

# TRIBUNAL INTERNATIONAL DU DROIT DE LA MER



2013

Audience publique

tenue le lundi 2 septembre 2013, à 15 heures,  
au Tribunal international du droit de la mer, Hambourg,  
sous la présidence de M. Shunji Yanai, Président

## **AFFAIRE DU NAVIRE « VIRGINIA G »**

*(Panama/Guinée-Bissau)*

---

**Compte rendu**

---

*Présents :* M. Shunji Yanai Président  
M. Albert J. Hoffmann Vice-Président  
MM. Vicente Marotta Rangel  
L. Dolliver M. Nelson  
P. Chandrasekhara Rao  
Joseph Akl  
Rüdiger Wolfrum  
Tafsir Malick Ndiaye  
José Luís Jesus  
Jean-Pierre Cot  
Anthony Amos Lucky  
Stanislaw Pawlak  
Helmut Türk  
James L. Kateka  
Zhiguo Gao  
Boualem Bouguetaia  
Vladimir Golitsyn  
Jin-Hyun Paik  
MME Elsa Kelly  
MM. David Attard  
Markiyan Kulyk juges  
MM. José Manuel Sérvulo Correia  
Tullio Treves juges *ad hoc*  
M. Philippe Gautier Greffier

---

*Le Panama est représenté par :*

M. Ramón García-Gallardo, SJ Berwin LLP, Bruxelles, Belgique,

*comme agent et conseil;*

M. Alexander Mizzi, SJ Berwin LLP, Bruxelles, Belgique,

*comme co-agent et conseil;*

*et*

Mme Janna Smolkina, Chargée de l'immatriculation des navires, Consulat général du Panama, Hambourg, Allemagne,

*comme conseil;*

Mme Veronica Anzilutti, Service de l'administration, Consulat général du Panama, Hambourg, Allemagne,

*comme conseiller.*

*La Guinée-Bissau est représentée par :*

M. Luís Menezes Leitão, Professeur titulaire à la Faculté de droit de l'Université de Lisbonne, Portugal,

*comme agent et conseil;*

M. Fernando Loureiro Bastos, Professeur à la Faculté de droit de l'Université de Lisbonne, Portugal, et membre de l'Institut de droit international et de droit comparé en Afrique, Faculté de droit de l'Université de Prétoria, Afrique du Sud,

*comme co-agent et conseil;*

*et*

M. Rufino Lopes, juriste, légiste auprès du Gouvernement,

*comme conseiller.*

1 **LE PRÉSIDENT** (*interprétation de l'anglais*) : Veuillez prendre place. Le Tribunal va  
2 maintenant poursuivre l'audience dans l'affaire concernant le navire *Virginia G*.

3  
4 Monsieur García-Gallardo, vous pouvez poursuivre votre interrogatoire du témoin,  
5 M. Ocaña Cisneros.

6  
7 **Interrogatoire mené par M. GARCÍA-GALLARDO (suite)**

8  
9 **M. GARCÍA-GALLARDO** (*interprétation de l'anglais*) : Merci, Monsieur le Président.  
10 Madame, Messieurs les Juges, je poursuis l'interrogatoire du témoin Fausto Ocaña  
11 Cisneros.

12  
13 Nous étions en train de discuter des conditions. Que s'est-il passé au cours des  
14 jours qui ont suivi la détention en Guinée-Bissau ?

15  
16 **M. OCAÑA CISNEROS** (*interprétation de l'anglais*) : Les jours qui ont suivi  
17 l'immobilisation, lorsque le navire est arrivé au port de Bissau, nos conditions  
18 matérielles se sont vraiment détériorées. Je veux dire eau potable, vivres,  
19 médicaments. C'était la saison des pluies, donc il y avait beaucoup plus d'insectes et  
20 deux membres de l'équipage ont même contracté le paludisme. Nous avons le  
21 sentiment d'être en prison et pire encore parce qu'à un moment donné, nous  
22 n'avons plus eu d'eau potable et nous avons dû chercher des moyens de nous  
23 ravitailler, en allant chercher de quoi survivre à terre, en essayant de nous alimenter  
24 par nos propres moyens, ce qui a grandement affecté l'état d'esprit, je dirais le  
25 comportement de l'équipage, pour utiliser des termes symboliques.

26  
27 **M. GARCÍA-GALLARDO** (*interprétation de l'anglais*) : Vous aviez particulièrement  
28 besoin de récupérer votre passeport. Pourriez-vous nous expliquer pourquoi ?

