



PROCÈS ERIKA

AUDIENCE DU MERCREDI 28 FÉVRIER 2007

RESUME DE L'AUDIENCE :

Continuant la chronologie de l'*Erika*, le juge PARLOS a commencé l'audience en s'intéressant à l'affrètement à temps du navire par la société SELMONT. Les deux dirigeants de cette société, Alessandro DUCCI et Mauro CLEMENTE, ayant fait de fausses déclarations durant leurs auditions (*déclarations sur lesquelles ils sont revenus par la suite*) sont tenus de clarifier leurs propos. Le juge se permet de rappeler le peu de crédit qui y est porté vu le passé.

Messieurs DUCCI et CLEMENTE ont commencé par créer la société AMARSHIP en 1996, puis la société SELMONT en 1999. Ces deux sociétés avaient pour objet la gestion commerciale de navire.

La société SELMONT s'est occupée exclusivement de l'*Erika* concluant, dans un premier temps, un affrètement à temps avec la société EUROMAR (*société familiale réunissant Giuseppe SAVARESE et ses frères et sœurs*) pour une durée de 3 ans, puis avec TEVERE SHIPPING (*société entièrement sous la responsabilité de Giuseppe SAVARESE*).

Le juge insiste sur le fait qu'Antonio POLLARA connaissait déjà Messieurs DUCCI et CLEMENTE, via AMARSHIP, car il était allé les voir pour leur proposer un autre navire de la flotte PANSHIP.

Des contradictions sont apparues dans les déclarations faites par ces deux dirigeants : Alessandro DUCCI déclarant que c'était Antonio POLLARA qui leur avait présenté l'*Erika* ; Antonio POLLARA déclarant, quant à lui, que c'était AMARSHIP qui recherchait des navires spécialisés à affréter, ce à quoi correspondait l'*Erika*, c'est pourquoi il le leur a proposé. Ils conclurent l'affrètement à temps de l'*Erika* par l'intermédiaire de la société MERCURY (*courtier*).

Le juge PARLOS a ensuite examiné le deuxième affrètement à temps conclu, cette fois-ci, entre SELMONT et TEVERE SHIPPING, affrètement pour une durée de 6 mois renouvelable. Les questions de sécurité étant avant tout examinées, Alessandro DUCCI rappelle que l'affréteur à temps s'occupe uniquement de la gestion commerciale et se contente donc d'examiner les documents du navire, ce dernier étant certifié par la RINA et inspecté favorablement par plusieurs compagnies pétrolières.

Les débats se tournent ensuite vers les modalités du changement d'affrètement à temps de l'*Erika*, affrètement conclu alors avec TEVERE SHIPPING. Giuseppe SAVARESE est tenu de s'expliquer sur l'intervention de la société EUROMAR pour le paiement du loyer (*service pour le fret*) alors que cette dernière était complètement sortie des relations concernant l'*Erika*. Le loyer fut en effet payé de façon anticipée à EUROMAR le 10 décembre 1999 par la société SELMONT afin d'apurer certaines factures dues en Italie par Giuseppe SAVARESE. Celui-ci justifie cette anticipation comme étant une pratique courante du paiement pour tierce personne.

Le navire est mis à disposition de SELMONT le 21 septembre 1999 et est affrété au voyage successivement 6 fois (*sans compter le dernier affrètement de TOTAL*) sur une période de 3 mois. C'est durant cette période, soit le 26 octobre 1999, que le Commandant MATHUR prend ses fonctions sur l'*Erika*. Les débats s'orientent alors vers le contrôle du navire fait par le Commandant lui-même (*contrôle dont on ne dispose pas dans le dossier puisque ayant coulé avec le navire*) mais également vers le contrôle de l'État du Port subi à Novorossisk en Russie.

L'audience se termine avec les différents contrôles de vetting subis par l'*Erika* durant la période de la mi-septembre 1999 à début décembre 1999. L'examen des différents rapports de vetting montre une divergence d'avis sur le navire. Les vettings de B.P. et EXXON font tout

particulièrement l'objet de débats à l'audience car très différents alors qu'ils ont été réalisés le même jour au même endroit.

L'audience s'achève dans une ambiance surchauffée, Antonio POLLARA pestant avec colère contre le rapport du responsable de B.P., Bertrand THOUILLIN déclarant qu'il n'était pas inspecteur de vetting et qu'il ne voyait pas pourquoi il n'aurait pas pris l'*Erika* en affrètement, et les avocats de TOTAL finissant par dénigrer les compétences de leurs confrères des parties civiles. Le juge PARLOS clôt l'audience en déplorant ces attitudes.

L'audience est levée jusqu'au lundi 5 mars 2007 à 13h30.

LE PETIT CITOYEN

Examiné lors de l'évocation du contrôle de l'*Erika* par l'État du Port en Russie en novembre 1999, ce système ne peut complètement satisfaire quand on connaît le crédit dont jouit l'administration maritime russe dans l'opinion internationale.

Tant que l'Europe n'aura pas uniformisé les procédures de contrôle et la qualification des inspecteurs qui les pratiquent, nous continuerons à assister au grand hit parade des ports refuges pour « bateau-poubelle » très prisés par les armateurs peu scrupuleux. On est en droit d'attendre qu'une autorité prenne enfin la responsabilité de contrôler de façon approfondie le navire et de l'immobiliser en cas de doute.

Force est de constater, encore aujourd'hui, que les contrôles normaux (*les plus appliqués*) ne se contentent que d'une inspection documentaire, d'un rapide examen visuel, du contrôle des instruments et de l'interview de quelques membres de l'équipage. Seuls les contrôles élargis (*mais plus rarement effectués*) examinent les procédures appliquées par le bord. États complaisants, Europe conciliante, OMI hors jeu, qui prendra enfin la décision de bloquer les navires sous-normes exploités à outrance ?

Les phrases du jour :

- Le juge PARLOS, résumant la situation de Giuseppe SAVARESE :
« *tout va bien, vous avez une banque formidable qui vous fournit tous les fonds dont vous avez besoin* » ;
 - Antonio POLLARA à propos la présentation (ou non) du navire à SELMONT :
« *je ne peux pas présenter l'Erika, c'est un travail de commercial et pour être commercial il faut être hypocrite, et je ne suis pas hypocrite* ». Ce à quoi Messieurs DUCCI et CLEMENTE se contentent de hausser les épaules en souriant ! Aurait-il raison ?
 - Giuseppe SAVARESE à propos du paiement anticipé du loyer par la société SELMONT à la société italienne EUROMAR :
« *c'est un pratique courante* », ce à quoi le juge PARLOS ajoute « *c'est même un compte courant* » !!
 - Antonio POLLARA, parlant du responsable vetting de chez BP :
« *c'est un menteur* » et ajoute « *qu'on n'arrête pas de lui en envoyer des vertes et des pas mûres dans ce procès* ». Ça change de la couleur noire de la marée.
 - Antonio POLLARA à nouveau, décidément en grande forme aujourd'hui, concernant une énième question sur les fissures existantes (ou non) sur le pont du navire :
« *c'est comme si on discutait du sexe des anges, fille ou garçon ?* » ;
 - Le juge PARLOS :
« *on a au dossier plusieurs avis sur l'état général du navire, même un prêtre anglican est bien sûr apte à donner son avis sur l'état du navire* ».
- Ce à quoi, perfidement, un avocat TOTAL ajoute « *comme mes confrères des parties civiles* ». Ce qui nous rassure c'est qu'en matière de compétence chez TOTAL on sait ce qu'est un navire pourri et comment faire pour l'user jusqu'à la lice.