

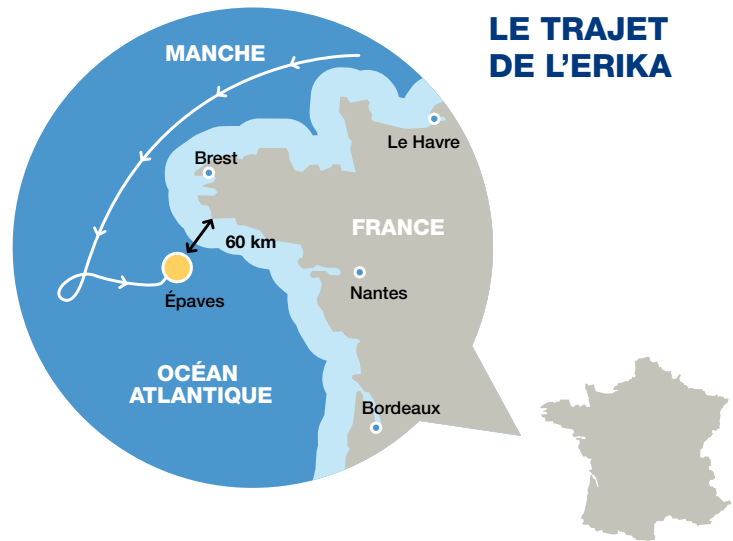
COMPRENDRE
LE PROCÈS
EN APPEL
DE L'ERIKÀ



TOTAL

RAPPEL DES FAITS

- Le 12 décembre 1999, le pétrolier Erika se cassait en deux et sombrait à 60 km au sud de la pointe de Penmarc'h, au large du Finistère. Tous les membres d'équipage, héliportés par la Marine nationale, ont eu la vie sauve.
- L'Erika transportait du fioul lourd numéro 2, un combustible destiné à la compagnie nationale italienne ENEL pour produire de l'électricité.
- Total avait choisi d'affréter l'Erika, de bonne foi, sur la base de documents de certification de navigabilité délivrés par le RINA, membre de l'International Association of Classification Societies, qui réunit les dix principales sociétés de classification dans le monde.
- Le naufrage a été causé par la forte corrosion des structures internes du navire, qui n'ont pas résisté au mauvais temps. Cette corrosion a été cachée à l'affréteur, les différentes expertises judiciaires montrant en effet par la suite que l'état réel des structures internes ne correspondait pas à la certification établie par le RINA.



LE TRAJET DE L'ERIKA

LA MARÉE NOIRE ET SES CONSÉQUENCES

La marée noire a touché 400 km de côtes en France, du Finistère à la Charente-Maritime.

Le fioul lourd mélangé à l'eau de mer, amalgamé avec le sable, les pierres et autres matériaux a constitué près de 270 000 tonnes de déchets qui ont été traités sur le site de la raffinerie Total de Donges. Sur les 30 884 tonnes de la cargaison de l'Erika :

- environ 11 000 tonnes demeurées dans l'épave ont été pompées par Total au cours de l'été 2000,
- environ 10 000 tonnes ont été récupérées lors du traitement des déchets ramassés sur les côtes,
- 1 000 tonnes ont été ramassées à la surface de la mer avant qu'elles n'atteignent les côtes,
- le reste s'est en majorité biodégradé en mer et sur les côtes.

LA CHRONOLOGIE - 1999

- **8 décembre** : l'Erika charge 30 884 tonnes de fioul lourd numéro 2 et quitte le port de Dunkerque pour l'Italie.
- **11 décembre** : le commandant du navire, déjà engagé dans le golfe de Gascogne, constate une gîte inquiétante et lance un appel de détresse à 14h08, appel qu'il annule à 15h14. A 18h34, le commandant laisse un message sur la boîte vocale de la permanence de Total informant qu'il modifie sa route et qu'il la reprendra quand le temps le lui permettra. A 21h23, il confirme par téléphone à Total qu'il a la situation sous contrôle et qu'il n'y a pas de pollution.
- **12 décembre** : le commandant lance un nouvel appel de détresse et demande l'évacuation de l'équipage. À 8h20, le navire se casse en deux. La cellule de crise de Total est activée à 9h.
- **24 décembre** : les premières nappes d'hydrocarbures touchent la côte.
- **30 décembre** : Total crée la Mission littoral atlantique qui a notamment coordonné les actions de pompage de l'épave, de nettoyage des côtes et de traitement des déchets.

