



PROCÈS ERIKA

AUDIENCE DU MERCREDI 7 MARS 2007

RÉSUMÉ DE L'AUDIENCE :

Hier, nous envisagions le chargement de la marchandise en se plaçant sur le quai de Dunkerque. Aujourd'hui, nous avons embarqué à bord de l'*Erika* pour envisager le chargement côté navire.

Le Juge PARLOS a rappelé que les conclusions des différents experts s'accordaient pour dire qu'aucun problème particulier n'avait été constaté au moment du chargement des ballasts, ce qui n'est pas du tout le cas des soutes (*carburant du navire*). En effet, deux thèses s'opposent sur le fait de savoir si les soutes disponibles sur le navire étaient suffisantes ou non pour effectuer la totalité du voyage jusqu'en Italie.

D'une part, trois calculs de consommation effectués par les experts ont révélé que les soutes disponibles à bord ne pouvaient pas, en toute hypothèse, permettre au navire d'arriver au port de déchargement. D'autre part, la société TOTAL considère que ces questions de soutes sont de fausses questions : il y avait suffisamment de soutes à bord et, même s'il en avait manqué, la cargaison pouvait être utilisée comme combustible, les moyens techniques à bord le permettant (*ndlr : il aurait fallu pour cela utiliser la chaudière fraîchement réparée au chantier de Bijela et difficilement payée*).

Selon le commandant MATHUR, la société PANSHIP lui avait demandé de faire escale à Gibraltar pour ravitailler le navire. Selon la société AMARSHIP, cette escale était prévue mais les représentants de ladite société, Messieurs DUCCI et CLEMENTE ne sont pas en mesure d'expliquer la raison de ce ravitaillement en cours de voyage qui aurait dû être fait au port du départ. Il est bien connu que le diesel est moins cher à Gibraltar mais bon ... les représentants d'AMARSHIP ne le savaient sans doute pas.

Il a ensuite été question de l'apparence générale du navire. Plusieurs témoignages recueillis pendant l'instruction ont révélé que le navire était en bon état, en apparence. Ce point n'a d'ailleurs pas été contesté.

Le juge PARLOS suspend alors l'audience, préférant aborder la phase suivante de la vie du navire en présence des agents du CROSS et de leurs conseils.

LE PETIT CITOYEN

Une audience relativement courte pour envisager les questions techniques du chargement de la marchandise sur le navire. Nous quittons ainsi une première phase du procès où les intervenants s'internationalisent, se multiplient, s'imbriquent tout reste normal. Nous sommes dans du commerce maritime.

On crée un système complexe entourant un seul navire dans lequel le néophyte, victime potentielle, n'y voit que du feu... De toute façon, le représentant de Total Transport Corporation (TTC) l'a lui-même dit : « le commerce international, c'est le plus vieux métier du monde ».

À ce stade du procès tout est normal. Un navire part d'un port mais n'a pas assez de carburant pour rejoindre une destination, qu'il ne connaît d'ailleurs pas vraiment (*Livourne, Milazzo ou Gibraltar*). Heureusement qu'il transporte des hydrocarbures dans lesquels on puisera sans vergogne.

Comment le vendeur et l'acheteur se retrouveront dans leur décompte de quantité de produits achetés et vendus ? Qui paiera la différence ? A-t-on le droit d'utiliser la cargaison pour alimenter les soutes ?

À la réflexion c'est peut-être parce qu'un navire transportait de l'huile de colza que l'idée de faire fonctionner nos moteurs à l'huile est née. Avec un transporteur de Whisky, ce sont les moteurs qui souffleraient dans le ballon, pas nous...

Le monde maritime est plein (hic !) d'enseignements.

Les phrases du jour :

– Devant l'impertinence d'Antonio POLLARA, le juge PARLOS rappelle que « La direction des débats, ce n'est pas Monsieur POLLARA qui l'a, c'est moi ».
Encore heureux qu'il ne s'agisse pas de débats amoureux pour le plus vieux métier du monde.

– Le juge PARLOS demandant des précisions à Monsieur DUCCI qui n'arrive décidément pas à se souvenir et déclare :

« Beaucoup d'eau a coulé **sur** le pont » mais le juge rectifie « sans doute dans notre cas mais, en général, on préfère beaucoup d'eau a coulé **sous** les ponts ».

On propose en punition à Monsieur DUCCI d'aller faire le zouave **sur** le pont de l'Alma plutôt qu'au tribunal ;

– Au sujet des témoignages recueillis par la juge Mme De TALENCÉ, Antonio POLLARA déclare :

« Mme De TALENCÉ n'a pas seulement interrogé le prêtre anglican de Dunkerque mais aussi tous les cailloux présents autour ».

On comprend désormais pourquoi on appelle les ormeaux « oreilles de mer » ;

– Pour le représentant de TTC, à qui on pardonne ses quelques écarts en langue française : « Le commerce international, c'est le plus vieux métier du monde ».

Avec 12,6 milliards d'euros de bénéfices en 2006, c'est un métier qui ne va pas disparaître de sitôt !

– Notons tout de même la remarque de Monsieur POLLARA, en fin d'audience, qui considère que :

« La connaissance fiscale ne concerne pas ce procès ».

À quand un prochain procès sur ce thème ?