29  
30 **M. OCAÑA CISNEROS** (*interprétation de l'anglais*) : Je suis Cubain mais j'ai un  
31 permis de séjour en Espagne et mon permis de séjour était sur le point d'expirer.  
32 Pour pouvoir rentrer en Espagne, il fallait que j'aie mon passeport ainsi que les  
33 documents du navire, mais ces documents étaient dans le bureau du procureur.  
34 Pendant les deux mois où j'ai essayé de récupérer mon passeport pour pouvoir  
35 prendre un billet d'avion afin de rentrer en Espagne, je n'ai pas réussi à convaincre  
36 les autorités qu'il fallait me rendre mon passeport. Elles ont refusé. Elles ont fait  
37 preuve de mauvaise foi et n'ont pas voulu me rendre mon passeport.

38  
39 **M. GARCÍA-GALLARDO** (*interprétation de l'anglais*) : Avez-vous été accusé d'un  
40 délit ou d'un méfait quelconque ? Pour quelle raison refusaient-ils de vous rendre  
41 votre passeport ?

42  
43 **M. OCAÑA CISNEROS** (*interprétation de l'anglais*) : Non, non. Je répète : lorsque  
44 ceux qui ont arraisonné le navire ont débarqué le 22, ils ont emporté les documents  
45 du navire et pris les passeports de tous les membres de l'équipage. Et cela a été de  
46 Charybde en Scylla. Ils m'ont dit : « Il faut que vous preniez d'abord un rendez-vous  
47 avec les autorités », mais il n'y avait jamais de créneau possible, ils étaient toujours  
48 en réunion avec le Premier ministre, le vice-Premier ministre ou un haut  
49 fonctionnaire quel qu'il soit. Par exemple, on m'a dit que la personne que je devais  
50 rencontrer était au ministère des Pêcheries, mais je n'ai jamais trouvé le moyen de

1 parler au fonctionnaire du FISCAP, qui devait donner l'autorisation qu'on me rende  
2 mon passeport.

3

4 **M. GARCÍA-GALLARDO** (*interprétation de l'anglais*) : Pourriez-vous expliquer les  
5 conditions qui ont présidé au déchargement de la cargaison ?

6

7 **M. OCAÑA CISNEROS** (*interprétation de l'anglais*) : Ce sont les militaires - j'insiste  
8 bien, ce sont les militaires - qui, à plusieurs reprises, nous ont demandé ou plutôt  
9 nous ont donné l'ordre d'amarrer le navire afin de sortir le carburant du navire. La  
10 première fois que cela est arrivé, le capitaine a tenté de les empêcher de ce faire, et  
11 bien sûr nous avons dû faire ces manœuvres nous-mêmes parce qu'aucun pilote n'a  
12 jamais été disponible. Ils ont menacé et, cette fois-ci, nous avons pensé qu'ils  
13 mettraient leurs menaces à exécution. Ils ont menacé le capitaine et les membres de  
14 l'équipage de sévices Ce jour-là, la deuxième fois, ils ont dit qu'il fallait que le  
15 carburant soit retiré du navire bon gré mal gré, advienne que pourra. Le  
16 commandant Mita a dit la chose suivante : « Capitaine, soit vous nous donnez le  
17 carburant aujourd'hui, soit quelqu'un va souffrir aujourd'hui. Nous sommes à Bissau,  
18 nous sommes en Afrique et nous sommes des militaires. Le carburant va donc  
19 quitter le navire aujourd'hui, advienne que pourra ». Le commandant n'a rien pu faire  
20 d'autre que d'acquiescer parce qu'il s'agissait d'éviter les pires conséquences. Il a  
21 donc dû autoriser que l'on décharge le carburant sans que les autorités militaires ou  
22 portuaires prennent aucune des mesures habituelles, normales, pour éviter des  
23 déversements de carburant dans l'eau, des accidents, etc.

24

25 **M. GARCÍA-GALLARDO** (*interprétation de l'anglais*) : Puis-je vous montrer  
26 quelques photos ? Ces photos ont été fournies par les représentants de la Guinée-  
27 Bissau. Avez-vous des commentaires particuliers à faire sur ces photos, s'il vous  
28 plaît ?

29

30 **M. OCAÑA CISNEROS** (*interprétation de l'anglais*) : Oui, effectivement. Sur cette  
31 photo, la légende indique qu'elle a été prise après l'arraisonnement. Cette photo ne  
32 correspond pas à ce que dit la légende car les conditions météo et les conditions de  
33 mer n'étaient pas celles que l'on voit ici à ce moment-là, à la distance où nous étions  
34 de la côte, parce que l'arraisonnement s'est produit à la tombée de la nuit, entre  
35 19 heures et 20 heures, et vous voyez que là, il fait grand jour sur la photo. Cela ne  
36 correspond donc pas à cette heure.

37

38 **M. GARCÍA-GALLARDO** (*interprétation de l'anglais*) : Je vais vous montrer une  
39 autre photo. Faites-moi savoir si elle appelle un commentaire particulier de votre  
40 part.

