

REPUBLIQUE DU SENEGAL
Un Peuple – Un But – Une Foi

**MINISTERE DE L'EQUIPEMENT
ET DES TRANSPORTS**

CONFIDENTIEL

**NAUFRAGE DU TRANSBORDEUR « LE JOOLA »
DE LA MARINE NATIONALE
SURVENU DANS LA NUIT DU 26 AU 27 SEPTEMBRE 2002**

RAPPORT PRELIMINAIRE DE L'ENQUETE MARITIME

I - INTRODUCTION

Le navire « Le Joola » a fait naufrage le jeudi 26 septembre 2002 aux environs de 23 heures dans les eaux gambiennes.

Par arrêté ministériel n°6341 du 30 septembre 2002, il est mis en place une commission d'enquête maritime pour déterminer les causes et circonstances du naufrage.

L'enquête maritime a pour objet de déterminer, dans toute la mesure du possible, les causes et circonstances de l'événement.

Il est tenu compte, en particulier, des circonstances et faits concernant le bon état de navigabilité du navire, ainsi que ceux qui sont de nature à entraîner une responsabilité pénale de l'armateur, du propriétaire, du capitaine ou des membres de l'équipage.

La commission d'enquête est composée d'experts indépendants, de techniciens de l'administration maritime et d'un officier de police, Chef du bureau des enquêtes maritimes.

L'Organisation Maritime Internationale (OMI) basée à Londres a été saisie pour l'envoi d'un expert en vue de renforcer la commission.

Le présent rapport préliminaire a été élaboré à partir des premiers éléments livrés des déclarations de témoins.

L'enquête au fond qui va nécessiter un temps plus long compte-tenu de l'importance du drame et du nombre de victimes permettra à la commission de procéder aux auditions, vérifications et expertises que requiert sa mission.

II - CONDITIONS METEOROLOGIQUES DU JEUDI 26 SEPTEMBRE 2002

La photo satellite de 23 heures du 26 septembre 2002 montre un important amas nuageux (perturbation) situé au large de Banjul.

La brillance de l'amas démontre de façon nette l'importance de la perturbation, le maximum étant juste au large de Banjul.

Ce genre de perturbation atmosphérique quand elle arrive d'Est en Ouest se présente comme suit :

- à l'avant de la perturbation le ciel est généralement clair et le vent calme,
- à l'arrivée de la perturbation tout se passe très vite : vents violents, fortes pluies, orages, réduction très significative de la visibilité

Au large, comme pour le cas qui nous intéresse, la mer est très agitée, la houle forte, les vagues atteignent 2,5 mètres à quatre (4) mètres.

Cette houle qui est un phénomène interne (non visible) agit comme une onde de choc et peut compromettre très sérieusement la navigation en mer.

Pour ses moyens de communication, le Commandant dispose de fréquence lui permettant d'entrer en contact avec divers services dont le Centre de coordination des opérations de la Marine nationale.

L'entrée en contact avec cette structure ou avec la Direction de la Météorologie Nationale lui permet d'avoir les informations nécessaires sur les conditions météorologiques prévisibles durant la traversée. Cette précaution fondamentale, surtout en temps d'hivernage, avait-elle été prise par le Commandant du « Joola » ? Au stade actuel de l'enquête, il n'est pas possible de répondre à la question, le commandant ayant disparu.

III - PROFIL DU CAPITAINE DU JOOLA

L'Officier de Marine qui commandait le bateau a fait ses études dans une école militaire Marocaine après le baccalauréat.

Il a subi entre autres, selon les renseignements obtenus, un stage de 8 à 9 mois dans une école américaine.

Les navires de commerce sont commandés par des capitaines détenant des diplômes et compétences de Marine Marchande conformément à la Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille dite « STCW »

Il n'existe pas de passerelle entre les diplômes de la Marine militaire et ceux de la Marine marchande.

En conséquence il n'est pas possible, du moins sur la base des conventions internationales, d'affirmer que l'Officier de marine concerné est habilité à opérer comme commandant de bord sur un navire marchand.

L'administration de la Marine marchande a relevé cette lacune dans sa « note d'orientation stratégique sur la gestion du Joola » n°032 du 16 juillet 2002 jointe en annexe.

