

# Procès *Erika*

## Compte-rendu hebdomadaire - 1ere semaine.

### Audiences du 12 au 14 février 2007. Palais de Justice de Paris.



#### Rina par Robin des Bois

Rina (Registro Navale Italiano) est une société historique de classification et de certification des navires de commerce. Sa vocation est de garantir la conformité d'un navire aux trafics, aux services, et aux conventions internationales tels qu'ils sont définis par les Etats du pavillon regroupés au sein de l'OMI (Organisation Maritime Internationale), les armateurs, les assureurs, les affréteurs. Rina a en « porte-feuille » environ 3.200 navires dont 442 navires citernes transporteurs de produits chimiques et pétroliers et près de 500 navires à passagers. Rina est assez régulièrement citée dans les historiques d'avaries de mer et de naufrages. L'antériorité de la société de classification italienne et son appartenance à l'IACS (International Association of Classification Societies) l'autorisent, semble-t-il, à tolérer des dégradations structurelles de coque à l'exemple de l'*Erika*, des palliatifs comme des colmatages avec du ciment à prise rapide sur le pont avant du *levoli Sun* ou des jumboisations verticales à l'image du *Al Salam Boccaccio 98* ex- *Boccaccio* dont le naufrage en février 2006 en mer rouge a fait au moins 1000 morts ou disparus (cf. photos).



Ci-dessus le *Boccaccio*, ci-dessous l'*Al Salam Boccaccio 98*



## **La société de classification, Rina.**

**Extraits des débats :** Rina est inculpée de pollution et de mise en danger de la vie d'autrui. Elle demande dans un premier temps que lui soit par extension accordée l'immunité reconnue à l'Autorité Maritime Maltaise au motif que Malte lui a attribué une délégation de service public. Cette demande n'a pas justifié de report du procès et il sera statué à ce sujet en fin de procédure. Pour Rina, la cause du naufrage est un processus lent de rupture de la structure dû à un vice caché et repéré sur tous les sister ships de l'*Erika* après le naufrage et la mise en commun de toutes les informations détenues par chacune des sociétés de classification. Le responsable de la gestion nautique de Rina dit que les constatations faites par son expert à Aliaga en février 1998 étaient conformes à un navire âgé de 23 ans mais ne constituaient pas un véritable signal d'alarme d'autant que les visites du Bureau Veritas en avril et en juin 1997 n'avaient pas généré de demandes pressantes hors une intervention sur l'hélice. Pourtant le rapport Pischeda, expert de Rina, était catégorique : en l'état l'*Erika* ne pouvait pas bénéficier de la classification Rina ; malgré tout, le navire a bénéficié d'une prolongation de ses certificats par Veritas et d'un certificat ISM délivré par Rina jusqu'à son arrivée dans le chantier monténégrin de Bijela le 13 juin 1998.

Le responsable Rina de la gestion nautique des navires dit ne pas avoir eu de contacts avec le gestionnaire de l'*Erika* pendant la séquence du naufrage.

## **Le gestionnaire, Panship**

**Extraits des débats :** De 1994 à 1997, le gestionnaire de l'*Erika* est Starship Management basé à Miami. Le navire travaillait en Amérique du Sud et était spécialisé dans le transport d'huile végétale. Panship, société gestionnaire du navire au moment du naufrage, a été créé en 1997. Les relations entre le gestionnaire de l'*Erika* et son propriétaire sont antérieures. En effet Mr Pollara (Panship) a représenté Mr Savarese, propriétaire de l'*Erika*, lors d'une visite du navire effectuée à Ravenne par la compagnie d'assurance Steamship. A cette époque le gestionnaire de l'*Erika* était donc Starship Management. Veritas aurait délégué à un expert de la Rina la tâche de visiter l'*Erika* à Ravenne. Cette information est infirmée par la Rina et Panship. Des éclaircissements sont espérés dans le cours du procès sur la nature des réparations entreprises à Ravenne. Les structures supérieures de certaines citernes ont été remplacées. La fiabilité des mesures d'épaisseur de tôles fait l'objet d'interprétations et de questionnements divergents.