41

42 **M. OCAÑA CISNEROS** (*interprétation de l'anglais*) : Oui, cette photo révèle que les  
43 personnes qui sont montées à bord ne sont pas ces gens-là. Le personnel militaire,  
44 oui, mais les gens du FISCAP, une fois qu'ils se sont identifiés, ne portaient pas ces  
45 vêtements-là. Ils étaient en civil, avec le logo du FISCAP sur le dos de leur veste.  
46 Les militaires étaient armés et n'avaient pas de gilet de sauvetage.

47

48 **M. GARCÍA-GALLARDO** (*interprétation de l'anglais*) : Encore quelques questions.  
49 Comment les circonstances de l'arraisonnement que vous nous avez exposées  
50 aujourd'hui ont-elles affecté le capitaine ?

1  
2  
3  
4  
5  
6  
7  
8  
9  
10  
11  
12  
13  
14  
15  
16  
17  
18  
19  
20  
21  
22  
23  
24  
25  
26  
27  
28  
29  
30  
31  
32  
33  
34  
35  
36  
37  
38  
39  
40  
41  
42  
43  
44  
45  
46  
47  
48  
49  
50

**M. OCAÑA CISNEROS** (*interprétation de l'anglais*) : Le capitaine – bien qu'il ait été un marin très expérimenté et aguerri – a été affecté très négativement. A un moment, il m'a dit qu'il ne pourrait pas oublier et effacer de sa mémoire tous ces événements. A vrai dire, il a un peu perdu la raison. Tout cela a affecté son état d'esprit. Il ne voulait même plus s'alimenter. Il n'avait plus goût à rien et n'arrivait plus à dormir la nuit. Malheureusement, le capitaine est décédé récemment, non pas en raison de cet incident nous, les membres de l'équipage, estimons que ce sont des événements qui l'ont énormément marqué et que ces événements ont peut-être eu quelque chose à voir avec sa mort.

**M. GARCÍA-GALLARDO** (*interprétation de l'anglais*) : Une dernière question : pourquoi avez-vous décidé de revenir sur le navire en attendant votre passeport ou le renouvellement de votre titre de séjour en Espagne ?

**M. OCAÑA CISNEROS** (*interprétation de l'anglais*) : J'ai pris cette décision parce que je suis un marin, j'aime naviguer, j'ai pris quelques semaines de vacances mais je n'avais pas d'autre emploi. Je connaissais le propriétaire, j'avais déjà travaillé pour lui, je pensais ou je pense toujours que je fais partie de ce navire et je voulais poursuivre cette expérience. En particulier, je voulais être là lorsque le navire serait libéré, je voulais être là et suivre le navire jusqu'à son prochain poste.

**LE PRÉSIDENT** (*interprétation de l'anglais*) : Je vous remercie. Merci beaucoup, Monsieur García-Gallardo. Conformément à l'article 80 du Règlement du Tribunal, un témoin qui a été appelé à déposer par une Partie peut également être interrogé par la Partie adverse. Par conséquent, je demande à l'agent de la Guinée-Bissau s'il souhaite procéder au contre-interrogatoire du témoin.

#### **Contre-interrogatoire mené par M. MENEZES LEITÃO**

**M. MENEZES LEITÃO** (*interprétation de l'anglais*) : Merci, Monsieur le Président. Puis-je demander à mes collègues de montrer de nouveau cette photo à l'écran, la première photo, celle où on voit l'embarcation.

*(Projection de la photo.)*

Je fais remarquer que dans votre déposition, vous dites que vous comprenez que cette photo a été prise après l'arraisonnement, or la légende dit que cette photo a été prise avant l'arraisonnement. Donc, avant 6 heures du soir, le temps pourrait normalement être aussi clair que sur la photo, n'est-ce pas ?

**M. OCAÑA CISNEROS** (*interprétation de l'anglais*) : A la distance où nous nous trouvions de la côte, cet état de mer n'est pas possible.

**M. MENEZES LEITÃO** (*interprétation de l'anglais*) : Mais, au moment de l'arraisonnement du *Virginia G*, il est tout à fait possible, franchement, que l'embarcation ait approché le *Virginia G* et que cette photo ait été prise avant l'arraisonnement – ou non ? Cette photo a été prise avant l'arraisonnement, c'est bien ce que nous disons, juste avant.