IV - ROLE ET OBLIGATIONS DU CAPITAINE DU BATEAU DANS LES OPERATIONS D'EMBARQUEMENT ET DE DEBARQUEMENT

Le Commandant du bateau est en amont et en aval de toutes les opérations commerciales. Il autorise et refuse tout accès de personnes ou de marchandises à bord de son navire. A ce titre :

- il commande tout le personnel de bord,
- il dirige les opérations de chargement,
- il consulte les données météorologiques avant appareillage,
- il assure la sécurité à bord,
- il détermine la route à suivre, dirige les manœuvres d'appareillage et d'accostage,
- en gros temps et en visibilité réduite, il est tenu d'être à la passerelle et de prendre le commandement de son navire,
- il s'assure également que la cargaison a été bien arrimée et saisie conformément aux dispositions de la Convention Internationale relative au saisissage des marchandises en cale comme en pontée,
- enfin, il apprécie si toutes les conditions sont réunies pour assurer une traversée en toute sécurité.

V - FRET ET CAPACITE DU NAVIRE

D'après les informations recueillies le bateau avait à son bord 1.034 passagers, ce qui établit que la surcharge est avérée, la capacité du bateau « Le Joola » étant fixée par le constructeur à 550 passagers. L'attention de la Marine nationale, responsable de l'exploitation a toujours été attirée sur la nécessité de s'en tenir scrupuleusement à ce paramètre comme en témoignent les conclusions du rapport de la Commission de visite de sécurité de l'administration.

Concernant le lien entre la capacité théorique et les possibilités de sauvetage, il convient de préciser que tout navire doit disposer à chaque bord (babord – tribord) d'une capacité de sauvetage correspondant à l'ensemble des personnes embarquées. Ce qui signifie en d'autres termes que la capacité d'évacuation d'un navire à passagers doit être le double des personnes embarquées. Ceci tient au fait que très souvent en cas de sinistre, un des deux bords du navire et par conséquent, les moyens de sauvetage qui y sont localisés, sont inaccessibles.

Le port en lourd maximum que le navire peut charger est fixé au départ par le chantier de construction. Dans la pratique, pour des raisons de sécurité, le navire n'utilise pas toute sa capacité, d'où les notions de franc-bord et de ligne de charge (voir certificat de franc-bord).

Par ailleurs, le Capitaine doit veiller à ce que toute marchandise soit contrôlée et pesée, ce qui permet à la fin des opérations commerciales de connaître avec exactitude le poids embarqué qu'on peut déduire également par des calculs de stabilité et d'assiette.

Le bord du « Joola » n'a jamais eu à procéder par cette méthode de calcul de stabilité permettant de déterminer le module de stabilité et la position du centre de gravité du navire par rapport à la quille et par rapport à la perpendiculaire arrière.

Le module de stabilité, élément fondamental de la navigation et qui détermine si le navire est stable, par conséquent, apte à prendre la mer, n'a jamais été déterminé par le bord du Joola.

Cette méthode de navigation défiant toutes les normes de sécurité maritime, n'offre aucune visibilité dans la gestion de la capacité du ferry. Il arrivait fréquemment que en cas de difficultés, les marchandises soient jetées par dessus bord pour alléger le navire.

A propos de la répartition du chargement, il convient d'approfondir les investigations sur les causes d'une éventuelle inclinaison du bateau au départ de Ziguinchor qui pourraient être imputées à la non utilisation des cales et à la présence de la quasi totalité du frêt sur le pont.

La communication du module de stabilité du bateau, ainsi que l'exploitation des rapports des plongeurs permettront également de disposer d'informations utiles.

VI - ETAT DU NAVIRE LORS DE SON ACQUISITION

L'Etat du Sénégal avait envoyé un administrateur des affaires maritimes pour faciliter la délivrance des actes administratifs nécessaires pour le suivi de la construction.

La Marine nationale, par un représentant, assurait le suivi technique de ladite construction.

La construction du navire a obéi aux termes de référence du cahier des charges liant le Gouvernement du Sénégal et le chantier naval allemand.

Pour des navires de ce genre, l'équipage doit être très qualifié et très rigoureux dans la disposition des passagers et du fret, faute de quoi le centre de gravité du navire se déplacerait constamment, créant ainsi un couple de chavirement.

Toutefois, au moment de sa première mise en service, il répondait aux normes de la société de classification (BV) et aux normes internationales de construction.

