

Pollution marine

400 000 euros d'amende à l'encontre du capitaine

Un cargo fluvio-maritime battant pavillon lituanien est soupçonné d'avoir dégazé au large de l'île de Porquerolles. L'audience devant le Tribunal correctionnel de Marseille a tourné à la bataille d'experts.

A l'occasion du séminaire des procureurs antipollution en Méditerranée, qui s'est tenu à Marseille les 8 et 9 juin, Jacques Dallest mettait en lumière les difficultés de preuve des infractions de pollution marine. « Ce n'est vraiment pas évident d'établir qu'un dégazage est imputable à un bateau », reconnaissait le procureur de la République de Marseille. Son adjoint en charge des atteintes à l'environnement, Jean-Luc Blachon, a pu le vérifier, hier matin, devant la 6^e chambre correctionnelle du Tribunal de grande instance de Marseille, où comparaissaient le capitaine et l'armateur lituaniens de l'*Eurika*, un navire fluvio-maritime de la compagnie Baltnautic Shipping.

Une nappe de 500 mètres de long pour 30 de large

Le 3 juillet 2008, le bateau quitte Mâcon à destination de Porto Torres, en Sardaigne. À son bord, une cargaison de 715 tonnes de maïs. Alors qu'il croise au large de l'île de Porquerolles, un hélicoptère de la Marine nationale repère dans son sillage une nappe d'hydrocarbures. Elle mesure environ 500 mètres de long sur trente de large, en pleine zone de protection écologique. Le pilote du super frelon prendra 36 photographies de la nappe avant de rentrer à terre, à court de carburant. Arrivé en Sardaigne le 7 juillet, le vraquier fait l'objet d'un contrôle des autorités italiennes, sur ré-



Principaux éléments de preuve en matière de pollution marine, les photographies aériennes prises par la Marine nationale sont sujettes à interprétation par les experts. PHOTO ARCHIVES AFP

quisition du Cross Med. « Les inspecteurs excluent que l'*Eurika* puisse être coupable de la pollution », indique Marc Bernié, l'avocat du capitaine et de l'armateur. Trois mois plus tard, le navire est tout de même arraisonné dans le port de Salaise, sur le Rhône. Les Affaires maritimes inspectent le cargo et constatent dans le registre hydraulique de forts décalages dans sa production d'eaux usées. Le parquet de Marseille décide alors son immobilisation et demande le versement d'une caution d'un million d'euros, finalement ramenée à 500 000 euros, avant que le bateau ne reprenne la mer.

À la barre, Vladislav Zaicev, le capitaine de l'*Eurika*, et Andreï Vishnevsky, le directeur de Baltnautic Shipping, ont hier tous deux « contesté être à l'origine de la pollution », soutenus en ce sens par les témoins cités par la défense. Le lieutenant de vaisseau Dagnac est pourtant catégorique. « Il n'y a aucun doute. La nappe vient bien du navire. Elle était parfaitement alignée dans son sillage, et il n'y avait aucune autre embarcation dans un rayon de 15 nautiques », affirme le pilote du super frelon, qui a suivi une formation en la matière auprès du Centre de documentation, de recherche et d'expérimenta-

tions sur les pollutions accidentelles des eaux (Cedre), créé en 1978 suite au naufrage de l'*Amoco Cadiz*. Christian Cosse est du même avis. L'expert en pollution marine des douanes a minutieusement étudié les clichés pris par Jérôme Dagnac. « La nappe est compacte. Cela signifie que le rejet venait d'avoir lieu, explique-t-il. Sa forme correspond au coup de barre dans le sillage de l'*Eurika*. Le lien avec le navire est très clair. S'il était passé à côté ou au milieu, la nappe aurait été brassée et dispersée. » L'amiral François Pezard, cité par la défense, fait une toute autre

interprétation des photographies. Fort de son expérience de commandant de bateau ayant croisé de nombreuses pollutions, il est convaincu que la nappe, de part sa forme, était « vieille de plusieurs heures. Le vraquier a dû l'effleurer. La couche étant tellement mince, ça ne peut pas se voir », conclut-il.

« L'Eurika est un navire très bien entretenu »

Ancien expert maritime auprès de la Cour d'appel d'Aix-en-Provence, André Fabiao a quant à lui examiné le navire à la demande de Marc Bernié. « Il est très bien entretenu », souligne-t-il en guise d'introduction. Dépourvu de pompe, il est dans l'impossibilité de décharger quoi que ce soit à la mer », ajoute l'expert, soulignant que le cargo n'utilise que du fuel léger, « alors qu'il s'agit d'une pollution au fuel lourd. » Pour l'avocat de la défense, il n'y a donc « aucune preuve. Mes clients n'ont pas été pris en train de rejeter des hydrocarbures. D'autant plus que leur navire a été complètement dégazé trois mois plus tôt lors d'une opération d'entretien. » En conséquence de quoi, il plaide la relaxe. Convaincu de la culpabilité de Vladislav Zaicev et Andreï Vishnevsky, le procureur Blachon a requis 400 000 euros d'amende à l'encontre du capitaine, dont 380 000 à la charge de l'armateur, et 100 000 contre Baltnautic Shipping, en tant que personne morale. La décision a été mise en délibéré au 2 septembre.