8 décembre

Chargement du navire

11 décembre

1^{er} appel de détresse qui sera ensuite annulé

12 décembre

Naufrage de l'Erika

24 décembre

Arrivée des premières nappes de fioul à la côte

30 décembre

Création de la Mission littoral atlantique

LE PROCÈS EN APPEL

- Le procès débutera le 5 octobre 2009 devant la Cour d'appel de Paris et devrait durer environ deux mois.
- Le Parquet, Antonio Pollara, Giuseppe Savarese, le RINA et TOTAL S.A. ont fait appel du jugement rendu par le Tribunal correctionnel de Paris, le 16 janvier 2008. Certaines parties civiles ont fait savoir qu'elles soutiendraient l'action publique.
- Des parties civiles, ainsi que le commandant Mathur, ont fait appel, à titre civil, sur le montant des indemnités fixé par le jugement.

LES PARTIES PRENANTES AU PROCÈS

Personnes renvoyées devant la Cour	66 parties civiles appelantes	Les témoins et experts (au 15/09/2009)
Giuseppe Savarese (Tevere Shipping), armateur-propriétaire, Antonio Pollara (Panship), compagnie exploitante, Karun Mathur, commandant du navire, RINA, personne morale, société de classification, TOTAL S.A., personne morale, affréteur TTC (Total Transport Corporation), TPS (Total Petroleum Services), personnes morales	3 conseils régionaux 4 conseils généraux 26 communes et établissements publics 18 associations ainsi que des entreprises et des particuliers	Entre trente et quarante* * la liste définitive des témoins sera arrêtée dix jours avant le début du procès.

LE RÔLE DES ACTEURS DU TRANSPORT MARITIME

Acteur	Rôle	Identification Erika
Propriétaire amateur	Il a la propriété du navire qu'il immatricule à son nom. Il arme le navire directement ou par délégation à un tiers.	Tevere Shipping, société enregistrée à Malte, dont l'actionnaire est Giuseppe Savarese
Compagnie exploitante	Elle exerce la gestion technique et nautique du navire. Elle souscrit les assurances, engage l'équipage, vérifie la certification, assure la maintenance et vérifie l'état du navire.	Panship, société immatriculée en Italie, dirigée par Antonio Pollara
Société de classification	Ella a une double mission de classification pour l'armateur et de certification pour l'État du pavillon. Elle vérifie l'application des règles en matière de sécurité des navires et délivre un certificat de classe qui atteste notamment de l'intégrité de la structure du navire.	RINA, pour le compte de Panship
Chantier naval	Il construit le navire ou le répare et effectue les travaux d'entretien.	Constructeur : Kasado Doch, Japon 1975. Dernière grande révision de l'Erika au chantier de Bijela, Montenegro, à l'été 1998, sous la supervision du RINA, avec mise en cale sèche
État du pavillon	Le pavillon représente la nationalité du navire et est chargé de garantir sa conformité aux règlements internationaux. La fonction de certification peut être déléguée à une société de classification.	Malte + certification déléguée au RINA
Chargeur	Il met les marchandises à bord du navire.	Total Raffinage & Marketing
Affréteur à temps	Il prend en location un navire armé pour une période de temps déterminée et se charge de sa gestion commerciale.	Selmont/Amarship
Affréteur au voyage	Il prend en location un navire pour un ou plusieurs voyages et a en charge les aspects opérationnels de l'affrètement et de son suivi. Il n'assure ni la gestion nautique, ni la gestion commerciale.	TOTAL S.A. par l'intermédiaire de sa filiale d'affrètement Total Transport Corporation (TTC)
Vetting	Ce service procède à la sélection des navires, affrétés par les compagnies pétrolières.	TOTAL S.A.

QUESTIONS

1 Quelles sont les causes du naufrage de l'Erika ?

Le naufrage s'explique par la forte corrosion des structures internes du navire, selon l'analyse des experts judiciaires nommés par le Tribunal de commerce de Dunkerque et celle du collège expertal de l'instruction, analyse reprise par le Tribunal correctionnel de Paris. Cette corrosion a été dissimulée à l'affréteur, TOTAL S.A.. L'Erika bénéficiait d'une attestation du RINA, société de classification de premier rang, et membre de l'IACS*. Selon ce certificat, les structures du navire étaient en bon état. Il venait de subir sa grande visite quinquennale avec mise en cale sèche et réalisation d'importants travaux. La tempête de force 8/9, rencontrée par l'Erika les 11 et 12 décembre 1999, a été un facteur contributif du naufrage mais ne suffit pas en soi à l'expliquer.