1 **M. OCAÑA CISNEROS** (*interprétation de l'anglais*) : Oui, elle a pu être prise avant  
2 l'arraisonnement ou peut-être deux mois ou deux jours avant l'arraisonnement. Mais  
3 ce n'était pas l'état de la mer, ce jour-là, car la mer ...  
4  
5 **M. MENEZES LEITÃO** (*interprétation de l'anglais*) : Cela ...  
6  
7 **LE PRÉSIDENT** (*interprétation de l'anglais*) : Désolé de vous interrompre, Monsieur  
8 Leitão. Pourriez-vous, s'il vous plaît, attendre que la traduction vers le français  
9 puisse être faite ?  
10  
11 **M. MENEZES LEITÃO** (*interprétation de l'anglais*) : Je suis désolé.  
12  
13 **LE PRÉSIDENT** (*interprétation de l'anglais*) : Veuillez poursuivre.  
14  
15 **M. MENEZES LEITÃO** (*interprétation de l'anglais*) : Merci. Vous avez également  
16 témoigné, si j'ai bien compris, que c'est une embarcation telle que celle-ci qui est  
17 venue trouver le *Virginia G*. C'est ce type d'embarcation ?  
18  
19 **M. OCAÑA CISNEROS** (*interprétation de l'anglais*) : Oui, je peux le confirmer.  
20  
21 **M. MENEZES LEITÃO** (*interprétation de l'anglais*) : Mais vous avez dit dans votre  
22 déposition qu'il y avait eu un arraisonnement. Comment est-ce possible, à partir  
23 d'une embarcation telle que celle-ci, d'arraisonner un navire ou un pétrolier comme  
24 le *Virginia G* ? Comment ont-ils réussi à arraisonner le navire ?  
25  
26 **M. OCAÑA CISNEROS** (*interprétation de l'anglais*) : Le *Virginia G* fait 55 mètres de  
27 long. Le navire était plein et je crois que nous avons 90 % de notre cargaison à bord  
28 à ce moment-là et lorsque ...  
29  
30 **M. MENEZES LEITÃO** (*interprétation de l'anglais*) : Non, je vous demandais  
31 comment il est possible de pénétrer à bord d'un navire, par exemple, sans le  
32 consentement du *Virginia G* ? Vous avez témoigné qu'ils avaient lancé des cordes et  
33 grimpé sur ces cordes pour parvenir sur le pont ?  
34  
35 **M. OCAÑA CISNEROS** (*interprétation de l'anglais*) : Bien, j'essayais de répondre à  
36 votre question. Lorsque le navire est chargé, la hauteur entre l'eau et le pont est de  
37 1,55 mètre. On peut sauter. Il n'est pas nécessaire d'avoir une échelle ou des  
38 cordes. C'est facile de sauter à bord.  
39  
40 **M. MENEZES LEITÃO** (*interprétation de l'anglais*) : C'est ce que vous nous dites ?  
41 Ils ont sauté ?  
42  
43 **M. OCAÑA CISNEROS** (*interprétation de l'anglais*) : Oui, ils ont sauté. Ils ont  
44 escaladé le navire.  
45  
46 **M. MENEZES LEITÃO** (*interprétation de l'anglais*) : Confirmez-vous qu'il s'agit là  
47 des uniformes des personnes qui sont montées à bord ?  
48  
49 **M. OCAÑA CISNEROS** (*interprétation de l'anglais*) : Oui, oui, les soldats. Les  
50 autres, je ne me souviens pas, mais les soldats, oui.

1  
2  
3  
4  
5  
6  
7  
8  
9  
10  
11  
12  
13  
14  
15  
16  
17  
18  
19  
20  
21  
22  
23  
24  
25  
26  
27  
28  
29  
30  
31  
32  
33  
34  
35  
36  
37  
38  
39  
40  
41  
42  
43  
44  
45  
46  
47  
48  
49  
50

**M. MENEZES LEITÃO** (*interprétation de l'anglais*) : Si vous voyez des personnes ainsi habillées, pensez-vous que ce sont des pirates ?

**M. OCAÑA CISNEROS** (*interprétation de l'anglais*) : La façon dont ils se sont comportés, oui. La façon dont ils étaient vêtus, oui. Des soldats armés, deux ou trois civils. C'est ce que je pense.

**M. MENEZES LEITÃO** (*interprétation de l'anglais*) : Vous avez pensé que c'était des pirates. Vous avez dit qu'il y avait eu de la violence au moment de l'arraisonnement du *Virginia G*. Le confirmez-vous ?

**M. OCAÑA CISNEROS** (*interprétation de l'anglais*) : Oui. Ils sont montés à bord. Ils se sont comportés de façon violente.

**M. MENEZES LEITÃO** (*interprétation de l'anglais*) : Des gens ont-ils été frappés ?

**M. OCAÑA CISNEROS** (*interprétation de l'anglais*) : Non, pas exactement.

**M. MENEZES LEITÃO** (*interprétation de l'anglais*) : Ont été blessés ?

**M. OCAÑA CISNEROS** (*interprétation de l'anglais*) : Non.

**M. MENEZES LEITÃO** (*interprétation de l'anglais*) : Alors, c'était une douce violence. Mais revenons sur quelque chose que vous avez dit dans une déposition écrite annexée au mémoire Tout d'abord, où étiez-vous au moment de l'arraisonnement ?

