



PROCÈS ERIKA

AUDIENCE DU MERCREDI 14 FÉVRIER 2007

RÉSUMÉ DE L'AUDIENCE :

ERIKA, l'histoire / les sociétés impliquées dans son armement

Le juge PARLOS a demandé à Antonio POLLARA (*capitaine d'armement*) et à Giuseppe SAVARESE (*armateur*) d'expliquer le montage interpénétrant des sociétés TEVERE SHIPPING (*propriétaire de l'ERIKA*) et PANSHIP (*gestionnaire technique du navire*).

PANSHIP fut créée notamment par Antonio POLLARA, associé à EUROMAR, société dont le représentant légal et principal actionnaire est Giuseppe SAVARESE. EUROMAR s'est ensuite retirée de la PANSHIP car celle-ci ne remplissant pas sa mission de développement de tonnage, elle n'était plus très rentable selon Monsieur SAVARESE. De plus, Antonio POLLARA voulait s'installer à Monte Carlo alors que Giuseppe SAVARESE habitait Londres. PANSHIP gérait alors 10 navires et remorqueurs et était administrée par Antonio POLLARA, président mais sans pouvoir !

Pourtant POLLARA était encore présent, postérieurement à la décision de retrait d'EUROMAR, sur un chantier de réparation navale à Ravenne (*réparation d'un problème de chaudière de l'Erika*). Selon sa version des faits, il y était à titre personnel afin d'assister à l'inspection des P&I Club (*assureurs maritimes*). De nombreuses pièces de tôle furent alors changées bien que le rapport d'inspection soit assez bon.

Le juge PARLOS s'est ensuite intéressé au contrat unissant PANSHIP à TEVERE SHIPPING, dont toutes les actions appartiennent à Giuseppe SAVARESE, afin d'éclaircir certains points notamment concernant le recrutement de l'équipage. Les prévenus ont reconnu la compétence de la société de manning (*société spécialisée dans le recrutement des équipages*) HERALD OF BOMBAY, société indienne, ce qui infirme les déclarations qu'ils avaient faites lors de leurs auditions. L'attention fut également attirée sur le rôle de la société PANSHIP comme responsable de l'entretien et du maintien en état de navigabilité du navire. Le prix demandé pour ce service étant peu onéreux par rapport au marché, cela faisait subsister un doute sur la transparence de ce travail vu la présence d'EUROMAR parmi les actionnaires.

Le juge a ensuite continué son tableau chronologique de la vie de l'ERIKA en examinant la période allant de juin 1997 à juin 1998, en commençant par mettre l'accent sur la rétention de l'ERIKA dans le port de Rotterdam, suite à une inspection dans le cadre du contrôle de l'État du Port (*contrôle effectué par l'État dans le port duquel le navire fait relâche*), détention justifiée par une série de déficiences.

Le juge PARLOS a alors introduit une présentation de la RINA (*société de classification italienne*), son évolution, son changement de statuts la faisant passer d'un monopole de navires italiens (*alors appelée REGISTRO NAVALE ITALIANO constituée sous forme de fondation*) à une société en libre concurrence (*la RINA*). Le représentant de la RINA s'est expliqué sur les différentes étapes de ce changement de statuts.

Le juge fit ensuite un long examen de la réputation de la RINA durant la période 1997-1998, cette réputation étant très bonne du point de vue des Coast Guards américains, mais très mauvaise du point de vue du MOU de Tokyo (*accord régional réunissant les administrations concernées par le contrôle de l'État du Port ; cet accord concerne la région Pacifique Nord-Ouest*) et moyenne pour le MOU de Paris (*accord régional concernant la région européenne*).

Les débats se sont alors tournés vers Gianpiero PONASSO, responsable d'inspection auprès de la RINA. Ce dernier fut impliqué dans l'inspection de « condition survey » (*inspection*

faite avant d'accepter de s'occuper de la classe d'un navire, lors d'un changement de société de classification) qui eu lieu avant le changement de société de classification, l'ERIKA étant précédemment classé par le BUREAU VERITAS, société de classification française.

Ce changement de société de classification a été justifié par Giuseppe SAVARESE et Antonio POLLARA du fait de la proximité nécessaire entre le gestionnaire du navire et la société de classification. Ce changement a également été possible du fait de l'expiration de la période quinquennale couverte par le certificat de classe précédent.

Le juge fit ensuite la lecture intégrale du rapport fait par l'inspecteur de la RINA (*PISCHEDA*), rapport qui met en avant de nombreuses déficiences graves et alarmantes. Monsieur PONASSO dû ensuite s'expliquer sur les déclarations qu'il a fait sur ce rapport, déclarant, qu'en l'état, l'ERIKA ne pouvait être en classe par la RINA, mais que cela n'atteignait pas la navigabilité du navire, ce qui semble contradictoire.

L'audience reprendra le lundi 19 février prochain.

LE PETIT CITOYEN :

Giuseppe SAVARESE et Antonio POLLARA, 2 individus à but lucratif, impliqués dans un jeu de sociétés qui se transforme, pour le profane, en un jeu de piste où l'éclairage public est quasi-inexistant tant l'opacité est de mise. Heureusement qu'il y a la RINA et les Coast Guards américains pour nous donner de l'espoir car, sur le chemin entre TOKYO et PARIS, notre vision évolue.

Avec RINA, Giuseppe SAVARESE et Antonio POLLARA, nous assistons à une échappée dans cette étape de compréhension du dossier. Gageons que le peloton des poursuivants va, la prochaine fois, les rattraper et que de poursuivants ceux-ci deviendront alors peut-être les poursuivis. Ce ne serait que justice !

Les phrases du jour :

- Du juge PARLOS s'adressant à Antonio POLLARA à propos d'EUROMAR :
« Je suppose que vous appliquez votre principe, moins vous en savez mieux ça vaut » ;
- De Monsieur IRISSOU (*TOTAL*) :
« Le naufrage m'a permis de connaître un peu mieux le monde maritime », au moins l'ERIKA aura servi à quelque chose....
- Dans l'énoncé des faits par le juge, on nous confirme :
« Les réparations ont permis au navire d'avoir son hélice dans l'eau », Sage précision...
- De Maître VARAUT :
« Je voudrais évoquer le naufrage de RINA, pardon de l'ERIKA » : on vous pardonne cette relation de cause à effet.