 1.2.2.2, 1.2.3.1, 1.4, 5.1.3, 5.1.4, 8.3, 10.1, 10.2, et 10.3 du code ISM, publié par décret n° 98-1132 du 9 décembre 1998, sont ainsi rédigés :

-1. Généralités [...]

1.2.2. Les objectifs de la compagnie en matière de gestion de la sécurité devraient notamment être les suivants :

1. Offrir des pratiques d'exploitation et un environnement de travail sans danger ;
2. Etablir des mesures de sécurité contre tous les risques identifiés ; [...]

1.2.3. Le système de gestion de la sécurité devrait garantir :

1. Que les règles et règlements obligatoires sont observés ; [...]

1.4. Modalités pratiques d'un système de gestion de la sécurité

Chaque compagnie devrait établir, mettre en oeuvre et maintenir un système de gestion de la sécurité qui comporte les modalités pratiques suivantes :

1. Une politique en matière de sécurité et de protection de l'environnement ;
2. Des instructions et des procédures propres à garantir la sécurité de l'exploitation des navires et la protection de l'environnement conformément à la réglementation internationale et à la législation de l'Etat du pavillon pertinentes ;
3. Une hiérarchie et des moyens de communication permettant aux membres du personnel de bord de communiquer entre eux et avec les membres du personnel à terre ;
4. Des procédures de notification des accidents et du non respect des dispositions du présent code ;
5. Des procédures de préparation et d'intervention pour faire face aux situations d'urgence ; et
6. Des procédures d'audit interne et de contrôle de la gestion. [...]

- 5. Responsabilités et autorité du Capitaine

5.1. La compagnie devrait définir avec précision et établir par écrit les responsabilités du Capitaine pour ce qui est de : [...]

3. Donner les ordres et les consignes appropriés d'une manière claire et simple ;
4. Vérifier qu'il est satisfait aux spécifications ; [...]

- 8. Préparation aux situations d'urgence : [...]

8.3. Le système de gestion de la sécurité devrait prévoir des mesures propres à garantir que l'organisation de la compagnie est à tout moment en mesure de faire face aux dangers, accidents et situations d'urgence pouvant mettre en cause ses navires.

- 10. Maintien en état du navire et de son armement :

10.1. La compagnie devrait mettre en place des procédures permettant de vérifier que le navire est maintenu dans un état conforme aux dispositions des règles et des règlements pertinents ainsi qu'aux prescriptions supplémentaires qui pourraient être établies par la compagnie.

10.2. Pour satisfaire à ces prescriptions, la compagnie devrait veiller à ce que :

1. Des inspections soient effectuées à des intervalles appropriés ;
2. Toute irrégularité soit signalée, avec indication de la cause éventuelle, si celle-ci est connue ;
3. Les mesures correctives appropriées soient prises ; et
4. Ces activités soient consignées dans un registre.

10.3 La compagnie devrait établir dans le cadre du système de gestion de la sécurité des procédures permettant d'identifier le matériel et les systèmes techniques dont la panne soudaine pourrait entraîner des situations dangereuses. Le système de gestion de la sécurité devrait prévoir des mesures spécifiques pour renforcer la fiabilité de ce matériel et de ces systèmes. Ces mesures devraient inclure la mise à l'essai à intervalles réguliers des dispositifs et du matériel de secours ainsi que des systèmes techniques qui ne sont pas utilisés en permanence.

Aucune des règles conventionnelles précitées n'édicte, à la charge des prévenus, une obligation particulière de sécurité ou de prudence imposée par la loi ou le règlement au sens de l'article 223-1 du code pénal, soit en déterminant un modèle de conduite circonstanciée précisant exactement l'attitude à adopter dans une situation donnée, soit en comportant des prescriptions objectives précises, immédiatement perceptibles et clairement applicables de façon impérative, sans faculté d'appréciation individuelle par la personne qui y est soumise.

La condition préalable de l'article 223-1 précité n'étant pas remplie, le délit de mise en danger de la personne d'autrui n'est pas constitué. En l'absence d'une infraction principale punissable, aucun acte de complicité ne peut être reproché à quiconque.

2.3 - Le délit d'abstention volontaire de combattre un sinistre

L'article 223-7 du code pénal réprime quiconque s'abstient volontairement de prendre ou de provoquer les mesures permettant, sans risque pour lui ou pour les tiers, de combattre un sinistre de nature à créer un danger pour la sécurité des personnes.

Pour être constituée, l'infraction suppose l'existence d'un sinistre de nature à créer un danger pour la sécurité des personnes, la possibilité de prendre, sans risque, des mesures pour le combattre et une abstention volontaire, caractérisée, tout à la fois, par la connaissance du sinistre et la volonté de ne pas agir.

Un sinistre de nature à porter à atteinte à la vie, à l'intégrité physique ou à la santé des personnes est de nature à créer un danger pour leur sécurité. Dans des conditions de mer très défavorables, les dommages affectant la structure d'un pétrolier chargé de plus de 30.000 tonnes de fioul et, plus encore, le naufrage de ce navire, sont des sinistres de nature à créer un danger pour la sécurité des personnes, ne serait-ce que par le risque auquel ils exposent les membres de l'équipage ou ceux qui seraient appelés à leur prêter assistance ou à les secourir en mer.

- 8. Préparation aux situations d'urgence : [...]

8.3. Le système de gestion de la sécurité devrait prévoir des mesures propres à garantir que l'organisation de la compagnie est à tout moment en mesure de faire face aux dangers, accidents et situations d'urgence pouvant mettre en cause ses navires.

- 10. Maintien en état du navire et de son armement :

10.1. La compagnie devrait mettre en place des procédures permettant de vérifier que le navire est maintenu dans un état conforme aux dispositions des règles et des règlements pertinents ainsi qu'aux prescriptions supplémentaires qui pourraient être établies par la compagnie.

10.2. Pour satisfaire à ces prescriptions, la compagnie devrait veiller à ce que :

1. Des inspections soient effectuées à des intervalles appropriés ;
2. Toute irrégularité soit signalée, avec indication de la cause éventuelle, si celle-ci est connue ;
3. Les mesures correctives appropriées soient prises ; et
4. Ces activités soient consignées dans un registre.

10.3 La compagnie devrait établir dans le cadre du système de gestion de la sécurité des procédures permettant d'identifier le matériel et les systèmes techniques dont la panne soudaine pourrait entraîner des situations dangereuses. Le système de gestion de la sécurité devrait prévoir des mesures spécifiques pour renforcer la fiabilité de ce matériel et de ces systèmes. Ces mesures devraient inclure la mise à l'essai à intervalles réguliers des dispositifs et du matériel de secours ainsi que des systèmes techniques qui ne sont pas utilisés en permanence.

Aucune des règles conventionnelles précitées n'édicte, à la charge des prévenus, une obligation particulière de sécurité ou de prudence imposée par la loi ou le règlement au sens de l'article 223-1 du code pénal, soit en déterminant un modèle de conduite circonstanciée précisant exactement l'attitude à adopter dans une situation donnée, soit en comportant des prescriptions objectives précises, immédiatement perceptibles et clairement applicables de façon impérative, sans faculté d'appréciation individuelle par la personne qui y est soumise.

La condition préalable de l'article 223-1 précité n'étant pas remplie, le délit de mise en danger de la personne d'autrui n'est pas constitué. En l'absence d'une infraction principale punissable, aucun acte de complicité ne peut être reproché à quiconque.

2.3 - Le délit d'abstention volontaire de combattre un sinistre

L'article 223-7 du code pénal réprime quiconque s'abstient volontairement de prendre ou de provoquer les mesures permettant, sans risque pour lui ou pour les tiers, de combattre un sinistre de nature à créer un danger pour la sécurité des personnes.

Pour être constituée, l'infraction suppose l'existence d'un sinistre de nature à créer un danger pour la sécurité des personnes, la possibilité de prendre, sans risque, des mesures pour le combattre et une abstention volontaire, caractérisée, tout à la fois, par la connaissance du sinistre et la volonté de ne pas agir.

Un sinistre de nature à porter à atteinte à la vie, à l'intégrité physique ou à la santé des personnes est de nature à créer un danger pour leur sécurité. Dans des conditions de mer très défavorables, les dommages affectant la structure d'un pétrolier chargé de plus de 30.000 tonnes de fioul et, plus encore, le naufrage de ce navire, sont des sinistres de nature à créer un danger pour la sécurité des personnes, ne serait-ce que par le risque auquel ils exposent les membres de l'équipage ou ceux qui seraient appelés à leur prêter assistance ou à les secourir en mer.

Cependant, le simple examen de la chronologie des faits, tel qu'il a été précédemment exposé (de 1.2.3 à 1.2.5.3), montre, de façon patente, que les autres éléments constitutifs de l'infraction ne sont pas réunis à l'encontre des personnes poursuivies à ce titre.

Le texte d'incrimination exige que les informations permettant d'avoir conscience de l'existence d'un sinistre aient été préalablement données, et réprime l'abstention volontaire de prendre des mesures en conséquence et non l'omission de rechercher ou de compléter ces informations.

Celles, parfois contradictoires et toujours parcellaires, que les prévenus ont reçues avant le dernier message de détresse adressé au CROSS ETEL et signalant le naufrage, ne leur ont pas permis d'avoir la connaissance de l'existence d'un sinistre au sens de l'article 223-7 du code pénal, quelle qu'aient été la nature de leur mission, de leurs compétences ou de leur légitimité respectives à intervenir les 11 et 12 décembre 1999.

L'instruction et les débats établissent également que, comme l'ont affirmé de nombreux professionnels, l'Amiral de MONVAL, alors chef du Centre des opérations maritimes de Brest, le Commandant GEAY, officier de suppléance d'état-major, le Commissaire en chef VELUT, chef de la division de l'action de l'Etat en mer et Monsieur LEJEUNE, adjoint au directeur du CROSS ETEL, ont pris toutes les mesures appropriées à une situation dont ils n'ont pu apprécier convenablement l'évolution, faute d'une information suffisante, qu'au moment où il s'est agi d'ordonner la mise en oeuvre de moyens destinés à porter secours à l'équipage naufragé, au péril de la vie des sauveteurs.

2.4- La sanction

La pollution qu'a entraînée le naufrage de l'ERIKA a été d'une ampleur considérable.

Les sociétés RINA et TOTAL SA, auteurs du délit de l'article 8 de la loi n° 83-583 du 5 juillet 1983, doivent être condamnées, chacune, au maximum de l'amende applicable aux personnes morales (D 1728/2, D 1728/3, D 2958), prévue par les dispositions légales en vigueur au moment des faits, adaptées par l'ordonnance n° 2000-916 du 19 décembre 2000 déterminant la valeur en euros de certains montants exprimés en francs dans les textes législatifs, soit à 375.000 euros d'amende.

Messieurs SAVARESE et POLLARA coupables du même délit, ont disposé de revenus correspondant, pour l'un, à sa participation comme associé au sein de la société EUROMAR, et, pour l'autre, à ses missions de "responsable" et de dirigeant de sociétés d'armement et de gérance technique (D 1211/7, D 1211/8, D 1698, pages 1 à 3, D 3683/13, D 3683/14, notes d'audience, pages 81 à 83, 93, 94, 95, 98 à 102). Il leur est infligé, à chacun, la peine maximale fixée par la loi pour les personnes physiques, soit 75.000 euros d'amende.

*

Cependant, le simple examen de la chronologie des faits, tel qu'il a été précédemment exposé (de 1.2.3 à 1.2.5.3), montre, de façon patente, que les autres éléments constitutifs de l'infraction ne sont pas réunis à l'encontre des personnes poursuivies à ce titre.

Le texte d'incrimination exige que les informations permettant d'avoir conscience de l'existence d'un sinistre aient été préalablement données, et réprime l'abstention volontaire de prendre des mesures en conséquence et non l'omission de rechercher ou de compléter ces informations.

Celles, parfois contradictoires et toujours parcellaires, que les prévenus ont reçues avant le dernier message de détresse adressé au CROSS ETEL et signalant le naufrage, ne leur ont pas permis d'avoir la connaissance de l'existence d'un sinistre au sens de l'article 223-7 du code pénal, quelle qu'aient été la nature de leur mission, de leurs compétences ou de leur légitimité respectives à intervenir les 11 et 12 décembre 1999.

L'instruction et les débats établissent également que, comme l'ont affirmé de nombreux professionnels, l'Amiral de MONVAL, alors chef du Centre des opérations maritimes de Brest, le Commandant GEAY, officier de suppléance d'état-major, le Commissaire en chef VELUT, chef de la division de l'action de l'Etat en mer et Monsieur LEJEUNE, adjoint au directeur du CROSS ETEL, ont pris toutes les mesures appropriées à une situation dont ils n'ont pu apprécier convenablement l'évolution, faute d'une information suffisante, qu'au moment où il s'est agi d'ordonner la mise en oeuvre de moyens destinés à porter secours à l'équipage naufragé, au péril de la vie des sauveteurs.

2.4- La sanction

La pollution qu'a entraînée le naufrage de l'ERIKA a été d'une ampleur considérable.

Les sociétés RINA et TOTAL SA, auteurs du délit de l'article 8 de la loi n° 83-583 du 5 juillet 1983, doivent être condamnées, chacune, au maximum de l'amende applicable aux personnes morales (D 1728/2, D 1728/3, D 2958), prévue par les dispositions légales en vigueur au moment des faits, adaptées par l'ordonnance n° 2000-916 du 19 décembre 2000 déterminant la valeur en euros de certains montants exprimés en francs dans les textes législatifs, soit à 375.000 euros d'amende.

Messieurs SAVARESE et POLLARA coupables du même délit, ont disposé de revenus correspondant, pour l'un, à sa participation comme associé au sein de la société EUROMAR, et, pour l'autre, à ses missions de "responsable" et de dirigeant de sociétés d'armement et de gérance technique (D 1211/7, D 1211/8, D 1698, pages 1 à 3, D 3683/13, D 3683/14, notes d'audience, pages 81 à 83, 93, 94, 95, 98 à 102). Il leur est infligé, à chacun, la peine maximale fixée par la loi pour les personnes physiques, soit 75.000 euros d'amende.

*

3- L'action civile

Monsieur POLLARA et les sociétés RINA et TOTAL SA, qui estimaient ne pas avoir bénéficié d'un temps suffisant pour prendre connaissance des écritures et pièces des parties civiles, sollicitaient le renvoi de l'affaire à une audience ultérieure pour l'examen de l'action civile.

L'Agent judiciaire du Trésor est la partie qui a produit le plus grand nombre de pièces au soutien de sa demande. Il les a communiquées et a chiffré son préjudice dès le 4 décembre 2006 (jugement de renvoi du 4 décembre 2006, page 36).

S'agissant des autres parties civiles, elles ont déposé les conclusions et pièces qui permettaient de déterminer les fondements de leurs demandes d'indemnisation, reposant sur des moyens de droit répétitifs, ainsi que le montant de leurs réclamations, évalué le plus souvent de façon forfaitaire.

Comme l'ont montré le volume et la précision des conclusions et pièces communiquées par certains en réponse, les prévenus ont bien été mis en mesure, jusqu'au dernier jour des débats, soit le 13 juin 2007, de faire valoir leurs moyens et arguments.

Il résulte de ces constatations que les personnes poursuivies ont disposé d'un temps suffisant pour préparer et présenter leur défense, sans qu'il soit porté atteinte au principe du contradictoire ou à l'équilibre des droits des parties.

Monsieur SAVARESE, invoquait la fin de non-recevoir tirée de l'article 5 du code de procédure pénale, en raison d'"actions pendantes devant les tribunaux" (conclusions, du 1^{er} juin 2007, page 34). Cette exception, qui doit être soulevée avant toute défense au fond à peine d'irrecevabilité, n'a pas vocation à s'appliquer lorsque la juridiction répressive est saisie, comme en l'espèce, par le ministère public avant qu'un jugement sur le fond ait été rendu par la juridiction civile.

Le tribunal était saisi de l'action civile sur un double fondement : les articles 2 et 3 du code de procédure pénale, pour ceux qui estimaient avoir personnellement souffert des dommages directement causés par les infractions, ainsi que les dispositions légales particulières habilitant les associations à exercer les droits reconnus à la partie civile, d'une part ; et l'article 470-1 du code précité, d'autre part, selon lequel la juridiction qui connaît de poursuites exercées pour une infraction non intentionnelle au sens des deuxième, troisième et quatrième alinéas de l'article 121-3 du code pénal, et qui prononce une relaxe, demeure compétente, sur la demande de la partie civile, pour accorder, en application des règles du droit civil, réparation de tous les dommages causés par les faits qui ont fondé la poursuite.

3.1- L'action civile résultant du délit de pollution

En ce qui concerne l'action civile résultant de la commission du délit de pollution, il convient de distinguer le principe de la constitution de partie civile de l'exercice de l'action en réparation.

3.1.1- La constitution de partie civile

La faculté de se constituer partie civile est ouverte à toute personne ayant subi un préjudice personnel et direct du fait de l'infraction, ainsi qu'aux associations habilitées par la loi à exercer les droits reconnus à la partie civile. Il en est de même dans le cas où la réparation du dommage causé par l'infraction échappe exceptionnellement à la compétence de la juridiction répressive.

Dès lors, sont mal fondés et doivent être écartés les moyens qui tendent à contester la recevabilité des victimes ou associations habilitées à se constituer partie civile, au motif qu'en application des protocoles modifiant les conventions de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures et de 1971 portant création d'un fonds international d'indemnisation, elles ne pourraient obtenir réparation de leur préjudice devant la juridiction répressive.

3.1.2- L'action en réparation

Les protocoles du 27 novembre 1992 précités, dénommés conventions de 1992, publiés au Journal officiel par les décrets n° 96-718 et 96-719 du 7 août 1996, instituent un régime juridique spécial ouvrant aux victimes de pollutions maritimes par les hydrocarbures une action en réparation.

Cette action qui, par son fondement et les règles édictées pour son exercice, se distingue de celle en dommages-intérêts ordinairement ouverte aux parties civiles, n'est exclusive de toute autre ayant le même objet et échappe à la compétence des juridictions répressives nationales que si elle est dirigée contre les personnes physiques ou morales dont le protocole du 27 novembre 1992, modifiant la convention de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, donne une liste limitative.

Aux termes du paragraphe 4 de l'article III de ce protocole, aucune demande de réparation de dommage par pollution ne peut être formée contre le propriétaire autrement que sur la base de la convention, et, qu'elle soit ou non fondée sur la 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 sauvetage ;
- 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 téméairement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement.

Il est en conséquence nécessaire de déterminer si les personnes pénalement responsables du délit de pollution, en l'occurrence Messieurs SAVARESE et POLLARA, les sociétés RINA et TOTAL SA, sont visées par ces dispositions qui excluraient, selon le cas, toute demande en réparation autre que celle présentée en application des règles conventionnelles précitées, ou toute demande de réparation fondée ou non sur ces règles, et rendraient la juridiction répressive incompétente pour connaître des demandes d'indemnisation formées à leur encontre.