2 L'appel est un premier recours, en existe-t-il d'autres ?

Total estime avoir été condamné à tort par le Tribunal et conteste les griefs qui lui sont reprochés. L'appel est la voie de recours normale, ouverte à tous les justiciables. Le Parquet* a aussi fait un appel général sauf sur l'infraction de mise en danger où le Tribunal a prononcé la relaxe. Certaines parties civiles ont aussi fait appel. À l'issue de la procédure en appel, un pourvoi en cassation est possible. La Cour de cassation traite des questions de droit et ne rejuge pas les faits.

3 Pourquoi indemniser les victimes alors que vous faites appel ?

Il faut bien distinguer l'indemnisation du préjudice subi par les victimes et la question de la sécurité de la chaîne maritime. Oui, nous avons pleinement conscience du préjudice subi par les victimes. Le naufrage de l'Erika a été un traumatisme pour l'ensemble de la population française et pour le personnel de Total. Dans un esprit de solidarité et pour aider les victimes à tourner la page, nous leur avons proposé une indemnisation immédiate et définitive, selon les montants fixés par le jugement. Nous avons aussi, dès décembre 1999, créé la Mission littoral atlantique et avons spontanément, et avant tout procès, exercé notre solidarité en consacrant 200 millions d'Euros au

RÉPONSES

nettoyage des plages, au traitement des déchets et au pompage du fioul demeuré dans l'épave. Mais il n'était pas nécessaire de nous rendre responsable du naufrage pour que nous marquions notre solidarité envers les victimes. Nous ne voulons pas tourner la page juridique du dossier et serons intransigeants sur la sécurité maritime et le rôle des différents acteurs. Nous ne pouvons pas accepter d'être désignés comme l'un des responsables du naufrage. Notre métier n'est pas de vérifier le navire dans sa structure, ce rôle est celui de l'armateur et de la société de classification. Nous ne considérons pas avoir commis d'imprudence dans la sélection de ce navire qui présentait toutes les certifications requises.

4 **Considérez-vous que le montant des indemnisations soit juste ?**

Le Tribunal a arbitré le préjudice subi par les pouvoirs publics, les collectivités locales, les associations, entreprises et particuliers. Nous en avons évidemment tenu compte pour exercer notre solidarité.

5 **Une partie civile que vous avez indemnisée peut-elle faire appel ?**

Une partie civile qui a choisi de se faire indemniser avant la procédure en appel, comme proposé par Total, peut soutenir l'action publique, sur le fond, le Parquet ayant fait appel. Elle ne peut pas faire appel à titre civil sur le montant de l'indemnisation, puisqu'elle a accepté le montant arbitré par le Tribunal.

6 **Que pensez-vous de la reconnaissance du « préjudice écologique » ?**

Le Tribunal de Paris a défini un préjudice « pour atteinte causée à l'environnement » pour des collectivités territoriales ayant une responsabilité particulière dans la protection, la gestion et la conservation d'un espace naturel sensible. Il a reconnu l'existence de ce préjudice au Conseil Général du Morbihan et a étendu cette notion à une association dont l'objet est la sauvegarde de la nature et de l'environnement : la Ligue pour la Protection des Oiseaux (LPO). Total ne conteste pas le préjudice pour atteinte à l'environnement, mais estime que les

modalités d'application, telles qu'elles figurent dans le jugement, peuvent être encore davantage clarifiées. La reconnaissance du préjudice environnemental ou écologique n'est cependant pas une nouveauté judiciaire et celui-ci a déjà été reconnu par des tribunaux dans le passé. Total n'a pas attendu le jugement pour agir dans la réparation des préjudices au travers des actions de la Mission littoral atlantique et de ses actions pour l'augmentation du plafond d'indemnisation du FIPOL.

7 **Avez-vous depuis le jugement durci vos règles d'affrètement des navires ?**

Le Groupe a tiré de nombreux enseignements depuis le naufrage de l'Erika. Pour éviter que ce type de catastrophe ne se reproduise, il faut en comprendre les causes profondes et élaborer des mesures de sécurité plus performantes avec l'ensemble de la chaîne maritime. C'est aussi le sens des directives européennes Erika I, II et III. Nous avons en outre pris des mesures très concrètes concernant la sélection des navires :

- Total utilise exclusivement des navires double-coque,
 - pour les pétroliers et les chimiquiers, l'âge limite des navires est fixé à 20 ans,
 - pour le transport de fioul lourd, l'âge limite des navires est fixé à 15 ans.
- Nos critères de sélection font partie des plus stricts de la profession et aujourd'hui l'âge moyen de la flotte affrétée par Total est de cinq ans comparé à environ 10 ans pour l'ensemble de la profession.

