

ERIKA : SIX HEURES D'UN DIALOGUE DE SOURDS

Le Télégramme du jeudi 15 mars 2007



Pendant six heures, le Cross Étrel, qui avait reçu un appel de détresse de l'Erika puis une annulation du SOS, a pensé le pétrolier hors de danger. (Photo archives Marine nationale)

D'un côté, des secours mal informés qui croient l'Erika voguant tranquillement vers le sud, de l'autre, un capitaine qui annonce fissures et fuites de pétrole en mer à son opérateur : le tribunal correctionnel de Paris a retracé, hier, six heures d'un dialogue de sourds qui a conduit le pétrolier à sa perte.

Le samedi 11 décembre 1999, à la mi-journée, le capitaine de l'Erika, Karun Mathur, envoie un appel de détresse parce que le bateau gîte et qu'il craint un chavirement. Puis, il rééquilibre ses ballasts, fait demi-tour pour prendre la mer par l'arrière ; son bateau se stabilise et, vers 15 h, il annule son SOS, disant la situation sous contrôle. S'ensuivent six précieuses heures perdues où le Centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage en mer d'Étel (56) croit le bateau hors de danger, filant vers la zone sud sous contrôle espagnol.

« Vous auriez pu poser des questions »

En fait, l'Erika a changé de cap, lutte sur une mer déchaînée avec des fissures sur le pont et des fuites de pétrole à la mer, mais le capitaine a-tu ces informations aux secours, qui n'ont rien demandé. «On peut s'étonner du manque de curiosité du Cross. Vous avez mission de sauvetage et de prévention de la pollution», remarque le président, Jean-Baptiste Parlos. «Quand un commandant, un professionnel, nous appelle lui-même pour signaler un problème puis nous dit, ensuite, qu'il annule le message de détresse et que le navire est OK, à partir de là, c'est un problème d'exploitation interne du navire», se défend Jean-Luc Lejeune, coordinateur de mission de sauvetage au Cross à Étrel.

«Mais vous auriez pu poser des questions», insiste le président. « J'aurais dû, euh ... J'aurais pu, se reprend M. Lejeune. Cela ne m'a pas effleuré l'esprit un seul instant que le capitaine ne disait pas la vérité». Car , pendant qu'il assure aux secours avoir la situation bien en main, le capitaine fait passer des messages bien différents à Antonio Pollara, responsable de la société Panship qui gère le navire. «Fuite de pétrole à la mer visible ... Soupçon d'une défaillance de la coque, lourde gîte ... Fissure du pont ». On est loin d'une situation maîtrisée.

Échanges téléphoniques alarmants

Et pendant que le Cross Étrel croit le navire hors de danger, les échanges téléphoniques, de plus en plus alarmants, se multiplient tout l'après-midi entre M. Pollara, les assureurs de Londres, Total, les courtiers et les affréteurs basés en Suisse, qui avaient loué le bateau au groupe pétrolier. Le plan d'urgence de Panship prévoit de prévenir l'armateur, l'Italien Giuseppe Savarese, les assureurs et la société de classification italienne Rina, ce qu'Antonio Pollara fait. Mais il ne passe pas le quatrième appel prévu, celui aux autorités françaises, se contentant de prévenir son agent maritime en France. C'est plus facile pour lui d'entrer en contact avec les secours, assure M. Pollara, qui dit avoir cru que le capitaine les avait de toute façon tenus au courant. Pourtant, ce n'est qu'à 21h01, via le port de Saint-Nazaire, que le message de l'agent maritime arrivera au Cross Étrel Pourquoi le capitaine a-t-il tenu ce double langage ? Encore une fois, le tribunal regrette l'absence de ce prévenu, resté en Inde. Pour l'accusation, sous la pression de ses employeurs, il répugnait à faire intervenir les onéreux secours, à la charge de l'armateur. Le défenseur d'Antonio Pollara suggère une explication plus simple : les communications avec les secours, très mauvaises, sont peut-être arrivées incomplètes au Cross Étrel.

ERIKA : L'ÉTRANGE OUBLI D'ANTONIO M. POLLARA

Ouest-France du jeudi 15 mars 2007

Le samedi 11 décembre 1999, veille du naufrage, Antonio Pollara est informé, à Ravenne (Italie), à 14 h 42, des difficultés de son navire : SOS, gîte, fissures, premières pollutions, problème de structure. Urgence. Que fait-il ? Le Tribunal correctionnel de Paris a listé, hier, ses appels. Il alerte d'abord les assureurs, puis l'affrèteur et la société de classification. En revanche, il oublie les autorités françaises.