Comme il l'a lui-même précisé, Monsieur SAVARESE n'est ni le propriétaire du navire ni le préposé ou le mandataire du propriétaire (c.f. 2.1.3 et ses conclusions, pages 13 et 17).

Le Président de PANSHIP n'est, pas plus que Monsieur SAVARESE, le préposé ou le mandataire de TEVERE SHIPPING (ses conclusions, page 113). Monsieur POLLARA n'appartient, d'ailleurs, à aucune des catégories visées par le paragraphe 4 de l'article III du protocole de 1992 précité.

La société RINA soutenait qu'en tant que prestataire de services, elle relevait de la *b)* du paragraphe 4 de l'article III de ce protocole, excluant toute action en réparation, quel que soit son fondement, contre le pilote ou toute autre personne qui, sans être membre de l'équipage, s'acquitte de services pour le navire.

Ainsi que le rappel des termes du protocole de 1992 a permis de le souligner, le paragraphe 4 de l'article III regroupe, par domaine d'activités, les personnes contre lesquelles aucune demande en réparation de dommage par pollution ne peut être formée. Il en est ainsi, par exemple, des préposés et mandataires du propriétaire, ou des affréteurs quelle que soit leur appellation, ou encore de ceux qui participent à des opérations de sauvetage.

C'est pourquoi, en visant de façon générique les pilotes ou toute autre personne qui, sans être membre de l'équipage, s'acquitte de services pour le navire, l'exclusion prévue par la *b)* du paragraphe 4 de l'article III ne peut s'entendre que de celle relative aux personnes qui, sans être membres de l'équipage, s'acquittent de prestations pour le navire en participant directement à l'opération maritime, situation qui n'était pas celle de la société RINA à l'égard de l'ERIKA.

Quant à la société TOTAL SA, il convient de rappeler qu'elle n'était ni l'affréteur du pétrolier, sous quelque appellation que ce soit, ni l'armateur ou l'un de leurs préposés ou mandataires (c.f. 2.1.3), ce qui la place en dehors du champ d'application de la règle conventionnelle précitée.

L'action civile fondée sur le délit de pollution retenu à l'encontre de Messieurs SAVARESE et POLLARA et des sociétés RINA et TOTAL SA est donc soumise au régime de droit commun instauré par la loi nationale.

D'une manière générale, la société TOTAL SA sollicitait la réduction des indemnités qui pourraient être allouées aux victimes, en raison de la tempête qui avait touché le littoral concomitamment à la pollution. Cette circonstance, extérieure aux victimes de l'infraction de pollution, ne saurait leur être opposée dans le but de diminuer les indemnités qui pourraient leur être accordées.

3.1.2.1- La réparation du préjudice matériel de l'Etat

L'Agent judiciaire du Trésor demande la réparation d'un préjudice matériel, correspondant, pour l'Etat et par administration, aux dépenses de personnel et de matériel exposées du fait de la pollution des côtes françaises consécutive au naufrage de l'ERIKA.

Il en justifie d'une manière particulièrement précise, détaillée et complète par des pièces versées aux débats depuis le 4 décembre 2006, pour la somme de 153.808.690,17 euros, déduction faite d'une indemnisation accordée par le FIPOLE (ses conclusions, page 51).

La société TOTAL estimait que ce montant devait être réduit compte tenu des dysfonctionnements qu'avaient connus les services de l'Etat lors de la mise en oeuvre des plans POLMAR.

Lorsque plusieurs fautes ont concouru à la production d'un dommage résultant d'une infraction non intentionnelle, la responsabilité de leurs auteurs se trouve engagée dans une mesure dont l'appréciation appartient au juge, mais à la condition que celle-ci relève de sa compétence.

Tel n'est pas le cas du fonctionnement, à le supposer défaillant, des services de l'Etat, sur lequel le juge judiciaire, saisi d'une demande en réparation d'un préjudice, n'est, en principe, ni appelé ni habilité à statuer.

Il doit donc être alloué à l'Agent judiciaire du Trésor la somme de 153.808.690,17 euros au titre du préjudice matériel. seul préjudice dont il a sollicité l'indemnisation. ainsi que 75.000 euros en application de l'article 475-1 du code de procédure pénale.

3.1.2.2- Les collectivités territoriales

Le préjudice matériel causé par la pollution doit être réparé au regard des pièces justificatives produites, déduction faite. le cas échéant. des sommes déjà versées par le FIPOL.

De plus, il est établi que la marée noire consécutive au naufrage de l'ERIKA, qui s'est étendue sur plus de 400 kilomètres de côtes et dont les effets ont perduré pendant deux années. a porté atteinte à l'image de marque et à la réputation des Régions Bretagne, Pays-de-la-Loire et Poitou-Charentes, des Départements du Finistère, du Morbihan, de la Loire-Atlantique, et de la Vendée, ainsi qu'à celles des Communes situées dans ces Départements. Ces collectivités territoriales ont donc subi, à ce titre, un préjudice direct et personnel qu'il convient de réparer (c.f 2.1.2.1.1 et 2.1.2.1.2).

Enfin, les collectivités territoriales qui reçoivent de la loi une compétence spéciale en matière d'environnement leur conférant une responsabilité particulière pour la protection, la gestion et la conservation d'un territoire, peuvent demander réparation d'une atteinte causée à l'environnement sur ce territoire par la commission ou les conséquences d'une infraction, celles-ci affectant les intérêts qu'elles sont en charge de défendre et leur causant un préjudice personnel direct, issus des faits poursuivis et distinct du préjudice social dont la réparation est assurée par l'exercice de l'action publique (Crim 8 mars 1995, bull n° 93, Crim 7 avril 1999, bull n° 69, Crim 19 décembre 2006, bull n° 316).

3.1.2.2.1- Les Régions Bretagne, Pays-de-la-Loire et Poitou-Charentes

Les Régions Bretagne, Pays-de-la-Loire et Poitou-Charentes justifiaient, chacune, d'une décision de leur organe délibérant prise en vue de leur constitution de partie civile.

Ces Régions ne se prévalent que de missions d'intérêt général relatives au classement des réserves naturelles régionales, à la gestion adaptée des milieux naturels et des paysages, à l'exercice de leurs compétences en matière touristique. Leur demande présentée au titre du préjudice né d'une atteinte à l'environnement doit être écartée.

Seule la réparation du préjudice matériel et de celui résultant de l'atteinte à leur image de marque et à leur réputation mérite d'être accordée.

3.1.2.2.1.1- La réparation du préjudice matériel

Les Régions Bretagne et Pays-de-la-Loire réclamaient la réparation d'un préjudice matériel.

La Région Bretagne sollicitait le remboursement des subventions allouées notamment aux Communes à la suite de la pollution consécutive au naufrage de l'ERIKA. Elle en justifie à hauteur de 2.574.007,30 euros, déduction faite de la somme de 703.958,45 euros, qui lui a été versée par le FIPOL à ce titre, sous le numéro de demande 4991.

Il est soutenu qu'une transaction avec le FIPOL ayant été conclue pour la réclamation enregistrée à ce fonds sous ce numéro, d'après laquelle la collectivité territoriale s'était engagée à se désister de toute procédure et à renoncer à toute action en justice du chef de cette demande d'indemnisation, la Région ne serait plus fondée à en réclamer le solde.

Toutefois, cette transaction, en raison de son effet relatif, ne concerne que les parties envers lesquelles la Région s'est engagée, soit le FIPOL, le propriétaire de l'ERIKA, la société TEVERE SHIPPING, et son assureur "responsabilité civile". Elle ne peut faire obstacle à l'action exercée par la Région Bretagne contre les prévenus dont le tribunal a retenu la responsabilité pénale.

En revanche, il convient d'écarter les demandes présentées au titre des frais d'avocat pour "défendre les intérêts de la Région Bretagne devant les juridictions pénales et civiles", qui relèvent, à l'examen des pièces fournies, de l'application de l'article 475-1 du code de procédure pénale, et celles relatives aux dépenses de personnel exposées pour l'emploi d'un rédacteur non titulaire, dépenses dont il n'est pas établi qu'elles ont été exclusivement consacrées "au suivi du dossier de l'ERIKA à la Région".

Il est donc alloué à la Région Bretagne 2.574.007,30 euros en réparation de son préjudice matériel.

La Région Pays-de-la-Loire produisait un rapport d'expertise, établi à la suite d'une ordonnance, du 16 mai 2000, du juge des référés du tribunal de grande instance des Sables-d'Olonne, document dont ont disposé les prévenus qui sollicitaient le renvoi sur intérêts civils. Il résulte de ce rapport que le montant du préjudice matériel subi par la collectivité territoriale s'évalue ainsi qu'il suit :

- 275.955 euros : subventions aux Communes pour achat de matériel de nettoyage des plages ;
- 172.023,66 euros : aide financière aux entreprises aquacoles et à la pêche artisanale ;
- 63.200 euros : soutien aux marais salants ;
- 24.617,61 euros : subvention à la LPO ;
- 5.822 euros : travaux de restauration ;
- 46.479,87 euros : dépenses de personnel ;
- 1.142.000 euros : dépenses de communication pendant les deux ans qui ont suivi le naufrage.

La réparation du préjudice matériel de la Région Pays-de-la-Loire peut être accueillie pour 1.730.098,10 euros.

3.1.2.2.1.2- La réparation de l'atteinte à la réputation et à l'image de marque

Les Régions Bretagne et Pays-de-la-Loire ont été les plus touchées par une pollution d'une ampleur considérable, dont les effets ont perduré pendant au moins deux saisons touristiques. L'atteinte, en résultant, qui a été portée à leur réputation et leur image de marque, doit être réparée à hauteur de 3.000.000 d'euros, pour chacune d'elle.

La Région Poitou-Charentes n'ayant été que plus localement concernée, son préjudice s'évalue à 1.000.000 d'euros.

Il n'est pas inéquitable d'accorder à chacune des Régions 50.000 euros en application de l'article 475-1 du code de procédure pénale.

3.1.2.2.- Les Départements du Finistère, du Morbihan, de la Loire-Atlantique et de la Vendée

Il n'est pas contesté que les Départements du Finistère, du Morbihan et de la Loire-Atlantique disposent d'une décision de leur organe délibérant prise en vue d'une constitution de partie civile.

Contrairement à ce qu'expose la société TOTAL SA (ses conclusions sur intérêts civils, page 44), le Département de la Vendée produit une délibération du Conseil Général, du 23 décembre 1999, autorisant son Président à intenter toute action en justice à la suite de la pollution consécutive au naufrage de l'ERIKA.

3.1.2.2.1- La réparation du préjudice matériel

Le préjudice matériel résiduel du Département du Finistère, déduction faite de l'indemnisation du FIPOL, s'élève à 3.312,70 euros.

Le Département du Morbihan justifie par un rapport d'expertise, remis à la suite de l'ordonnance précitée, du 16 mai 2000, du juge des référés du tribunal de grande instance des Sables-d'Olonne, d'un préjudice matériel, déduction faite de l'indemnisation du FIPOL, à hauteur des sommes de :

- 69.152, 23 euros : subvention aux Communes ;
- 3.619,72 euros : acquisition d'un camion ;
- 12.412,16 euros : aide aux entreprises du Département ;
- 1.188,28 euros : travaux routiers ;
- 41.199,55 euros : subventions pour actions de communication et de promotion.

En revanche, le remboursement de 45.963,38 euros, réclamé au titre d'une participation aux frais de l'association Ouest-Littoral-Solidaire pour des études d'impact, n'apparaît pas constituer un préjudice direct du Département.

Il est donc accordé au Département du Morbihan la somme de 127.571,94 euros, en réparation de son préjudice matériel.

Le Département de la Loire-Atlantique communiquait un rapport d'expertise très complet, établi le 29 décembre 2005 en exécution des ordonnances du juge des référés du tribunal administratif de Nantes des 3 septembre et 13 novembre 2000.

Sur la base de ce rapport, le préjudice matériel du Département est évalué à la somme réclamée de 4.288.834 euros, représentant des frais de personnel, des dépenses engagées pour des actions de communication et la restauration du réseau routier, des subventions au comité départemental du tourisme et aux Communes pour de l'achat de matériel. Il faut noter qu'aucune indemnisation du FIPOL n'a été accordée à ce Département qui, pourtant, a été le plus atteint par la pollution (ses conclusions, pages 13 et 48).

La somme de 4.288.834 euros lui est allouée en réparation de son préjudice matériel.

Les dépenses dont le Département de la Vendée apporte une justification se limitent à 99.299,50 euros correspondant à des frais de gestion matérielle, à hauteur de 56.424,74 euros, et à des frais de personnel pour 42.874,76 euros. La réclamation de 106.674,56 euros relative à "l'estimation du temps de travail des agents" pour "la gestion financière et juridique de la pollution" n'est fondée sur aucun document probant.

La réparation du préjudice matériel du Département de la Vendée peut donc être accueillie pour 99.299,50 euros.

3.1.2.2.2.- La réparation de l'atteinte à la réputation et à l'image de marque

Les Départements du Finistère, du Morbihan et de la Vendée sollicitent 2.000.000 euros, et la Loire-Atlantique, Département le plus touché par la pollution, 1.000.000 euros à ce titre.

Compte tenu de ce qui a été indiqué en introduction à cette partie concernant le préjudice résultant de l'atteinte à la réputation et à l'image de marque des collectivités territoriales, il est alloué 1.000.000 euros à chacun de ces Départements.

3.1.2.2.3- La réparation du préjudice résultant de l'atteinte à l'environnement

Ainsi que cela a déjà été énoncé, les collectivités territoriales qui reçoivent de la loi une compétence spéciale en matière d'environnement leur conférant une responsabilité particulière dans la protection, la gestion et la conservation d'un territoire, peuvent demander réparation d'une atteinte causée à l'environnement sur ce territoire par la commission ou les conséquences d'une infraction.

Les Départements du Finistère, du Morbihan et de la Vendée invoquent la compétence prévue à l'article L.142-1 du code de l'urbanisme qui confère aux Départements la mission de protection, de gestion et de sauvegarde des espaces naturels sensibles, zones non comprises dans le domaine public maritime.

Il s'agit bien d'une compétence spéciale leur attribuant une responsabilité particulière dans la protection, la gestion et la conservation d'un territoire du Département et leur ouvrant une action en réparation du préjudice résultant de l'atteinte à l'environnement.

Cette réparation est cependant subordonnée à la démonstration d'une atteinte effective des espaces naturels sensibles. Le Département du Finistère ne présente aucune délimitation géographique des espaces affectés par la pollution ; celui de la Vendée indique seulement qu'"une partie importante" de ces espaces a été concernée, sans en déterminer la surface. Leur demande respective ne peut être accueillie.

En revanche, par les pièces qu'il a produites, le Département du Morbihan établit, d'une part, qu'il a acquis 3.000 hectares d'espaces naturels, principalement sur le littoral, en détaillant de façon circonstanciée leur localisation, et, d'autre part, que ces espaces ont été touchés par la pollution consécutive au naufrage de l'ERIKA sur une surface 662 hectares.

Le principe d'évaluation de la réparation à partir du montant de la taxe départementale sur les espaces naturels sensibles, proposé par ce Département, mérite d'être retenu. Cette taxe s'élevait pour l'année 2000 à 1 % de la taxe locale d'équipement, ce qui représentait, pour l'exercice considéré, la somme de 2.300.000 euros. Les effets de la pollution s'étant prolongés sur deux années, le montant de la réparation pour 662 hectares est de 1.015.066,60 euros $((2.300.000 / 3.000) \times 662 \times 2)$.

Cette somme est allouée au Département du Morbihan en réparation du préjudice résultant de l'atteinte à l'environnement.

Il n'est pas inéquitable d'accorder à chacun des Départements 50.000 euros en application de l'article 475-1 du code de procédure pénale.

3.1.2.2.3- Les Communes

Au titre du préjudice matériel, les Régions Bretagne et Pays-de-la-Loire et les Départements du Morbihan et de la Loire-Atlantique ont obtenu réparation pour les subventions versées aux Communes situées sur leur territoire. Or, les Communes constituées parties civiles et relevant de ces Régions ou Départements ne font pas état de telles subventions dans la présentation de leur préjudice matériel.

Afin d'éviter la double indemnisation d'un même poste de préjudice, les sommes susceptibles de leur être allouées à ce titre ne peuvent leur être accordées que sous déduction des subventions versées par les Régions et Départements afférentes aux dépenses dont les Communes constituées demandent le remboursement.

Au titre du préjudice résultant d'une atteinte à l'environnement, les Communes, parties civiles, fondent leur demande sur les dispositions législatives suivantes :

- l'article 2 de la loi du 10 juillet 1976 sur la protection de la nature ;
- l'article L.146-2 du code de l'urbanisme relatif à l'établissement des documents d'urbanisme concernant la préservation des espaces et milieux, la protection des espaces nécessaires au maintien et au développement des activités agricoles, pastorales, forestières et maritimes, les conditions de fréquentation par le public des espaces naturels, du rivage et de ses équipements ;
- l'article L.121-3 du code de l'urbanisme relatif au classement en zone naturelle ;
- les articles L.322-1 et suivants du code de l'environnement permettant de confier la gestion aux Communes, par voie de conventions de mise à disposition, de terrains acquis par le Conservatoire du littoral ;
- l'article L.2212-2 du code général des collectivités territoriales relatif au pouvoir de police générale attribué au Maire ;
- et l'article L.2213-4 du code général des collectivités territoriales relatif au pouvoir de police reconnu au Maire concernant l'accès à certaines voies ou secteurs communaux.

Subsidiairement, il en est appelé à la sagesse du tribunal.

Aucune des dispositions précitées n'attribue aux Communes une compétence spéciale en matière d'environnement leur conférant une responsabilité particulière dans la protection, la gestion et la conservation d'un territoire, et leur ouvrant ainsi une action en réparation d'un préjudice résultant de l'atteinte à l'environnement sur ce territoire.

Les Communes qui se sont constituées parties civiles ne sont donc pas fondées à réclamer une indemnisation à ce titre.

3.1.2.2.3.1- Les Communes du Finistère

La Commune du Guilvinec produisait une délibération du Conseil municipal prise en vue de sa constitution de partie civile.

Elle sollicitait 5.434,35 euros correspondant à une baisse de la taxe de séjour. Cependant les pièces fournies ne permettent pas de déterminer avec exactitude le montant de cette baisse. Aucune somme ne lui est en conséquence allouée au titre du préjudice matériel.

S'agissant d'une Commune située à un peu plus de 35 milles du naufrage, il lui est accordé la somme demandée de 200.000 euros en réparation de l'atteinte portée à sa réputation et à son image de marque, ainsi que 1.500 euros en application de l'article 475-1 du code de procédure pénale.

La Commune de Penmarc'h produisait une délibération du Conseil municipal prise en vue de sa constitution de partie civile.

Son préjudice matériel est constitué par des frais de personnel, de matériel et de nettoyage pour un montant de 136.421,05 euros, justifiés par les pièces produites, par une baisse de fréquentation du camping municipal chiffrée à 35.489,65 euros, mais qui ne peut être réparée que pour les saisons 2000 et 2001, soit à hauteur de 22.200 euros, et par une baisse de la taxe de séjour que les documents versés aux débats ne permettent pas de chiffrer.

