

LA BARATERIE DU PETROLIER SALEM

17 janvier 1980

SALEM, pétrolier, IMO 7000798, lancé le 1 août 1969 sous le nom de T/T SEA SOVEREIGN, a été mis en service en 1969 à Stockholm pour Salénrederierna AB de Stockholm, pavillon suédois et construit au chantier naval Kockums Mekaniska Verkstad Ab, Malmö. Il jauge 107.286 tonnes brut et 213.926 DWT. Il mesure 316,10 x 48,80 x 24,50 ft et il est propulsé par deux turbines Kockums Mekaniska Verkstad développant 23.872 kW. Le navire est classé 100A 1 au Lloyd's.



En 1977, Salénrederierna a vendu le pétrolier à Pimmerton Shipping Ltd. Monrovia Liberia, sous le nom de SOUTH SUN et la gestion du navire étant confiés à Wallem Ship Management Ltd. (Hong Kong). Deux ans plus tard, le SOUTH SUN a été vendu à Oxford Shipping Inc. (États-Unis). Le navire a été rebaptisé SALEM, mais est resté sous pavillon libérien.

Le 30 novembre 1979, le Salem quitte le port du Pirée pour charger du pétrole dans le port koweïtien de Mina Al Ahmadi, pour le compte d'un affréteur italien. Il a charge environ 194 000 tonnes de pétrole brut léger qui devaient être déchargées à Gênes. Le pétrolier, avec sa cargaison, était assuré à la Lloyd's de Londres.

Il a quitté Mina Al Ahmadi le 10 décembre et a poursuivi sa route le long de la côte de l'Afrique de l'Est.



Le 27 décembre, sous le nom de LEMA, il entre dans le port de Durban, en Afrique du Sud. Là, le navire a déchargé entre 170 et 180 000 tonnes de cargaison, et a pris la même quantité d'eau de ballast afin de rester sur un tirant d'eau chargé. Il a quitté Durban le 2 janvier 1980. Le 17 janvier 1980, sous le nom de SALEM, il est retrouvé en détresse au large des côtes sénégalaises. Le pétrolier britannique BRITISH TRIDENT a sauvé l'équipage du naufrage.

Quatre jours après avoir quitté le port de Mina Al Ahmadi, les affréteurs de Gênes ont vendu la cargaison au groupe Shell pour 56 millions de dollars. Ce type de transaction n'est pas rare. Lorsque le pétrolier britannique BRITISH TRIDENT a secouru l'équipage naufragé, il a été constaté que non seulement l'équipage avait emporté toutes ses affaires dans des valises, mais qu'il était allé jusqu'à sauver un certain nombre d'autres articles, notamment des marchandises hors taxes et des sandwiches, bien que le pétrolier fût censé avoir coulé si rapidement, après plusieurs explosions,



qu'il n'y avait pas assez de temps pour sauver le journal de bord. Ce qui est encore plus frappant, c'est que, malgré la cargaison ostensible de près de 200 000 tonnes de pétrole brut et ayant subi suffisamment de dommages dus à l'explosion pour provoquer son naufrage, il ne restait pratiquement plus aucune trace du navire à la surface.

Après la perte du SALEM, la Lloyd's de Londres a reçu une réclamation d'assurance de 56,3 millions de dollars US de la part du propriétaire de la cargaison. Il s'agissait de la plus grosse demande d'indemnisation que la Lloyd's avait reçue jusqu'alors. Les recherches de la Lloyd's ont révélé que la compagnie pétrolière sud-africaine Sasol avait acheté la cargaison du LEMA/SALEM à Durban pour 43 millions de dollars US.

République du Libéria

Rapport de l'enquête préliminaire sur le naufrage du pétrolier libérien SALEM

Publié à Monrovia, Liberia

VERSION DES FAITS DONNÉES PAR LE CHEF MECANICIEN ANTONIOS KALOMIROPOULOS

Suite à la demande du ministère de la Justice de la République du Libéria, la République du Sénégal a accordé l'extradition du capitaine Dimitrios Georgoulis et de l'ingénieur en chef Antonios Kalomirooulos, et ces deux officiers ont été conduits à Monrovia vers le 8 mars 1980 pour conduite criminelle de la part de ces deux hommes. Avant que nous ne les interrogeons, ils ont été informés de leurs droits à l'assistance d'un avocat conformément à la section 5.4 des Règles relatives aux enquêtes maritimes. Tous deux ont alors demandé une représentation légale et nous ont informés que leur avocat grec, M. John Katsieris, était présent à Monrovia. M. Katsieris a été convoqué et informé que, s'il ne pouvait pas lui-même agir à titre juridique, parce qu'il n'était pas inscrit au barreau du Libéria, il était libre d'obtenir l'avocat libérien de son choix. Le cabinet d'avocats Findley a été engagé et, après l'interrogatoire des deux dirigeants, ils étaient représentés par MA Benedict Clark, Jr. de ce cabinet. Bien que le capitaine Georgoulis parle au moins un peu d'anglais, il a choisi de témoigner en grec et toutes les questions et réponses ont été interprétées par l'intermédiaire du capitaine Tzamtzis. L'ingénieur en chef Kalomirooulos parle très peu l'anglais et son témoignage s'est également fait par l'intermédiaire du capitaine Tzamtzis. Aucun procès-verbal sténographique n'a été conservé et les témoins n'ont pas prêté serment, il ne s'agissait que d'une enquête préliminaire. Les témoins furent interrogés séparément, Georgoulis le 14 mars et Kalomirooulos le 15 mars 1980.

Le capitaine Georgoulis est né en Grèce le 24 décembre 1937. Après avoir obtenu son diplôme d'études secondaires en 1956 à l'âge de 18 ans, il partit en mer et fit de la mer, son gagne-pain sauf durant les deux ans, 1969-1971, où il vivait à Detroit, Michigan, États-Unis. Avant le SALEM, il avait navigué sur divers navires, y compris des pétroliers, en tant qu'officier. Le plus gros navire sur lequel il ait jamais servi jaugeait environ 56 000 tonnes, et son plus gros navire avant le SALEM en tant que

capitaine n'était que de 12 000 tonnes. Il ne détient et n'a jamais détenu ni licence libérienne ni grecque à quelque titre que ce soit. En 1967, il a obtenu un permis de second de la République du Panama qui, dit-il, est toujours en vigueur. Il n'a cependant pas été produit pour notre inspection. L'ingénieur en chef Antonios Kalomiropoulos est né en Grèce le 22 janvier 1947. Après avoir terminé ses études dans une école d'ingénieurs de marine à Athènes, il est parti en mer en 1968 et a fait de la mer son gagne-pain depuis cette date. Il a navigué sur des navires à vapeur et à moteur dans tous les grades d'ingénierie, y compris l'ingénieur en chef, et détient des licences valides d'ingénieur en chef, à vapeur et diesel, à la fois de Grèce et du Libéria (licence n° 149711). Sur la base de la liste de l'équipage et de notre examen des dossiers pertinents, l'ingénieur en chef Kalomiropoulos était le seul officier de la SALEM qui était correctement licencié et qualifié en vertu de la loi libérienne.

