

AU PROCÈS *ERIKA*, L'ART DE LA « *COMBINAZIONE* »

Ouest-France du mercredi 21 février 2007

Un an avant la catastrophe, le pétrolier doit subir de grosses réparations. Mais l'armateur et le gestionnaire réduisent les factures.

Juin 1998. L'*Erika* est en cale sèche à Bijela au Monténégro. On l'autopsie. Des ouvertures ont été pratiquées dans la coque. Une équipe sonde les épaisseurs de tôle. Le pétrolier est sévèrement attaqué par la rouille. Il a vingt-quatre ans. Il a changé huit fois de propriétaire, trois fois de pavillon et quatre fois de société de classification.

Sept mille points de mesure des épaisseurs sont prévus. Première bizarrerie aux yeux du tribunal, le coût de ces mesures, qui devait être de plus de 12 000 dollars, n'est, à l'arrivée, que de 7 500. Par quel miracle ? s'inquiète le président Parlos auprès d'Antonio Pollara, le gestionnaire. Vous aviez une combine ? « **Eh non**, s'exclame Pollara, **c'est le business, ça !** »

Ventre en avant, Pollara réajuste son veston. Avec les mots et avec les mains, il a réponse à tout. Les experts estiment que le pont du navire n'a pas été suffisamment consolidé. Les tôles remplacées devaient être de 16 mm d'épaisseur. Elles ne feront que 14 mm. Pollara : « **Cela n'a pas affaibli le navire. Question dérisoire.** »

« **Des différences qu'on ne s'explique pas !** »

Ainsi va l'ancien capitaine au long cours, sûr de sa science de la mer ; fier de ses « *combinazione* ». Le tribunal s'étonne que, par rapport au devis initial, la facture du chantier soit réduite de 300 000 dollars. 223 tonnes de tôles devaient être changées. 73 tonnes seulement sont facturées. Pollara : « **Nous n'avons remplacé que ce qui devait l'être. Baisser les prix, cela fait partie du métier.** » Le président : « **Il y a tout de même des différences qu'on ne s'explique pas !** »

Les hommes du registre de classification, le Rina, entourés de leurs avocats italiens et français, se contentent de répéter : « **Ce n'est pas à cause de ces travaux que le bateau s'est cassé en deux** » en décembre 1999. Dans son coin, le beau Giuseppe Savarese écoute distraitement. Son domaine, ce n'est pas la technique, c'est l'argent. Justement, le procureur Laurent Michel, incisif, a calculé que ses dettes, à l'été 1998, s'élevaient à un million de dollars. Le chantier du Monténégro retient à deux reprises l'*Erika*. Savarese : « **Tout armateur a des dettes commerciales, mais j'ai toujours payé mes créanciers. Enfin, jusqu'au naufrage.** »

Le duo Savarese-Pollara se serre les coudes et continue d'étonner le tribunal. Ils ont réussi un tour de force en 1998. La chaudière du navire est en panne, à bout de vie. Devis : plus de 800 000 dollars. L'assureur leur en verse 600 000. Coût de la réparation finale : 350 000 dollars. Le président n'en croit pas ses yeux. Tromper un assureur ? Du jamais vu.

Bernard LE SOLLEU

LE SURENDETTEMENT DE L'ARMATEUR MIS EN CAUSE AU PROCÈS DE L'"ERIKA"

LEMONDE.FR, le mercredi 21 février 2007



*L'armateur italien de l'"Erika" Giuseppe Savarese,
le 13 février au tribunal correctionnel de Paris.
AFP/JACK GUEZ*

Un armateur endetté, un gestionnaire de navire pressé et une société de classification peu regardante auraient-ils tacitement permis à un *Erika* mal ou insuffisamment réparé de reprendre la mer, alors qu'il approchait les vingt-cinq ans de service ?

L'audience des lundi 19 et mardi 20 février devant le tribunal correctionnel de Paris a opéré une longue halte sur le chantier naval de Bijela (Monténégro) où l'*Erika* a été mis en cale sèche à l'été 1998. Le président a d'abord fait état d'un devis de travaux, réalisé un an avant le chantier, qui évaluait à 500 000 euros le montant des travaux et à 223 tonnes de tôles la quantité nécessaire pour remplacer celles qui étaient défectueuses car fragilisées par la corrosion.

Or le chantier de Bijela n'a utilisé que 73 tonnes de tôle pour un montant de 157 000 euros. *"Pouvez-vous nous expliquer cette différence ?"*, a demandé Jean-Baptiste Parlos aux prévenus. *"Le devis est une chose, la facture en est une autre"*, lui a répondu le gestionnaire du navire, Antonio Pollara. *"Mais il y a tout de même des différences que l'on ne s'explique pas !"*, a insisté le président. *"Ce qui a été écrit en tant que travaux à faire ne signifie pas qu'ils ont été commandés. Et tout armateur prévoit le maximum de tôles à remplacer dans le devis pour obtenir un rabais sur le prix unitaire"*, a précisé M. Pollara.