Aussi, est-il accordé à la Commune de Penmarc'h 158.621,05 euros en réparation de son préjudice matériel.

S'agissant d'une Commune située à un peu plus de 35 milles du naufrage, il lui est accordé la somme demandée de 200.000 euros en réparation de l'atteinte portée à sa réputation et à son image de marque, ainsi que 1.500 euros en application de l'article 475-1 du code de procédure pénale.

La Commune de Quimper produisait une délibération du Conseil municipal prise en vue de sa constitution de partie civile. Elle ne formait aucune demande au titre du préjudice matériel.

S'agissant d'une Commune située dans les terres, à près 20 km d'une partie du littoral touchée par la pollution, il lui est accordé 100.000 euros en réparation de l'atteinte portée à sa réputation et à son image de marque, ainsi que 1.500 euros en application de l'article 475-1 du code de procédure pénale.

Quimper Communauté produisait une délibération du Conseil communautaire prise en vue de sa constitution de partie civile.

Elle demandait la réparation d'un préjudice né d'une atteinte à sa réputation et son image de marque. Cette Communauté d'agglomérations regroupe sept Communes, à vocation touristique, toutes situées à l'intérieur des terres, à proximité du littoral souillé. Compte tenu de l'indemnisation déjà allouée à la Commune de Quimper, il lui est accordé à ce titre 100.000 euros, ainsi que 1.500 euros en application de l'article 475-1 du code de procédure pénale.

3.1.2.2.3.2- Les Communes du Morbihan

L'existence d'une délibération du Conseil communautaire de la Communauté d'agglomérations du pays de Lorient, en vue de sa constitution de partie civile, n'était pas contestée.

Cette Communauté d'agglomérations versait aux débats une quittance relative à des indemnisations du FIPOL. Cette pièce est insuffisante pour justifier une demande de réparation représentant la différence de 8.100 euros entre la somme réclamée à ce fonds et le montant de l'indemnisation effectivement versée par celui-ci.

La Communauté d'agglomérations du pays de Lorient regroupe dix-sept Communes, situées dans une zone littorale très touristique et durement touchée par la pollution. Il lui est accordé la somme de 300.000 euros en réparation de l'atteinte portée à sa réputation et à son image de marque, ainsi que 1.500 euros en application de l'article 475-1 du code de procédure pénale.

La Commune de Hoedic produisait une délibération du Conseil municipal prise en vue de sa constitution de partie civile.

Le montant de 821.187 euros réclamé au titre du préjudice matériel n'est pas justifié par les pièces versées, étant observé que figurent parmi celles-ci cinq quittances certifiant que la Mairie de Hoedic a reçu du FIPOL 58.690,79 euros.

S'agissant d'une Commune îlienne touchée par la pollution, il lui est accordé 300.000 euros en réparation de l'atteinte portée à sa réputation et à son image de marque, ainsi que 1.500 euros en application de l'article 475-1 du code de procédure pénale.

L'Ile-d'Houat produisait une délibération du Conseil municipal prise en vue de sa constitution de partie civile.

Elle ne visait aucune pièce pour justifier d'une demande de 2.021,70 euros qui correspondrait à des frais de nettoyage.

S'agissant d'une Commune îlienne touchée par la pollution, il lui est accordé 300.000 euros en réparation de l'atteinte portée à sa réputation et à son image de marque, ainsi que 1.500 euros en application de l'article 475-1 du code de procédure pénale.

La Commune de Penestin produisait une délibération du Conseil municipal prise en vue de sa constitution de partie civile.

Elle réclamait la réparation de son préjudice matériel, pour des frais justifiés par les pièces fournies à hauteur de 50.559,72 euros, déduction faite de l'indemnisation du FIPOL, et des dépenses de remise en état des sentiers côtiers, qui s'élèvent, selon les pièces produites, à 163.140,75 euros, après déduction des subventions régionales et départementales.

Quant aux demandes portant sur les subventions de la Commune destinées à compenser la baisse de fréquentation touristique d'un camping, celles des activités culturelles et de la taxe de séjour, les pièces soumises au tribunal sont insuffisantes pour justifier des montants réclamés.

En réparation du préjudice matériel, il est accordé à la Commune de Penestin la somme de 213.700,47 euros, sous déduction des subventions versées, le cas échéant, par la Région Bretagne et le Département du Morbihan pour le paiement de frais de matériel.

S'agissant d'une Commune située sur une partie du littoral touchée par la pollution, il lui est accordé 300.000 euros en réparation de l'atteinte portée à sa réputation et à son image de marque, ainsi que 3.000 euros en application de l'article 475-1 du code de procédure pénale.

Il n'est pas contesté qu'une délibération du Conseil municipal de Ploemeur a autorisé le Maire à se constituer partie civile au nom de la Commune.

Aucune somme ne peut être accordée en réparation du préjudice matériel de la Commune, évalué à 1.897,05 euros, les pièces versées aux débats étant insuffisantes pour justifier de la réalité et du montant de ce préjudice.

S'agissant d'une Commune située sur une partie du littoral touchée par la pollution, il lui est accordé la somme de 300.000 euros en réparation de l'atteinte portée à sa réputation et à son image de marque, ainsi que 1.500 euros en application de l'article 475-1 du code de procédure pénale.

La Commune de Plouhinec produisait une délibération du Conseil municipal prise en vue de sa constitution de partie civile.

Les pièces qu'elle a communiquées justifient l'existence d'un préjudice matériel lié à des dépenses de personnel pour un montant de 23.828,41 euros. Cette somme lui est accordée sous déduction des subventions versées, le cas échéant, par la Région Bretagne et le Département du Morbihan pour le paiement de ces dépenses.

S'agissant d'une Commune bordant le littoral sur 8 km, il lui est alloué 300.000 euros en réparation de l'atteinte portée à sa réputation et à son image de marque, ainsi que 1.500 euros en application de l'article 475-1 du code de procédure pénale.

La Commune de Quiberon produisait une délibération du Conseil municipal prise en vue de sa constitution de partie civile.

La somme de 12.026 euros qu'elle réclamait en remboursement de frais de personnel n'est pas justifiée par les pièces produites (pièce référencée n° 42). En revanche, les documents soumis à l'examen du tribunal (pièce n° 43) permettent de fixer à 73.863,53 euros la perte de taxe de séjour subie pour les deux saisons touristiques 2000 et 2001, durant lesquelles les effets de la pollution consécutive au naufrage de l'ERIKA ont été ressentis, sous déduction des subventions versées, le cas échéant, par la Région Bretagne et le Département du Morbihan pour le paiement de ces dépenses.

S'agissant d'une Commune située sur une presqu'île, il lui est accordé 300.000 euros en réparation de l'atteinte portée à sa réputation et à son image de marque, ainsi que 1.500 euros en application de l'article 475-1 du code de procédure pénale.

La Commune de Saint-Gildas-de-Rhuys produisait une délibération du Conseil municipal prise en vue de sa constitution de partie civile.

Le montant de 112.810,65 euros réclamé en réparation du préjudice matériel n'est pas justifié par les pièces versées aux débats, étant observé que figurent parmi celles-ci cinq quittances certifiant que la Mairie de Saint-Gildas-de-Rhuys a reçu une indemnisation du FIPOL pour 112.528,82 euros. Aucune somme ne peut lui être accordée à ce titre.

S'agissant d'une Commune située sur une partie du littoral touchée par la pollution, il lui est accordé 300.000 euros en réparation de l'atteinte portée à sa réputation et à son image de marque, ainsi que 1.500 euros en application de l'article 475-1 du code de procédure pénale.

La Commune de Saint-Pierre-de-Quiberon produisait une délibération du Conseil municipal prise en vue de sa constitution de partie civile. Elle ne formait aucune demande en réparation d'un préjudice matériel.

S'agissant d'une Commune située sur une presqu'île, il lui est accordé 300.000 euros en réparation de l'atteinte portée à sa réputation et à son image de marque, ainsi que 1.500 euros en application de l'article 475-1 du code de procédure pénale.

La Commune de Sarzeau produisait une délibération du Conseil municipal prise en vue de sa constitution de partie civile.

Le montant de 24.092,63 euros réclamé en réparation du préjudice matériel n'est pas justifié par les pièces produites, étant relevé que figurent parmi celles-ci deux quittances certifiant que la Mairie de Sarzeau a reçu du FIPOL 27.196,07 euros. Aucune somme ne peut lui être accordée à ce titre.

S'agissant d'une Commune située sur une partie du littoral touchée par la pollution, il lui est accordé 300.000 euros en réparation de l'atteinte portée à sa réputation et à son image de marque, ainsi que 1.500 euros en application de l'article 475-1 du code de procédure pénale.

Les Communes d'Ambon, d'Arzon et de Billiers, parties civiles, n'ont, quant à elles, présenté aucune demande.

3.1.2.2.3.3- Les Communes de la Loire-Atlantique

La Commune de Batz-sur-Mer produisait une délibération du Conseil municipal prise en vue de sa constitution de partie civile.

Elle ne versait aucune pièce justifiant d'un préjudice résiduel de 81.239 euros (ses conclusions) qui subsisterait après l'indemnisation du FIPOL. Aucune réparation ne peut lui être accordée à ce titre.

S'agissant d'une Commune qui borde la partie du littoral la plus touchée par la pollution, il lui est accordé 500.000 euros en réparation de l'atteinte portée à sa réputation et à son image de marque, ainsi que 1.500 euros en application de l'article 475-1 du code de procédure pénale.

La Commune de La Baule produisait une délibération du Conseil municipal prise en vue de sa constitution de partie civile.

Elle ne soumettait au tribunal aucune pièce justifiant d'un préjudice matériel résiduel de 234.795,92 euros (ses conclusions) qui subsisterait après l'indemnisation du FIPOL. Aucune réparation ne peut lui être accordée à ce titre.

S'agissant d'une Commune de renommée européenne, sur la partie du littoral la plus touchée par la pollution, il lui est accordé 1.500.000 euros en réparation de l'atteinte portée à sa réputation et à son image de marque, ainsi que 1.500 euros en application de l'article 475-1 du code de procédure pénale.

La Commune de La Bernerie-en-Retz produisait une délibération du Conseil municipal prise en vue de sa constitution de partie civile.

Elle ne déposait aucune pièce justifiant d'un préjudice matériel résiduel de 4.144,44 euros (ses conclusions) qui subsisterait après l'indemnisation du FIPOL. Aucune réparation ne peut lui être accordée à ce titre.

S'agissant d'une Commune qui borde la partie du littoral la plus touchée par la pollution, il lui est accordé 500.000 euros en réparation de l'atteinte portée à sa réputation et à son image de marque, ainsi que 1.500 euros en application de l'article 475-1 du code de procédure pénale.

La Commune du Croisic produisait une délibération du Conseil municipal prise en vue de sa constitution de partie civile.

Elle réclamait 184.697,80 euros, déduction faite des indemnisations de l'Etat et du FIPOL, représentant des frais de personnel, de matériel, de restauration, de transport et de voirie, justifiés par les pièces produites aux débats. En réparation du préjudice matériel, il est accordé à la Commune la somme de 184.697,80 euros, sous déduction des subventions versées, le cas échéant, par la Région Pays-de-la-Loire et le Département de la Loire-Atlantique pour le paiement de ces dépenses.

S'agissant d'une Commune située sur une partie du littoral particulièrement touchée par la pollution, il lui est accordé la somme demandée de 126.000 euros en réparation de l'atteinte portée à sa réputation et à son image de marque, ainsi que 3.000 euros en application de l'article 475-1 du code de procédure pénale.

La Commune de Guérande produisait une délibération du Conseil municipal prise en vue de sa constitution de partie civile.

Elle ne soumettait au tribunal aucune pièce justifiant d'un préjudice matériel résiduel de 36.834,63 euros (ses conclusions) qui subsisterait après l'indemnisation du FIPOL. Aucune réparation ne peut lui être accordée à ce titre.

S'agissant d'une cité historique de grande renommée, dont le territoire abrite un parc naturel à proximité du littoral le plus touché par la pollution, il lui est accordé 1.000.000 euros en réparation de l'atteinte portée à sa réputation et à son image de marque, ainsi que 1.500 euros en application de l'article 475-1 du code de procédure pénale.

La Commune de Mesquer produisait une délibération du Conseil municipal prise en vue de sa constitution de partie civile.

Elle ne versait aucune pièce justifiant d'un préjudice résiduel de 67.181,78 euros (ses conclusions) qui subsisterait après l'indemnisation du FIPOL. Aucune réparation ne peut lui être accordée à ce titre.

S'agissant d'une Commune qui borde la partie du littoral la plus touchée par la pollution, il lui est accordé 500.000 euros en réparation de l'atteinte portée à sa réputation et à son image de marque, ainsi que 1.500 euros en application de l'article 475-1 du code de procédure pénale.

La Commune de Mouthiers-en-Retz produisait une délibération du Conseil municipal prise en vue de sa constitution de partie civile.

Elle ne déposait aucune pièce justifiant d'un préjudice matériel résiduel de 280.861,68 euros (ses conclusions) qui subsisterait après l'indemnisation du FIPOL. Aucune réparation ne peut lui être accordée à ce titre.

S'agissant d'une Commune qui borde la partie du littoral la plus touchée par la pollution, il lui est accordé 500.000 euros en réparation de l'atteinte portée à sa réputation et à son image de marque, ainsi que 1.500 euros en application de l'article 475-1 du code de procédure pénale.

La Commune de Piriac-sur-Mer produisait une délibération du Conseil municipal prise en vue de sa constitution de partie civile.

Elle ne transmettait aucune pièce justifiant du préjudice résiduel de 146.747,86 euros (ses conclusions) qui subsisterait après l'indemnisation du FIPOL. Aucune réparation ne peut lui être accordée à ce titre.

S'agissant d'une Commune qui borde la partie du littoral la plus touchée par la pollution, il lui est accordé 500.000 euros en réparation de l'atteinte portée à sa réputation et à son image de marque, ainsi que 1.500 euros en application de l'article 475-1 du code de procédure pénale.

La Commune de La Plaine-sur-Mer produisait une délibération du Conseil municipal prise en vue de sa constitution de partie civile.

Elle n'adressait au tribunal aucune pièce justifiant d'un préjudice résiduel de 90.003,90 euros (ses conclusions) qui subsisterait après l'indemnisation du FIPOL. Aucune réparation ne peut lui être accordée à ce titre.

S'agissant d'une Commune qui borde la partie du littoral la plus touchée par la pollution, il lui est accordé 500.000 euros en réparation de l'atteinte portée à sa réputation et à son image de marque, ainsi que 1.500 euros en application de l'article 475-1 du code de procédure pénale.

La Commune de Pornic produisait une délibération du Conseil municipal prise en vue de sa constitution de partie civile.

Elle ne versait aucune pièce justifiant d'un préjudice résiduel de 227.023,45 euros (ses conclusions) qui subsisterait après l'indemnisation du FIPOL. Aucune réparation ne peut lui être accordée à ce titre.

S'agissant d'une Commune qui borde la partie du littoral la plus touchée par la pollution, il lui est accordé 500.000 euros en réparation de l'atteinte portée à sa réputation et à son image de marque, ainsi que 1.500 euros en application de l'article 475-1 du code de procédure pénale.

Il n'est pas contesté qu'une délibération du Conseil municipal de Pornichet a autorisé le Maire à se constituer partie civile au nom de la Commune.

La Commune réclamait 245.656 euros représentant la différence entre des dépenses évaluées à 957.815 euros et les divers remboursements, subventions et indemnités, de l'Etat, de la Région, du Département et du FIPOL. Les pièces communiquées, insuffisantes, ne permettent pas de faire droit à cette demande. Aucune somme ne lui est accordée à ce titre.

S'agissant d'une Commune située sur la partie du littoral la plus touchée par la pollution, il lui est accordé la somme demandée de 500.000 euros en réparation de l'atteinte portée à sa réputation et à son image de marque, ainsi que 1.500 euros en application de l'article 475-1 du code de procédure pénale.

La Commune du Pouliguen produisait une délibération du Conseil municipal prise en vue de sa constitution de partie civile.

Elle ne déposait aucune pièce justifiant d'un préjudice résiduel matériel de 274.342,08 euros (ses conclusions) qui subsisterait après l'indemnisation du FIPOL. Aucune réparation ne peut lui être accordée à ce titre.

S'agissant d'une Commune qui borde la partie du littoral la plus touchée par la pollution, il lui est accordé 500.000 euros en réparation de l'atteinte portée à sa réputation et à son image de marque, ainsi que 1.500 euros en application de l'article 475-1 du code de procédure pénale.

La Commune de Prefailles produisait une délibération du Conseil municipal prise en vue de sa constitution de partie civile.

Elle ne soumettait au tribunal aucune pièce justifiant d'un préjudice résiduel de 54.315,98 euros (ses conclusions) qui subsisterait après l'indemnisation du FIPOL. Aucune réparation ne peut lui être accordée à ce titre.

S'agissant d'une Commune qui borde la partie du littoral la plus touchée par la pollution, il lui est accordé 500.000 euros en réparation de l'atteinte portée à sa réputation et à son image de marque, ainsi que 1.500 euros en application de l'article 475-1 du code de procédure pénale.

La Commune de Saint-Brévins-les-Pins produisait une délibération du Conseil municipal prise en vue de sa constitution de partie civile.

Elle ne versait aucune pièce justifiant du préjudice résiduel de 89.571,32 euros (ses conclusions) qui subsisterait après l'indemnisation du FIPOL. Aucune réparation ne peut lui être accordée à ce titre.

S'agissant d'une Commune qui borde la partie du littoral la plus touchée par la pollution, il lui est accordé 500.000 euros en réparation de l'atteinte portée à sa réputation et à son image de marque, ainsi que 1.500 euros en application de l'article 475-1 du code de procédure pénale.

La Commune de Saint-Michel-Chef-Chef produisait une délibération du Conseil municipal prise en vue de sa constitution de partie civile.

Elle ne versait aucune pièce justifiant du préjudice résiduel de 107.014,02 euros (ses conclusions) qui subsisterait après l'indemnisation du FIPOL. Aucune réparation ne peut lui être accordée à ce titre.

S'agissant d'une Commune qui borde la partie du littoral la plus touchée par la pollution, il lui est accordé 500.000 euros en réparation de l'atteinte portée à sa réputation et à son image de marque, ainsi que 1.500 euros en application de l'article 475-1 du code de procédure pénale.

Il n'est pas contesté qu'une délibération du Conseil municipal de Saint-Nazaire a autorisé le Maire à se constituer partie civile au nom de la Commune.

Les seules pièces produites, en l'occurrence deux quittances relatives à des indemnisations du FIPOL, sont insuffisantes pour justifier une demande de réparation de 92.019,50 euros représentant la différence entre la somme réclamée à ce fonds et le montant de l'indemnisation effectivement versée par celui-ci. Aucune somme ne lui est accordée à ce titre.