**M. OCAÑA CISNEROS** (*interprétation de l'anglais*) : J'étais sur le pont et je supervisais les opérations de soutage et de ravitaillement.

*(Poursuite de l'intervention de M. Menezes Leitão. Pas d'interprétation. L'interprète de la cabine française signale que la cabine française n'a plus de son.)*

**LE PRÉSIDENT** (*interprétation de l'anglais*) : Il semble que les interprètes n'entendent pas ce que vous dites. Vous pouvez poursuivre.

**M. MENEZES LEITÃO** (*interprétation de l'anglais*) : Mais vous avez dit tout de suite après : « J'étais sur le pont et j'ai pu aller sur la passerelle. » Comment avez-vous pu, si on a demandé à tout le monde de ne pas bouger, trouver le moyen d'aller sur la passerelle ?

**M. OCAÑA CISNEROS** (*interprétation de l'anglais*) : Oui, j'étais sur le pont, qui va de la proue à la poupe. J'étais du côté de la poupe et j'ai vu les gens monter à bord. J'étais sur la gauche, à bâbord, du côté du port. Je suis allé à tribord et suis monté sur la passerelle. Et sur la passerelle, j'ai vu que le capitaine était menacé à la pointe d'un fusil par des soldats.

**M. MENEZES LEITÃO** (*interprétation de l'anglais*) : Donc vous avez pu vous déplacer.

1  
2  
3  
4  
5  
6  
7  
8  
9  
10  
11  
12  
13  
14  
15  
16  
17  
18  
19  
20  
21  
22  
23  
24  
25  
26  
27  
28  
29  
30  
31  
32  
33  
34  
35  
36  
37  
38  
39  
40  
41  
42  
43  
44  
45  
46  
47  
48  
49  
50

**M. OCAÑA CISNEROS** (*interprétation de l'anglais*) : Oui, je me suis déplacé parce qu'ils ne m'ont pas vu et que cela a été très vite. Mais si je ne l'avais pas fait, bien sûr qu'ils m'auraient mis le fusil sur la tempe.

**M. MENEZES LEITÃO** (*interprétation de l'anglais*) : Aucune communication avec le propriétaire du navire parce que c'était interdit. Pouvez-vous confirmer ?

**M. OCAÑA CISNEROS** (*interprétation de l'anglais*) : Oui, je le confirme.

**M. MENEZES LEITÃO** (*interprétation de l'anglais*) : La déposition suivante versée en annexe au mémoire du Panama est celle du capitaine Eduardo Blanco Guerrero, qui dit qu'il a réussi à entrer en communication avec le propriétaire du navire quelques heures après l'arraisonnement. Qu'en dites-vous ?

**M. OCAÑA CISNEROS** (*interprétation de l'anglais*) : Après être monté à la passerelle, je ne suis pas redescendu jusqu'à l'arrivée du navire à Bissau. C'est le capitaine et moi-même qui avons assuré toute la navigation jusqu'à l'arrivée à Bissau. Je ne sais pas à quel moment cette communication a pu se faire ou bien si quelqu'un a peut-être réussi à s'échapper et a pu passer un appel téléphonique ou communiquer.

**M. MENEZES LEITÃO** (*interprétation de l'anglais*) : Autre chose : le danger que représentait cette traversée. Vous avez déclaré que la météo était mauvaise, et que la visibilité n'était pas bonne non plus. Pouvez-vous le confirmer ?

**M. OCAÑA CISNEROS** (*interprétation de l'anglais*) : Oui, je confirme.

**M. MENEZES LEITÃO** (*interprétation de l'anglais*) : Le capitaine a signé un procès-verbal d'infraction indiquant que la visibilité était bonne et que la météo était également bonne. Alors pourquoi est-ce que le capitaine a accepté de signer un tel procès-verbal d'infraction si cela n'était pas vrai ?

**M. OCAÑA CISNEROS** (*interprétation de l'anglais*) : Je doute que le capitaine ait signé cela s'il était en pleine possession de ses moyens. Le stress, la peur, l'auraient peut-être conduit à signer son certificat de décès ou sa condamnation à mort s'il avait été stressé ou – mais je ne pense pas qu'il aurait accepté cela.

**M. MENEZES LEITÃO** (*interprétation de l'anglais*) : Mais selon le témoignage, personne n'avait donné des coups à quiconque ni commis de quelconques actes de violence.

**M. OCAÑA CISNEROS** (*interprétation de l'anglais*) : C'est un exemple. C'est un exemple.

**M. MENEZES LEITÃO** (*interprétation de l'anglais*) : Vous avez déclaré que le pilote militaire a obtenu une carte maritime de Bissau, mais qu'elle n'était pas à jour. Vous avez dit qu'il était impossible d'arriver à bonne destination avec cette carte. Ce sont vos propres termes. Vous pouvez le confirmer ?