VII - CONTROLE DES OPERATIONS D'EMBARQUEMENT DES PASSAGERS ET DU FRET

Dans le rapport de la commission de visite de sécurité du 24 août 1995, des impairs du service commercial ont été décelés, à savoir :

- la vente des billets se fait le jour de départ du bateau,
- les bagages ne sont ni enregistrés, ni fouillés.

Plus grave, il a été rapporté à la commission la présence à bord du bateau de personnes non manifestées qui arrivent en dernière minute porteuses de sauf-conduit.

D'autres, censées être au service du navire, ne figurent pas sur la liste d'équipage.

En tout état de cause, au sens du code de la Marine marchande (Art. 258 de la loi n°62.32 du 22 mars 1962), ces personnes sont des passagers clandestins punissables devant les Tribunaux.

Ces écarts posent des problèmes de sécurité et influent négativement sur la stabilité du bateau.

D'autre part, l'examen des manifestes, d'ailleurs non tenus correctement, explique les difficultés rencontrées pour obtenir le nombre exact de passagers.

VIII - IMPORTANCE DU TIRANT D'EAU SUR LE TYPE DE NAVIGATION

La détermination des dimensions de la carène d'un bâtiment de mer doit répondre aux préoccupations suivantes :

- le type de navigation, c'est à dire les conditions d'exploitation (navigation fluviale, de rade, de haute mer) ;
- les caractéristiques de propulsion, notamment la vitesse ;
- les qualités nautiques, c'est à dire la stabilité longitudinale et transversale ou la tranquillité de plate-forme ;
- les qualités évolutives et la tenue de mer par mauvais temps ;
- le poids et le coût donc les caractéristiques de la coque ;
- les aménagements (espaces disponibles pour les marchandises, les passagers etc...) .

Les dimensions principales qui agissent sur ces considérations sont :

L = longueur de carène (mesurée à la flottaison)

l = largeur de carène (mesurée à la flottaison)

P = profondeur de carène, appelée aussi tirant d'eau au milieu.

Les considérations suivantes sont à rappeler :

Le type de navigation détermine au départ le tirant d'eau maximum possible pour le navire .

Par exemple en raison de faibles profondeurs dans les rivières et aux environs des côtes, le tirant d'eau devient une contrainte.

Toutefois, un faible tirant d'eau d'un navire ne signifie pas qu'il ne soit destiné qu'à la rivière ou à la navigation côtière.

En effet, un navire peut disposer d'un faible tirant d'eau et être destiné à la navigation de haute mer ; c'est le cas des rouliers.

Le comportement en mer d'un navire dépend les rapports L/P et l/P

Plus L/P est élevé moins le navire tangue.

On relève les chiffres suivants :

L/P = 25 pour les bâtiments de ligne ou ferry comme le Joola

L/P = 30 pour les croiseurs, les escorteurs

L/P = 20 pour les pétroliers

L/P = 10 à 12 pour les chalutiers

L'augmentation du tirant d'eau est défavorable à une bonne stabilité.

En effet, plus le tirant d'eau augmente, plus le bâtiment est exposé à la houle. Il faut donc compenser par la longueur.

Le creux a également une influence sur la stabilité.

Le creux est la hauteur ou profondeur du flotteur, mesurée à partir du pont. Il est généralement noté D.

Sa différence avec le tirant d'eau milieu est appelée franc-bord.

Le franc-bord est la partie au-dessus du tirant d'eau sur le pont.

Une augmentation de la hauteur du franc-bord, a une influence favorable sur la réserve de stabilité.

IX - OPERATIONS SUR LES MOTEURS DU JOOLA

Devant les difficultés rencontrées par l'Etat Major de la Marine Nationale de procéder à la réhabilitation du moteur, le Ministère de l'Equipement a, suite à un réaménagement budgétaire, financé l'opération. La construction et la fourniture des pièces ont été confiées à la Société allemande MAN et Diesel de Hambourg constructeur du moteur d'origine.

La construction du moteur babord s'est faite en deux (2) phases :

- confection du moteur de base dans les ateliers de la société MAN à Hambourg,
- la finition sur site sous la supervision d'un expert de MAN ;

Quant au moteur tribord, il a subi une révision avec le remplacement de certaines pièces.