S'agissant d'une Commune située sur la partie du littoral la plus touchée par la pollution, il lui est accordé la somme demandée de 500.000 euros en réparation de l'atteinte portée à sa réputation et à son image de marque, ainsi que 1.500 euros en application de l'article 475-1 du code de procédure pénale.

La Commune de La Turballe produisait une délibération du Conseil municipal prise en vue de sa constitution de partie civile.

Elle sollicitait la réparation, à hauteur de 100.000 euros, du préjudice lié à l'atteinte portée à sa réputation et son image de marque. Située sur une partie du littoral particulièrement touchée par la pollution, la somme ainsi réclamée lui est accordée, ainsi que 3.000 euros en application de l'article 475-1 du code de procédure pénale.

3.1.2.2.3.4- Les Communes de la Vendée

La Commune de La Barbâtre produisait une délibération du Conseil municipal prise en vue de sa constitution de partie civile.

Elle ne formait aucune demande en réparation d'un préjudice matériel.

S'agissant d'une Commune située sur une partie du littoral touchée par la pollution, il lui est accordé 300.000 euros en réparation de l'atteinte portée à sa réputation et à son image de marque, ainsi que 1.500 euros en application de l'article 475-1 du code de procédure pénale.

La Commune de Beauvoir-sur-Mer produisait une délibération du Conseil municipal prise en vue de sa constitution de partie civile.

Elle ne versait aucune pièce justificative probante à l'appui d'une demande de réparation de son préjudice matériel, la Commune s'étant contentée de transmettre un simple état de frais, sans document justificatif.

S'agissant d'une Commune située sur une partie du littoral touchée par la pollution, il lui est accordé 300.000 euros en réparation de l'atteinte portée à sa réputation et à son image de marque, ainsi que 1.500 euros en application de l'article 475-1 du code de procédure pénale.

La Commune de Bouin produisait une délibération du Conseil municipal prise en vue de sa constitution de partie civile.

Les pièces fournies ne permettent pas de déterminer les conditions dans lesquelles la somme de 78.000 euros réclamée a été déterminée. Cette somme ne peut lui être accordée.

S'agissant d'une Commune située sur une partie du littoral touchée par la pollution, il lui est accordé 300.000 euros en réparation de l'atteinte portée à sa réputation et à son image de marque, ainsi que 1.500 euros en application de l'article 475-1 du code de procédure pénale.

La Commune de Château-d'Olonne produisait une délibération du Conseil municipal prise en vue de sa constitution de partie civile.

Elle sollicitait 4.570,08 euros pour frais de nettoyage, déduction faite de l'indemnisation du FIPOL. Au vu des pièces transmises, cette somme lui est accordée sous déduction des éventuelles subventions versées par la Région Pays-de-la-Loire et le Département de la Vendée relatives à ces frais.

S'agissant d'une Commune située sur une partie du littoral touchée par la pollution, il lui est accordé 300.000 euros en réparation de l'atteinte portée à sa réputation et à son image de marque, ainsi que 1.500 euros en application de l'article 475-1 du code de procédure pénale.

La Commune de Jard-sur-Mer produisait une délibération du Conseil municipal prise en vue de sa constitution de partie civile.

Elle ne formait aucune demande en réparation d'un préjudice matériel.

S'agissant d'une Commune située sur une partie du littoral touchée par la pollution, il lui est accordé 300.000 euros en réparation de l'atteinte portée à sa réputation et à son image de marque, ainsi que 1.500 euros en application de l'article 475-1 du code de procédure pénale.

La Commune de Noirmoutier produisait une délibération du Conseil municipal prise en vue de sa constitution de partie civile.

Les pièces soumises au tribunal ne permettent pas de déterminer les conditions dans lesquelles la somme de 322.949,30 euros réclamée a été déterminée. Cette somme ne peut lui être accordée.

S'agissant d'une Commune ilienne touchée par la pollution, il lui est accordé 300.000 euros en réparation de l'atteinte portée à sa réputation et à son image de marque, ainsi que 1.500 euros en application de l'article 475-1 du code de procédure pénale.

La Commune de Notre-Dame-de-Monts produisait une délibération du Conseil municipal prise en vue de sa constitution de partie civile.

Le préjudice de matériel dont il était demandé réparation, évalué à 113.225,28 euros, pour des frais de nettoyage (69.819,39 euros) et des pertes d'exploitation du camping municipal (43.405,89 euros), a déjà été indemnisé par le FIPOL, comme l'atteste la lettre de désistement d'instance et d'action signée du Maire, le 18 septembre 2003. Aucune somme ne peut lui être accordée à ce titre.

S'agissant d'une Commune située sur une partie du littoral touchée par la pollution, il lui est accordé 300.000 euros en réparation de l'atteinte portée à sa réputation et à son image de marque, ainsi que 1.500 euros en application de l'article 475-1 du code de procédure pénale.

La Commune de Saint-Hilaire-de-Riez produisait une délibération du Conseil municipal prise en vue de sa constitution de partie civile.

La somme de 2.840,52 euros réclamée en réparation d'un préjudice matériel résiduel qui subsisterait après l'indemnisation du FIPOL n'est justifiée par aucune pièce. Cette demande ne peut être accueillie.

S'agissant d'une Commune située sur une partie du littoral touchée par la pollution, il lui est accordé 300.000 euros en réparation de l'atteinte portée à sa réputation et à son image de marque, ainsi que 1.500 euros en application de l'article 475-1 du code de procédure pénale.

La Commune de Talmont-Saint-Hilaire produisait une délibération du Conseil municipal prise en vue de sa constitution de partie civile.

Les pièces fournies ne permettent pas de déterminer les conditions dans lesquelles la somme 8.983.06 euros réclamée a été déterminée. Cette somme ne peut donc lui être allouée.

S'agissant d'une Commune située sur une partie du littoral touchée par la pollution, il lui est accordé 300.000 euros en réparation de l'atteinte portée à sa réputation et à son image de marque, ainsi que 1.500 euros en application de l'article 475-1 du code de procédure pénale.

3.1.2.2.4- L'établissement public "syndicat mixte de protection du littoral breton" (VIGIPOL)

Le "syndicat mixte de protection du littoral breton" (VIGIPOL) communiquait ses statuts, datés du 26 avril 2001. Selon l'article 1^{er}, il était "créé le syndicat mixte de protection du littoral breton se substituant au syndicat mixte de protection et de conservation du littoral nord-ouest de la Bretagne" (D 2810/1, D 2810/12).

Il résulte des pièces produites que le syndicat mixte de protection et de conservation du littoral nord-ouest de la Bretagne était créé, le 24 juin 1980, à la suite de la pollution par hydrocarbures intervenue lors du naufrage de l'AMOCO-CADIZ, le 16 mars 1978.

Il avait pour but de mettre en oeuvre tous les moyens légaux pour assurer la réparation des dommages subis, poursuivre les actions judiciaires engagées en avril 1978 et mobiliser les moyens financiers nécessaires pour les mener à bonne fin. Cet objet était donc limité à l'indemnisation des dommages causés par la pollution de l'AMOCO-CADIZ.

A la suite du naufrage de l'ERIKA, les statuts du syndicat mixte de protection et de conservation du littoral nord-ouest de la Bretagne n'étaient pas modifiés, mais un nouvel établissement public, le "syndicat mixte de protection du littoral breton", doté de nouveaux objectifs statutaires, était créé le 26 avril 2001.

Celui-ci n'ayant pas d'existence juridique à la date des faits, sources du préjudice, sa constitution de partie civile est irrecevable.

3.1.2.2.5- Le Comité régional des pêches maritimes et des élevages marins de Bretagne (CRPMEMB)

Le Comité régional des pêches maritimes et des élevages marins de Bretagne exposait qu'il tenait son droit d'agir des articles 1^{er} et 2 de la loi n° 91-411 du 2 mai 1991 et de son décret d'application n° 92-335 du 30 mars 1992 fixant les règles d'organisation et de fonctionnement des Comités régionaux.

Cet organisme ne relevant pas de dispositions spéciales lui permettant d'exercer les droits reconnus à la partie civile, en ce qui concerne les atteintes aux intérêts qu'il a pour objet de défendre, il convient de déclarer sa constitution de partie civile irrecevable (Crim 16 janvier 2007, pourvoi n° 05-86.580).

3.1.2.2.6- Les associations

Selon le premier alinéa de l'article L.142-2 du code de l'environnement, les associations de protection de l'environnement agréées au titre du premier alinéa de l'article 40 de la loi n° 76-226 du 10 juillet 1976, devenu l'article L.252-1 du code rural, puis l'article L.141-1 du code de l'environnement, peuvent exercer les droits reconnus à la partie civile en ce qui concerne les faits portant un préjudice direct ou indirect aux intérêts collectifs qu'elles ont pour objet de défendre et constituant une infraction aux dispositions législatives relatives à la protection de la nature et de l'environnement, à l'amélioration du cadre de vie, à la protection de l'eau, de l'air, des sols, des sites et paysages, à l'urbanisme, ou ayant pour objet la lutte contre les pollutions et les nuisances, ainsi qu'aux textes pris pour leur application.

Selon le second alinéa de l'article L.142-2 du code de l'environnement, ce droit est également reconnu, sous les mêmes conditions, en ce qui concerne les faits constituant une infraction aux dispositions relatives à l'eau, aux associations régulièrement déclarées depuis au moins cinq ans à la date des faits et qui se proposent par leurs statuts, la sauvegarde de tout ou partie des intérêts visés à l'article L.211-1 du même code, et plus précisément la préservation des écosystèmes aquatiques, des sites et des zones humides, la protection des eaux ou la lutte contre toute pollution, par tout fait susceptible de provoquer ou d'accroître la dégradation des eaux en modifiant leur caractéristique physique, chimique, biologique ou bactériologique, qu'il s'agisse des eaux superficielles, souterraines, ou d'eaux de la mer dans la limite des eaux territoriales, ou la restauration de la qualité de ces eaux et leur régénération.

Par voie de conséquence, lorsque des faits constituent une infraction aux dispositions législatives relatives à la protection de la nature et de l'environnement, à l'amélioration du cadre de vie, à la protection de l'eau, de l'air, des sols, des sites et paysages ou ayant pour objet la lutte contre les pollutions et les nuisances, les associations auxquelles la loi confère la faculté d'exercer les droits reconnus à la partie civile, conformément aux premier et second alinéas de l'article L.142-2 du code de l'environnement, peuvent demander réparation, non seulement du préjudice matériel et du préjudice moral, directs ou indirects, causés aux intérêts collectifs qu'elles ont pour objet de défendre, mais aussi de celui résultant de l'atteinte portée à l'environnement, qui lèse de manière directe ou indirecte ces mêmes intérêts qu'elles ont statutairement pour mission de sauvegarder.

La Ligue pour la protection des oiseaux (LPO)

La LPO était agréée depuis janvier 1981, en application de l'article 40, alinéa 1^{er}, de la loi n° 76-629 du 10 juillet 1976, devenu l'article L.252-1 du code rural, puis l'article L.141-1 du code de l'environnement, et reconnue d'utilité publique depuis le 3 juillet 1986.

Elle a pour but la protection des oiseaux et des écosystèmes dont ils dépendent, et, en particulier, la faune et la flore qui y sont associées.

L'association, dont la réalité et l'efficacité de l'action sont reconnues par ses interlocuteurs publics et privés avait, dès le 14 décembre 1999, date d'arrivée du premier oiseau mazouté, mis en place une coordination nationale de sauvetage, de la Bretagne à l'Aquitaine, ainsi que quatre centres de soins, dans lesquels 8.000 bénévoles s'étaient relayés pendant cinq mois (ses conclusions, page 3).

La pollution provoquée par le naufrage de l'ERIKA entraînait une catastrophe ornithologique puisque la LPO recueillait dans les centres de soins qu'elle avait ainsi installés 63.606 oiseaux. Seulement 6 % des oiseaux arrivés vivants dans les centres avaient pu être sauvés (pièce n° 20). Ces oiseaux appartenaient à de nombreuses espèces différentes, l'une d'elles, l'Eder à duvet n'ayant plus réapparu, depuis, à proximité du littoral souillé.

Le conseil d'administration de l'association décidait de sa constitution de partie civile le 1er mars 2000.

Les frais exposés pour le fonctionnement des centres de sauvetage et de soins des oiseaux mazoutés constituent un préjudice subi par la LPO à raison de la pollution provoquée par l'accident de mer de l'ERIKA. Après déduction des subventions versées au titre du plan POLMAR, le montant résiduel de ces frais s'élevait à 242.040,94 euros.

Ayant assigné le FIPOL devant le tribunal de grande instance de Paris en paiement de cette somme, l'association était déboutée de sa demande, le 24 février 2005, au motif qu'elle avait reçu des dons et subventions qui compensaient la somme ainsi restée à sa charge. Cette décision, contre laquelle la LPO indique avoir interjeté appel, n'a d'effet qu'entre les parties à l'instance : elle ne concerne pas les prévenus dont le tribunal a retenu la responsabilité pénale.

Selon une méthode qui confirme le sérieux de cette association, le montant du préjudice matériel est précisément établi par les pièces produites, en particulier par des documents de facturation détaillant les diverses dépenses exposées.

La somme de 242.040,94 euros sollicitée par la LPO lui est donc allouée s'agissant des frais de fonctionnement des centres de soins.

Les dépenses liées aux campagnes de communication spécifiques, qui comprennent la publication et la diffusion d'un hors série de "Oiseaux Magazine" dédié à la pollution provoquée par le naufrage de l'ERIKA et le coût de deux expositions, correspondent à un préjudice indirect dont la loi autorise la réparation. Celle-ci doit être fixée à la hauteur de la somme réclamée de 61.126,19 euros, justifiée par les pièces versées aux débats.

Il est donc accordé à la LPO 303.167,13 euros, au titre de son préjudice matériel.

La LPO, qui sollicite le versement de 800.000 euros au titre de son préjudice moral, est une association connue pour un engagement historique dans la lutte pour la protection des oiseaux et des écosystèmes dont ils dépendent, et la faune et la flore qui y sont associées. Une pollution de l'ampleur de celle consécutive au naufrage de l'ERIKA a gravement mis en échec des efforts menés à cette fin depuis de nombreuses années. En cela, elle a causé à la LPO un préjudice moral qui doit être réparé à hauteur de 100.000 euros.

Afin d'évaluer le préjudice résultant de l'atteinte à l'environnement, dont l'association, eu égard à son objet statutaire, peut également demander réparation, il convient de prendre en compte, tout d'abord, l'ampleur de la pollution - il est établi qu'elle a causé un véritable désastre ornithologique, alors que les oiseaux étaient venus hiverner en grand nombre dans le Golfe de Gascogne -, en deuxième lieu, le rôle effectif que la LPO a su tenir pour les soins apportés aux oiseaux pendant plusieurs mois, ainsi que son investissement sur le terrain auprès des collectivités publiques et de la population, et enfin, sa représentativité au plan national et international.

Dans cette mesure, la réparation de ce préjudice au bénéfice de l'association est fixée à 300.000 euros. Il lui est aussi alloué 75.000 euros en application de l'article 475-1 du code de procédure pénale.

L'association Greenpeace France

L'association Greenpeace France était agréée depuis le 28 septembre 1994, en application de l'article L.252-1 du code rural, devenu l'article L.141-1 du code de l'environnement (D 110/3 et ses conclusions). Elle n'a pas à justifier de sa déclaration en Préfecture, seules les associations régulièrement déclarées pouvant être agréées.

Elle a notamment pour objet statutaire la protection de l'environnement et la préservation des équilibres fondamentaux de la planète dans le but d'assurer le bien-être des sociétés humaines, la protection de la biodiversité animale et végétale et la lutte contre toutes les formes de pollutions et de nuisances.

Son Président a, aux termes de l'article 11 des statuts, "compétence pour ester en justice, en demande comme en défense, au nom de l'association". Il s'est constitué partie civile par lettre du 20 décembre 1999 (D 110/1).

Une pollution de l'ampleur de celle consécutive au naufrage de l'ERIKA porte préjudice aux intérêts que cette association, réputée et active, a pour objet de défendre sur un plan national. Il doit être alloué à Greenpeace France, qui sollicitait exclusivement la réparation d'un préjudice moral à hauteur de 400.000 euros, la somme de 30.000 euros à ce titre et celle de 3.000 euros en application de l'article 475-1 du code de procédure pénale.

L'association WWF France

L'association WWF France était agréée depuis le 3 juin 1980, en application de l'article 40, alinéa 1^{er}, de la loi n° 76-629 du 10 juillet 1976, devenu l'article L.252-1 du code rural, puis l'article L.141-1 du code de l'environnement. Elle n'a pas à justifier de sa déclaration en Préfecture, seules les associations régulièrement déclarées pouvant être agréées.

Elle a notamment pour objet statutaire de promouvoir, d'encourager et d'assurer la protection et la conservation de la faune et de la flore, des sites, des eaux, des sols et autres ressources naturelles.

Selon l'article 9 de ses statuts, "le Président a qualité pour ester en justice au nom de l'association, tant en demande qu'en défense, et représente en justice l'association". Il déposait des conclusions, au nom de l'association, le 22 mai 2007.

Une pollution de l'ampleur de celle consécutive au naufrage de l'ERIKA porte préjudice aux intérêts que cette association, réputée et active, a pour objet de défendre sur un plan national. Il doit être alloué à WWF France, qui sollicitait exclusivement la réparation d'un préjudice moral à hauteur de 400.000 euros, la somme de 30.000 euros à ce titre et celle de 3.000 euros en application de l'article 475-1 du code de procédure pénale.

L'association "Les amis de la Terre"

L'association "Les amis de la Terre" était agréée depuis le 28 mai 1978, en application de l'article 40, alinéa 1^{er}, de la loi n° 76-629 du 10 juillet 1976, devenu l'article L.252-1 du code rural, puis l'article L.141-1 du code de l'environnement. Elle n'a pas à justifier de sa déclaration en Préfecture, seules les associations régulièrement déclarées pouvant être agréées (D 3817).

Elle a notamment pour objet d'"assurer la protection de l'homme et de l'environnement contre les agressions de la société technicienne et productiviste" (D 3816).

Selon les articles 8 et 9 de ses statuts, le conseil national de l'association décide de toute action juridictionnelle engagée au nom de l'association, et le Président du conseil national peut ester en justice, au nom de l'association, "tant en demandant, avec l'autorisation du conseil national, qu'en défendant". L'association, qui demandait le paiement de dommages-intérêts, ne produisait pas la délibération du conseil national autorisant sa constitution de partie civile, laquelle doit être jugée irrecevable.

L'association nationale des élus du littoral (ANEL)

L'ANEL ne prétendait pas être agréée et indiquait avoir été créée en juillet 1978. Elle a pour objet de regrouper "les élus locaux et les collectivités territoriales des zones littorales", "les élus et des organisations professionnelles, des chambres consulaires et des établissements publics concernés par le littoral", d'étudier "les problèmes particuliers qui se posent aux collectivités et organisations professionnelles des dites zones", d'établir "des relations internationales pour faciliter l'activité de ses membres et leur permettre de confronter leurs problèmes et expériences avec leurs homologues étrangers". d'informer et de former ses adhérents.