1 **M. OCAÑA CISNEROS** (*interprétation de l'anglais*) : Oui.  
2  
3 **M. MENEZES LEITÃO** (*interprétation de l'anglais*) : Néanmoins, ils sont arrivés à  
4 bon port, sans problème. Ce n'était donc pas impossible. Était-ce impossible ?  
5  
6 **M. OCAÑA CISNEROS** (*interprétation de l'anglais*) : Je peux expliquer pourquoi  
7 c'était possible, si j'ai le temps.  
8  
9 **M. MENEZES LEITÃO** (*interprétation de l'anglais*) : Je crois qu'il convient de dire  
10 que c'était possible. Encore un point : faites-vous toujours partie de l'équipage du  
11 *Virginia G* ?  
12  
13 **M. OCAÑA CISNEROS** (*interprétation de l'anglais*) : Non, pas en ce moment.  
14  
15 **M. MENEZES LEITÃO** (*interprétation de l'anglais*) : Parce que nous avons des  
16 informations selon lesquelles le *Virginia G* se rend actuellement fréquemment dans  
17 le port de Bissau. Or, vous avez dit que les caractéristiques du navire ne permettent  
18 pas un tel voyage. Pouvez-vous le confirmer ?  
19  
20 **M. OCAÑA CISNEROS** (*interprétation de l'anglais*) : Je ne comprends pas la  
21 question.  
22  
23 **M. MENEZES LEITÃO** (*interprétation de l'anglais*) : Vous avez dit que les  
24 caractéristiques du pétrolier *Virginia G* l'empêchent de faire la traversée jusqu'au  
25 port de Bissau. C'est ce que vous avez déclaré, mais nous savons que c'est un  
26 navire qui fait beaucoup de traversées à destination du port de Bissau pour  
27 transporter du carburant.  
28  
29 **M. OCAÑA CISNEROS** (*interprétation de l'anglais*) : Bien, je faisais peut-être  
30 référence au fait qu'il était impossible ou très peu probable que le navire puisse  
31 arriver à Bissau le jour où il a été arraisonné.  
32  
33 **M. MENEZES LEITÃO** (*interprétation de l'anglais*) : A propos de la carte, est-ce que  
34 les îles, les rochers et les eaux se modifient au fil du temps ? Pourquoi faut-il mettre  
35 si souvent à jour une carte marine ?  
36  
37 **M. OCAÑA CISNEROS** (*interprétation de l'anglais*) : L'eau et les rochers évoluent  
38 au fil du temps, mais pas au fil des mois et des années, mais il faut néanmoins  
39 mettre les cartes constamment à jour, car un phare peut subitement cesser de  
40 fonctionner, un navire peut avoir sombré, ou les conditions peuvent avoir changé.  
41  
42 **M. OCAÑA CISNEROS** (*interprétation de l'anglais*) : Voilà pourquoi on met les  
43 cartes à jour.  
44  
45 **M. MENEZES LEITÃO** (*interprétation de l'anglais*) : Je veux juste vous poser une  
46 question à propos des conditions dans le port de Bissau. Vous avez déclaré que  
47 vous aviez l'intention de quitter Bissau et aviez informé le capitaine ainsi que la  
48 société que vous deviez faire renouveler votre permis de séjour. C'est le cas ?  
49  
50 **M. OCAÑA CISNEROS** (*interprétation de l'anglais*) : Oui, c'est effectivement le cas.

1  
2  
3  
4  
5  
6  
7  
8  
9  
10  
11  
12  
13  
14  
15  
16  
17  
18  
19  
20  
21  
22  
23  
24  
25  
26  
27  
28  
29  
30  
31  
32  
33  
34  
35  
36  
37  
38  
39  
40  
41  
42  
43  
44  
45  
46  
47  
48  
49  
50

**M. MENEZES LEITÃO** (*interprétation de l'anglais*) : Mais vous dites, et c'est une déclaration écrite : « J'ai informé le capitaine et la société que mon intention était de revenir au navire. On m'a dit que le navire pourrait obtenir mainlevée dans quelques jours et qu'il n'y avait pas de fonds pour obtenir un billet pour voyager entre temps. » C'est donc la société qui n'avait pas les fonds nécessaires pour vous permettre d'effectuer ce voyage.

**M. OCAÑA CISNEROS** (*interprétation de l'anglais*) : Oui, le propriétaire du navire à l'époque n'avait pas les ressources mais je les avais. C'était moi qui souhaitais voyager, j'avais l'argent pour ce faire. Le service FISCAP ne voulait pas – j'ignore pourquoi il agissait en violation des règles et réglementations -, me rendre mon passeport.