M^e Jean-Pierre Mignard, au nom des Régions, l'interroge : « Pourquoi n'adressez-vous aucun avis aux autorités côtières ? » Le président insiste : « Vous connaissez pourtant l'organisation maritime française, les Cross. Et vous avez obligation de les alerter. » Pollara, énervé : « Je l'ai fait.

J'ai alerté mon agent maritime en France. » Ce qui n'a rien à voir. Il recherche alors un port refuge, Donges, pour son tanker en perdition. Le procès reprend lundi.

PROCÈS DE L'ERIKA : AU COEUR DU DRAME

France3.fr, le jeudi 15 mars 2007

LE PROCÈS DU NAUFRAGE DE L'ERIKA EST ENTRÉE CETTE SEMAINE DANS UNE PHASE DÉCISIVE : AU COEUR DE LA CATASTROPHE.

par Benoît LE VAILLANT



Les juges reviennent sur les circonstances mêmes du naufrage, pour tenter d'établir les responsabilités de chacun. Car on l'oublie trop souvent : il n'y a pas que Total ou la société de classification sur le banc des accusés. Des représentants de la Marine nationale sont également poursuivis pour avoir déclenché trop tard les secours...

Samedi 11 décembre 1999 à la mi-journée, par une mer déchaînée, l'Erika se met à gîter et des fissures apparaissent sur le pont : le tribunal correctionnel de Paris a passé au crible ces six heures cruciales où le sort du pétrolier a basculé.

Minute par minute, le président Jean-Baptiste Parlos a évoqué ce moment où surgissent les signes annonciateurs du naufrage du lendemain, prémises d'une marée noire qui allait polluer 400 km de côtes.

Sa tâche n'est pas simple : le capitaine Karun Mathur est resté en Inde parce que, selon ses avocats, il n'a pas les moyens de venir à Paris et redoute une justice française qui l'avait placé en garde à vue après la catastrophe.

UN MESSAGE DE DÉTRESSE LANCÉ... PUIS ANNULÉ

Dépositions, interrogatoires, livre de bord, conversations satellites... le tribunal reconstitue ce samedi en début d'après-midi, où, selon l'accusation, il aurait encore été possible d'éviter le drame, notamment si le capitaine avait correctement alerté les secours.

12H40, le capitaine constate "*une gîte anormale sur tribord, avec roulis très fort*". "*Effrayé*", il décide de vider l'eau du ballast droit pour redresser le bateau. "*Je craignais le chavirement*".

14H08, "*comme à tout moment le navire pouvait se retourner*", il lance un message de détresse. L'Erika est à 300 km au sud-ouest de la pointe sud de la Bretagne.

A 14H18, l'Erika fait demi-tour pour prendre le vent par l'arrière et se stabilise. Du coup, le capitaine annule sa demande d'assistance immédiate.

Le pont, que les paquets de mer ont cessé de fouetter, est inspecté et des fissures constatées, tout comme des ondulations.

Après cela pendant six heures Karun Mathur le capitaine n'indique plus rien aux autorités maritimes chargées des secours alors qu'il communique ses très gros problèmes de fissures et de fuites au gestionnaire du navire, à l'armateur, aux assureurs et à la société de classification. Tout le monde était donc au courant pendant six heures que le bateau était en grosse difficulté sauf les secours. Une perte de temps précieuse qui a participé au drame.

DES SECOURS TROP ONÉREUX ?



Quand il n'arrive pas à prévenir le gestionnaire de l'Erika, la société Panship de M. Pollara, le capitaine demande à un autre bateau sur zone de passer un message mentionnant une "*perte de fioul*", lit le président.

Quand il joint enfin Panship, il annonce que le ballast est plein de pétrole. Mais aux secours, il n'en fait pas mention. Pourtant, un hélicoptère Frelon et le remorqueur Abeille Flandres étaient à bonne distance pour intervenir.

Pour l'accusation, ce double langage s'explique notamment parce que l'Erika répugne à faire intervenir les onéreux secours, à la charge de l'armateur.

Celui-ci, l'Italien Giuseppe Savarese, a, au moins entendu une bonne nouvelle mardi : les témoignages situent les fissures à l'avant, alors que les réparations qu'on lui reproche d'avoir bâclées se trouvaient vers l'arrière.