Cet objet ne concernant pas explicitement la sauvegarde de tout ou partie des intérêts visés à l'article L.211-1 du code de l'environnement, la constitution de partie civile de cette association est irrecevable.

L'association vendéenne des élus du littoral (AVEL)

L'AVEL ne précisait pas la date exacte de sa création. Elle ne produit aucun document propre à justifier qu'elle est régulièrement déclarée. Sa constitution de partie civile est irrecevable.

L'association "Robin des Bois"

L'association "Robin des Bois", qui ne prétendait pas être agréée, était créée et déclarée, respectivement, les 19 et 20 juin 1985. Elle a pour objet de "grouper tant au plan national qu'international, toutes les personnes physiques ou morales qui désirent, par toutes formes d'actions non violentes, participer à la protection de l'environnement et de l'Homme, à la défense des espèces menacées, à la sauvegarde des milieux naturels et à la gestion rationnelle et équitable des ressources naturelles".

S'étant assigné la mission statutaire de réunir des personnes physiques ou morales désireuses de participer à la protection de l'environnement et non de sauvegarder au moins l'un des intérêts visés à l'article L.211-1 du code de l'environnement, cette association ne satisfait pas aux conditions posées par le second alinéa de l'article L.142-2 du même code. Sa constitution de partie civile est irrecevable.

L'association "Mouvement national de lutte pour l'environnement" (MNLE)

L'association "Mouvement national de lutte pour l'environnement" (MNLE) était agréée depuis le 19 juin 1986, en application de l'article 40, alinéa 1^{er}, de la loi n° 76-629 du 10 juillet 1976, devenu l'article L.252-1 du code rural, puis l'article L.141-1 du code de l'environnement. Elle n'a pas à justifier de sa déclaration en Préfecture, seules les associations régulièrement déclarées pouvant être agréées.

Elle a notamment pour objet de participer à la mise en oeuvre de politiques de protection de l'environnement.

Dans sa séance du 17 novembre 2006, conformément à l'article 9 de ses statuts, le bureau décidait de mandater le Président de l'association pour se constituer partie civile.

Une pollution de l'ampleur de celle consécutive au naufrage de l'ERIKA porte préjudice aux intérêts que cette association a pour objet de défendre au plan national.

Elle justifiait de frais engagés par ses membres lors des opérations de lutte contre la pollution ainsi que du coût des actions de communication qu'elle avait réalisées à cette fin pour un montant de 18.773 euros.

Cette somme lui est accordée en réparation de son préjudice matériel.

Elle sollicitait la réparation de son préjudice moral qu'elle évaluait à 10.000 euros. Il lui est alloué 5.000 euros à ce titre et 1.500 euros en application de l'article 475-1 du code de procédure pénale.

L'association pour la sauvegarde des animaux sauvages (ASPAS)

L'association ASPAS était agréée depuis le 24 décembre 1986, en application de l'article 40, alinéa 1^{er}, de la loi n° 76-629 du 10 juillet 1976, devenu l'article L.252-1 du code rural, puis l'article L.141-1 du code de l'environnement (D 165). Elle n'a pas à justifier de sa déclaration en Préfecture, qu'elle a pourtant produite (D 165), seules les associations régulièrement déclarées pouvant être agréées.

Elle a notamment pour objet statutaire d'agir pour la protection de la faune, de la flore, de la réhabilitation des animaux sauvages et la conservation du patrimoine en général.

L'ASPAS produisait une délibération de son conseil d'administration du 19 décembre 1999, mandatant son Président pour se constituer partie civile (D 1708/3).

Une pollution de l'ampleur de celle consécutive au naufrage de l'ERIKA porte préjudice aux intérêts qu'elle a pour objet de défendre au plan national.

L'association sollicitait exclusivement la réparation d'un préjudice moral à hauteur de 50.000 euros. Il lui est accordé 15.000 euros à ce titre et 3.000 euros en application de l'article 475-1 du code de procédure pénale.

L'association Fédération française des sociétés de protection de la nature dite France nature environnement

L'association France nature environnement était agréée depuis le 29 mai 1978, en application de l'article 40, alinéa 1^{er}, de la loi n° 76-629 du 10 juillet 1976, devenu l'article L.252-1 du code rural, puis l'article L.141-1 du code de l'environnement (D 2338/10). Elle n'a pas à justifier de sa déclaration en Préfecture, seules les associations régulièrement déclarées pouvant être agréées.

Elle a notamment pour objet statutaire de protéger, de conserver et de restaurer les espaces, ressources, milieux et habitats naturels, et de lutter contre les pollutions.

Conformément à l'article 9 de ses statuts, elle a produit une délibération de son bureau prise aux fins de se constituer partie civile (D 2338/2).

Une pollution de l'ampleur de celle consécutive au naufrage de l'ERIKA porte préjudice aux intérêts qu'elle a pour objet de défendre au plan national.

Elle sollicitait exclusivement la réparation d'un préjudice moral à hauteur de 400.000 euros. Il lui est alloué 15.000 euros à ce titre et 3.000 euros en application de l'article 475-1 du code de procédure pénale.

L'association "Office français de la fondation pour l'éducation à l'environnement en Europe" (FEEE)

L'association "Office français de la fondation pour l'éducation à l'environnement en Europe" (FEEE) exposait qu'elle avait été créée en 1983. Il ne résulte pas des pièces produites qu'elle ait été agréée au sens de l'article L.141-1 du code de l'environnement ou qu'elle ait été régulièrement déclarée. Sa constitution de partie civile est, dès lors, irrecevable.

L'association "Confédération de la consommation, du logement et du cadre de vie"

L'association "Confédération de la consommation, du logement et du cadre de vie", antérieurement dénommée "Confédération syndicale du cadre de vie" était agréée depuis le 3 mai 1990, en application de l'article 40, alinéa 1^{er}, de la loi n° 76-629 du 10 juillet 1976, devenu l'article L.252-1 du code rural, puis l'article L.141-1 du code de l'environnement (D 1137/9). Elle n'a pas à justifier de sa déclaration en Préfecture, seules les associations régulièrement déclarées pouvant être agréées.

Elle a notamment pour objet statutaire d'agir sur le cadre de vie, la consommation, l'habitat, l'environnement, la santé, l'enseignement et les services publics.

Le 16 février 2000 son conseil d'administration donnait pouvoir à sa Présidente, conformément à l'article 28 des statuts, pour se constituer partie civile (D 1137/3).

Une pollution de l'ampleur de celle consécutive au naufrage de l'ERIKA porte préjudice à une partie des intérêts que cette association a pour objet de défendre au plan national, notamment les produits de la mer et les plages.

L'association sollicitait exclusivement la réparation d'un préjudice moral à hauteur de 100.000 euros. Il lui est accordé 15.000 euros à ce titre et 3.000 euros en application de l'article 475-1 du code de procédure pénale.

L'association "Union fédérale des consommateurs de Que choisir Brest"

L'association "Union fédérale des consommateurs de Que choisir Brest" était agréée depuis le 8 février 1996, en application de l'article 40, alinéa 1^{er}, de la loi n° 76-629 du 10 juillet 1976, devenu l'article L.252-1 du code rural, puis l'article L.141-1 du code de l'environnement (D 1133/3). Elle n'a pas à justifier de sa déclaration en Préfecture, seules les associations régulièrement déclarées pouvant être agréées.

Elle a notamment pour objet statutaire de "soutenir l'action des consommateurs, des usagers et contribuables en vue de leur permettre de conquérir et d'exercer leur pouvoir dans la société, afin d'aboutir à une amélioration de leurs conditions de vie dans tous domaines : production, distribution, services publics ou privés, marchands ou non marchands, environnement".

La constitution de partie civile de l'association était décidée par le conseil d'administration, le 16 février 2000, qui donnait mandat à son Président (D 1133/2).

Une pollution de l'ampleur de celle consécutive au naufrage de l'ERIKA porte préjudice à une partie des intérêts que cette association a pour objet de défendre au plan départemental.

Elle sollicitait la réparation d'un préjudice moral à hauteur de 20.000 euros et n'apportait aucun élément sérieux permettant au tribunal de fixer le montant de la réparation du préjudice résultant de l'atteinte à l'environnement en ce qui concerne. Il lui est alloué 5.000 euros au titre du préjudice moral et 1.000 euros en application de l'article 475-1 du code de procédure pénale.

L'association "Union fédérale des consommateurs de Que choisir Saint-Brieuc"

L'association "Union fédérale des consommateurs de Que choisir Saint-Brieuc", qui agissait sur le fondement de l'article L.142-1 du code de l'environnement, était agréée uniquement en application des dispositions législatives relatives à la consommation depuis le 17 août 1995, et non des articles 40, alinéa 1^{er}, de la loi n° 76-629 du 10 juillet 1976 ou L.252-1 du code rural ou L.141-1 du code de l'environnement.

Ne justifiant pas de ce qu'elle était déclarée depuis au moins cinq ans à la date des faits, conformément à l'article L.142-2 du code de l'environnement (D 1310), sa constitution de partie civile est irrecevable.

L'association "Union fédérale des consommateurs de Que choisir Quimper"

L'association "Union fédérale des consommateurs de Que choisir Quimper" était agréée depuis le 25 juillet 1996, en application de l'article L.252-1 du code rural devenu l'article L.141-1 du code de l'environnement (D 1307). Elle n'a pas à justifier de sa déclaration en Préfecture, seules les associations régulièrement déclarées pouvant être agréées.

Elle a notamment pour objet statutaire d'"agir en vue de la prévention, de la protection, de la défense de la nature et de l'environnement".

Selon l'article 8.7 des statuts "le conseil d'administration est investi du pouvoir d'agir en justice. Il décide à la majorité des administrateurs présents ou représentés de l'opportunité de l'action et donne mandat, dans les mêmes conditions de majorité, à un administrateur pour représenter l'association". Celle-ci produisait la délibération du conseil d'administration et le mandat spécial relatifs à sa constitution de partie civile (D 1307).

Une pollution de l'ampleur de celle consécutive au naufrage de l'ERIKA porte préjudice à une partie des intérêts que cette association a pour objet de défendre au plan départemental.

Elle sollicitait la réparation d'un préjudice moral à hauteur de 20.000 euros et n'apportait aucun élément sérieux permettant au tribunal de fixer le montant de la réparation du préjudice résultant de l'atteinte à l'environnement en ce qui la concerne.

Il lui est accordé 5.000 euros au titre du préjudice moral et 1.000 euros en application de l'article 475-1 du code de procédure pénale.

L'association "Union fédérale des consommateurs de Rennes"

L'association "Union fédérale des consommateurs de Rennes" sollicitait des dommages-intérêts pour l'association "Union fédérale des consommateurs de Que choisir Quimper" (voir les conclusions déposées le 29 mai 2007).

Sa constitution de partie civile est donc irrecevable, l'association n'ayant pas qualité pour présenter une demande au nom de l'"Union fédérale des consommateurs de Que choisir Quimper".

L'association "Environnement 56"

L'association "Environnement 56" était agréée le 20 novembre 1990, en application de l'article 40, alinéa 1^{er}, de la loi n° 76-629 du 10 juillet 1976, devenu l'article L.252-1 du code rural, puis l'article L.141-1 du code de l'environnement (D 3347/17).

Selon l'article 10 de ses statuts, "le Président décide de toutes les actions en justice nécessaires" (D 3327/1). Au nom de l'association, il s'est constitué partie civile le 13 décembre 2002 (D 3303).

L'association a notamment pour objet statutaire de défendre les espaces et milieux naturels susceptibles d'être pollués dans les Communes du littoral ou dans les zones sensibles de l'intérieur du Département.

Une pollution de l'ampleur de celle consécutive au naufrage de l'ERIKA porte préjudice aux intérêts qu'elle a pour objet de défendre sur un plan local.

Elle sollicitait exclusivement la réparation d'un préjudice moral à hauteur de 20.000 euros. Il lui est alloué 10.000 euros à ce titre et 3.000 euros en application de l'article 475-1 du code de procédure pénale.

L'association "Amis des collectifs marée noire"

L'association "Les amis du collectif marée noire de Nantes", créée et déclarée le 15 décembre 2000, prenait la nouvelle dénomination "Amis des collectifs marée noire". Elle était agréée le 9 mai 2007. Cependant, l'association n'ayant pas d'existence juridique à la date des faits à l'origine du préjudice, sa constitution de partie civile est irrecevable.

L'association "Eaux et Rivières de Bretagne"

L'association "Eaux et Rivières de Bretagne" était agréée, depuis le 17 février 1998, en application de l'article 40, alinéa 1^{er}, de la loi n° 76-629 du 10 juillet 1976, devenu l'article L.252-1 du code rural, puis l'article L.141-1 du code de l'environnement.

Elle a notamment pour objet statutaire de promouvoir le respect de l'eau et des milieux naturels aquatiques tout au long du cycle de l'eau, et en particulier des sources et des nappes jusqu'aux estuaires et à la mer, et de participer à la lutte contre la pollution directe et indirecte de l'eau des milieux et écosystèmes aquatiques.

Selon les articles 7 et 12 des statuts, le conseil d'administration a ordinairement compétence pour agir en justice. L'association eaux et rivières de Bretagne n'ayant pas produit la délibération spéciale de ce conseil relative à sa constitution de partie civile, celle-ci doit être déclarée irrecevable.

L'association "Les amis des chemins de ronde 56"

L'association "Les amis des chemins de ronde 56" était créée et déclarée le 21 avril 1977.

Elle a notamment pour objet de veiller à la protection de l'environnement des chemins sur l'ensemble du territoire des Communes littorales et des Communes d'estuaires et de veiller à la préservation du patrimoine naturel. Elle satisfait aux conditions du second alinéa de l'article L.142-2 du code de l'environnement.

Selon l'article 8 de ses statuts, le conseil d'administration "décide de l'opportunité d'introduire des recours en justice". L'association "Les amis des chemins de ronde 56" n'ayant pas produit la délibération spéciale de ce conseil relative à sa constitution de partie civile, celle-ci doit être déclarée irrecevable.

3.1.2.2.7- Les syndicats

Aux termes de l'article L.411-11 du code du travail, les syndicats professionnels peuvent devant toutes les juridictions exercer tous les droits réservés à la partie civile relativement aux faits portant un préjudice direct ou indirect à l'intérêt collectif de la profession qu'ils représentent.

Le syndicat "La confédération paysanne 44"

"La confédération paysanne 44" était créée le 6 mars 1997 ; ses statuts étaient déposés à la Mairie de Nantes le 26 juin 1997 (D 3919/11). Elle répond aux conditions de l'article L.411-2 du code du travail sur les syndicats, puisqu'elle regroupe des personnes exerçant la même profession ou des métiers connexes, concourant à l'établissement de produits agricoles et, en particulier, à la production de sel.

Il résulte des pièces produites que la marée noire consécutive au naufrage de l'ERIKA a menacé jusqu'à l'existence même des paludiers, en particulier sur la Commune de Guérande, et a fragilisé durablement cette profession au plan économique et social. Cette situation a constitué une atteinte aux intérêts collectifs de la profession, que représente "La confédération paysanne 44", et a été source, d'une part, d'un préjudice matériel, lorsque ce syndicat a dû assurer, par des moyens exceptionnels et durant plusieurs mois, la protection physique des marais salants, et, d'autre part, d'un préjudice moral lié à la menace qui a pesé sur un outil de travail mis en valeur avec difficultés depuis des dizaines d'années et soumis à un équilibre fragile.

Des documents versés aux débats, il résulte que ce préjudice matériel consiste dans le temps passé à la coordination de l'ensemble des chantiers pour le nettoyage, la pose de barrage, leur entretien, leur surveillance et celle des marais, et à l'assistance juridique et technique que le syndicat a apportée à ses adhérents. Pour l'évaluation de ce préjudice, le décompte des heures consacrées à ces activités et les taux horaires proposés méritent d'être retenus. Le préjudice matériel de "La confédération paysanne 44" s'établit ainsi à la somme de 271.700,20 euros.

Quant au préjudice moral, la somme de 100.000 euros réclamée est pleinement justifiée.

En outre, il est accordé à ce syndicat 15.000 euros au titre de l'article 475-1 du code de procédure pénale.

L'organisme intitulé "Syndicat pour l'assainissement du monde maritime" (SPAMM)

Cet organisme, créé le 4 janvier 2003, dénommé syndicat, a pour but, selon ses statuts, la défense des professionnels de la mer et du littoral. En conséquence, il ne répond pas aux conditions de l'article L.411-2 du code du travail sur les syndicats et ne peut tirer son droit d'agir de l'article L.411-11 du même code.

Sur ce fondement, sa constitution de partie civile n'est pas recevable.

L'organisme intitulé "Syndicat confédération maritime"

Cet organisme, dénommé syndicat, dont les statuts ont été déposés le 14 mars 2000, a pour but d'unifier et de coordonner des actions d'initiative, d'aide et de défense du monde de la mer et du littoral. En conséquence, il ne répond pas aux conditions de l'article L.411-2 du code du travail sur les syndicats et ne peut tirer son droit d'agir de l'article L.411-11 du même code.

Sur ce fondement, sa constitution de partie civile n'est pas recevable.

3.1.2.2.8- Les particuliers et les entreprises

Monsieur CHAUVIN exposait qu'il était propriétaire d'une résidence secondaire au Croisic et qu'il avait subi un préjudice personnel direct du fait de la pollution, comme tous les habitants. Il sollicitait une réparation à hauteur de 1 euro.

Il ne produit aucune pièce de nature à établir qu'il satisfait aux conditions de l'article 2 du code de procédure pénale. Dès lors, sa constitution de partie civile est irrecevable.

Monsieur CORMIER exploitait, jusqu'à l'automne 1999, un navire de type vedette-taxi, "Le Pierre de Dreux", basé à Concarneau et destiné à des transports de touristes. Une partie de l'activité était consacrée à des groupes qui effectuaient des réservations. A la fin de l'été 1999, Monsieur CORMIER était en pourparlers pour entreprendre des transports de personnels vers des plates-formes pétrolières.

Il résulte des pièces qu'il a produites que le naufrage de l'ERIKA a entraîné une importante diminution de son activité touristique pour les années 2000 et 2001, qu'il a ensuite abandonnée pour se consacrer au transport de personnels vers des plates-formes pétrolières. De surcroît, pour ce type de transport, et à compter de février 2000, il a dû se résoudre à fréter à pertes son bateau à un concurrent.

Deux expertises ordonnées les 5 septembre 2000 et 14 mai 2002 par le juge des référés du tribunal de grande instance des Sables-d'Olonne ont évalué le manque à gagner à 57.839,15 euros pour l'année 2000 et à 12.653,26 euros en 2001.