Le capitaine Georgoulis et l'ingénieur en chef Kalomiropoulos ont donné des comptes rendus pratiquement identiques des événements relatifs au SALEM avec seulement des variations mineures, qui seront notées. Leur version est la suivante: Georgoulis et Kalomiropoulos ont été engagés pour servir sur le SALEM par Mitnizafir Navigation Company du Pirée, agissant au nom des propriétaires. Ils ont répondu à un avis publié et ont rencontré le capitaine N. Mytakis de Mitnizafir fin août ou début septembre. Aucun des deux hommes ne se connaissait auparavant. Ils n'ont pas discuté avec Mytakis du nom du navire ou du propriétaire. En fait, ils affirment qu'ils n'ont jamais su qui était le propriétaire. On leur a seulement dit que le propriétaire négociait pour un gros pétrolier et recherchait un équipage. À un moment donné, probablement début septembre, lorsque Georgoulis et Kalomiropoulos se sont rencontrés pour la première fois dans le bureau de Mytakis, un homme leur a également présenté le nom de Bert Stein, représentant le propriétaire. La conversation était centrée sur le type de navire et le montant de leur salaire, rien de plus. Le capitaine Georgoulis a déclaré que son salaire devait être d'environ 3.000 dollars par mois, tandis que l'ingénieur en chef Kalomiropoulos a déclaré qu'il devait être payé environ 3.500 dollars par mois. Georgoulis a dit à Mytakis et Stein qu'il n'avait pas de licence de capitaine, mais apparemment cela ne faisait aucune différence. Georgoulis et Kalomiropoulos ont alors été informés par Mytakis que les propriétaires étaient intéressés par l'achat d'un navire nommé PAOLA, un pétrolier à vapeur d'environ 210000 tonnes de port en lourd enregistré en vertu des lois du Libéria avec un équipage italien. Nous n'avons trouvé aucun navire de ce nom dans le Lloyd's Register of Ships. Début octobre, les deux hommes furent envoyés par Mytakis à Gibraltar où ils montèrent à bord du PAOLA qui était alors en route en ballast vers Malte. Leurs instructions étaient d'inspecter le navire pour déterminer son état et de se présenter à Mytakis. Arrivé à Malte quelques jours plus tard, le PAOLA a jeté l'ancre et Georgoulis et Kalomiropoulos sont arrivés à terre. Ils ont téléphoné à Mytakis et ont signalé que le navire était apparemment en bon état et on leur a dit que le reste de l'équipage arriverait momentanément à Malte pour prendre le contrôle du navire, d'autres instructions à venir plus tard. Environ 26 officiers et membres d'équipage sont arrivés à Malte et eux, avec le capitaine et le chef mécanicien, sont restés à terre dans un hôtel en attendant les ordres. Après quelques jours, l'ingénieur en chef Kalomiropoulos, apparemment préoccupé par le retard, retourna à Athènes et se rendit dans les bureaux de Mytakis pour une explication. Mytakis lui a dit que l'achat prévu du PAOLA avait été annulé pour une raison inconnue mais que son principal était toujours à la recherche d'un gros pétrolier approprié. Kalomiropoulos a déclaré qu'il chercherait un autre emploi à moins que Mytakis ne lui trouve rapidement un poste. Quelques jours plus tard, Mytakis a appelé Kalomiropoulos chez lui et lui a dit qu'un deuxième navire avait été localisé, le SOUTH SUN, et qu'il devait se rendre immédiatement à Dar Es Salaam, en Tanzanie, pour le voir. Kalomiropoulos s'est rendu à Dar Es

Salaam, comme indiqué, où il a rejoint le capitaine Georgoulis et les autres officiers et membres d'équipage arrivés à peu près à la même heure. Il y avait au total 25 hommes, 10 Tunisiens et 15 Grecs, dont le capitaine et l'ingénieur en chef. Ils ont attendu environ trois semaines mais le SOUTH SUN n'est jamais arrivé. Finalement, Le capitaine Georgoulis a reçu des instructions de Mytakis de se rendre immédiatement à Dubaï où le navire attendait. L'équipage est arrivé à Dubaï vers le 27 novembre 1979. Le SOUTH SUN était alors à l'ancre dans le ballast et le lendemain, le capitaine et le chef mécanicien sont montés à bord pour l'inspecter. Cependant, le capitaine leur a refusé la permission de le faire et les deux hommes sont revenus à terre où Georgoulis a téléphoné à Mytakis pour obtenir des éclaircissements. Ils ont été chargés de réessayer et le lendemain, Georgoulis et Kalomiropoulos se sont rendus sur le SOUTH SUN où ils ont cette fois été autorisés à faire une inspection complète qui a duré jusqu'à la fin de l'après-midi. À leur retour à terre, ils rapportèrent à nouveau à Mytakis, l'informant que le navire semblait être en bon état, après quoi Mytakis leur ordonna de prendre l'équipage à bord et d'attendre de nouveaux ordres. Un inventaire a été dressé des soutes, du diesel et de l'huile de lubrification et Kalomiropoulos a signé un rapport reconnaissant les quantités restantes à bord, dont environ 5300 tonnes de carburant. Comme l'indiquent les archives du Bureau du commissaire adjoint aux affaires maritimes, le certificat d'immatriculation du navire sous le nom de SALEM, propriété d'Oxford Shipping Company, Inc., organisé conformément aux lois du Libéria, a été délivré le 3 décembre 1979. Cependant, Georgoulis et Kalomiropoulos nient qu'ils savaient qu'Oxford était le propriétaire, ou même qu'ils connaissaient déjà le nom du propriétaire. Le capitaine Georgoulis a également nié avoir eu connaissance d'une charte-partie. Tout ce qu'il a appris, il l'a appris de Mytakis, qui lui a transmis les instructions de voyage de Shipomex, Inc., une autre société libérienne. Conformément à ces instructions, le navire devait se rendre à Mina al Ahmadi, au Koweït, et charger une cargaison de pétrole brut léger à transporter en Italie pour le compte d'un courtier pétrolier nommé Pontoil, indiquant les heures d'arrivée estimées au large du Cap et au large de Gibraltar.



En conséquence, vers le 6 décembre, le navire, sous son nouveau nom SALEM, a navigué de Dubaï à Mina al Ahmadi avec 27 personnes à bord, dont les épouses du cuisinier et de l'électricien Papaleon. A Mina al Ahmadi, trois membres de l'équipage sont partis, le troisième compagnon Tziranis, le premier assistant mécanicien Ktistakis et Pumpman Dzieris. Ils ont été remplacés par le 3eme maître Skiadopoulos et 3eme assitant mécanicien Noros. L'ingénieur en chef Kalomiropoulos a déclaré que

Moros avait été envoyé sur le navire en tant que mécanicien supplémentaire, ce qui faisait quatre mécaniciens adjoints en tout. La réglementation libérienne n'exige que trois mécaniciens assistants. Toujours à Mina al Ahmadi, les deux femmes ont quitté le navire et sont retournées en Grèce. Ainsi, le nombre total de personnes à bord à la sortie de Mina al Ahmadi était de 24, dont 10 Tunisiens et 14 Grecs.