8 **Le fioul lourd ne doit-il pas être considéré comme un déchet ?**

Le fioul lourd est un produit pétrolier commercial issu du processus de raffinage. C'est le 3^e produit pétrolier le plus utilisé après les essences et le gazole. Le Tribunal de commerce de Saint-Nazaire, le 6 décembre 2000, et la Cour d'appel de Rennes, le 13 février 2002, ont établi que le fioul lourd n'était pas un déchet. La Cour de justice des Communautés européennes et la Cour de cassation, en 2008, ont confirmé que le fioul numéro 2 était un produit commercial. Toutefois, les hydrocarbures mélangés à l'eau de mer et au sable ne sont plus des produits commerciaux mais des déchets qui nécessitent un traitement, comme cela a été effectué, entre 2000 et 2004, à la raffinerie Total de Donges.

RAPPEL CHRONOLOGIQUE

- **NOVEMBRE 2005** : fin de l'expertise sur les causes du naufrage par le collège d'experts judiciaires nommés par le Tribunal de commerce de Dunkerque.
- **FÉVRIER 2006** : ordonnance de renvoi devant le Tribunal correctionnel de Paris et fin de l'instruction.
- **FÉVRIER À JUIN 2007** : procès devant le Tribunal correctionnel de Paris.
- **16 JANVIER 2008** : le Tribunal correctionnel de Paris rend son jugement
- **FIN JANVIER 2008** : appel du jugement par TOTAL S.A., par le Parquet et par d'autres parties
- **5 OCTOBRE 2009** : début du procès en appel à Paris

LES ACTIONS MENÉES PAR TOTAL

Conformément à ses engagements, au travers de la Mission littoral atlantique, Total a procédé :

- au pompage de la partie de la cargaison demeurée dans l'épave de l'Erika (1^{er} juin au 6 septembre 2000)
- au nettoyage des côtes et à la restauration du littoral (janvier 2000 à juin 2003)
- au traitement des déchets à la raffinerie de Donges (2000 à 2004)

Les actions de la Mission littoral atlantique ont mobilisé 800 personnes et un budget de 200 millions d'Euros dont 72 millions pour les opérations de pompage et 72 millions pour le traitement des déchets.

*IACS : International Association of Classification Societies qui regroupe les 10 sociétés de classification ayant les standards les plus exigeants. Total n'affrète que des navires classés par des sociétés membres de cet organisme. Le RINA est membre de l'IACS.

POURQUOI TOTAL FAIT APPEL DU JUGEMENT

- Le jugement du 16 janvier 2008 condamnait TOTAL S.A. pour délit de pollution, retenant à son encontre une faute d'imprudence dans sa procédure de contrôle et de sélection du navire. Bertrand Thouilin, directeur juridique du Trading & Shipping de Total, lors du naufrage, ainsi que Total Trading Shipping et Total Transport Corporation étaient relaxés.
- Total a fait appel de la décision du Tribunal qu'il estime injustifiée et allant à l'encontre du but recherché : la sécurité maritime. Mais en même temps le Groupe a décidé de verser de manière irrévocable aux parties civiles victimes de la pollution les dommages et intérêts fixés par le Tribunal.
- Le naufrage de l'Erika a été un traumatisme pour toutes les populations de la côte atlantique et Total a pleinement conscience du préjudice subi par les victimes de la pollution. Il a proposé aux parties civiles de leur verser immédiatement et définitivement les indemnités allouées par le Tribunal. 37 d'entre-elles ont accepté cette proposition, dont l'État et 22 collectivités publiques, pour un montant global de 170 millions d'Euros. Le règlement de ces indemnités ne remet pas en cause la possibilité pour ces parties civiles de soutenir l'action publique en appel.
- En ce qui concerne la sécurité maritime, Total ne peut accepter d'être désigné comme responsable du naufrage car :
 - Total, en tant qu'affrètement au voyage du navire, n'a pas exercé

de pouvoir de direction ni de contrôle sur la marche ou la gestion de l'Erika, ce qui est la condition de la loi pour être désigné comme responsable.