Ce devis n'a pas été le seul à être considérablement revu à la baisse. A Bijela, la chaudière de l'*Erika* a également fait l'objet de lourdes réparations dont le montant avait été estimé par l'assurance à 600 000 euros. Or sur cette enveloppe versée par l'assurance, l'armateur Giuseppe Savarese n'a finalement prélevé que 300 000 euros pour la chaudière. Nouvel étonnement du président : *"Le coût de la réparation de la chaudière s'élève à la moitié de l'indemnisation que vous avez perçue. Je ne connais pas beaucoup d'assurance qui versent une indemnisation du double du montant des réparations."* *"C'est parce que j'ai trouvé moins cher que le prix établi par leur expert"*, réplique M. Savarese.

Les 300 000 euros restants ont été affectés au paiement des autres réparations. L'un des avocats des parties civiles, M^c Jean-Pierre Mignard, l'interroge à son tour : *"Avez-vous informé la compagnie d'assurances que seulement une partie de l'indemnité qu'elle avait versée avait été attribuée à la remise en état de la chaudière ?"* *"Je fais ce que je veux avec l'argent de la compagnie"*, répond l'armateur, qui ajoute : *"Si elle me paie le prix d'une voiture et que j'achète un Solex en remplacement, je n'ai pas à lui en rendre compte."*

"AVIEZ-VOUS DES DETTES ?"

L'accusation a une autre explication. Selon elle, M. Savarese était alors un armateur très endetté qui ne serait parvenu à financer les indispensables réparations de l'*Erika* qu'au prix de travaux à minima et en utilisant l'indemnisation de l'assurance, qui représente 30 % du montant total des travaux finalement effectués à Bijela. *"Aviez-vous des dettes ?"*, interroge le président. *"Tout armateur a des dettes quand il a des bateaux qui naviguent. C'est ce que l'on appelle des trading debts. J'avais environ 300 000 euros de dettes par bateau mais je ne considérais pas cela comme préoccupant. La banque non plus d'ailleurs."* Un ton plus haut, il ajoute : *"Mes navires n'ont jamais été saisis par un créancier, la banque a toujours été remboursée, les équipages et les travaux toujours payés, toujours !"*

M^e Alexandre Varaut, avocat du conseil général et de plusieurs communes de Vendée, l'interrompt : *"La question n'est pas de savoir si vous avez payé ce que vous avez fait faire comme réparations mais si vous aviez les moyens de payer celles que vous auriez dû faire !"* " Absolument, répond M. Savarese, de plus en plus courroucé. *Je possédais plusieurs navires. A n'importe quel moment, je pouvais mettre dans mes poches 4 millions d'euros."* *"Mais sur mer comme sur terre, on ne paie pas les frais de fonctionnement en vendant des actifs..."*, reprend M^e Varaut qui propose à l'armateur une *"solution toute simple"* pour lever les doutes sur sa solvabilité au moment de ce chantier de Bijela. *"Vous n'avez qu'à présenter au tribunal les comptes sociaux de votre société en 1998, 1999 et 2000"*, observe l'avocat. *"Je ne les ai pas, indique M. Savarese, car ma société est de droit maltais et une société maltaise n'est tenue ni de faire des bilans, ni de les présenter."* Depuis le naufrage de l'*Erika*, Giuseppe Savarese affirme qu'il est insolvable.

Pascale Robert-Diard

PROCÈS DE L'ERIKA : LE "BRUIT DU MARTEAU" PERMET DE VÉRIFIER L'ÉPAISSEUR DES TÔLES

LEMONDE.FR, le mercredi 21 février 2007

Comment les experts vérifient-ils l'épaisseur des tôles qui conditionne en partie la résistance d'un navire ? La réponse a été donnée mardi 20 février au quatrième jour d'audience du procès de l'*Erika* devant la 11^e chambre du tribunal correctionnel de Paris.

"*Au bruit du marteau*", a indiqué l'un des prévenus. "*Il faut que l'inspecteur ait une bonne oreille, c'est cela ?*" a observé, dubitatif, le président Jean-Baptiste Parlos. Ni les responsables de la société de classification des navires, le RINA (Registro italiano navale), ni le gestionnaire de l'*Erika* n'ont apprécié la remarque.

"*Le marteau est indispensable lors des inspections, surtout pour les inspecteurs plus âgés. Ils ont une oreille et une sensibilité aux sons*", ont-ils répliqué du ton sec des gens de mer convaincus que les autres ne savent décidément pas de quoi ils parlent.

Rappelons que, dans le cas de l'*Erika*, les questions de l'épaisseur des tôles et du degré de corrosion de celles-ci sont au cœur du débat sur la fragilité dont aurait fait preuve le navire face à la houle rencontrée sur son trajet les 11 et 12 décembre 1999, avant de se briser en deux au large des côtes bretonnes avec sa cargaison de pétrole. La polémique vise notamment le remplacement des tôles effectué sur l'*Erika*, lors d'un chantier en cale sèche à Bijela (Monténégro), un an et demi avant le naufrage. Des tôles de 12 mm auraient été utilisées en lieu et place des 16 mm requis par la construction d'origine de l'*Erika*. Le "*bruit du marteau*" doit être subtil.

Pascale Robert-Diard