

"ERIKA" : LE TRIBUNAL TENTE DE PERCER QUI SAVAIT QUOI DANS LES HEURES QUI ONT PRÉCÉDÉ LE NAUFRAGE

LE MONDE le 19.03.07

Le tribunal correctionnel de Paris poursuit, lundi 19 mars et durant plusieurs jours encore, la chronologie des dernières heures de l'*Erika*, avant son naufrage, le 12 décembre 1999, au large de la Bretagne. Les chronologies, plutôt. Chaque prévenu a la sienne, qui le dédouane évidemment. Au fil des débats, s'accumulent ainsi petites omissions, menues erreurs, légers oublis puis, quand il n'est plus possible de faire autrement, franches contritions, la main sur le cœur. Un jeu qui pimente les longues après-midi d'audience.

Le président Jean-Baptiste Parlos s'amuserait presque à faire venir et revenir, encore et encore, chacun des intervenants au micro pour leur faire préciser tel ou tel minutage, pour pointer telle contradiction entre les témoignages. Ce travail de recouplement, basé sur une indéniable connaissance du dossier, lui a déjà permis de mettre en difficulté plusieurs prévenus.

Dès 15 ou 16 heures, le samedi après-midi, soit douze heures avant que le pétrolier ne se brise en deux, le gestionnaire du navire, l'armateur et l'affréteur "*à temps*" (Amarship) en savaient déjà long sur la détresse du bateau. Antonio Pollara, responsable de Panship, la société gestionnaire, avait ainsi reçu vers 15 heures un message envoyé par le capitaine de l'*Erika*, Karun Mathur. Celui-ci indique une "*lourde gête*", "*des fuites de pétrole à la mer*" et "*soupçonne une défaillance de coque*". M. Pollara a alors donné une série d'appels téléphoniques. Il a commencé par les assureurs du bateau.

ET TOTAL ?

Ce premier réflexe, interprété par les parties civiles comme une volonté de se couvrir en cas de dommages, a également suscité la perplexité de Jean-Baptiste Parlos. Le président a excipé de conventions qui font obligation de prévenir les autorités côtières. "*Pourquoi ne pas les avoir appelées ?*", a demandé le juge. "*Cela n'aurait rien changé*", a répondu le prévenu, affirmant ensuite l'avoir fait indirectement. Acculé, M. Pollara masquait difficilement son embarras derrière sa volubilité. Il rappelait les conditions de tempête dans l'Atlantique, la difficulté des communications. "*Nous n'étions pas dans une baignoire !*" Après tergiversations sur l'heure, Alessandro Ducci, directeur d'Amarship et autre prévenu, a également admis avoir été informé des difficultés de l'*Erika*. Mais l'Italien a assuré n'avoir pas eu les moyens d'en mesurer la gravité.

Même défense de Giuseppe Savarese, l'armateur. Au bout de l'interrogatoire, ressortait le sentiment que tout le monde savait l'avarie du pétrolier maltais, sauf les autorités françaises qui auraient pu intervenir. Les prévenus ont rejeté la responsabilité de ce manquement sur le commandant Karun Mathur, grand absent des débats.

Et Total ? Les prochaines audiences doivent déterminer quand l'affréteur "*au voyage*" a été avisé. "*Qui devait le prévenir ?*", a demandé M^e Alexandre Varaut, représentant une partie civile. "*M. Pollara*", a répondu M. Ducci. "*M. Ducci*", a répondu M. Pollara. Puis les deux, à l'unisson. "*C'était au commandant de le faire.*" Toute la semaine à venir, Jean-Baptiste Parlos va tenter de savoir jusqu'où et à quel rythme l'information est remontée vers Total. Un point important. La compagnie pétrolière a toujours maintenu n'avoir été avertie que dans la soirée du samedi, bien après tout le monde. Les parties civiles estiment étonnant que, tous les intervenants ayant été mis dans la confiance en début d'après-midi, le propriétaire de la cargaison ait été tenu si longtemps dans l'ignorance. Elles ne devraient pas manquer, dans les jours à venir, d'interpeller Total sur ce point.