Le SALEM a quitté Mina al Ahmadi le 10 décembre après avoir embarqué environ 193.000 tonnes de pétrole brut léger donnant un tirant d'eau avant et arrière d'environ 61 pieds. Le SALEM avait également à bord environ 5300 tonnes de soutes. Le chef mécanicien a estimé qu'à une vitesse d'environ 12 noeuds, cela devrait être suffisant pour le voyage, mais sans la marge de sécurité de 5 jours qu'il jugeait souhaitable pour cette occasion. Le SALEM, étant trop grand pour le canal de Suez, il a mis le cap pour Bonne-Espérance en descendant la côte est de l'Afrique à une vitesse de d'environ 12 noeuds, entre 75 et 80 tours par minute. Cela a entraîné une consommation de 135 à 140 tonnes de carburant par jour. Georgoulis a estimé l'heure de passage de Capetown au 27 décembre et en a informé Shipomex, qui seraient les affréteurs. Le voyage s'est déroulé sans incident jusqu'à environ un jour avant de passer Capetown lorsqu'une fuite s'est développée dans les tuyaux de la chaudière. Le chef mécanicien a signalé cela au commandant de bord, recommandant que la chaudière soit sécurisée afin que des réparations puissent être effectuées. La chaudière portuaire a été arrêtée et la vitesse a été réduite à environ 7½ noeuds à 40 ou 50 tours par minute et en utilisant environ 70 à 80 tonnes de combustible par jour. Lors de l'inspection, il a été constaté que trois tubes à l'arrière de la section de surchauffe de la chaudière fuyaient. Ces tubes ont été bouchés et la chaudière a ensuite été rallumée et mise en ligne.

Le 16 janvier 1980, vers 0355, l'alarme incendie a retenti et le capitaine Georgoulis, qui était couché, s'est immédiatement dirigé vers le pont. Lorsqu'il atteignit le pont, il y eut une explosion étouffée qui sonna comme si elle était juste en avant du rouf à proximité de la salle des pompes. Lorsqu'il est entré dans la timonerie, où le capitaine en chef Anivas était de quart avec le matelot Mahmoud, Georgoulis pouvait voir de la fumée s'échapper de la proue du navire. Nous l'avons interrogé de près à ce sujet, mais il n'a pas pu décrire la couleur de la fumée. D'autre part, l'ingénieur en chef Kalomiropoulos, qui avait été réveillé par l'explosion et se rendit immédiatement à la salle des machines, a déclaré qu'il faisait encore très sombre à l'extérieur et qu'il faisait encore sombre lorsque l'équipage a abandonné le navire dans des canots de sauvetage environ une demi-heure plus tard. Plus tard, il a vu la fumée qu'il a décrite comme allant du gris foncé au noir. Nous avons calculé que le lever du soleil sur les lieux de l'accident était à 06 h 26, heure locale. En arrivant dans la salle des machines, Kalomiropoulos a constaté que les moteurs avaient été arrêtés et a appris du premier assistant, qui venait de prendre le quart, qu'il avait arrêté les moteurs sans ordre dès que l'explosion s'est produite. Kalomiropoulos a également appris que de l'eau pénétrait dans la salle des machines, apparemment depuis la section avant, où la cloison sépare la salle des machines de la salle des pompes. Kalomiropoulos a immédiatement mis en marche la pompe de cale électrique et commuté les pompes de service général sur l'aspiration de cale. Il a ensuite ordonné au premier assistant de rester à son poste pendant que lui, Kalomiropoulos, se rendait au pont. Là, il a signalé à Georgoulis que la salle des machines prenait de l'eau et que toutes les pompes disponibles fonctionnaient pour tenter de contrôler l'inondation. Georgoulis a demandé au chef mécanicien de retourner à la salle des machines pour déterminer si l'inondation était maîtrisée; sinon, il devait allumer le générateur de secours et se rendre rapidement à son canot de sauvetage. Georgoulis a dit à Kalomiropoulos qu'il avait déjà ordonné au commandant en chef de se préparer à abandonner le

navire. À un moment donné peu de temps après, le capitaine a fait retentir le signal d'abandon du navire au sifflet, sept coups brefs suivis d'un long coup. Lorsqu'il est revenu dans la salle des machines, Kalomiropoulos a pu voir que l'eau montait au-dessus des plaques de plancher, remontant d'environ un mètre pendant le temps qu'il avait passé au pont. En conséquence, il a arrêté le turbo-alternateur, provoquant le démarrage automatique du diesel d'urgence, fournissant ainsi au navire une puissance suffisante pour ses feux de navigation et autres feux internes. Il a ensuite sécurisé les chaudières et a quitté la salle des machines précédé du premier assistant à qui il a dit de se rendre directement à son canot de sauvetage pendant que lui, Kalomiropoulos, vérifiait sur le générateur auxiliaire pour voir qu'il fonctionnait correctement. De là, Kalomiropoulos se rendit lui-même au pont du bateau où il put voir que les deux bateaux étaient déjà à l'eau. Le navire était à l'arrêt. Lui et le capitaine sont montés dans le bateau tribord avec neuf autres hommes et le chef Mate Anivas était dans le bateau bâbord avec dix hommes. Le radioman était dans le bateau du capitaine. Avant de quitter le pont, Georgoulis a ordonné au radioman d'envoyer un SOS, donnant une position approximative d'environ 120 milles au sud-ouest de Dakar dont il ne se souvenait pas.



Le radio a signalé au commandant de bord que le message avait été envoyé mais qu'il n'avait reçu aucune réponse. Nous n'avons aucune trace de ce message ayant été reçu par un navire ou une station côtière. Ni Georgoulis ni Kalomiropoulos n'ont emporté avec eux d'effets personnels, expliquant qu'ils n'avaient pas le temps. Aucun des documents du navire n'a été conservé, à l'exception du certificat d'immatriculation qui avait été remis au navire par l'agent du navire à Mina al Ahmadi. Le premier maître Anivas a conservé ce document ainsi que tous les passeports qu'il avait rassemblés en vue de son entrée à Tenerife, où Shipomex avait ordonné au navire de se diriger vers des soutes. Le SALEM a été abandonné vers 4 h 30 le 16 janvier, de la fumée provenant toujours de la proue et la salle des machines continuant à s'inonder. Le temps était bon avec un vent du nord-ouest d'environ 10 nœuds, une houle modérée et une bonne visibilité. Les deux canots de sauvetage sont restés à proximité du SALEM en train de couler tout au long. Vers 8 h 00 le 16 janvier, une deuxième explosion s'est produite sur le navire, mais l'emplacement n'a pas pu être déterminé car les bateaux étaient alors à environ un mille environ du navire. Bien que le radioman ait envoyé à intervalles réguliers des signaux de détresse sur une radio portable, aucun navire n'a été aperçu ni entendu

