

## ERIKA : KARUN MATHUR CAPITAINE ABANDONNÉ

Le télégramme du mardi 20 mars 2007



*Accablé, hier, par les responsables du bureau de contrôle Rina, lâché, selon ses dires, par la compagnie, en 1999 lors du naufrage, privé d'officier communication, le capitaine de l'Erika, absent du procès, était, hier, au cœur des débats. (Photo archives AFP)*

**Désespérément seul au moment de la catastrophe, le capitaine indien de l'Erika - Karun Mathur - l'est encore plus aujourd'hui. Absent du procès, il fait un coupable idéal.**

« C'est au commandant, et au commandant seul, qu'il revient d'apprécier l'état de son navire ». Interrogés par le président Parlos, les responsables du bureau de contrôle et de classification italien Rina, celui-là même qui était chargé de contrôler l'Erika, l'affirment haut et fort : même en pleine tempête, le capitaine Mathur devait et pouvait mettre son navire en position d'être examiné ; oui, il pouvait mesurer l'étendue des dégâts ; ceux constatés suffisaient-ils à affirmer que la situation était très grave ? Oui, assure encore le Rina. « Le commandant n'a pas compris ou pas essayé de comprendre la gîte de son navire. Le fait qu'il ait mis plus de deux heures à rétablir l'équilibre de son bateau aurait dû lui faire prendre conscience qu'il ne s'agissait pas d'un simple problème sur des cloisons internes. Cela signifiait que la coque extérieure était touchée ».

**« Va en Espagne ! Va en Espagne ! »**

Pourquoi n'avoir pas ou si peu informé les autorités françaises ? Pourquoi n'avoir pas respecté les procédures (notamment en matière de documents à remplir et à transmettre) à suivre en cas de pareille crise ? L'intéressé n'est pas là pour répondre. Devant la juge d'instruction, Antonio Pollara, le représentant de la compagnie exploitante de l'Erika, avait déclaré que si le commandant lui avait bien transmis ces documents, ses services techniques auraient pu lui apporter une assistance technique.

Mais à la barre, le bouillonnant Italien déclare aujourd'hui : « Tout ça, ce ne sont que des hypothèses. Personne n'a pu démontrer qu'un autre comportement aurait eu des conséquences différentes. Et moi, je vous dis que s'il m'avait bien envoyé ces documents, cela n'aurait absolument rien changé ! » Le président du tribunal réplique : « Des gens pensent, ici, que cela aurait, au contraire, tout changé ». Interrogé par le JDD, en 2000, le commandant de l'Erika avait livré une autre version : « La compagnie exploitante n'a pas coopéré du tout. Je n'avais rien à attendre d'elle. Elle me répétait une seule chose : va en Espagne, va en Espagne ! » Loin des autorités françaises.

**« Donges était le meilleur choix »**

Finalement, ce sera Donges. Sur une route beaucoup plus exposée à la houle, et plus longue que si l'Erika avait choisi Brest, par exemple. Brest ? « On l'a envisagée avec le commandant, opine Antonio Pollara. Comme Lorient ou La Rochelle. Mais, ces trois ports n'offrent pas un tirant d'eau suffisant pour accueillir un tel navire. C'est le commandant qui a pris cette décision ». Cette surprenante information est confirmée par les autorités françaises. « Donges était bien le meilleur choix », admet l'amiral De Monval. Le commandant Mathur devait-il informer les autorités et la compagnie ? Oui. Le pouvait-il ? « Non, reconnaît Antonio Pollara. Il avait d'autres problèmes à gérer ». Gérer des voies d'eau, des fuites de pétrole, des transferts de cargaison, affronter la tempête. Informer tous ces interlocuteurs ? Les instruments de communication en état de marche étaient situés sur un autre pont. Surtout, la compagnie exploitante avait privé le commandant de son officier communication. Pour réduire les coûts.