Monsieur CORMIER indiquait qu'il avait également été dans l'obligation de vendre son bateau "englouti dans les frais financiers et dans le passif d'une activité devenue déficitaire" et sollicitait la somme de 99.752,57 euros, correspondant à la différence entre le prix d'achat de son bateau en 1994 et le prix net de la vente du navire intervenue le 22 février 2002. Toutefois, en l'absence d'éléments sur l'état exact du navire au moment de la vente, il n'est pas possible de déterminer quel a été l'impact des circonstances liées à la marée noire sur les conditions de cette vente. La somme précitée ne peut en conséquence lui être accordée.

L'indemnisation du FIPOL s'est élevée à 67.840 euros, sur la base d'une transaction pour la période du 25 décembre 1999 au 13 août 2001. Ce fonds a été condamné également à lui verser la somme de 8.883,81 euros pour la période du 14 août 2001 au 31 octobre 2001, par un jugement du tribunal de commerce de Rennes du 13 octobre 2005.

L'indemnisation déjà obtenue est de 76.723,81 euros : elle couvre complètement le préjudice matériel qu'il justifie avoir subi.

Sa demande, se rapportant exclusivement à un préjudice matériel déjà indemnisé en sa totalité, doit être rejetée, et il n'y a pas lieu de lui allouer une somme au titre de l'article 475-1 du code de procédure pénale.

Monsieur JANVIER tenait une pharmacie à Carnac, située à 200 mètres de la plage. Il sollicite la somme de 9.504 euros, correspondant à la baisse de son chiffre d'affaires.

En 2002, le FIPOL rejetait sa demande d'indemnisation au motif que son chiffre d'affaires pour l'année 2000 était supérieur à celui réalisé en 1999 et que de ce fait il ne subissait aucun préjudice économique. Après une expertise ordonnée par le juge des référés du tribunal de grande instance des Sables-d'Olonne, il était néanmoins indemnisé, le 17 octobre 2005, à hauteur de 14.000 euros, somme couvrant le montant du préjudice fixé par l'expert, soit 9.504 euros, ainsi que les honoraires et frais de procédure. Monsieur JANVIER ayant déjà été indemnisé, il convient de rejeter ses demandes.

Monsieur LAMBION demandait, en sa qualité de marin pêcheur à pied, 2.100 euros au titre de son préjudice matériel et 15.000 euros pour le préjudice moral.

Selon lui, l'activité de pêche à la palourde aurait été interdite durant trois mois, de janvier à mars 2000. L'arrêté préfectoral évoqué n'était pas versé aux débats. Il apparaît, cependant, acquis qu'une fermeture administrative a bien eu lieu du 15 janvier au 15 mars 2000, soit durant deux mois (courrier du FIPOL du 2 décembre 2002).

Monsieur LAMBION était indemnisé à hauteur de 536,62 euros pour 23 jours de pêche. Il ne fournissait aucune pièce permettant de déterminer de manière précise l'étendue de son préjudice (coefficient de marée nécessaire, gain journalier retiré de son activité). Le tribunal n'étant pas en mesure de fixer le montant de son préjudice matériel, la demande présentée à ce titre doit être rejetée.

Compte tenu des conséquences de la pollution consécutive au naufrage de l'ERIKA sur son cadre de vie, une somme de 1.500 euros lui est accordée en réparation de son préjudice moral.

Celle de 1.000 euros lui est allouée en application de l'article 475-1 du code de procédure pénale.

Madame LE DORIDOUR demandait, en sa qualité de marin pêcheur à pied, 1.789 euros au titre de son préjudice matériel et 15.000 euros pour le préjudice moral.

Elle exposait que l'activité de pêche à la palourde avait été interdite durant trois mois, de janvier à mars 2000. L'arrêté préfectoral évoqué n'était pas versé aux débats. Il apparaît, cependant, acquis qu'une fermeture administrative a bien eu lieu du 15 janvier au 15 mars 2000, soit durant deux mois (courrier du FIPOL du 2 décembre 2002).

Madame LE DORIDOUR était indemnisée par le FIPOL à hauteur de 457,35 euros pour 23 jours de pêche.

Elle ne produisait aucune pièce permettant de déterminer de manière précise l'étendue de son préjudice résiduel (coefficient de marée nécessaire, gain journalier retiré de son activité). Le tribunal n'étant pas en mesure de fixer le montant de son préjudice matériel, la demande présentée à ce titre doit être rejetée.

Compte tenu des conséquences de la pollution consécutive au naufrage de l'ERIKA sur son cadre de vie, une somme de 1.500 euros lui est accordée en réparation de son préjudice moral.

Celle de 1.000 euros lui est allouée en application de l'article 475-1 du code de procédure pénale.

Monsieur LE FLOCH, demandait, en sa qualité de marin pêcheur à pied, 1.694,17 euros au titre de son préjudice matériel et 15.000 euros pour le préjudice moral.

Selon lui, l'activité de pêche à la palourde aurait été interdite durant trois mois, de janvier à mars 2000. L'arrêté préfectoral évoqué n'était pas versé aux débats. Il apparaît, cependant, acquis qu'une fermeture administrative a bien eu lieu du 15 janvier au 15 mars 2000, soit durant deux mois (courrier du FIPOL du 2 décembre 2002).

Monsieur LE FLOCH était indemnisé par le FIPOL à hauteur de 432,96 euros pour 23 jours de pêche. Il ne transmettait aucune pièce permettant de déterminer de manière précise l'étendue de son préjudice (coefficient de marée nécessaire, gain journalier retiré de son activité). Le tribunal n'étant pas en mesure de fixer le montant de son préjudice matériel, la demande présentée à ce titre doit être rejetée.

Compte tenu des conséquences de la pollution consécutive au naufrage de l'ERIKA sur son cadre de vie, une somme de 1.500 euros lui est accordée en réparation de son préjudice moral.

Celle de 1.000 euros lui est allouée en application de l'article 475-1 du code de procédure pénale.

Monsieur LELONG demandait, en sa qualité de marin pêcheur à pied, 4.116 euros au titre de son préjudice matériel et 15.000 euros pour le préjudice moral.

Selon lui, l'activité de pêche à la palourde aurait été interdite durant trois mois, de janvier à mars 2000. L'arrêté préfectoral évoqué n'était pas versé aux débats. Il apparaît, cependant, acquis qu'une fermeture administrative a bien eu lieu du 15 janvier au 15 mars 2000, soit durant deux mois (courrier du FIPOL du 2 décembre 2002).

Monsieur LELONG indiquait qu'il avait été indemnisé par le FIPOL, à hauteur de 686 euros pour 16 jours de pêche. Il ne produisait aucune pièce permettant de déterminer de manière précise l'étendue de son préjudice (coefficient de marée nécessaire, gain journalier retiré de son activité). Le tribunal n'étant pas en mesure de fixer le montant de son préjudice matériel, sa demande à ce titre doit être rejetée.

Compte tenu des conséquences de la pollution consécutive au naufrage de l'ERIKA sur son cadre de vie, une somme de 1.500 euros lui est accordée en réparation de son préjudice moral.

Celle de 1.000 euros lui est allouée en application de l'article 475-1 du code de procédure pénale.

Madame LE MOAL a saisi le tribunal d'une demande d'indemnisation par une lettre simple, qui ne satisfait pas aux conditions de forme prévues par l'article 420-1 du code de procédure pénale. Sa constitution de partie civile est irrecevable.

Madame LE PORT demandait, en sa qualité de marin pêcheur à pied, 1.685 euros, en réparation de son préjudice matériel et 15.000 euros au titre de son préjudice moral.

Madame LE PORT recevait du FIPOL 1.685 euros au titre de sa perte d'activité (ses conclusions, page 26). Son préjudice matériel ne peut être indemnisé une seconde fois.

Compte tenu des conséquences de la pollution consécutive au naufrage de l'ERIKA sur son cadre de vie, une somme de 1.500 euros lui est allouée en réparation de son préjudice moral.

Celle de 1.000 euros lui est allouée en application de l'article 475-1 du code de procédure pénale.

Monsieur LESCOUET était propriétaire d'un local à usage commercial à Quiberon. Il louait ce local à la société "Le Grand Rohu", propriétaire du fonds commerce exploité dans ces lieux, donné en location-gérance à Monsieur CHOPLIN.

Monsieur LESCOUET et la société "Le Grand Rohu" demandaient réparation d'un préjudice qui résulterait de la pollution consécutive au naufrage de l'ERIKA. En effet, cette pollution aurait provoqué le départ du locataire-gérant.

Les pièces produites ne sont pas de nature à établir avec certitude que ce départ aurait eu pour origine la pollution. Bien au contraire, un jugement du tribunal de commerce de Saint-Brieuc du 18 septembre 2006 relève que le locataire-gérant avait indiqué, dans le cadre d'une autre procédure, qu'il avait cessé son activité à l'annonce de la vente des murs de l'établissement par son propriétaire.

L'existence d'un lien de causalité direct entre le préjudice invoqué et les faits délictueux n'est pas établie. La constitution de partie civile de la société "LE GRAND ROHU" est irrecevable.

Monsieur LESCOUET exploitait également un centre nautique à Quiberon. Il estimait avoir subi un préjudice en raison de la baisse de fréquentation résultant de la marée noire de l'ERIKA.

Il produisait à l'appui de sa demande des réclamations auprès du FIPOL, qui l'avait indemnisé à hauteur de plus de 11.000 euros. pièces qui ne permettent pas de déterminer quel serait le montant d'un préjudice résiduel. Sa demande doit en conséquence être rejetée.

L'agence Maritime MALARDE Alain, représentée par Monsieur DOLLEY, mandataire-liquidateur, réclamait la somme de 38.494, 29 euros correspondant à l'état des créances retenues par le juge commissaire désigné dans le cadre de la procédure de liquidation en cours à l'encontre de Monsieur MALARDE pour son activité de vente ambulante de produits maritimes et bretons.

S'il est possible d'admettre que l'activité de Monsieur MALARDE a été très perturbée par le naufrage de l'ERIKA et la pollution qui en est résultée, le préjudice subi ne peut être confondu avec le montant des créances déclarées et retenues à la liquidation judiciaire, celles-ci pouvant notamment avoir d'autres causes. Le tribunal ne disposant pas d'éléments pour apprécier le préjudice subi, cette demande ne peut qu'être rejetée.

Monsieur MALARDE sollicitait, à titre personnel, la somme de 83.850 euros au titre du préjudice matériel et 50.000 euros pour le préjudice moral.

La pollution résultant du naufrage de l'ERIKA a eu un impact sur son activité de commerce maritime.

Cependant le préjudice matériel subi ne peut pas se confondre avec la valeur du fonds de commerce liquidé ; dans ces conditions la demande présentée à ce titre doit être rejetée.

Compte tenu des conséquences importantes que la pollution consécutive au naufrage de l'ERIKA a eues sur sa vie personnelle, une somme de 10.000 euros lui est accordée en réparation de son préjudice moral.

Celle de 1.500 euros lui est allouée en application de l'article 475-1 du code de procédure pénale.

Madame RICHARD demandait, en sa qualité de marin pêcheur à pied, 3.600 euros au titre de son préjudice matériel et 15.000 euros pour le préjudice moral.

Elle indiquait que l'activité de pêche à la palourde avait été interdite durant trois mois, de janvier à mars 2000. L'arrêté préfectoral évoqué n'était pas versé aux débats. Il apparaît, cependant, acquis qu'une fermeture administrative a bien eu lieu du 15 janvier au 15 mars 2000, soit durant deux mois (courrier du FIPOL du 2 décembre 2002).

Madame RICHARD n'était pas indemnisée par le FIPOL. Elle produisait une attestation permettant de constater la réalité de son activité, mais en l'absence d'autres éléments d'appréciation, il y a lieu de retenir le mode de calcul du FIPOL, soit 23 jours de pêche entre le 15 janvier et le 15 mars 2000. Madame RICHARD évaluant ses revenus à 1.200 euros par mois, il lui est alloué la somme de 920 euros au titre de son préjudice matériel.

Compte tenu des conséquences de la pollution consécutive au naufrage de l'ERIKA sur son cadre de vie, une somme de 1.500 euros lui est accordée en réparation de son préjudice moral.

Celle de 1.000 euros lui est allouée en application de l'article 475-1 du code de procédure pénale.

Les pièces que Monsieur RIVIER a produites ne mettent pas en mesure le tribunal de déterminer le montant du préjudice qu'il invoque et qui serait constitué par la diminution du chiffre d'affaires d'un centre de plongée à Quiberon et la perte de revenus locatifs.

Il faut d'ailleurs relever que, selon un jugement du tribunal de commerce de Saint-Brieuc du 18 septembre 2006, il aurait reçu une indemnisation du FIPOL, dont le montant n'est pas précisé, et qu'il ne justifie pas d'un préjudice résiduel.

Sa demande en réparation doit être rejetée.

Madame TREPORT demandait, en sa qualité de marin pêcheur à pied, 2.660 euros au titre de son préjudice matériel et 15.000 euros pour le préjudice moral.

Elle exposait que l'activité de pêche à la palourde avait été interdite durant trois mois, de janvier à mars 2000. L'arrêté préfectoral évoqué n'était pas versé aux débats. Il apparaît, cependant, acquis qu'une fermeture administrative a bien eu lieu du 15 janvier au 15 mars 2000, soit durant deux mois (courrier du FIPOL du 2 décembre 2002).

Madame TREPORT était indemnisée par le FIPOL à hauteur 679,62 euros pour 23 jours de pêche. Elle ne versait aux débats aucune pièce permettant de déterminer de manière précise l'étendue de son préjudice (coefficient de marée nécessaire, gain journalier retiré de son activité). Le tribunal n'étant pas en mesure de fixer le montant de son préjudice matériel, sa demande à ce titre doit être rejetée.

Compte tenu des conséquences de la pollution consécutive au naufrage de l'ERIKA sur son cadre de vie, une somme de 1.500 euros lui est accordée en réparation de son préjudice moral.

Celle de 1.000 euros lui est allouée en application de l'article 475-1 du code de procédure pénale.

GIE CAMA YEU, représenté par son liquidateur, Maître DUTOUR, était constitué par des producteurs de moules sur l'île-d'Yeu. Ce groupement déposait son bilan le 29 mars 2005 au greffe du tribunal de commerce de la Roche-sur-Yon. La liquidation judiciaire était prononcée le 6 avril 2005 au motif que "l'entreprise a[vait] cessé son activité, compte tenu de l'indemnisation insuffisante accordée à l'entreprise suite au naufrage de l'ERIKA".

Le GIE CAMA YEU réclamait 134.663,62 euros en réparation de son préjudice matériel ainsi que 50.000 euros pour le préjudice moral, et 15.000 euros sur le fondement de l'article 475-1 du code de procédure pénale.

Il évaluait le montant de son préjudice matériel en déduisant la somme perçue au titre de la cession des concessions mytilicoles, de la valeur estimée du fonds de commerce, augmentée d'un intérêt au taux de 7 % par an, mais ne produisait pas les pièces permettant de conforter ces modalités de calcul, notamment celles portant sur l'évaluation du fonds de commerce. De plus, le taux d'intérêt retenu n'est pas justifié. En conséquence, il y a lieu de rejeter sa demande en réparation du préjudice matériel.

Il n'est pas contestable que la pollution consécutive au naufrage de l'ERIKA a affecté la notoriété de l'île-d'Yeu et des productions aquacoles qui y sont localisées. Dans ces conditions, une somme de 15.000 euros est allouée au GIE CAMA YEU, représenté par son liquidateur, en réparation de son préjudice moral, ainsi que 1.500 euros en application de l'article 475-1 du code de procédure pénale.

La SARL ACITA était une agence de voyage spécialisée dans les opérations de tourisme d'affaires, notamment en Bretagne. Elle demandait 31.768 euros correspondant à la baisse de son chiffre d'affaires pour les années 2000 et 2001 et 4.500 euros de frais et honoraires d'expert.

Un expert désigné par tribunal de grande instance des Sables-d'Olonne, afin de "procéder à l'évaluation des dommages subis par la société ACITA à la suite du naufrage du bateau ERIKA, concernant les années 2000, 2001 et 2002", estimait le préjudice matériel lié à la perte du chiffre d'affaires, pour les années 2000 et 2001, à 31.768 euros. Il convient de retenir ce montant, d'en déduire la somme de 25.000 euros déjà versée par le FIPOL, selon une quittance du 27 septembre 2005. En revanche, faute de pièces justificatives, la demande relative aux frais et honoraires d'expert est rejetée.

Il lui est accordé 6.768 euros en réparation du préjudice matériel et 1.500 euros en application de l'article 475-1 du code de procédure pénale.

La SARL "AUBERGE DES MONARDS" exerce une activité de restauration située à Barzan (Charente-Maritime), Commune proche du littoral fluvial de la Gironde. La pollution consécutive au naufrage de l'ERIKA n'a pas atteint ce littoral, les plages souillées les plus proches se situant à plus d'une centaine de kilomètres au Nord de Barzan. S'il est vrai que ces plages se trouvent dans le même Département que l'auberge des Monards, cette simple circonstance n'est pas de nature à établir un lien entre la baisse d'activité alléguée et la pollution.

La constitution de partie civile de cette société est en conséquence irrecevable.

La SARL EUROCOUILLAGES n'ayant donné aucune explication au soutien de sa constitution de partie civile, celle-ci est irrecevable.

La SARL L'HUÎTRIER PIE, qui exerçait une activité ostréicole et conchylicole à Talmont-Saint-Hilaire sous la forme juridique d'un GAEC, demandait, à la suite de propositions d'indemnisation par le FIPOL, 60.752,90 euros au titre de son préjudice matériel et 10.000 euros pour le préjudice moral.

Les pièces comptables versées à l'appui des demandes ne permettent d'examiner que la période comprise entre le 25 décembre 1999 et le 31 mars 2000. Les pertes commerciales subies à la suite de la pollution, certifiées sur le plan comptable, s'élèvent pour la période concernée à la somme de 103.096 francs. Il y a lieu de déduire de cette somme les économies réalisées sur les frais d'expédition, soit 2.538 francs. Le montant de la perte nette s'élève par conséquent à 100.558 francs, soit 15.329,97 euros. Cette somme lui est accordée en réparation du préjudice matériel, déduction faite de l'indemnisation versée, le cas échéant, par le FIPOL.

Compte tenu de son objet social, la pollution a causé à la SARL l'HUÎTRIER PIE un préjudice moral résultant de l'atteinte à la réputation de sa production qu'il convient de réparer à hauteur de 10.000 euros.

Il lui est alloué 1.500 euros en application de l'article 475-1 du code de procédure pénale.

L'activité de la SARL "RANDOBALAD" consistait dans la commercialisation de circuits touristiques et de découvertes. Les pièces produites, dont le caractère probant est insuffisant, ne mettent pas le tribunal en mesure de déterminer avec certitude le montant du préjudice lié à une perte d'exploitation, d'autant que la société "RANDOBALAD" a déjà bénéficié d'une indemnité transactionnelle à hauteur de 30.000 euros versée par le FIPOL.

La demande de 56.350 euros en réparation de son préjudice doit être rejetée.