pendant la journée du 16 janvier. Vers 4 h 00 le 17 janvier, une autre explosion beaucoup plus forte a été entendue du SALEM et il a été noté qu'à ce moment les feux de navigation s'éteignaient. Vers 10 h 30 ou 11 h, le radioman a dit à Georgoulis qu'un navire avait répondu à leurs appels de détresse. C'était le MV BRITISH TRIDENT, un gros pétrolier en direction du sud. Une fusée orange a été envoyée et environ une demi-heure plus tard, le TRIDENT a atteint les deux canots de sauvetage. Vers cette heure, peut-être 11 h ou 11 h 30, le 17 janvier, la SALEM a coulé, retournant à bâbord et descendant la poupe en premier. Bien qu'il y ait eu de la fumée, Georgoulis et Kalomiropoulos ont tous deux déclaré qu'à aucun moment aucun feu ou flamme n'avait été aperçu sur le SALEM. Cependant, il y avait du pétrole vu sur l'eau qui était présumé être une cargaison. Personne n'a été blessé, à l'exception d'un homme qui s'est blessé au nez en entrant dans l'embarcation de sauvetage. Le capitaine Georgoulis a été interrogé de près sur ses raisons d'abandonner le navire si rapidement. Il s'est dit préoccupé par la possibilité d'une deuxième explosion et a estimé que la sécurité de l'équipage était d'une importance capitale. Cependant, il n'a fait aucune tentative d'aucune sorte pour déterminer la source de l'explosion ou sa cause. Personne n'a été envoyé pour regarder dans la salle des pompes et personne n'a été envoyé à l'avant pour examiner la source de la fumée. Georgoulis a dit qu'il pensait que cela pourrait être trop dangereux. L'inondation de la salle des machines, bien que grave, n'était pas sa principale préoccupation; il aurait abandonné même s'il avait été possible de contrôler l'inondation par crainte d'une seconde explosion. Le chef mécanicien Kalomiropoulos n'a pas non plus tenté de découvrir d'où venait l'eau entrant dans la salle des machines. Il n'a donné aucune explication, sauf qu'il avait du mal à voir. Mais il avait une lampe de poche avec lui et ne faisait toujours aucun effort pour rechercher le problème. Personne d'autre dans la salle des machines n'a pris la peine de regarder non plus. La peur d'une seconde explosion était au premier plan dans l'esprit de l'équipage. Georgoulis et Kalomiropoulos ont fermement nié que le SALEM se soit jamais arrêté à Durban, en Afrique du Sud. Ils ont également fermement nié toute suggestion selon laquelle le naufrage du SALEM était tout sauf accidentel. Le BRITISH TRIDENT a embarqué les deux canots de sauvetage et s'est rendu à Dakar où l'équipage a été débarqué. Georgoulis a appelé Mytakis et a demandé de l'argent et quelques jours plus tard, un représentant du nom de Hatzichristos du bureau de Mytakis est arrivé avec 47000 \$. Il a dit que la plupart des membres de l'équipage n'avaient pu sauver aucun vêtement et qu'ils n'avaient tout au plus que quelques effets personnels avec eux lorsqu'ils sont entrés dans les canots de sauvetage. Georgoulis n'a pas fait de comptabilité stricte et n'a pas été en mesure de préciser combien il avait retenu. Le commandant de bord les a versés aux différents membres de l'équipage pour leur permettre d'acheter des vêtements et de payer d'autres nécessités.

VERSION DES AUTRES MEMBRES DE L'ÉQUIPAGE GRECQUE

Comme indiqué précédemment, le capitaine Tzamtzis a interrogé onze officiers et membres d'équipage grecs au Pirée au début de février. Il y a quelques divergences entre leur version et la version donnée par Georgoulis et Kalomiropoulos. Par exemple, plusieurs membres de l'équipage ont déclaré avoir vu non seulement de la fumée mais aussi du feu. Le chef steward Molochas déclare: "De loin, nous avons vu de la fumée et du feu comme un éclair dans la proue." L'électricien Papeleon a déclaré qu'il avait vu la lueur des flammes du navire. De la fumée noire et des flammes ont été vues par Bosun Molochas et le troisième lieutenant Skiadopoulos a également déclaré qu'il avait vu du feu et de la fumée en regardant par son hublot. La signification de tout cela est qu'il est difficile d'expliquer pourquoi il n'y a pas eu d'incendie ou de fumée lorsque le TRIDENT BRITANNIQUE est arrivé sur les lieux, Les déclarations obtenues par le capitaine Bruce déclarent qu'il n'y avait aucun

signe d'incendie ou d'explosion. Un autre point d'incohérence concerne le nombre et la gravité des explosions qui se sont produites sur le SALEM. Le second maître Gerakoulis déclare qu'en plus de la fumée et des flammes continues de la proue, d'autres explosions se sont produites suivies d'une grande explosion vers 10 h le 17 janvier (seulement une heure avant l'arrivée du BRITISH TRIDENT). D'autres disent qu'il y a eu une série d'explosions tout au long du 16. On pourrait s'attendre à ce que cela entraîne des dommages structurels graves et évidents, mais ceux du BRITISH TRIDENT n'en ont vu aucun. Un autre point d'incohérence est lié à la vitesse du navire. La distance entre Mina al Ahmadi et le point de naufrage est d'environ 8.634 milles marins (5.104 milles du cap de Bonne-Espérance et 3.530 du cap au point de naufrage). À une moyenne de 12 noeuds, cela prendrait 30 jours de sorte que le navire aurait dû être au point de couler le 9 janvier sans la vitesse réduite résultant du problème avec la chaudière portuaire. Cependant, le capitaine en chef Anivas et le troisième mécanicien adjoint Moros ont dit au capitaine Tzamtzis que le navire faisait en moyenne 13 noeuds et non 12 noeuds. Cela fait une différence d'environ 2 jours et demi pour couvrir la distance totale de 8.634 milles. De plus, lorsqu'il a été interrogé pour la première fois, le premier assistant Mavros a déclaré que les réparations de la chaudière portuaire n'avaient pris que 7 ou 8 jours. Puis il est revenu pour un deuxième entretien avec le capitaine Tzamtzis et a changé sa déclaration pour être d'accord avec la version donnée par le capitaine et l'ingénieur en chef, c'est-à-dire que les réparations de la chaudière portuaire n'ont été achevées que le 14 janvier, prenant un temps total d'environ 15 jours pour les réparations. Ces écarts sont d'une grande importance pour expliquer pourquoi il a fallu 38 jours au navire pour atteindre un point qui n'aurait normalement dû prendre que 27 ou 30 jours. Il faut rendre compte du temps manquant d'une semaine ou de dix jours et l'explication donnée par le capitaine et mécanicien en chef est que le navire a été contraint de réduire sa vitesse en raison des réparations de la chaudière portuaire. D'autres soutiennent que le temps a été passé à Durban à décharger la cargaison.

ENQUÊTE SUR LE YARD EN ÉCOSSE

Les 10 et 11 mars 1980, nous nous sommes rencontrés et nous nous sommes entretenus avec le surintendant principal détective Griggs et l'inspecteur-détective Golding de Scotland Yard qui se trouvaient alors à Monrovia. Ils avaient passé beaucoup de temps et d'efforts en Afrique du Sud à rassembler des faits sur le voyage du SALEM et étaient venus à Monrovia dans l'espoir d'interroger le capitaine Georgoulis et l'ingénieur en chef Kalomiropoulos. Ils nous ont fait part de l'intérêt des autorités britanniques à poursuivre ceux qui pourraient être responsables de ce qu'ils considèrent comme une fraude internationale contre les assureurs impliquant le déchargement de la cargaison à Durban et le naufrage délibéré ultérieur de la SALEM. Les preuves que ces deux policiers ont rassemblées concernant le déversement du pétrole à Durban sont en effet sans appel. Selon ces preuves, le navire a fait escale à Durban sous le nom de LEMA entre le 27 décembre et le 4 janvier. Le capitaine Georgoulis a passé deux nuits à terre à Durban au Royal Hotel. Nous avons vu des copies de l'enregistrement de l'hôtel portant la signature du capitaine. Il était accompagné d'une femme qui était l'épouse de l'électricien Papaleon. Des dispositions ont été prises pour son retour de Durban en Grèce et des copies des réservations de la compagnie aérienne sont en possession de M. Griggs. Pendant son séjour à Durban, certaines denrées alimentaires et autres fournitures ont été livrées au LEMA à la demande de Georgoulis et son nom et sa signature figurent sur le récépissé de livraison actuellement en possession de M. Griggs. Des déclarations signées ont été obtenues de témoins qui ont vu Georgoulis alors qu'il était à terre. Des appels téléphoniques vers la Grèce et la Suisse ont été retracés depuis Durban et on sait que Georgoulis s'est entretenu avec M. Mytakis pendant cette

