

ERIKA : « LES AFFAIRES SONT LES AFFAIRES »

Ouest-France du jeudi 22 février 2007

Les groupes pétroliers affrètent des navires qu'ils ont d'abord contrôlés avec soin. En principe...

Nouvelles découvertes, hier, devant le Tribunal correctionnel de Paris. En théorie, les grands groupes pétroliers sont censés sélectionner avec rigueur les tankers qu'ils louent. « **On détecte ainsi les derniers mauvais navires** », assure Bertrand Thouilin, le juriste maritime de Total. Il en fut ainsi pour l'*Erika*, avec le succès que l'on sait !

Neuf inspecteurs, anciens navigants, vérifient si les papiers sont en règle et effectuent un tour du navire. C'est le service du *vetting*, décrit dans une note interne désormais célèbre dans ce procès. Les inspecteurs utilisent un pense-bête, baptisé le *booklet*. Celui de l'*Erika* semble n'avoir jamais été retrouvé. Quelqu'un le possède ? Silence dans les rangs. L'inspection accepte ou écarte un navire. Le *booklet* est transposé dans une base de données internationales, consultable par les seuls services *vetting* des grandes compagnies du pétrole.

Les navires sous-normes, mal certifiés, sont donc a priori écartés. Total précise « **qu'aucune priorité économique ne doit s'exercer au détriment de la sécurité, de la santé et de la protection de l'environnement.** » Vous avez donc une connaissance maximale de l'état d'un navire, interroge M^e Mignard, l'avocat des Régions polluées par la marée noire de décembre 1999. Thouilin : « **Oui, on peut dire ça** ». Puis, après une pause : « **Oui, dans les limites des moyens dont nous disposons.** »

Facturé à l'armateur

En fait, le *vetting* est parfois pratiqué à la carte, selon les navires disponibles. Les priorités commerciales l'emportent alors sur les impératifs de sécurité. Et, stupeur, ce contrôle est facturé ensuite à l'armateur. Celui de l'*Erika* a coûté 1 300 dollars. « **Un prix très raisonnable** », assure Thouilin. « **Rien de choquant ?** », s'enquiert le président. « **Non, c'est un usage. Un service que l'on rend à l'armateur.** » Les autres compagnies demandent jusqu'à 10 000 dollars.

Antonio Pollara, gestionnaire de l'*Erika*, confirme. « **Ah, les affaires sont les affaires. Ce sont les compagnies pétrolières qui tiennent les choses en mains. Plus elles acceptent de navires, plus il y a de concurrence, plus les prix d'affrètement baissent.** » Et de décrire des inspecteurs voyageant en première classe, logeant en hôtel cinq étoiles. Le vieux loup de mer n'aime guère les contrôleurs.

Bernard LE SOLLEU