- La sélection d'un navire un an avant le naufrage ne peut en soi être la cause du naufrage. Total ne peut donc être considéré comme ayant provoqué l'accident de mer.
 - Total récuse la faute d'imprudence retenue à son égard dans la mise en œuvre de son vetting (procédure de contrôle et de sélection des navires), qui a été réalisé conformément à ses standards et à ceux appliqués par les autres majors. Total estime avoir été trompé par des certificats qui ne correspondaient pas à la réalité de l'état dégradé des structures internes du navire. Le droit international a opté pour une nette séparation du rôle des acteurs maritimes et ce n'est ni le rôle, ni le métier de l'affrètement de se substituer à l'armateur, à l'État du pavillon ou aux sociétés de classification.
 - Enfin, une partie de la loi française sur la pollution de 1983, sur laquelle s'est appuyée la décision du Tribunal n'est pas compatible avec la convention internationale MARPOL. Une convention internationale l'emporte sur une loi nationale lorsque le pays considéré a ratifié cette convention, ce qui est le cas de la France.
- En voulant obliger les utilisateurs à être des contrôleurs, la décision du Tribunal risque d'entraîner la déresponsabilisation de ceux qui ont le savoir-faire, le devoir et le véritable pouvoir de contrôler les navires et en particulier les structures, une confusion des responsabilités qui pourrait nuire in fine à la sécurité des transports maritimes.

LES INDEMNISATIONS

- Les indemnités des victimes d'une marée noire sont principalement du ressort du FIPOL. Dans le cadre du naufrage de l'Erika, ce fonds a reçu près de 7 000 demandes d'indemnisation et 100% des demandes recevables ont été indemnisées en regard des critères définis par le FIPOL, qui a versé à ce jour environ 129 millions d'Euros.
- Des demandes d'indemnités complémentaires, au titre de préjudices, non indemnisés par le FIPOL, peuvent être présentées par les parties civiles lors du procès. Celles-ci sont recevables dès lors que des personnes morales ou physiques sont reconnues responsables par le Tribunal. Le montant de l'indemnité est fixé par le Tribunal et la partie civile peut faire appel de celui-ci. Dans des cas très précis, le Tribunal peut décider d'indemniser un préjudice résultant d'une atteinte causée à l'environnement.
- Le Tribunal correctionnel de Paris a fixé, dans son jugement du 16 janvier 2008, le montant des indemnités des parties civiles dont la demande a été jugée recevable en distinguant le préjudice matériel, du préjudice moral et des indemnités pour frais de justice. Il a reconnu un préjudice résultant d'une atteinte causée à l'environnement au Conseil général du Morbihan et à la LPO.
- TOTAL S.A., Giuseppe Savarese, Antonio Pollara et le RINA ont été condamnés solidairement par le Tribunal à verser des indemnités d'un montant de 192 millions d'Euros.

LEXIQUE

- **FIPOL** : fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures. Ce fonds prend le relais de l'indemnisation par le propriétaire du navire en cas d'insuffisance de ce premier niveau d'indemnisation. Total cotise à cet organisme au prorata de ses importations d'hydrocarbures dans les États signataires de la convention internationale qui a créé le FIPOL. Depuis le naufrage de l'Erika, le plafond d'indemnisation maximal du FIPOL a été porté à 900 millions d'euros, soit un quasi quadruplement. Total a œuvré avec d'autres compagnies pétrolières en faveur de cette augmentation.
- **MARPOL (Marine Pollution)** : convention internationale, concernant la pollution de la mer par les navires, élaborée dans le cadre de l'Organisation maritime internationale (OMI). Signée le 2 novembre 1973, elle a été complétée par le protocole de 1978 et ses deux amendements. 136 pays, dont la France, ont adhéré à cette convention.
- **LOI FRANÇAISE DU 5 JUILLET 1983** : elle réprime les pollutions marines par les hydrocarbures. Cette loi a été amendée à diverses reprises. Elle comprend un article 8, incompatible avec la convention internationale, qui a cependant été appliqué à tort par le Tribunal.
- **PARTIE CIVILE** : personne qui s'estime victime d'une infraction à propos de laquelle l'action publique a été déclenchée, et qui entend, à ce titre, obtenir une indemnité de son préjudice. Cette procédure permet de conjuguer action civile et action pénale. Une fois que la juridiction a statué au pénal, elle examine les demandes civiles de dommages-intérêts et fixe leur montant.