Le contrat liant Panship à l'armateur de l'*Erika* est un contrat d'assistance technique prévoyant des visites périodiques, planifiant les travaux nécessaires et facilitant les capacités d'affrètement par les majors de l'industrie pétrolière. Il est dit que la société de main d'œuvre maritime Herald Maritime basée à Bombay est chargée de recruter l'équipage et que Panship opère une sélection sur la base du code ISM (International Safety Management) ; le contrat est signé entre l'armateur et Herald Maritime. Il est valable du 1<sup>er</sup> janvier au 31 décembre 1998 et renouvelable tacitement. Il est en effet précisé qu'une société de droit italien telle que Panship ne peut recruter un équipage étranger mais que l'armateur de nationalité italienne ayant domicilié ses activités à Malte sous le nom de Tevere Shipping était habilité à recruter des équipages à l'étranger. Lors de l'instruction, Mr Pollara, gestionnaire du navire, a affirmé ne pas connaître personnellement le propriétaire du navire. Il l'a en quelque sorte confirmé devant le tribunal en précisant qu'il suffit d'être en relation avec la représentation légale du navire et que dans le monde du shipping « *moins on en sait, mieux on se porte* ». Panship dit que la prestation pour la gestion nautique de chacun de ses navires est facturée 5.000 \$ par mois, alors que, pour les experts cités dans l'instruction, les tarifs sont plutôt de 80.000 \$.

## **Le propriétaire, Giuseppe Savarese**

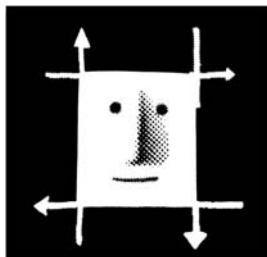
**Extraits des débats :** Giuseppe Savarese est poursuivi pour pollution et mise en danger de la vie d'autrui. L'armateur de l'*Erika* et ses défenseurs estiment que le naufrage ayant eu lieu dans la Zone Economique Exclusive française et non dans les eaux territoriales, il n'y a pas de convention internationale prévoyant des sanctions en cas d'infraction. La vraie date d'achat de l'*Erika ex-Prime Noble* est en fait 1994. Les confusions de dates lors des interrogatoires sont dues à des erreurs de traduction. En association avec un armateur grec, Mr Savarese achète directement à la Bank of Scotland 4 navires appartenant à un armateur en difficulté [il s'agirait de Polembros Shipping – note de Robin des Bois]. Le prix de l'*Erika* est de 2 millions de dollars. Les navires achetés par Giuseppe

Savarese lors de cette opération et d'autres opérations similaires sont répartis en 4 sociétés maltaises appartenant à 8 sociétés libériennes. Le contrat de prêt (loan agreement) est garanti en actions au porteur des sociétés libériennes ; il prévoit, en cas de difficultés à rembourser, une lettre de démission non datée de M. Savarese permettant à la banque de récupérer les navires. Tout a été fait à la demande de la banque et c'est une pratique normale selon Mr Savarese. Une société par navire selon les exigences de la Bank of Scotland ? « Aujourd'hui c'est la règle, il s'agit d'éviter les transferts de risques entre navires comme les saisies conservatoires » précise le directeur maritime de Total à la demande du tribunal. L'affrètement de l'*Erika* est estimé à 7000 \$ par jour. Le remboursement du prêt de la Bank of Scotland est de 1500 \$ par jour.

### **Commentaires de Robin des Bois**

Il ressort de ces 3 premières audiences – il y en aura encore 56 – que l'*Erika* valait en 1994 de 1 à 1,2 millions de \$ au prix de la ferraille et qu'elle a été achetée 2 millions de \$ ce qui est une excellente affaire, qu'elle a été utilisée entre 1994 et 1998 notamment pour le transport d'huile végétale, ce qui est habituellement réservé aux pétroliers ne présentant plus toutes les conditions de sécurité, que le processus de changement de société de classification – Veritas vers Rina – a eu lieu en 1998 dans le port turc de démolition des navires d'Aliaga, que l'état de l'*Erika* y était alarmant, que Veritas a cependant prolongé les certificats de navigation jusqu'à des travaux dans le port monténégrin de Bijela, que l'armateur, le gestionnaire du navire, Malte, le Liberia, la Bank of Scotland avec la participation de la société indienne Herald Maritime ont soigneusement cloisonné les responsabilités et densifié l'opacité de la gestion commerciale et nautique du navire. Les déclarations des différents intervenants confirment et approfondissent toutes les informations déjà contenues dans les différents rapports disponibles et le dossier d'instruction. La toile est en train de se tisser et Total aura bien du mal à se convaincre et à convaincre le tribunal qu'il s'y est fait prendre en toute méconnaissance des faits et des dangers.

Enfin, la salle des pas perdus du Palais de Justice a en particulier été exploitée par Dominique Voynet, candidate des verts à l'élection présidentielle du printemps 2007. Venue dénoncer l'attitude irresponsable de Total et le manque d'informations aux bénévoles, la candidate médecin anesthésique ou médecin amnésique n'a pas dénoncé l'inconsistance de la Ministre de l'Environnement au moment des faits.



ROBIN DES BOIS

Association de protection de l'Homme et de l'environnement  
14, rue de l'Atlas 75019 Paris  
Tel : 01-48-04-09-36 / fax : 01-48-04-56-41  
[contact@robindesbois.org](mailto:contact@robindesbois.org)