période. L'un des membres de l'équipage tunisien est tombé malade d'une maladie cardiaque apparente et a été soigné à terre à Durban. Ces dossiers sont également entre les mains de M. Griggs. Enfin, Monsieur Griggs nous a lu des extraits d'une déclaration d'un des membres d'équipage tunisien qui a été remise aux sollicitors londoniens représentant les assureurs coque de la SALEM. Cette déclaration décrit de manière très détaillée comment le SALEM a été délibérément sabordé en enlevant diverses grandes plaques et trous d'homme sur le pont et en permettant à l'eau de pénétrer dans la salle des machines et d'autres espaces. Les officiers de Scotland Yard ne nous ont pas permis de prendre des copies des documents qui nous ont été montrés, ils ne nous donneraient pas davantage de détails sur le marin tunisien qui aurait fait la déclaration en admettant le sabordage. Ils nous ont informés que ces informations étaient de nature confidentielle et ne devraient être communiquées à personne non impliquée dans l'enquête libérienne sur ce sinistre. Étant donné que ces preuves sont d'une importance cruciale, nous considérons qu'il faut y faire référence dans ce rapport. Les poursuites publiques à Londres pour avoir accès à ces documents et autres preuves à utiliser dans le cadre des poursuites engagées par le gouvernement du Libéria seraient favorablement considérées par les autorités compétentes du Royaume-Uni.

AUTRES PREUVES

Le 24 mars, nous nous sommes entretenus à New York avec M. Hilliary Allen et M. Kenneth Boothman, géomètres principaux du Lloyd's Register. A notre demande, ils ont entrepris une étude pour déterminer quelles masses d'eau étaient nécessaires pour faire couler le SALEM. Leurs calculs ont été faits sur la base de deux séries d'hypothèses. Premièrement, que le navire était entièrement chargé à un tirant d'eau de 19 mètres (soit 62,32 pieds, légèrement supérieur au tirant d'eau réel d'environ 61 pieds donné par Georgoulis) avec une cargaison de brut léger et deuxièmement, que le navire était sur lest. Selon la première hypothèse, leurs calculs établissent que le navire ne coulerait pas même avec les réservoirs de pointe avant, la salle des machines, les deux réservoirs de décantation et les citernes à cargaison 6 bâbord, centre et tribord inondés. À cet égard, ils ont également supposé que la cargaison était chargée dans les citernes 3 bâbord et tribord, mais si ces citernes étaient des citernes à ballast permanent, comme nous l'a dit Georgoulis, elles auraient été vides, offrant encore plus de flottabilité. Sur la deuxième hypothèse, que le navire était en ballast, ils ont de nouveau supposé un tirant d'eau de 19 mètres avec tous les réservoirs remplis sauf les réservoirs d'ail 2, 3 et 5. Dans ces conditions, ils ont conclu que le navire resterait à flot même avec la salle des machines et ailes réservoirs 2 et 3 inondés. Le point sur lequel ces deux inspecteurs ont insisté était qu'en aucun cas le navire ne pouvait couler sans une inondation substantielle de ses citernes à cargaison, ce qui signifie que, s'il y avait effectivement du pétrole brut dans ces réservoirs, le pétrole devait nécessairement avoir été déplacé par l'eau de mer. Cela soulève la question de savoir comment et où s'est échappé le pétrole? Des explosions auraient pu le faire si les réservoirs étaient rompus et ouverts à la mer, mais encore une fois, rien ne prouve que tel soit le cas.

LA PROPRIÉTÉ DE LA SALEM

Par un accord en date du 27 novembre 1979 entre Andrew Triandafilou et John Avgerinos et "tous les actionnaires d'Oxford Shipping Company, Inc." et Frederick Ed Soudan, la société devait être vendue à Soudan à certaines conditions, y compris l'accord de Triandafilou et Avgerinos pour élire Monsieur Soudan comme président et directeur et Anna Maria Soudan comme secrétaire et directeur, puis eux-mêmes démissionner en tant que dirigeants et administrateurs, à compter du 27

novembre 1979. Il était en outre prévu qu'en attendant l'arrivée à Durban et le commencement du déchargement d'une cargaison de pétrole brut, certains "papiers et documents, livres d'entreprise et sceaux" devaient être détenus sous séquestre par le avocats représentant Triandafilou et Avgerinos. Le 30 novembre 1979, devant un notaire à Londres, un document requis pour l'immatriculation d'un navire en vertu de la loi maritime libérienne, le serment d'officier ou d'agent d'une société constituée en société, a été signé par Frederick Ed Soudan en tant que président d'Oxford Shipping Company, Inc.. Ce document nommait Dimitrios Georgoulis comme capitaine actuel ou potentiel du navire, le décrivant comme un citoyen grec. Le 3 décembre, le navire a été vendu, renommé SALEM et réenregistré dans la propriété d'Oxford Shipping Company, Inc. Le 24 décembre 1979, sur le papier à en-tête d'Oxford Shipping Company, Inc., une lettre a été remise au bureau du député Commissaire aux affaires maritimes du Libéria à New York, déclarant : *"Veuillez noter que lors d'une assemblée extraordinaire des actionnaires de cette société tenue le 24 décembre 1979, M. Frederick Ed Soudan a été démis de ses fonctions de président-directeur et Anna Maria Soudan a été démis de ses fonctions de secrétaire-directeur de cette société. Les nouveaux dirigeants et administrateurs sont Andrew Triandafilou, président, et John Avgerinos, secrétaire-trésorier. Cette lettre a pour but de vous mettre en demeure de ne pas honorer les actions corporatives autorisées par M. Soudan ou Maria Soudan à compter du 24 décembre 1979"*. Cette lettre a été signée par Andrew Triandafilou en tant que président d'Oxford Shipping Company, Inc. Le 4 janvier 1980, dans un télex de Genève, Suisse, adressé au Centre des opérations du Bureau des affaires maritimes du Libéria à Reston, Virginie, Frederick Ed Soudan a déclaré qu'il avait "temporairement perdu des documents concernant sa propriété de faire immatriculer le navire au nom d'Oxford Shipping et, par la suite, le stock d'Oxford Shipping devait être vendu à Soudan. L'affidavit allègue en outre qu'en violation de cet accord, les défendeurs avaient pris des mesures pour transférer le stock à Reidel. Une copie de l'accord écrit daté du 27 novembre 1979, bien que l'accord ait en fait été signé le 10 décembre 1979, jour où le SALEM a quitté Mina al Ahmadi avec sa cargaison de pétrole, figurait également dans les documents judiciaires. Il a droit à un contrat d'achat d'actions pour les actions d'Oxford Shipping Company, Inc. Une copie de l'accord écrit daté du 27 novembre 1979, bien que l'accord ait en fait été signé le 10 décembre 1979, jour où le SALEM a quitté Mina al Ahmadi avec sa cargaison de pétrole, figurait également dans les documents judiciaires. Il a droit à un contrat d'achat d'actions pour les actions d'Oxford Shipping Company, Inc. Une copie de l'accord écrit daté du 27 novembre 1979, bien que l'accord ait en fait été signé le 10 décembre 1979, jour où le SALEM a quitté Mina al Ahmadi avec sa cargaison de pétrole, figurait également dans les documents judiciaires. Il a droit à un contrat d'achat d'actions pour les actions d'Oxford Shipping Company, Inc.

