

Naufrage d'un ferry égyptien : Un procès à 100 millions

Dominique richard

Par Dominique richard

Publié le 02/08/2010 à 0h00

Mis à jour le 02/08/2010 à 8h20

Condamnée dans la catastrophe de l'« Erika », la société de certification italienne Rina est à nouveau mise en cause après le naufrage d'un ferry égyptien en 2006.

Les catastrophes qui frappent les pays pauvres ne laissent pas beaucoup de traces dans la mémoire des Occidentaux. En 2006, l'« Al-Salam Boccaccio 98 » avait sombré en quelques heures dans les eaux de la mer Rouge, à 70 kilomètres des côtes les plus proches. Qui se souvient encore de ce naufrage, l'un des plus meurtriers de l'histoire depuis celui du « Titanic » ? Le ferry assurait la liaison entre le port égyptien de Safaga et celui de Douba, en Arabie Saoudite. Seuls 378 des 1 414 passagers et membres d'équipage avaient survécu.

En nombre insuffisant, les canots de sauvetage n'avaient pu être mis à l'eau à temps. Certaines des victimes n'ont pas hésité à sauter dans une mer infestée de requins au moment où le navire chavirait. Les disparus, de condition modeste, étaient surtout d'origine égyptienne. Certains revenaient d'un pèlerinage à La Mecque. La plupart, employés en Arabie Saoudite, venaient passer quelques jours dans leur famille en rapportant les économies amassées patiemment au pays des émirs.

Armateur en fuite

En 2009, Mandouh Ismaïl, l'armateur du navire (qui battait pavillon panaméen), a été condamné par contumace à sept ans de prison pour homicide involontaire et négligence par une cour d'appel égyptienne. Réfugié en Grande-Bretagne, cet ancien parlementaire a organisé son insolvabilité. La compagnie dont il était propriétaire a été déclarée en faillite. Les montages juridiques qu'il avait mis en place, articulés autour d'une cascade de sociétés écrans, le protègent de toute action en responsabilité.

À la fin du mois de juillet, l'« Al-Salam Boccaccio 98 » a malgré tout refait surface devant le tribunal civil de Gênes, en Italie. Plusieurs cabinets d'avocats, représentant quelque 200 familles de disparus, demandent près de 100 millions d'euros de dommages et intérêts à la société de classification transalpine Rina. Celle-ci suivait le ferry depuis sa construction, en 1970. Aucune anomalie susceptible de menacer la sécurité n'avait été détectée.

Les dirigeants de Rina, qui avaient en leur temps délivré un brevet de bonne conduite à l'« Erika » de triste mémoire, s'appuient notamment sur les rapports des autorités égyptiennes pour nier toute implication dans la catastrophe. Au lendemain du drame, les compétences du commandant du bâtiment avaient été mises en cause. À l'époque, l'assureur du ferry avait octroyé 30 000 euros d'indemnités par passager. Une bouchée de pain au regard de ce qui est réclamé aujourd'hui. « L'« Al-Salam Boccaccio 98 » a coulé parce que le système interne d'évacuation des eaux ne fonctionnait pas, accuse Me Carlos Villacorta, l'un des avocats espagnols du cabinet bordelais Martin-Chico et associés, impliqué dans la procédure. Rina le savait, mais il n'a rien fait pour obliger l'armateur à y remédier. »

Experts de renom

L'incendie accidentel d'un camion est l'origine du sinistre. L'eau déversée pour arrêter le feu qui se développait à hauteur du parc de stationnement des véhicules a modifié le centre de gravité du navire. Dans leur jargon, les spécialistes appellent cela « l'effet de carène liquide ». Me Carlos Villacorta évoque plus prosaïquement « une énorme soupe d'eau ». Déséquilibré, le ferry a commencé à basculer, avant de littéralement se retourner et sombrer. L'arrivée tardive des secours n'a rien arrangé. Plusieurs témoignages émanant de survivants de l'équipage font état des défaillances relatives à la maintenance et à l'entretien d'un navire sur lequel trois ponts avaient été ajoutés pour embarquer encore plus de monde.

Ils pourraient sans doute être facilement combattus par Rina s'il s'agissait des seuls arguments avancés par les familles des victimes. Ces dernières ont produit devant le tribunal de Gênes un rapport d'expertise qui risque de peser lourd. Il a été établi par deux spécialistes de renom international, l'Écossais Phil Anderson et le Norvégien Rolf Instol. Au terme de trois ans d'investigation, ils ont conclu au « non-respect systématique » du Code international de la gestion de la sécurité des navires.