La réception provisoire s'est déroulée à Hambourg en présence d'un conseiller de l'Ambassade du Sénégal à Bonn, d'un représentant de la Marine Nationale, d'un Ingénieur du Port Autonome de Dakar et d'un représentant de mon département.

L'entreprise DAKARNAVE a accueilli le bateau pour les travaux de carénage ; le montage et l'habillage du moteur ont été effectués par un expert allemand de la Société MAN qui a séjourné pendant dix (10) jours à Dakar.

Les tests ainsi que les essais à quai et en mer ont été jugés satisfaisants par la Direction de l'Exploitation du Joola.

Les coûts de construction du moteur babord, la fourniture de pièces de rechange tribord, ainsi que le carénage du bateau par Dakarnave supportés par le budget du Ministère de l'Équipement et des Transports s'élèvent à deux cent cinquante millions (250.000.000) FCFA.

Tous les éléments objet de la commande émanent de l'expression des besoins de l'Etat Major de la Marine Nationale.

X - PREMIERES INFORMATIONS SUR L'ACCIDENT ET MESURES URGENTES PRISES

Le vendredi **27 Septembre vers 08h20**, le responsable de la société Maritalia, Mr Ibrahima N'diaye a avisé la capitainerie du PAD (« vigie ») que le navire « le Joola » s'était renversé au large des côtes gambiennes à 19 miles de la pointe de Saniang à la position :

Latitude : 13°12,8N - longitude : 017°05,6W

Le responsable de la vigie du Port Autonome de Dakar, M. Habibou Sow a immédiatement avisé la marine nationale en la personne du capitaine de corvette Matar SAMBOU ; la société Maritalia avait aussi fait de même.

Le Commandant par intérim du Port Autonome de Dakar, Mr Abdel Kader DAFPE, a immédiatement avisé le Directeur Général du Port et toutes les autres autorités portuaires.

Le Directeur Général du Port Autonome de Dakar a avisé le Ministre de l'équipement et des Transports vers 08h 25 mn.

Il convient de souligner qu'en de pareilles circonstances, c'est plutôt le commandant du navire en difficulté qui lance des avis de détresse à la capitainerie du Port de Dakar ou à la capitainerie du Port le plus proche .

Or pour cet accident, ni la capitainerie du Port de Banjul (port le plus proche du lieu du drame) ni celle du Port Autonome de Dakar n'ont reçu de signal de détresse.

Le Directeur du Port de Dakar a joint, le même jour, son homologue du port de Banjul sur son portable (00220960800) et ce dernier a confirmé qu'aucun signal de détresse n'a été reçu à leur niveau.

Après avoir donné les informations nécessaires aux autorités, le Directeur Général du Port Autonome de Dakar a organisé une rencontre dans son bureau pour préparer l'arrivée du Premier Ministre et s'enquérir également des dispositions prises par les différents responsables participant à la réunion :

- Le commandant de la marine nationale
- Le commandant territorial de la gendarmerie
- Le Directeur de la Marine Marchande
- Le commissaire spécial du Port

Le Commandant de la Marine Nationale a informé que les dispositions sont prises au quai de la Marine pour accueillir les rescapés et les personnes décédées lors de l'accident

Le commandant territorial de la gendarmerie a estimé que, compte tenu du nombre de décédés attendus, il était nécessaire dès à présent de disposer de conteneurs frigos avec les équipements électriques nécessaires.

Le Directeur Général du Port Autonome de Dakar a joint celui de SDV-Sénégal qui a accepté de mettre à sa disposition dix conteneurs frigorifiques et un groupe électrogène. Ce matériel a été déposé le même jour au quai de la marine nationale.

Il en est de même de la société Maersk Sénégal qui a mis à la disposition du port deux conteneurs frigorifiques qui ont été convoyés à Banjul par la route dans la nuit du Samedi 28 au Dimanche 29 septembre 2002.

Le Directeur Général du port a également joint le Directeur Général de la SENELEC afin que ce dernier puisse prendre ses dispositions pour convoier des équipes sur le site de la marine nationale afin d'établir les connexions électriques qui seraient éventuellement nécessaires

XI - AUTRES DISPOSITIONS PRISES PAR LE PAD

Le commandant par intérim du port, au nom du Directeur Général, a demandé au responsable de Maritalia, compte tenu de l'ampleur du drame, de détourner tous ses navires de pêche proche du sinistre sur le lieu de l'accident afin de porter assistance aux rescapés et de récupérer les noyés.