Le paragraphe 3 se lit comme suit : *"L'acheteur (Soudan) a accepté de payer le prix d'achat de 300000 dollars à Northern Ships Agency, Inc. ou à son représentant le 27 décembre 1979 ou vers cette date, à l'arrivée du navire SOUTH SUN au large de Durban, Afrique du Sud (date de clôture) ou tout autre port de déchargement. Le paragraphe 14 de l'accord stipule en partie ce qui suit: Cet accord est exclusivement subordonné au levage d'une cargaison de pétrole brut par le navire SOUTH SUN et à l'arrivée du navire à Durban, en Afrique du Sud et au début du déchargement. Aucune copie de cet accord n'a été vue par aucun officier du Bureau libérien des affaires maritimes et aucun de ses termes n'a été divulgué avant l'accident. Le 9 janvier, le SALEM à Mota Holdings Limited et de réimmatriculer le navire sous pavillon libérien. En raison de la lettre du 24 décembre 1979 de Triandafilou, le bureau du commissaire adjoint a consulté le conseil de l'amirauté auprès du bureau libérien des affaires maritimes au centre d'opérations de Reston. Après avoir examiné le dossier et*

parlé par téléphone avec Soudan, Triandafilou et leurs avocats, le conseiller de l'amirauté a conseillé au Bureau du commissaire adjoint et à l'International Trust Company of Liberia et à ses correspondants de geler totalement le statut du navire et de la société propriétaire enregistrée.

Soudan, Triandafilou et leurs avocats ont été informés par le conseil de l'Amirauté qu'aucune demande de changement de statut ne serait prise en considération tant que le tribunal compétent n'a pas reçu une copie certifiée conforme d'une ordonnance appropriée, résoudre le différend entre les parties. Le même jour, le 9 janvier 1980, les défendeurs à la poursuite obtinrent une ordonnance d'interdiction provisoire interdisant au Soudan de vendre, de transférer ou de conclure un contrat de vente du pétrolier SALEM.

Le 14 janvier 1980, le conseil de l'amirauté du Bureau des affaires maritimes a été informé par Triandafilou que le différend avait été résolu et que le Soudan contrôlait totalement Oxford Shipping et qu'une stipulation serait soumise le lendemain à la Cour de l'État de New York retirant la plainte et réglant le litige. Cela a été suivi d'une déclaration notariée de Soudan sur l'en-tête d'Oxford Shipping Company, Inc., exécutée devant un notaire au Texas et datée du 15 janvier 1980, à l'effet que lui et Anna Maria Soudan.

Un autre élément de preuve que nous considérons comme important est l'inventaire des biens trouvés dans les deux canots de sauvetage SALEM qui a été fait par le capitaine en chef du BRITISH TRIDENT. Cet inventaire comprend quelque 151 articles dont la plupart ne devraient normalement pas être trouvés comme faisant partie de l'équipement de l'embarcation de sauvetage. Par exemple, il y avait des choses telles que des scies à métaux, des tournevis, des pinceaux, des colliers de serrage, même deux pieds de biche. En outre, il y avait un sextant, des jumelles, des règles parallèles et d'autres équipements de navigation normalement trouvés sur le pont d'un navire. Il ne fait aucun doute que tous ces équipements avaient une valeur considérable. Puisque, selon Georgoulis et Kalomiropoulos, il n'y avait pas le temps de sauvegarder même les journaux de bord du navire, il faut supposer que l'équipement a été placé dans les canots de sauvetage avant la prétendue explosion survenue le matin du 16 janvier. On pourrait en conclure que l'abandon du navire était prévu avant le 16 janvier. Un autre élément intéressant encore est l'information qui a été obtenue de Wallem Shipmanagement Ltd., représentant les anciens propriétaires du SOUTH SUN. Ils rapportent que l'équipage chinois du SOUTH SUN, au nombre de 42 en tout, a été quelque peu surpris d'être remplacé par un équipage beaucoup plus petit de 25 seulement. Ils ont également été surpris que de nombreux membres d'équipage grecs soient arrivés avec très peu d'effets personnels. Enfin, nous avons reçu des enregistrements de divers appels radiotéléphoniques et de radiotélégrammes indiquant les frais d'appels d'un navire identifié uniquement comme LEMA mais dont les lettres d'appel étaient les mêmes que celles du SALEM. Ces frais ont été encourus au moment où la SALEM se trouvait dans ces eaux. Cela confirme clairement les rapports antérieurs selon lesquels le navire a changé son nom en LEMA lors de son escale à Durban.

CONCLUSIONS

Georgoulis et Kalomiropoulos ont fermement nié que SALEM se soit jamais arrêté à Durban, en Afrique du Sud. Ils ont également fermement nié toute suggestion selon laquelle le naufrage de SALEM était tout sauf accidentel. Bien que nous continuions à développer les faits entourant cette victime, nous concluons, sur la base de toutes les preuves disponibles à ce jour, que le capitaine Georgoulis et l'ingénieur en chef Kalomiropoulos ne nous ont pas dit la vérité. Nous pensons que la

SALEM, ayant changé son nom pour LEMA, s'est arrêtée à Durban le 27 décembre 1979 ou vers cette date, où elle a déchargé environ 180 000 tonnes de pétrole brut. Nous pensons en outre que par la suite, le navire a été délibérément sabordé au large de Dakar les 16 et 17 janvier environ. Nous pensons que ces actions ont été planifiées par d'autres avant le départ du navire de Mina al Ahmadi.

À l'issue de l'interrogatoire du capitaine Georgoulis, il a été officiellement accusé de violation de l'article 32 de la loi maritime libérienne en ce qu'il a sciemment agi en tant que capitaine d'un navire libérien sans être dûment titulaire d'une licence; a sciemment omis de s'assurer que le navire avait à son service des compagnons dûment autorisés; et a sciemment omis de s'assurer que le navire avait à son service des ingénieurs dûment autorisés. Il est recommandé que ces accusations soient transmises au ministère de la Justice et que le capitaine Georgoulis soit poursuivi pour ces violations de la loi. Il est également recommandé que de nouvelles accusations soient portées contre le capitaine Georgoulis pour le naufrage volontaire et délibéré du SALEM et que ces accusations soient également transmises au ministère de la Justice pour que des poursuites soient engagées. À l'issue de l'interrogatoire de l'ingénieur en chef Antonios Kalomiropoulos, il a été officiellement accusé de violation de l'article 32 de la loi maritime libérienne en ce qu'il a sciemment omis de s'assurer que le navire avait à son service des mécaniciens dûment licenciés. Il est recommandé que ces accusations soient transmises au ministère de la Justice aux fins de poursuites. Il est en outre recommandé que l'ingénieur en chef Kalomiropoulos soit également accusé de participation au naufrage délibéré et délibéré du SALEM et que ces accusations soient également transmises au ministère de la Justice aux fins de poursuites.

Le naufrage du SALEM a été un accident maritime majeur aux conséquences les plus graves. Si, comme nous le pensons, le navire a été délibérément sabordé, les responsables doivent être poursuivis et punis dans la mesure maximale de la loi. La République du Libéria, avec la plus grande marine marchande du monde, a un intérêt primordial à veiller à ce que ses lois ne soient pas violées et à démontrer que de telles activités criminelles seront traitées rapidement et sévèrement. En raison de la portée internationale des événements qui ont conduit au naufrage du navire, il devrait y avoir une coopération totale entre les pays intéressés par la question. Les éléments de preuve destinés aux poursuites pénales devraient être librement mis à la disposition de tout pays ayant une juridiction physique sur les auteurs. Étant donné que le Libéria a maintenant la garde du capitaine et du mécanicien en chef du SALEM, nous espérons que le Royaume-Uni et d'autres pays mettront à disposition les preuves dont ils pourraient avoir besoin pour aider dans les procédures contre ces hommes et toutes les autres personnes impliquées.