L'APRÈS ERIKA : TIRER LES LEÇONS

Total dispose depuis toujours de règles très strictes en matière de sélection des navires qu'il affrète. Ses critères de sélection, encore renforcés après le naufrage de l'Erika, sont aujourd'hui parmi les plus exigeants

L'amélioration de la sécurité dans le transport maritime demeure une exigence permanente pour l'ensemble de la profession et des acteurs du transport maritime, se traduisant par une baisse constante des pollutions accidentelles en mer. Le naufrage de l'Erika a remobilisé l'ensemble des acteurs, qu'ils soient chargés de concevoir les réglementations, comme les États, ou de les appliquer, ou encore de vérifier leur application, comme les armateurs ou les sociétés de classification. La Commission européenne a décidé la mise en œuvre d'un ensemble de dispositions, appelées Erika I, II et III qui comprennent le retrait progressif jusqu'en 2010 des navires à simple coque, l'agrément des sociétés de classification, le contrôle renforcé des navires par les États visant à l'inspection à 100%, la liste de ports-refuges... Total a soutenu et accompagné ces changements, et a renforcé systématiquement l'ensemble des critères de sélection des navires qu'il affrète.

La sélection des navires

Quel que soit le type d'affrètement, Total impose une sélection stricte des navires et vérifie que les armateurs se conforment scrupuleusement :

- aux règles fixées par les conventions maritimes internationales,
- à la réglementation nationale et aux résultats des inspections de l'État du pavillon du pays du port, des autorités de certification...
- aux recommandations émises par les organismes professionnels,
- à la charte « Sécurité Environnement, Qualité » du Groupe ainsi qu'à ses standards en matière de sécurité.

Les critères d'affrètement

Limite d'âge des navires pétroliers et chimiquiers : 20 ans

Limite d'âge des navires pour le transport de fioul lourd : 15 ans

Utilisation uniquement de double coque.

Ces règles sont revues régulièrement.

Le vetting

Le vetting est le processus par lequel une société pétrolière détermine, sur la base des informations dont elle dispose, si un navire peut être utilisé à l'affrètement. Il consiste à s'assurer que le navire est acceptable pour un éventuel affrètement par le Groupe au regard de ses propres critères de sélection.

Ce système volontaire ne se substitue pas à la certification des sociétés de classification, garantes du bon état de navigabilité du navire et de sa conformité par rapport aux règles de sécurité. Le vetting mis en place

par les compagnies pétrolières est destiné à les éclairer dans le choix d'un navire parmi tous ceux dont la certification est conforme et exclusivement ceux-là.

Le vetting effectue une évaluation de la qualité du navire qui s'appuie sur les résultats d'inspection.

Les résultats des inspections de l'ensemble des compagnies pétrolières membres de l'OCIMF (Oil Companies International Marine Forum) sont partagés dans une base de données commune : le système SIRE (Ship Inspection Report).

Ces inspections, réalisées généralement lors des opérations commerciales de déchargement, ne comportent pas d'examen des structures, domaine réservé de la société de classification et de l'armateur.

Le renforcement des critères d'affrètement décidé par Total a conduit à un abaissement significatif de l'âge moyen des navires utilisés par le Groupe. L'âge moyen de la flotte de pétroliers affrétés à temps par Total était de 5 ans au 1^{er} janvier 2009, soit l'un des plus bas du marché. Total réalise en moyenne 3 000 voyages par an.

LA LUTTE CONTRE LES POLLUTIONS

Total se tient prêt à faire face aux situations d'urgence et aux risques de pollution. Il est membre de coopératives de matériels anti-pollution comme le « Oil Spill Response Limited » basé en Grande-Bretagne ou le CEDRE*.

Le Groupe maintient aussi des stocks d'équipement au niveau de nombreux sites auxquels s'ajoute un centre plus important dans le Bouches-du-Rhône, en France, le Fast Oil Spill Team (FOST), en partenariat avec les marins pompiers de Marseille.

Total dispose également d'une équipe interne d'expertise sur les pollutions accidentelles des eaux de surface.

* CEDRE : Centre de documentation, de recherche et d'expérimentations sur les pollutions accidentelles des eaux

Plus d'informations sur le site www.total.com



Direction de la communication

TOTAL S.A.

Siège social : 2 place Jean Millier

La Défense 6 – 92 400 Courbevoie

Capital social : 5 929 520 185 euros

542 051 180 RCS Nanterre

www.total.com