La société "ROUDIER YVES" avait une activité principale de fabrication de filets de pêche à pieds, de décoration marine, de filets professionnels et de vêtements. Elle sollicitait la somme de 135.085,34 euros correspondant à des frais financiers, de personnel et de procédure, à une perte de clientèle et à une atteinte à son image de marque, pour les années 2000 à 2005.

S'agissant du préjudice matériel, une expertise ordonnée par le tribunal de grande instance des Sables-d'Olonne en juin 2003, dont le rapport a été remis le 22 août 2005, limite à l'année 2000 la période au cours de laquelle un préjudice a pu être caractérisé, et évalue ce dernier à 119.000 euros. Partie à une procédure contre le FIPOL devant le tribunal de commerce de Saintes, la société "ROUDIER YVES" a d'ailleurs demandé "l'homologation" de ce rapport d'expertise et a obtenu la condamnation de son adversaire au paiement de la somme 119.000 euros pour la baisse d'activité et de celle de 32.000 euros pour des frais financiers. Le montant de 135.085,34 euros qu'elle réclame couvre un préjudice qui, soit a déjà été indemnisé, soit n'a pu être caractérisé pour la période postérieure à l'année 2000, soit encore est sans lien direct avec les faits délictueux.

Quant à l'atteinte à son image de marque, elle reposerait sur le fait que la société "ROUDIER YVES" ne serait plus "le numéro 1 du filet de pêche à la crevette" en raison de l'arrivée de la Chine sur le marché. Cette circonstance est manifestement sans lien avec le naufrage de l'ERIKA. Sa demande, mal fondée, doit être rejetée.

Au regard de la situation patrimoniale respective des différentes parties civiles, le versement provisoire des dommages-intérêts alloués, conformément à l'article 464 du code de procédure pénale, est ordonné au profit du syndicat "confédération paysanne 44", à hauteur de 371.700,20 euros, de Monsieur MALARDÉ, à hauteur de 10.000 euros, du GIE CAMA YEU, représenté par son liquidateur, Maître DUTOUR, à hauteur de 15.000 euros, de la SARL ACITA, à hauteur de 6.768 euros, et de la SARL L'HUÎTRIER PIE, à hauteur de 10.000 euros.

Compte tenu du retentissement médiatique qu'ont connu les prolongements judiciaires du naufrage de l'ERIKA, les demandes tendant à la publication de tout ou partie de la présente décision sont rejetées.

3.2- L'action civile exercée sur le fondement de l'article 470-1 du code de procédure pénale

Aux termes de l'article 470-1 du code de procédure pénale, le tribunal, saisi de poursuites exercées pour une infraction non intentionnelle au sens des deuxième, troisième et quatrième alinéas de l'article 121-3 du code pénal, et qui prononce une relaxe demeure compétent, sur la demande de la partie civile formulée avant la clôture des débats, pour accorder, en application des règles du droit civil, réparation de tous les dommages résultant des faits qui ont fondé la poursuite.

Il a été exposé que les faits qui ont fondé les poursuites à l'égard des personnes relaxées du chef du délit non intentionnel de pollution prévu par l'article 8 de la loi n° 83-583 du 5 juillet 1983, soit n'étaient pas constitutifs d'une faute, soit n'entretenaient pas de lien causal avec l'accident de mer. Les demandes des parties civiles fondées également sur ces faits, en application de l'article 470-1 du code de procédure pénale précité, doivent être rejetées.

Le caractère non intentionnel de l'infraction de mise en danger de la personne d'autrui définie à l'article 223-1 du code pénal est controversé.

Pour certains, l'intention se traduirait dans la volonté délibérée d'agir lors de circonstances telles que la violation de la norme entraîne un risque de mort ou de blessures graves.

PAR CES MOTIFS

Le tribunal statuant publiquement, en premier ressort, en matière correctionnelle, et

par jugement contradictoire à l'égard de :

Monsieur SAVARESE, Monsieur POLLARA, la société RINA (SpA), Monsieur PONASSO, Monsieur CLEMENTE, Monsieur DUCCI, Monsieur MATHUR, les sociétés TOTALFINA devenue TOTAL SA, TOTAL TRANSPORT CORPORATION (TTC), TOTAL PETROLEUM SERVICES Ltd (TPS) devenue TOTAL GAS and POWER SERVICES Ltd, Monsieur THOUILIN, Monsieur LEJEUNE, Monsieur de MONVAL, Monsieur GEAY, Monsieur VELUT, prévenus :

par jugement contradictoire à l'égard de :

l'Agent judiciaire du Trésor, des Région Bretagne, Pays-de-la-Loire et Poitou-Charentes, des Départements du Finistère, du Morbihan, de la Loire-Atlantique et de la Vendée :

des Communes du Guilvinec, Penmarc'h, Quimper, de Quimper Communauté, des Communes d'Ambon, Arzon, Billiers, de la Communauté d'agglomérations du pays de Lorient, des Communes de Hoedic, l'Île-d'Houat, Penestin, Ploemeur, Plouhinec, Quiberon, Saint-Gildas-de-Rhuys, Saint-Pierre-de-Quiberon, Sarzeau, La Baule, Batz-sur-Mer, La Bernerie-en-Retz, du Croisic, de Guérande, Mesquer, Mouthiers-en-Retz, Piriac-sur-Mer, La Plaine-sur-Mer, Pornic, Pornichet, du Pouliguen, de Prefailles, Saint-Brévins-les-Pins, Saint-Michel-Chef-Chef, Saint-Nazaire, La Turballe, La Barbâtre, Beauvoir-sur-Mer, Bouin, Château-d'Olonne, Jard-sur-Mer, Noirmoutier, Notre-Dame-de-Monts, Saint-Hilaire-de-Riez, Talmont-Saint-Hilaire ;

Et des Communes de Plouharnel, La Trinité-Sur-Mer, Locoal-Mendon, La Faute-Sur-Mer, l'Épine, Brétignolles, du district de Noirmoutier, des Communes des Sables-d'Olonne, La Guerinière, La Barre-de-Monts, l'Île-d'Yeu :

de l'établissement public "syndicat mixte de protection du littoral breton" (VIGIPOL), du Comité régional des pêches maritimes et des élevages marins de Bretagne (CRPMEMB) ;

de la Ligue pour la protection des oiseaux (LPO), Greenpeace France, WWF France, l'association "Les amis de la Terre", l'Association nationale des élus du littoral (ANEL), l'Association vendéenne des élus du littoral (AVEL), l'association "Robin des Bois", l'association "Mouvement national de lutte pour l'environnement" (MNLE), l'Association pour la sauvegarde des animaux sauvages (ASPAS), l'association "Fédération française des sociétés de protection de la nature" dite France nature environnement, l'association "Office français de la fondation pour l'éducation à l'environnement en Europe" (FEEE), l'association "Confédération de la consommation, du logement et du cadre de vie", l'association "Union fédérale des consommateurs de Que choisir Brest", l'association "Union fédérale des consommateurs de Que choisir Saint-Brieuc", l'association "Union fédérale des consommateurs de Que choisir Quimper", l'association "Union fédérale des consommateurs de Rennes", l'association "Environnement 56", l'association "Amis des collectifs marée noire", l'association "Eaux et Rivières de Bretagne", l'association "Les amis des chemins de ronde 56", Le syndicat "La confédération paysanne 44", des organismes intitulés "Syndicat pour l'assainissement du monde maritime" (SPAMM) et "Syndicat confédération maritime" ;

Et du Comité Anti-Marée Noire, de l'Union départementale de la consommation, du logement et du cadre de vie de la Vendée, de Furic Marée ;

de Monsieur CHAUVIN, Monsieur CORMIER, Monsieur JANVIER, Monsieur LAMBION, Madame LE DORIDOUR, Monsieur LE FLOCH, Monsieur LELONG, Madame LE PORT, Monsieur LESCOUET, L'agence Maritime MALARDÉ Alain, Monsieur MALARDÉ, Monsieur MATHUR, Madame RICHARD, Monsieur RIVIER, Madame TREPORT ;

du GIE "CAMA YEU," des SARL "ACITA", "AUBERGE DES MONARDS", "EUROCOQUILLAGES", "LE GRAND ROHU", "L'HUÎTRIER PIE", "RANDOBALAD", et de la société "ROUDIER YVES", parties civiles ;

par jugement contradictoire à signifier article 410 du code de procédure pénale à l'égard de Madame LE MOAL, partie civile ;

SUR L'ACTION PUBLIQUE :

Déclare irrecevables les exceptions de nullité soulevées par Monsieur MATHUR ;

Dit que la responsabilité pénale de la société RINA (SpA) ne peut être recherchée que pour des faits postérieurs au 1^{er} août 1999 ;

Rejette pour le surplus les incidents et exceptions présentées par Messieurs SAVARESE, POLLARA, PONASSO et MATHUR, et par les sociétés RINA (SpA) et TOTAL SA ;

Renvoie des fins de la poursuite l'Amiral de MONVAL, le Commandant GEAY, le Commissaire en chef VELUT, Messieurs LEJEUNE, THOUILIN, PONASSO, CLEMENTE, DUCCI et MATHUR, et les sociétés TTC et TPS ;

[Si Monsieur MATHUR est présent : Informons Monsieur MATHUR de son droit de demander, devant le Premier Président de la Cour d'appel, en application des dispositions des articles 149 et suivants du code de procédure pénale, la réparation intégrale du préjudice matériel et moral résultant de la détention dont elle fait l'objet.

L'informons que le Premier Président de la Cour d'appel devra être saisi par voie de requête dans le délai de six mois à compter de la date à laquelle la présente décision deviendra définitive, que les débats devant le Premier Président doivent avoir lieu en audience publique, sauf opposition du requérant qui, à sa demande, doit être entendu personnellement ou par l'intermédiaire de son conseil.

L'informons que les décisions prises par le Premier Président de la Cour d'appel peuvent, dans les dix jours de leur notification, faire l'objet d'un recours devant une commission nationale d'indemnisation des détentions provisoires. Cette commission, placée auprès de la Cour de cassation, statue souverainement et ses décisions ne sont susceptibles d'aucun recours, de quelque nature que ce soit]

Renvoie des fins de la poursuite Messieurs SAVARESE et POLLARA et la société RINA (SpA) du chef de mise en danger de la personne d'autrui, et la société TOTALFINA devenue TOTAL SA du chef de complicité de mise en danger de la personne d'autrui ;

DÉCLARE Monsieur Giuseppe SAVARESE COUPABLE pour les faits qualifiés de :

✓POLLUTION DES EAUX OU VOIES NAVIGABLES FRANÇAISES LE LONG DU LITTORAL ATLANTIQUE SUITE A UN ACCIDENT DE MER, LE 12 DÉCEMBRE 1999, DANS LA ZEE OU ZEP PAR UN NAVIRE-CITERNE ÉTRANGER D'UNE JAUGE BRUTE EGALE OU SUPÉRIEURE A 150 TONNEAUX :

CONDAMNE Monsieur Giuseppe SAVARESE à une amende délictuelle de SOIXANTE-QUINZE MILLE EUROS (75.000 euros).

[*Si Monsieur SAVARESE est présent* : Le président avise le condamné que s'il s'acquitte du montant de cette amende dans un délai d'un mois à compter de la date à laquelle cette décision a été prononcée, ce montant sera minoré de 20 % sans que cette diminution puisse excéder 1.500 euros. Le président informe le condamné que le paiement de l'amende ne fait pas obstacle à l'exercice des voies de recours. Dans le cas d'une voie de recours contre les dispositions pénales, il appartient à l'intéressé de demander la restitution des sommes versées.]

★★★★★

DÉCLARE Monsieur Antonio POLLARA COUPABLE pour les faits qualifiés de :

✓POLLUTION DES EAUX OU VOIES NAVIGABLES FRANÇAISES LE LONG DU LITTORAL ATLANTIQUE SUITE A UN ACCIDENT DE MER, LE 12 DÉCEMBRE 1999, DANS LA ZEE OU ZEP PAR UN NAVIRE-CITERNE ÉTRANGER D'UNE JAUGE BRUTE EGALE OU SUPÉRIEURE A 150 TONNEAUX :

CONDAMNE Monsieur Antonio POLLARA à une amende délictuelle de SOIXANTE-QUINZE MILLE EUROS (75.000 euros).

[*Si Monsieur POLLARA est présent* : Le président avise le condamné que s'il s'acquitte du montant de cette amende dans un délai d'un mois à compter de la date à laquelle cette décision a été prononcée, ce montant sera minoré de 20 % sans que cette diminution puisse excéder 1.500 euros. Le président informe le condamné que le paiement de l'amende ne fait pas obstacle à l'exercice des voies de recours. Dans le cas d'une voie de recours contre les dispositions pénales, il appartient à l'intéressé de demander la restitution des sommes versées.]

★★★★★

DÉCLARE la société RINA (SpA) COUPABLE pour les faits qualifiés de :

✓ **POLLUTION DES EAUX OU VOIES NAVIGABLES FRANÇAISES LE LONG DU LITTORAL ATLANTIQUE SUITE A UN ACCIDENT DE MER, LE 12 DÉCEMBRE 1999, DANS LA ZEE OU ZEP PAR UN NAVIRE-CITERNE ÉTRANGER D'UNE JAUGE BRUTE EGALE OU SUPÉRIEURE A 150 TONNEAUX ;**

CONDAMNE la société RINA (SpA) à une amende délictuelle de TROIS CENT SOIXANTE-QUINZE MILLE EUROS (375.000 euros).

[*Si la société RINA est représentée* : Le président avise le condamné que s'il s'acquitte du montant de cette amende dans un délai d'un mois à compter de la date à laquelle cette décision a été prononcée, ce montant sera minoré de 20 % sans que cette diminution puisse excéder 1.500 euros. Le président informe le condamné que le paiement de l'amende ne fait pas obstacle à l'exercice des voies de recours. Dans le cas d'une voie de recours contre les dispositions pénales, il appartient à l'intéressé de demander la restitution des sommes versées.]

★★★★★

DÉCLARE TOTALFINA devenue TOTALFINAELF devenue TOTAL SA COUPABLE pour les faits qualifiés de :

✓ **POLLUTION DES EAUX OU VOIES NAVIGABLES FRANÇAISES LE LONG DU LITTORAL ATLANTIQUE SUITE A UN ACCIDENT DE MER, LE 12 DÉCEMBRE 1999, DANS LA ZEE OU ZEP PAR UN NAVIRE-CITERNE ÉTRANGER D'UNE JAUGE BRUTE EGALE OU SUPÉRIEURE A 150 TONNEAUX ;**

CONDAMNE TOTALFINA devenue TOTALFINAELF devenue TOTAL SA à une amende délictuelle de TROIS CENT SOIXANTE-QUINZE MILLE EUROS (375.000 euros).

[*Si la société TOTAL SA est représentée* : Le président avise le condamné que s'il s'acquitte du montant de cette amende dans un délai d'un mois à compter de la date à laquelle cette décision a été prononcée, ce montant sera minoré de 20 % sans que cette diminution puisse excéder 1.500 euros. Le président informe le condamné que le paiement de l'amende ne fait pas obstacle à l'exercice des voies de recours. Dans le cas d'une voie de recours contre les dispositions pénales, il appartient à l'intéressé de demander la restitution des sommes versées.]

★★★★★

SUR L'ACTION CIVILE :

Rejette la demande de renvoi sur intérêts civils présentée par Monsieur POLLARA, les sociétés RINA (SpA) et TOTAL SA :

Rejette la fin de non-recevoir tirée de l'article 5 du code de procédure pénale et invoquée par Monsieur SAVARESE :

Constata les désistements des Communes de Plouharnel, La Trinité-Sur-Mer, Locoal-Mendon, La Faute-Sur-Mer, L'Epine, Brétignolles, Les Sables-d'Olonne, La Guérinière, La Barre-de-Monts, L'Ile-d'Yeu, du District de Noirmoutier, du Comité anti-marée noire, de l'Union départementale de la consommation, du logement et du cadre de vie de la Vendée et de FURIC MAREE :

Déclare irrecevables les constitutions de parties civiles de l'établissement public "syndicat mixte de protection du littoral breton" (VIGIPOL), du Comité régional des pêches maritimes et des élevages marins de Bretagne (CRPMEMB), de l'association "Les amis de la Terre", de l'Association nationale des élus du littoral (ANEL), de l'Association vendéenne des élus du littoral (AVEL), des associations "Robin des Bois", "Office français de la fondation pour l'éducation à l'environnement en Europe" (FEEE), "Union fédérale des consommateurs Que choisir Saint-Brieuc", "Union fédérale des consommateurs de Rennes", "Amis des collectifs marée noire", "Eaux et Rivières de Bretagne", "Les amis des chemins de ronde 56", des organismes intitulés "Syndicat pour l'assainissement du monde maritime" (SPAMM) et "Syndicat confédération maritime", de Monsieur CHAUVIN, Madame LE MOAL, des SARL "LE GRAND ROHU", "AUBERGE DES MONARDS" et "EUROCOQUILLAGES" :

Déclare recevables les constitutions de partie civile de :

l'Agent judiciaire du Trésor, des Régions Bretagne, Pays-de-la-Loire et Poitou-Charentes, des Départements du Finistère, du Morbihan, de la Loire-Atlantique et de la Vendée

des Communes du Guilvinec, Penmarc'h, Quimper, de Quimper Communauté, des Communes d'Ambon, Arzon, Billiers, de la Communauté d'agglomérations du pays de Lorient, des Communes de Hoedic, l'Ile-d'Houat, Penestin, Ploemeur, Plouhinec, Quiberon, Saint-Gildas-de-Rhuys, Saint-Pierre-de-Quiberon, Sarzeau, La Baule, Batz-sur-Mer, La Bernerie-en-Retz, du Croisic, de Guérande, Mesquer, Mouthiers-en-Retz, Piriac-sur-Mer, La Plaine-sur-Mer, Pornic, Pornichet, du Pouliguen, de Préfailles, Saint-Brévins-les-Pins, Saint-Michel-Chef-Chef, Saint-Nazaire, La Turballe, La Barbâtre, Beauvoir-sur-Mer, Bouin, Château-d'Olonne, Jard-sur-Mer, Noirmoutier, Notre-Dame-de-Monts, Saint-Hilaire-de-Riez, Talmont-Saint-Hilaire :

de la Ligue pour la protection des oiseaux (LPO), Greenpeace France, WWF France, l'association "Mouvement national de lutte pour l'environnement" (MNLE), l'association "pour la sauvegarde des animaux sauvages" (ASPAS), l'association "Fédération française des sociétés de protection de la nature" dite France nature environnement, l'association "Confédération de la consommation, du logement et du cadre de vie", l'association "Union fédérale des consommateurs de Que choisir Brest", l'association "Union fédérale des consommateurs de Que choisir Quimper", l'association "Environnement 56", le syndicat "La confédération paysanne 44" ;

de Monsieur CORMIER, Monsieur JANVIER, Monsieur LAMBION, Madame LE DORIDOUR, Monsieur LE FLOCH, Monsieur LELONG, Madame LE PORT, Monsieur LESCOUET, l'agence Maritime MALARDÉ Alain, Monsieur MALARDÉ, Monsieur MATHUR, Madame RICHARD, Monsieur RIVIER, Madame TREPORT ;

du GIE "CAMA YEU", des SARL ACITA, "L'HUÎTRIER PIE", "RANDOBALAD", et de la société "ROUDIER YVES" :