**LE PRÉSIDENT** (*interprétation de l'anglais*) : Voulez-vous attendre que l'interprétation soit terminée avant de poser votre question suivante, s'il vous plaît. Je vous remercie.

**M. MENEZES LEITÃO** (*interprétation de l'anglais*) : Je vous remercie. Vous avez dit avoir demandé au FISCAP de vous rendre votre passeport. Comment avez-vous effectué cette demande ? Par écrit ? Ou en vous adressant au représentant du FISCAP, l'inspecteur du FISCAP ?

**M. OCAÑA CISNEROS** (*interprétation de l'anglais*) : Au début, je l'ai fait verbalement. Ensuite, j'ai dû écrire deux ou trois lettres de demande, plusieurs lettres. Je ne sais pas où ils les ont mises.

**M. MENEZES LEITÃO** (*interprétation de l'anglais*) : Ah, vous les avez adressées au FISCAP ?

**M. OCAÑA CISNEROS** (*interprétation de l'anglais*) : Oui. Oui effectivement.

**M. MENEZES LEITÃO** (*interprétation de l'anglais*) : Nous avons à Bissau une lettre de l'ambassadeur de Cuba en Guinée-Bissau, du 4 novembre 2009. C'était la première lettre et elle ne fait aucune référence à des demandes antérieures pour obtenir le passeport. Cette lettre fait l'objet d'un avis officiel affirmatif et le lendemain, le jeudi 5, et le lundi suivant, le 9, vous avez signé une déclaration selon laquelle vous aviez reçu votre passeport. Donc le passeport n'a pas été retenu aussi longtemps que vous le prétendez.

**M. OCAÑA CISNEROS** (*interprétation de l'anglais*) : Pendant deux mois j'ai tenté de récupérer mon passeport. Je ne sais pas où la lettre a été envoyée, mais je puis vous dire que j'ai écrit les lettres, je les ai transmises au personnel du FISCAP.

**M. MENEZES LEITÃO** (*interprétation de l'anglais*) : C'est ce que vous dites mais cela n'est pas confirmé dans nos registres. Vous avez dit qu'au port de Bissau, il n'y avait pas d'eau potable, il n'y avait pas de vivres et que vous aviez le sentiment d'être arrêté. Mais ne pouviez-vous pas sortir pour aller dans les magasins vous approvisionner ?

1 **M. OCAÑA CISNEROS** (*interprétation de l'anglais*) : Les premiers jours, non. Nous  
2 ne pouvions pas le faire, c'était interdit. Les soldats, les militaires et le FISCAP ne  
3 nous le permettaient pas. Lorsqu'on est en prison on a de l'eau et de l'électricité.  
4 Nous n'avions plus d'eau potable. On prenait des douches avec de l'eau de pluie  
5 mais il n'y avait pas d'eau potable.

6  
7 **M. MENEZES LEITÃO** (*interprétation de l'anglais*) : Les vivres. Je comprends que  
8 vous aviez la possibilité de quitter le navire, mais que ce n'était pas possible parce  
9 que les fonds n'avaient pas été alloués pour cela par le propriétaire du navire, tout  
10 comme il n'y avait pas de fonds pour obtenir des billets d'avion.

11  
12 **M. OCAÑA CISNEROS** (*interprétation de l'anglais*) : Je le redis : à l'époque où le  
13 navire a été arraisonné, le propriétaire du navire était en très mauvaise posture  
14 financière. En général, on n'a pas beaucoup d'argent, d'argent liquide, à bord du  
15 navire. On va sur un navire pour travailler, pour gagner de l'argent. On ne part pas  
16 avec plein d'argent avec soi. Cela ne se passe pas comme cela.

17  
18 **M. MENEZES LEITÃO** (*interprétation de l'anglais*) : Je n'ai pas d'autres questions à  
19 poser, Monsieur le Président, Madame et Messieurs les juges. Je vous remercie.

20  
21 **LE PRÉSIDENT** (*interprétation de l'anglais*) : Monsieur Menezes Leitão, merci  
22 beaucoup.

23  
24 Un témoin qui a été contre-interrogé par l'autre partie peut être interrogé à nouveau  
25 par la partie qui avait sollicité son témoignage. Je demande donc à l'agent du  
26 Panama s'il souhaite procéder à un nouvel interrogatoire du témoin.

27  
28 **M. GARCÍA-GALLARDO** (*interprétation de l'anglais*) : Je n'ai pas d'autres questions  
29 à poser, Monsieur le Président, je vous remercie.

30  
31 **LE PRÉSIDENT** (*interprétation de l'anglais*) : Merci.

32  
33 Monsieur le juge Lucky souhaiterait poser maintenant une question à M. Ocaña  
34 Cisneros.