Mr Ibrahima N'diaye de Maritalia a réagi favorablement à la demande du port et les navires ci-dessous ont été détournés :

Noms Navires	Nombre de rescapés	Corps repêchés à identifier	Heure arrivée quai Marine nationale
ARGO 1	23 (voir liste)	4	20H30 le 27/09/02
NIKOLAOS K	9 (voir liste)	2	00H30 le 28/09/02
ARTEMIOS	0	9	00H30 le 28/09/02
ARGO 2	0	9	00H30 le 28/09/02
IOAKIM	0	11	02H07 le 28/09/02
DIMITRIOS 2	0	30	1H55 le 29/09/02

La capitainerie du Port Autonome de Dakar avait également demandé que tous les navires de pêche se trouvant dans les environs du sinistre convergent vers le lieu de l'accident.

C'est ainsi que des navires autres que ceux de Maritalia se sont rendus sur les lieux :

Noms Navires	Nombre de rescapés	Corps repêchés A identifier	Heure d'arrivée
DEGGO	25 débarqués en Gambie	-	-
AFRICAMER 8	1 Ibrahima N'diaye	1	-

Le samedi 28 Septembre 2002, à la demande du Directeur Général du Port Autonome de Dakar, la société de pêche « SOPASEN » a mis à la disposition du port les navires congélateurs suivants :

- CARABANE
- SANTANA
- FAYAKO

Ces navires ont appareillé le même jour vers les lieux du drame et sont attendus ce jour 29/09/02 au quai de la marine nationale avec 154 corps repêchés et à identifier.

La société AFRICAMER saisie par le commandant par intérim du port a mis à la disposition du port les navires ci après :

- AFRICAMER 8
- ARAMIS
- SENEMER 5
- AFRICAMER 15

Ces navires, qui se trouvent actuellement sur les lieux du sinistre avec à leur bord de la glace, peuvent récupérer plus de 500 corps.

En plus de ces navires de pêche, le Port Autonome de Dakar a mis son remorqueur « Moussa N'doye » à la disposition de la Marine Nationale (comité de crise). Ce remorqueur est actuellement en opération sur les lieux du sinistre.

La société AFRICAMER a également mis à la disposition du PAD un autre remorqueur ce jour 29 septembre 2002 pour aider à récupérer le JOOLA.

Les rapports de toutes les sociétés qui sont intervenues sur instructions du Port Autonome de Dakar sont attendus et devraient parvenir incessamment au PAD.

Il a été également demandé au Directeur Général du Port de Banjul de mettre à la disposition de l'équipe de sauvetage un remorqueur pour aider à tirer « Le JOOLA ».

Au plan humanitaire, le Directeur Général du Port Autonome de Dakar a déployé des moyens financiers et logistiques pour :

- Assurer le dîner du vendredi 27 septembre 2002 des équipes médicales déployées au quai de la marine nationale
- Acquérir un stock de 1200 bouteilles d'eau minérale pour assurer, depuis le samedi 28 septembre 2002, l'alimentation quotidienne en eau potable des parents des victimes qui sont à l'entrée de l'arsenal de la marine nationale.

XII - DERNIERE VISITE DU JOOLA

La commission de visite et de sécurité composée de six (6) membres et présidée par le Chef du Bureau de la Sécurité maritime et de la Gestion des Flottes a procédé à l'inspection annuelle du navire le lundi 23 septembre 2002.

Au terme de la visite de sécurité la commission a constaté l'état satisfaisant des moteurs et du bâtiment ; Toutefois elle a recommandé au Commandant du bateau de satisfaire les prescriptions suivantes :

- prendre rendez-vous avec la SONATEL pour la vérification des appareils de communication ;
- présenter les certificats du bureau Veritas (chaque année le bureau Veritas visite le bateau et délivre les certificats de classification coque et machine) ;
- embarquer 12 fusées parachutes, 6 feux à main et 2 fumigènes oranges (ceux-ci sont les signaux de détresse) ;
- présenter le certificat IOPP (International Oil Pollution Certificat)

Ce certificat délivré par une société de classification (le BV pour en ce qui concerne le Joola) prouve que le navire est équipé de moyens lui permettant d'éviter la pollution de l'environnement marin.