Capitaine Alister Croinbie Sous-commissaire aux affaires maritimes, RL - Capitaine Al Tzamtzis, officier responsable, Bureau régional de la sécurité maritime (Méditerranée), Bureau des affaires maritimes, RL. - Kenneth H. Volk, de l'avocat du Bureau des affaires maritimes, RL

16 janvier 1980 le Salem se saborde au large du Sénégal

Les accusés à la barre-mais où est le commandant ?

Athènes. Un compte en Suisse, de nombreux voyages, un Américain d'origine libanaise, la Lloyd's, la Shell international, l'État d'Afrique du Sud, un super pétrolier libérien, un agent maritime, un capitaine grec, si vous avez tout ça, vous pouvez peut-être gagner 100 millions de dollars. Après cinq années d'enquête aux quatre coins du monde, deux procès se déroulent simultanément, un à Houston (Texas USA) et un autre au Pirée, pour tenter d'éclaircir l'affaire du Salem, ce super-tanker qui a été sabordé le 16 janvier 1980, au large du Sénégal.

Au Pirée. sur les vingt-cinq accusés dont sept non grecs, treize se sont présentés lors des premiers interrogatoires, début janvier. Parmi eux, Nicolas Mitakis, le coordinateur grec, l'homme-clef de l'affaire, actuellement en détention provisoire. Le procès a repris son cours, mercredi dernier, après deux mois de suspension pour complément d'enquête. Toujours un grand absent, le capitaine Dimitri Georgoulis, déjà recherché pour d'autres affaires de sabotage et d'escroquerie à l'assurance. Il demeure introuvable.

C'est un soir de décembre 1979, à l'hôtel Rotary de Genève dans la chambre 516 que l'histoire commence. Frédéric Souidan, dit Samuel Stein, dit Johan Locks, et six de ses « amis », mettent sur pied la plus grosse escroquerie maritime internationale du siècle. Une affaire qui aurait dû leur rapporter plus de cent millions de dollars. Malheureusement pour eux, la Lloyd's a eu quelques doutes juste avant de rembourser la perte du Salem, assuré par elle près de vingt-cinq millions de dollars. Ces doutes et l'enquête qui a suivi, ont permis de découvrir le pot aux roses, le sabotage du supertanker libérien au large du Sénégal, le 16 janvier 1980, après que sa cargaison, 193 000 tonnes de pétrole brut, ait été vendue clandestinement à l'Afrique du Sud.

Équipage convenable pour opération délicate

Pour mener à bien cette opération, Frédéric Souidan, un Américain d'origine libanaise, prend contact avec un homme d'affaires du Pirée, Nicolas Mitakis, de la compagnie Mitnizasir Navigation, chargé de trouver l'équipage convenable pour ce genre d'opération "délicate". Mitakis servira également d'intermédiaire entre les organisateurs et les acteurs. Dimitri Georgoulis entre alors en scène.

Le futur capitaine du Salem est un homme au passé intéressant. Né en Grèce en 1937, il a, très jeune, décidé de faire carrière dans la marine. Il n'a pas de diplôme de capitaine grec ou libérien, mais simplement une licence d'officier supérieur de la République de Panama. Mais pour le travail qu'on lui demande, l'employeur n'est pas trop exigeant et puis l'expérience compte beaucoup plus que les diplômes. Le moins que l'on puisse dire, c'est que Dimitri Georgoulis en a. Il est déjà mêlé à plusieurs autres affaires maritimes mystérieuses. Il est recherché pour une fraude, en relation avec la perte, en mai 1979, d'un autre tanker libérien Alexandros K, qui a coulé après que sa cargaison d'acier ait été vendue secrètement au Liban. Il semble également mêlé à la perte du Brillant, cargo de 2 6331, qui a, lui aussi, mystérieusement fait naufrage.

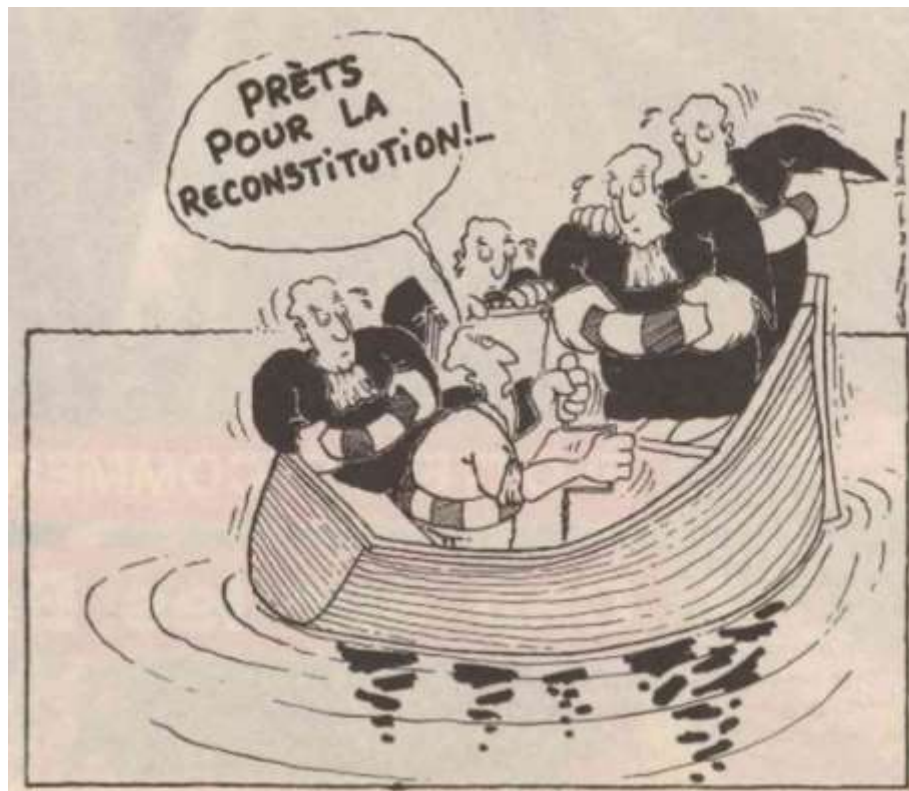
Lorsque Nicolas Mitakis engage le capitaine Georgoulis pour un salaire principal de 3 000 dollars par mois, ce dernier a un petit problème : l'enquête sur l'affaire du ALEXANDROS K lui interdit de quitter la Grèce. Ce problème disparaît bien vite et Dimitri Georgoulis quitte le territoire hellène pour prendre le commandement du Salem avec un faux passeport américain, sous le nom de Jimmy

Georgoulis. Le 8 décembre 1979, au Koweït, il prend les commandes du Salem, récemment acheté par Soudan grâce à un héritage bienvenu. Avec son équipage, quinze Grecs et dix Tunisiens, il embarque 196 232 tonnes de pétrole brut qui doivent être livrées en Italie pour le compte de la société Pontoil. La cargaison est assurée pour soixante millions de dollars par la Lloyd's.