Condamne solidairement Monsieur Giuseppe SAVARESE, Monsieur Antonio POLLARA, les sociétés RINA (SpA) et TOTAL SA à payer :

- à l'**Agent judiciaire du Trésor**, 153.808.690.17 euros en réparation du préjudice matériel et 75.000 euros en application de l'article 475-1 du code de procédure pénale :

- à la **Région Bretagne**, 2.574.007,30 euros en réparation de son préjudice matériel, 3.000.000 euros en réparation de l'atteinte portée à sa réputation et à son image de marque et 50.000 euros en application de l'article 475-1 du code de procédure pénale ;

- à la **Région Pays-de-la-Loire**, 1.730.098.10 euros en réparation de son préjudice matériel, 3.000.000 euros en réparation de l'atteinte portée à sa réputation et à son image de marque et 50.000 euros en application de l'article 475-1 du code de procédure pénale ;

- à la **Région Poitou-Charentes**, 1.000.000 euros en réparation de l'atteinte portée à sa réputation et à son image de marque et 50.000 euros en application de l'article 475-1 du code de procédure pénale ;

- au **Département du Finistère**, 3.312.70 euros en réparation de son préjudice matériel, 1.000.000 euros en réparation de l'atteinte portée à sa réputation et à son image de marque et 50.000 euros en application de l'article 475-1 du code de procédure pénale ;

- au **Département du Morbihan**, 127.571,94 euros en réparation de son préjudice matériel, 1.000.000 euros en réparation de l'atteinte portée à sa réputation et à son image de marque, 1.015.066,60 euros en réparation du préjudice résultant de l'atteinte à l'environnement et 50.000 euros en application de l'article 475-1 du code de procédure pénale ;

- au **Département de la Loire-Atlantique**, 4.288.834 euros en réparation de son préjudice matériel, 1.000.000 euros en réparation de l'atteinte portée à sa réputation et à son image de marque et 50.000 euros en application de l'article 475-1 du code de procédure pénale ;

- au **Département de la Vendée**, 99.299,50 euros en réparation de son préjudice matériel, 1.000.000 euros en réparation de l'atteinte portée à sa réputation et à son image de marque et 50.000 euros en application de l'article 475-1 du code de procédure pénale ;

- à la **Commune du Guilvinec**, 200.000 euros [somme demandée] en réparation de l'atteinte portée à sa réputation et à son image de marque et 1.500 euros en application de l'article 475-1 du code de procédure pénale ;

- à la **Commune de Penmarc'h**, 158.621,05 euros en réparation de son préjudice matériel, 200.000 euros [somme demandée] en réparation de l'atteinte portée à sa réputation et à son image de marque et 1.500 euros en application de l'article 475-1 du code de procédure pénale ;

- à la **Commune de Quimper**, 100.000 euros en réparation de l'atteinte portée à sa réputation et à son image de marque et 1.500 euros en application de l'article 475-1 du code de procédure pénale ;

- à **Quimper Communauté**, 100.000 euros en réparation de l'atteinte portée à sa réputation et à son image de marque et 1.500 euros en application de l'article 475-1 du code de procédure pénale ;
- à la **Communauté d'agglomérations du pays de Lorient**, 300.000 euros en réparation de l'atteinte portée à sa réputation et à son image de marque et 1.500 euros en application de l'article 475-1 du code de procédure pénale ;
- à la **Commune de Hoedic**, 300.000 euros en réparation de l'atteinte portée à sa réputation et à son image de marque et 1.500 euros en application de l'article 475-1 du code de procédure pénale ;
- à la **Commune de l'Île-d'Houat**, 300.000 euros en réparation de l'atteinte portée à sa réputation et à son image de marque et 1.500 euros en application de l'article 475-1 du code de procédure pénale ;
- à la **Commune de Penestin**, 213.700,47 euros en réparation de son préjudice matériel, sous déduction des subventions versées, le cas échéant, par la Région Bretagne et le Département du Morbihan pour le paiement de frais de matériel, 300.000 euros en réparation de l'atteinte portée à sa réputation et à son image de marque et 3.000 euros en application de l'article 475-1 du code de procédure pénale ;
- à la **Commune de Ploemeur**, 300.000 euros en réparation de l'atteinte portée à sa réputation et à son image de marque et 1.500 euros en application de l'article 475-1 du code de procédure pénale ;
- à la **Commune de Plouhinec**, 23.828,41 euros en réparation de son préjudice matériel, sous déduction des subventions versées, le cas échéant, par la Région Bretagne et le Département du Morbihan pour des dépenses de personnel, 300.000 euros en réparation de l'atteinte portée à sa réputation et à son image de marque et 1.500 euros en application de l'article 475-1 du code de procédure pénale ;
- à la **Commune de Quiberon**, 73.863,53 euros en réparation de son préjudice matériel, sous déduction des subventions versées, le cas échéant, par la Région Bretagne et le Département du Morbihan pour compenser la perte de taxes de séjour subie pour les deux saisons touristiques 2000 et 2001, 300.000 euros en réparation de l'atteinte portée à sa réputation et à son image de marque et 1.500 euros en application de l'article 475-1 du code de procédure pénale ;
- à la **Commune de Saint-Gildas-de-Rhuys**, 300.000 euros en réparation de l'atteinte portée à sa réputation et à son image de marque et 1.500 euros en application de l'article 475-1 du code de procédure pénale ;
- à la **Commune de Saint-Pierre-de-Quiberon**, 300.000 euros en réparation de l'atteinte portée à sa réputation et à son image de marque et 1.500 euros en application de l'article 475-1 du code de procédure pénale ;
- à la **Commune de Sarzeau**, 300.000 euros en réparation de l'atteinte portée à sa réputation et à son image de marque et 1.500 euros en application de l'article 475-1 du code de procédure pénale ;
- à la **Commune de Batz-sur-Mer**, 500.000 euros en réparation de l'atteinte portée à sa réputation et à son image de marque et 1.500 euros en application de l'article 475-1 du code de procédure pénale ;
- à la **Commune de La Baule**, 1.500.000 euros en réparation de l'atteinte portée à sa réputation et à son image de marque et 1.500 euros en application de l'article 475-1 du code de procédure pénale ;

- à la **Commune de La Bernerie-en-Retz**, 500.000 euros en réparation de l'atteinte portée à sa réputation et à son image de marque et 1.500 euros en application de l'article 475-1 du code de procédure pénale ;
- à la **Commune du Croisic**, 184.697,80 euros en réparation de son préjudice matériel, sous déduction des subventions versées, le cas échéant, par la Région Pays-de-la-Loire et le Département de la Loire-Atlantique pour le paiement des frais de personnel, de matériel, de restauration, de transport et de voirie, 126.000 euros [somme demandée] en réparation de l'atteinte portée à sa réputation et à son image de marque et 3.000 euros en application de l'article 475-1 du code de procédure pénale ;
- à la **Commune de Guérande**, 1.000.000 euros en réparation de l'atteinte portée à sa réputation et à son image de marque et 1.500 euros en application de l'article 475-1 du code de procédure pénale ;
- à la **Commune de Mesquer**, 500.000 euros en réparation de l'atteinte portée à sa réputation et à son image de marque et 1.500 euros en application de l'article 475-1 du code de procédure pénale ;
- à la **Commune de Mouthiers-en-Retz**, 500.000 euros en réparation de l'atteinte portée à sa réputation et à son image de marque et 1.500 euros en application de l'article 475-1 du code de procédure pénale ;
- à la **Commune de Piriac-sur-Mer**, 500.000 euros en réparation de l'atteinte portée à sa réputation et à son image de marque et 1.500 euros en application de l'article 475-1 du code de procédure pénale ;
- à la **Commune de La Plaine-sur-Mer**, 500.000 euros en réparation de l'atteinte portée à sa réputation et à son image de marque et 1.500 euros en application de l'article 475-1 du code de procédure pénale ;
- à la **Commune de Pornic**, 500.000 euros en réparation de l'atteinte portée à sa réputation et à son image de marque et 1.500 euros en application de l'article 475-1 du code de procédure pénale ;
- à la **Commune de Pornichet**, 500.000 euros en réparation de l'atteinte portée à sa réputation et à son image de marque et 1.500 euros en application de l'article 475-1 du code de procédure pénale ;
- à la **Commune du Pouliguen**, 500.000 euros en réparation de l'atteinte portée à sa réputation et à son image de marque et 1.500 euros en application de l'article 475-1 du code de procédure pénale ;
- à la **Commune de Préfailles**, 500.000 euros en réparation de l'atteinte portée à sa réputation et à son image de marque et 1.500 euros en application de l'article 475-1 du code de procédure pénale ;
- à la **Commune de Saint-Brévins-les-Pins**, 500.000 euros en réparation de l'atteinte portée à sa réputation et à son image de marque et 1.500 euros en application de l'article 475-1 du code de procédure pénale ;
- à la **Commune de Saint-Michel-Chef-Chef**, 500.000 euros en réparation de l'atteinte portée à sa réputation et à son image de marque et 1.500 euros en application de l'article 475-1 du code de procédure pénale ;
- à la **Commune de Saint-Nazaire**, 500.000 euros en réparation de l'atteinte portée à sa réputation et à son image de marque et 1.500 euros en application de l'article 475-1 du code de procédure pénale ;

- à la **Commune de La Turballe**, 100.000 euros [somme demandée] en réparation de l'atteinte portée à sa réputation et son image de marque et 3.000 euros en application de l'article 475-1 du code de procédure pénale ;
- à la **Commune de La Barbâtre**, 300.000 euros en réparation de l'atteinte portée à sa réputation et à son image de marque et 1.500 euros en application de l'article 475-1 du code de procédure pénale ;
- à la **Commune de Beauvoir-sur-Mer**, 300.000 euros en réparation de l'atteinte portée à sa réputation et à son image de marque et 1.500 euros en application de l'article 475-1 du code de procédure pénale ;
- à la **Commune de Bouin**, 300.000 euros en réparation de l'atteinte portée à sa réputation et à son image de marque et 1.500 euros en application de l'article 475-1 du code de procédure pénale ;
- à la **Commune de Château-d'Olonne**, 4.570,08 euros en réparation de son préjudice matériel, sous déduction des subventions versées, le cas échéant, par la Région Pays-de-la-Loire et le Département de la Vendée pour frais de nettoyage, 300.000 euros en réparation de l'atteinte portée à sa réputation et à son image de marque et 1.500 euros en application de l'article 475-1 du code de procédure pénale ;
- à la **Commune de Jard-sur-Mer**, 300.000 euros en réparation de l'atteinte portée à sa réputation et à son image de marque et 1.500 euros en application de l'article 475-1 du code de procédure pénale ;
- à la **Commune de Noirmoutier**, 300.000 euros en réparation de l'atteinte portée à sa réputation et à son image de marque et 1.500 euros en application de l'article 475-1 du code de procédure pénale ;
- à la **Commune de Notre-Dame-de-Monts**, 300.000 euros en réparation de l'atteinte portée à sa réputation et à son image de marque et 1.500 euros en application de l'article 475-1 du code de procédure pénale ;
- à la **Commune de Saint-Hilaire-de-Riez**, 300.000 euros en réparation de l'atteinte portée à sa réputation et à son image de marque et 1.500 euros en application de l'article 475-1 du code de procédure pénale ;
- à la **Commune de Talmont-Saint-Hilaire**, 300.000 euros en réparation de l'atteinte portée à sa réputation et à son image de marque et 1.500 euros en application de l'article 475-1 du code de procédure pénale ;
- à la **Ligue pour la protection des oiseaux (LPO)**, 303.167,13 euros en réparation de son préjudice matériel, 100.000 euros en réparation de son préjudice moral, 300.000 euros en réparation du préjudice résultant de l'atteinte à l'environnement et 75.000 euros en application de l'article 475-1 du code de procédure pénale ;
- à l'**association Greenpeace France**, 30.000 euros en réparation de son préjudice moral et 3.000 euros en application de l'article 475-1 du code de procédure pénale ;
- à l'**association WWF France**, 30.000 euros en réparation de son préjudice moral et 3.000 euros en application de l'article 475-1 du code de procédure pénale ;
- à l'**association "Mouvement national de lutte pour l'environnement" (MNLE)**, 18.773 euros en réparation de son préjudice matériel, 5.000 euros en réparation de son préjudice moral et 1.500 euros en application de l'article 475-1 du code de procédure pénale ;

- à l'association pour la sauvegarde des animaux sauvages (ASPAS), 15.000 euros en réparation de son préjudice moral et 3.000 euros en application de l'article 475-1 du code de procédure pénale ;
- à l'association **Fédération française des sociétés de protection de la nature dite France nature environnement**, 15.000 euros en réparation de son préjudice moral et 3.000 euros en application de l'article 475-1 du code de procédure pénale ;
- à l'association "**Confédération de la consommation, du logement et du cadre de vie**", 15.000 euros en réparation de son préjudice moral et 3.000 euros en application de l'article 475-1 du code de procédure pénale ;
- à l'association "**Union fédérale des consommateurs de Que choisir Brest**", 5.000 euros en réparation de son préjudice moral et 1.000 euros en application de l'article 475-1 du code de procédure pénale ;
- à l'association "**Union fédérale des consommateurs de Que choisir Quimper**", 5.000 euros en réparation de son préjudice moral et 1.000 euros en application de l'article 475-1 du code de procédure pénale ;
- à l'association "**Environnement 56**", 10.000 euros en réparation de son préjudice moral et 3.000 euros en application de l'article 475-1 du code de procédure pénale ;
- au syndicat "**La confédération paysanne 44**", 271.700,20 euros en réparation de son préjudice matériel, 100.000 euros en réparation de son préjudice moral et 15.000 euros au titre de l'article 475-1 du code de procédure pénale ;
- à **Monsieur LAMBION**, 1.500 euros en réparation de son préjudice moral et 1.000 euros en application de l'article 475-1 du code de procédure pénale ;
- à **Madame LE DORIDOUR**, 1.500 euros en réparation de son préjudice moral et 1.000 euros en application de l'article 475-1 du code de procédure pénale ;
- à **Monsieur LE FLOCH**, 1.500 euros en réparation de son préjudice moral et 1.000 euros en application de l'article 475-1 du code de procédure pénale ;
- à **Monsieur LELONG**, 1.500 euros en réparation de son préjudice moral et 1.000 euros en application de l'article 475-1 du code de procédure pénale ;
- à **Madame LE PORT**, 1.500 euros en réparation de son préjudice moral et 1.000 euros en application de l'article 475-1 du code de procédure pénale ;
- à **Monsieur MALARDÉ**, 10.000 euros en réparation de son préjudice moral et 1.500 euros en application de l'article 475-1 du code de procédure pénale ;
- **Madame RICHARD**, 1.500 euros en réparation de son préjudice moral et 1.000 euros en application de l'article 475-1 du code de procédure pénale ;
- à **Madame TREPORT**, 1.500 euros en réparation de son préjudice moral et 1.000 euros en application de l'article 475-1 du code de procédure pénale ;
- au **GIE "CAMA YEU"**, représenté par son liquidateur, Maître DUTOUR, 15.000 euros en réparation de son préjudice moral et 1.500 euros en application de l'article 475-1 du code de procédure pénale ;
- à la **SARL "ACITA"**, 6.768 euros en réparation de son préjudice matériel et 1.500 euros en application de l'article 475-1 du code de procédure pénale ;

- à la SARL "L'HUÎTRIER PIE", 15.329,97 euros en réparation de son préjudice matériel, sous déduction de l'indemnisation versée, le cas échéant, par le FIPOI, 10.000 euros en réparation de son préjudice moral et 1.500 euros en application de l'article 475-1 du code de procédure pénale :

Ordonne, en application de l'article 464 du code de procédure pénale, le versement provisoire de 371.700,20 euros au bénéfice du syndicat "confédération paysanne 44", 10.000 euros au bénéfice de Monsieur MALARDÉ, 15.000 euros au bénéfice du GIE "CAMA YEU", représenté par son liquidateur, Maître DUTOUR, de 6.768 euros au bénéfice de la SARL "ACITA", et 10.000 euros au bénéfice de la SARL "L'HUÎTRIER PIE" ;

Déclare irrecevables les demandes présentées sur le fondement de l'article 470-1 du code de procédure pénale en ce qu'elles portent sur les faits qualifiés d'abstention volontaire de combattre un sinistre :

Condamne solidairement Monsieur SAVARESE, Monsieur POLLARA et la société RINA (SpA) à payer à Monsieur MATHUR 16.666,66 euros en réparation de son préjudice moral sur le fondement de l'article 470-1 du code de procédure pénale et 1.500 euros en application de l'article 700 du nouveau code de procédure civile ;

Déboute les parties civiles du surplus de leurs prétentions ;

Aux audiences des 12, 13, 14, 19, 20, 21, 26, 27, 28 février, 5, 6, 7, 12, 13, 14, 19, 20, 21, 26, 27, 28 mars, 2, 3, 4, 16, 17, 18, 23, 24, 25, 30 avril, 2, 7, 9, 14, 15, 16, 21, 22, 23, 29, 30 mai, 04, 05, 06, 11, 12, 13 juin 2007, la 11ème Chambre correctionnelle, 4^{ème} section, du tribunal de grande instance de Paris, le tribunal était composé de :

Président : Monsieur Jean-Baptiste PARIOS, vice-président

Assesseurs : Monsieur Gilles GUIGUÉSSON vice-président
Mme Caroline PROSPERI, juge
Monsieur Paul HUBER, juge placé, assesseur supplémentaire, conformément à l'Ordonnance de Monsieur Jean-Claude MAGENDIE, Président du tribunal de grande instance de Paris, en date du 15 décembre 2006

Ministère Public : Monsieur Laurent MICHEL, vice-procureur
Mme Marjorie OBADIA, vice-procureure

Greffier : Mlle Sandrine LAVAUD greffier
Mlle Valérie BERTINO, greffier placé, greffier supplémentaire

***CE DOCUMENT N'EST PAS LA COPIE CERTIFIÉE
CONFORME DU JUGEMENT***

Fait, jugé et délibéré par :

Président : Monsieur Jean-Baptiste PARLOS, vice-président

Assesseurs : Monsieur Gilles GUIGUÉSSON vice-président
Mme Caroline PROSPERI, juge

et prononcé à l'audience du 16 janvier 2008 de la 11^{ème} Chambre 4^{ème} section du tribunal de grande instance de Paris, par Monsieur Jean-Baptiste PARLOS, vice-président, en présence de Mme XXXX, de Mme XXXXX, et de représentant le ministère public, et assisté de Mlle Sandrine LAVAUD, greffier.

***CE DOCUMENT N'EST PAS LA COPIE CERTIFIÉE
CONFORME DU JUGEMENT***