- Présenter le certificat d'analyse d'eau (l'eau consommée à bord doit être régulièrement analysée à l'Institut Pasteur pour voir si elle est bonne pour la consommation) ;
- Procéder à la dératisation ;
- Réparer le groupe électrogène en panne ;
- Réparer la pompe hydrofore ;
- Réparer le compresseur de climatisation du poste de contrôle
- changer les joints d'étanchéité de la porte du local barre ;
- Réparer les pullmans hors d'usage.

Au regard des procédures applicables en la matière, les prescriptions de la commission n'étaient pas de nature à immobiliser le bateau.

Le « Joola » a appareillé de Dakar, le mardi 24 septembre 2002 pour rallier le port de Ziguinchor, sans aucune difficulté signalée durant la traversée.

XIII - TEMOIGNAGE

Selon les témoignages recueillis auprès d'un rescapé du naufrage :

- les véhicules embarqués n'étaient pas arrimés
- les radeaux de sauvetage du bord n'étaient pas également fixés lors du départ du Joola du Port de Ziguinchor.

Si ces informations sont confirmées, le basculement des véhicules embarqués et non arrimés, combiné à la surcharge avérée, pourraient constituer une cause ou à tout le moins un facteur aggravant du naufrage.

Cette hypothèse pourrait être corroborée par la résistance des embarcations présentes dans la zone du sinistre.

Les vérifications et inspections de l'enquête maritime permettront de confirmer ce témoignage ainsi que la réponse à la question centrale de la commission de nature à expliquer la cause réelle qui a entraîné le naufrage du Joola.

Fait à Dakar, le **01 OCT. 2002**

Le Président de la Commission



Abdoul Hamid DIOP



Gomis DIEDHIOU



Mousa BA



Jean-Pierre AGBOTON



Maurice NDIONE



Jean-Baptiste NDONG

REPUBLIQUE DU SENEGAL

Un Peuple - Un But - Une Foi

MINISTERE DE L'EQUIPEMENT
ET DES TRANSPORTS

HISTORIQUE DES PROBLEMES DE SECURITE A BORD DU NAVIRE « LE JOOLA »

Le navire « LE JOOLA », bâtiment civil de l'Etat du Sénégal a été construit en Allemagne sur financement de la KFW et mis en service en 1990.

De cette date à Décembre 1995, comme le « CASAMANCE EXPRESS » son prédécesseur sur la ligne Dakar-Ziguinchor, il a été armé par un personnel militaire avec une gestion civile.

En 1994, la gestion initialement confiée à la COSENAM est passée au Port Autonome de Dakar.

En 1995, le problème de la sécurité dans les régions du SUD, avec le MFDC, avait amené la Primature à édicter une instruction secrète sur le sujet, et un dispositif spécial devait être mis en place en ce qui concerne l'identification des passagers du « JOOLA » ; de plus, l'envoi à l'autorité supérieure, de procès-verbaux de trafic établis pour chaque rotation du navire, procès-verbaux qui retracent tous les évènements survenus lors de la traversée, était demandé au gestionnaire du bateau.

L'analyse des procès-verbaux de trafic avait permis au Ministre chargé des Transports Maritimes de constater un dépassement assez considérable du nombre de passagers autorisés et le Directeur Général du Port, chargé à l'époque de la gestion du navire, avait été instruit de veiller particulièrement au respect de la norme relative à la capacité du navire. (annexe 1)

Faisant suite à cette observation de la tutelle technique, le Directeur Général du Port informait des difficultés auxquelles il était confronté pour le respect du nombre de passagers autorisés à bord, les surcharges déplorées étant surtout le fait de militaires et de policiers qui utilisaient le navire pour des raisons personnelles et sans titre de transport. Leur nombre était évalué à l'époque à une cinquantaine par rotation et ils ne figuraient sur aucun manifeste.

Suite à cette information, le Ministre chargé des Transports Maritimes saisissait ses collègues des Forces Armées et de l'Intérieur pour leur demander d'intervenir auprès de leurs services concernés pour mettre un terme à cette pratique. (annexes 2 et 3).

Le 5 septembre 1995, lors d'une réunion tenue au Ministère des Forces Armées et présidée par le Directeur de Cabinet de ce département, le problème de la surcharge du navire a encore été déploré par le Port Autonome, gestionnaire du bateau, et le **commandant du navire a été encore invité à respecter les normes techniques et à limiter les passagers au nombre de places prévues par le constructeur** (annexe 4).