On largue les amarres deux jours plus tard. Le 14 décembre, Shell rachète la cargaison, pratique assez courante sur le marché libre du pétrole. Le 20 décembre, le Salem est au large de Durban, en Afrique du Sud. Nicolas Mitakis envoie un message radio : "Changez le nom du bateau et accostez à Durban". Pour quelques jours, le Salem devient le LEMA et fait escale en Afrique du Sud, à l'époque sous blocus des pays de l'O.P.E.P.

De l'eau à la place du pétrole

Retour en arrière. Le 20 octobre 1979, Frédéric Soudan et ses six acolytes non grecs ont obtenu un contrat de livraison de pétrole. Cet accord passé avec l'agence étatique d'Afrique du Sud, la S.A.S.O.L., prévoyait une importante livraison "d'or noir". Les autorités sud-africaines ne sont donc pas surprises quand elles voient arriver le LAMA. Le capitaine Georgoulis débarque et remet aux acheteurs de faux documents prouvant la disponibilité de sa cargaison. 180 392 tonnes de brut sont vidées dans les installations sud-africaines, 44 millions de dollars sont versés sur le compte n° 46.94.79.60. E 100 de l'Union des banques suisses à Genève. Ce compte a été ouvert peu avant par un certain Nicolas Trilisas, alias Nicolas Mitakis. L'agent maritime grec selon l'acte d'accusation serait venu rendre visite lui-même à l'équipage pendant son escale en Afrique du Sud où il lui aurait distribué des billets de 100 F suisses : un petit cadeau supplémentaire pris sur l'argent versé par le gouvernement de Johannesburg.



Le Salem quitte Durban après avoir rempli ses réservoirs d'eau de mer pour remplacer le poids du pétrole. Bien entendu, Shell attend toujours sa livraison quelque part en Europe.

Le 16 janvier 1980. le super pétrolier coule au large du Sénégal. D'après l'acte d'accusation, le capitaine et l'équipage auraient sabordé le navire car, faits étranges, le Salem a coulé après une série d'explosions et sans qu'aucun signal de détresse ne soit envoyé avant qu'un autre navire n'arrive en vue. De plus, l'équipage avait eu le temps de faire soigneusement ses valises et dégustait des sandwiches "fraîchement coupés". On avait pris soin également de laisser suffisamment de pétrole brut dans les soutes pour provoquer la nappe indispensable pour faire croire à l'accident Mais le tanker a apparemment sombré avec toute sa cargaison, la Lloyd's doit rembourser le bateau à Soudan et la cargaison à Shell International.

L'affaire aurait pu se dérouler comme prévu, le vol du pétrole et sa vente auraient très bien pu ne jamais être découverts La Lloyd's aurait d'ailleurs bien remboursé la cargaison à Shell, 64 millions de dollars, mais juste avant de rembourser la perte du bateau, assuré par Soudan, pour vingt-cinq millions de dollars, elle a eu quelques doutes. Ces doutes et l'enquête qui a suivi ont permis de mettre à jour ce qui aurait dû être la plus grosse escroquerie internationale et devait rapporter près de 100 millions de dollars à ses auteurs, de quoi passer une retraite paisible 44 millions de dollars ont tout de même été empochés.

Signé Corinne Flamanc. Le Marin (22 mars 1985)

Épilogue du sabordage du "SALEM" : de très lourdes peines

Après trois semaines d'audience, de reports d'audience, de récusations de juges finalement reconnus compétents. de problèmes de production de documents, les cinq juges du tribunal maritime du Pirée ont rendu leur verdict. Sur les 23 accusés de l'affaire du Salem, 13 étaient présents, tous grecs.

Huit marins ont été relaxés. Trois mécaniciens ont été condamnés à trois et quatre ans de prison et déchus de leur qualité de marin comme le radio condamné à deux ans et deux mois de prison. Ils sont reconnus coupables de provocation de naufrage avec intention frauduleuse. Quant à Nicolas Mitakis - l'homme d'affaires du Pirée, coordinateur de la vente clandestine à l'Afrique du Sud de 193.000 tonnes de pétrole brut et du sabordage du super-tanker au large du Sénégal, le 18 janvier 1980 - il a été condamné à onze ans de réclusion criminelle pour détournement de la cargaison et incitation morale au sabordage du navire. Le capitaine du SALEM, Dimitri Georgoulis et son second sont toujours recherchés par Interpool Après avoir été arrêté et mis en détention provisoire pendant l'instruction de l'affaire Georgoulis, déjà soupçonné d'avoir participé à d'autres escroqueries maritimes, avait été relâché sous caution. Depuis il a disparu.

Les déclarations de Nicolas Mitakis ont permis d'en savoir plus sur des pratiques assez courantes, selon lui, qui permettent de tourner l'embargo imposé à l'Afrique du Sud : "Des compagnies pétrolières très connues chargent dans le golfe Persique en donnant comme destination finale l'Europe. En route, elles déchargent dans un port sud-américain, remplissent les réservoirs d'eau de mer et poursuivent leur voyage jusqu'en Europe où elles font semblant de décharger leur cargaison - en fait l'eau de mer - dans leurs propres installations et signent les bulletins de livraison comme si le pétrole était arrivé à bon port. C'est ce qui aurait dû se passer pour le SALEM". Toujours selon ses déclarations, la compagnie étatique sud-américaine, la SASOL, était parfaitement au courant de

l'affaire, c'est même elle qui aurait versé 125 millions de dollars à Frédéric Soudan, américain d'origine libanaise et organisateur de toute l'histoire, pour l'achat du super-tanker. Mitakis a également reconnu avoir embauché le grand absent de ce procès, le capitaine Georgoulis qui aurait exhibé un diplôme de capitaine du Libéria, pays dont le drapeau flottait sur le SALEM. Il avait été embauché pour six voyages entre le Koweït et l'Afrique du Sud, à raison de 200 000 dollars pour chaque transport, une coquette somme qui pourrait expliquer la disparition du capitaine.

Au terme du procès, le coordinateur grec a été reconnu coupable d'avoir donné l'ordre de décharger le pétrole à Durban, après avoir changé le nom du bateau, et d'avoir transmis à l'équipage l'ordre de couler le tanker avec des explosifs. Pour cela, d'après le procureur, il aurait empoché 66% des 58 millions de dollars encaissés après la vente illégale du pétrole à l'Afrique du Sud. Il est bon de rappeler que lors du soi-disant naufrage, aucun signal de détresse n'avait été transmis par le radio et tous les membres de l'équipage avaient eu le temps de faire soigneusement leurs valises. Une affaire qui se termine pour quelques marins par une lourde condamnation, mais au Pirée, on ne badine pas avec l'honneur de la Marine. Le tribunal maritime spécial qui poursuit d'autorité tous les crimes et escroqueries touchant au monde de la mer l'a prouvé une fois de plus, même si, comme l'a rappelé le procureur dans son réquisitoire, les principaux accusés n'étaient pas présents au procès."

Signé Corinne Flamanc. Le Marin (12 avril 1985)

SOURCES

Le Marin (12 avril 1985) ; Le Marin (22 mars 1985) ; Miramar Ship Index, R. B. Haworth, Wellington, New Zealand, 2006 ; Casualty Returns (1980) ; Lloyd's Register (1979-1980) ; "Fraud of the Century: The Case of the Mysterious Supertanker Salem", Arthur Jay Klinghoffer

NOTES

1. - BRITISH TRIDENT, IMO 7376666, pétrolier 133.035 brt, Airlease International Nominees Ltd, Londres