Par lettre en date du 10 Octobre 1995 adressée au Ministre de la Pêche et des Transports Maritimes par le Ministre d'Etat, Ministre des Services et des Affaires Présidentielles, l'insécurité à bord du « JOOLA » du fait du surplus de bagages et du surnombre de passagers a encore été évoquée (annexe 5). Le Ministre chargé des Transports Maritimes avait répondu au Ministre d'Etat que :

- ce problème de surnombre était principalement l'œuvre de personnels militaires et assimilés qui utilisent le bateau à des fins purement privées, sans titre de voyage et sans figurer sur aucun manifeste,
- qu'il s'en est déjà inquiété auprès du Ministre des Forces Armées et du Ministre de l'Intérieur mais que le problème n'avait pas connu d'amélioration,
- qu'une réunion allait se tenir avec ces départements pour tenter de régler définitivement cette question (annexe 6).

Par lettre en date du 10 novembre 1995, le Ministre de la Pêche et des Transports Maritimes rendait compte au Premier Ministre :

- des actions qu'il a eu à mener pour mettre un terme aux surcharges du navire par le personnel militaire et assimilé, à des fins purement personnelles,
- des difficultés auxquelles il était confronté.

Il sollicitait en conséquence l'intervention de la Primature en direction du Ministre des Forces Armées et du Ministre de l'Intérieur pour que la sécurité à bord du navire soit préservée (annexe 7).

Répondant à la lettre visée en annexe 2, le Ministre des Forces Armées demandait au Ministre de la Pêche et des Transports Maritimes de geler en permanence 60 sièges à bord pour répondre aux sollicitations de son département. Cette proposition ne pouvant pas rencontrer l'agrément du Ministre chargé des Transports Maritimes, la capacité du « JOOLA » étant déjà très inférieure à la demande de transport, il était proposé au Ministre des Forces Armées que les problèmes de nécessités de service soient réglés au coup par coup :

- par les deux (2) Directeurs de cabinets, sur simple appel téléphonique à confirmer immédiatement par lettre,
- qu'en cas de difficultés de contact entre les deux départements, le Directeur de Cabinet des Forces Armées se mette directement en rapport avec le Directeur Général du Port à qui il a été demandé de prendre les dispositions utiles pour satisfaire les demandes consécutives aux nécessités de service (annexe 8).

Par lettre en date du 30 novembre 1995, comme annoncé à l'annexe 6, le Ministre chargé des Transports Maritimes conviait le Ministère des Forces Armées, le Ministère de l'Intérieur, le Directeur de la Marine Marchande et le Directeur du Port Autonome à une réunion prévue le 06 décembre 1995, pour traiter des dispositions à mettre en œuvre pour faire face aux surcharges du navire par les personnels militaires et assimilés (annexe 9).

Cette réunion n'aura jamais lieu. En effet, cinq (5) jours après l'envoi de ces lettres d'invitation, le Premier Ministre notifiait au Ministre de la Pêche et des Transports Maritimes, le 04 décembre 1995, la décision du Gouvernement de transférer la gestion du navire « LE JOOLA » à l'Armée Nationale (annexe 10) et le 07 décembre 1995, il lui demandait de « **prendre toutes les dispositions utiles pour transférer la gestion technique, financière et commerciale du bateau « LE JOOLA » du Port de Dakar à l'Armée Nationale, à compter du vendredi 08 décembre 1995** ». La même lettre poursuivait : « **En conséquence, la tutelle qu'exerçait le Ministère des Transports Maritimes sur le bateau « LE JOOLA » n'est plus nécessaire, ainsi que les conventions liant le Ministère des Transports et le Ministère des Forces Armées** ». (annexe 11)

Par procès verbal en date du 08 décembre 1995, signé par le Chef d'Etat Major de la Marine Nationale, le Directeur Général du Port Autonome de Dakar et le Représentant de la Primature, il était entendu par ces trois parties, **« qu'à compter de ce jour 08 décembre 1995, à 17 heures, les Forces Armées assurent la gestion technique, financière et commerciale du bateau « LE JOOLA » »** (annexe 12)

Le BUREAU VERITAS, par lettre en date du 24 juillet 1996, s'inquiétait de la situation administrative et technique du « JOOLA » auprès du Ministre de la Pêche et des Transports Maritimes bien que son département n'assure plus, au vu de ce qui précède, ni la gestion technique, ni la gestion financière, ni la gestion commerciale ; VERITAS sollicitait son intervention et lui faisait parvenir copie des courriers échangés entre LE BUREAU et le Chef d'Etat Major de la Marine Nationale relativement à ces problèmes de sécurité et de perte de classe du navire. «(annexes 13, 14, 15 et 16).

N'étant pas gestionnaire du navire, le Ministre de la Pêche et des Transports Maritimes transmettait immédiatement copie du courrier de VERITAS au Ministre des Forces Armées et attirait son attention sur l'importance du problème évoqué et des conséquences qui pouvaient en découler si le nécessaire n'était pas fait rapidement(annexe 17).

L'absence à bord du « JOOLA » de normes de sécurité requises pour un navire à passagers persistant, par note confidentielle en date du 04 février 1997, le Directeur de la Marine Marchande saisissait le Chef d'Etat Major de la Marine Nationale, sans succès. (annexe 18)

En date du 14 avril 1997, suite à un nouveau courrier du BUREAU VERITAS sur la situation des navires à passagers, le Ministre de la Pêche et des Transports Maritimes saisissait le Ministre des Forces Armées pour lui indiquer que la situation décrite par VERITAS est assez préoccupante et qu'il était vivement souhaitable, s'agissant du « JOOLA » dont la gestion relève des Forces Armées, de faire prendre rapidement toutes les dispositions utiles pour le strict respect des règles de sécurité. (annexe 19)

Le 1^{er} juin 2001, à la suite des rumeurs qui avaient circulé à travers la presse parlée dans la journée du samedi 26 mai sur une perte du « JOOLA » en mer, et devant les difficultés auxquelles il était confronté pour avoir la bonne information, le Ministre de l'Équipement et des Transports avait pris l'initiative de convoquer une réunion pour que soit améliorée la communication et des propositions ont été formulées à cet effet (annexe 20). Malheureusement, on constatera, avec les événements tragiques du « JOOLA », que le dispositif préconisé par la réunion pour une information à temps réelle des autorités maritimes n'a pas été pris en compte par le gestionnaire du bateau. En effet, les autorités maritimes civiles n'ont été informées de la catastrophe que plus de neuf (9) heures après le drame et de surcroît par le secteur privé. De plus, lors de cette réunion du 1^{er} juin, il avait été proposé de faire appel à l'avion de surveillance du Ministère de la Pêche en cas de nécessité (annexe 21). Cette recommandation ne semble pas non plus avoir été prise en compte par les Forces Armées dans la gestion de la catastrophe.

Antérieurement au naufrage du « JOOLA », **bien que la gestion du navire ne relève pas de sa compétence**, le Ministère de l'Équipement et des Transports a eu à s'inquiéter, auprès du Ministre des Forces Armées, des conditions de sécurité sur la ligne Dakar-Ziguinchor (annexe 22).

Le Ministère chargé des Transports Maritimes n'ayant aucune autorité pour agir, toutes les responsabilités sur le navire lui ayant été retirées pour être confiées au Ministère des Forces Armées par décision primatorale en date du 07 décembre 1995, les surcharges du navire, notamment en passagers, constatées à l'analyse du rapport de mer 20/2001, le seul d'ailleurs que le département a eu à recevoir malgré les décisions prises lors de la réunion du 1^{er} juin, ont été signalées à l'autorité supérieure (annexe 23).

Et c'est certainement fort de cette décision du Premier Ministre de l'époque, que, suite aux avaries constatées sur le navire en juin 2001, même l'accès à bord a été refusé aux experts mandatés par l'autorité maritime pour procéder aux investigations qu'ils tiennent de la réglementation (annexe 24).

Les surcharges se sont malheureusement poursuivies, car, lors du voyage fatal, 981 billets ont été vendus quand on sait que la capacité en passagers est de 550 au maximum, telle que retracée d'ailleurs :

- d'une part dans la note d'information sur le bateau en date du 08 juin 2001 élaborée par la Marine Nationale (annexe 25),
- et, d'autre part, dans les prévisions de recettes budgétaires du navire.