35  
36 **M. LE JUGE LUCKY** (*interprétation de l'anglais*) : Monsieur Cisneros, je vous  
37 souhaite une bonne après-midi. J'ai des questions simples à vous poser qui  
38 appellent seulement une réponse affirmative ou négative.

39  
40 Vous avez dit que les membres de l'équipage étaient malades et que certains  
41 souffraient de paludisme. Lorsque vous êtes entrés dans le port, l'un de vous a-t-il  
42 demandé une assistance médicale ?

43  
44 **M. OCAÑA CISNEROS** (*interprétation de l'anglais*) : Oui.

45  
46 **M. LE JUGE LUCKY** (*interprétation de l'anglais*) : Cette assistance médicale a-t-elle  
47 été fournie ? Est-ce que les malades ont vu un médecin ?

48  
49 **M. OCAÑA CISNEROS** (*interprétation de l'anglais*) : Oui.

50

1 **M. LE JUGE LUCKY** (*interprétation de l'anglais*) : Savez-vous si le médecin ou les  
2 médecins ont établi des comptes rendus médicaux ?  
3  
4 **M. OCAÑA CISNEROS** (*interprétation de l'anglais*) : Non.  
5  
6 **M. LE JUGE LUCKY** (*interprétation de l'anglais*) : Dans ces conditions, mis à part ce  
7 que vous dites, à savoir qu'ils souffraient du paludisme, il n'existe pas de preuve  
8 écrite d'un médecin étayant ce propos ?  
9  
10 **M. OCAÑA CISNEROS** (*interprétation de l'espagnol*) : Puis-je expliquer ?  
11  
12 **M. LE JUGE LUCKY** (*interprétation de l'anglais*) : Bien sûr !  
13  
14 **M. OCAÑA CISNEROS** (*interprétation de l'anglais*) : Je vous remercie.  
15  
16 Il y a en Guinée-Bissau une commission ou une délégation de médecins cubains qui  
17 effectuent un travail humanitaire. C'est par leur biais que nous avons pu obtenir des  
18 médicaments pour soigner le paludisme. Les membres de l'équipage qui souffraient  
19 du paludisme ont été traités par ces médecins, là où ils exercent, à savoir dans les  
20 hôpitaux, notamment l'hôpital général de Guinée-Bissau.  
21  
22 **M. LE JUGE LUCKY** (*interprétation de l'anglais*) : Et les autorités de Guinée-Bissau  
23 ont donné leur autorisation à cet effet ? Autrement dit, vous n'auriez pas pu  
24 bénéficier de ces soins si elles n'étaient pas d'accord ?  
25  
26 **M. OCAÑA CISNEROS** (*interprétation de l'anglais*) : Elles auraient pu interdire aux  
27 malades de se rendre auprès des médecins cubains.  
28  
29 **M. LE JUGE LUCKY** (*interprétation de l'anglais*) : Je vous remercie.  
30  
31 **LE PRÉSIDENT** (*interprétation de l'anglais*) : Monsieur Ocaña Cisneros, merci pour  
32 votre témoignage. Votre audition a maintenant pris fin. Vous pouvez vous retirer.  
33  
34 **M. OCAÑA CISNEROS** (*interprétation de l'anglais*) : Je vous remercie de m'avoir  
35 écouté.  
36  
37 (*Le témoin se retire*)  
38  
39 **LE PRÉSIDENT** (*interprétation de l'anglais*) : Monsieur García-Gallardo, comment  
40 souhaitez-vous poursuivre ?  
41  
42 **M. GARCÍA-GALLARDO** (*interprétation de l'anglais*) : Monsieur le Président, je  
43 voudrais appeler le témoin suivant, M. José Antonio Gamez Sanfiel, propriétaire du  
44 pétrolier *Virginia G*.  
45  
46 **LE PRÉSIDENT** (*interprétation de l'anglais*) : Je vous remercie, Monsieur M. García-  
47 Gallardo.  
48  
49 Le Tribunal va maintenant procéder à l'audition du témoin, M. Gamez Sanfiel. Il peut  
50 maintenant pénétrer dans la salle d'audience.

1  
2 **LE PRÉSIDENT** (*interprétation de l'anglais*) : Je vais demander maintenant au  
3 Greffier de demander au témoin de prononcer la déclaration solennelle.

4  
5 (*Le témoin prononce la déclaration solennelle*)

6  
7 **LE PRÉSIDENT** (*interprétation de l'anglais*) : Merci, Monsieur Gamez Sanfiel.

8  
9 Je souhaiterais vous rappeler ce qui suit : le travail des interprètes et des rédacteurs  
10 de procès-verbaux est complexe, d'autant plus qu'en l'occurrence, non seulement  
11 l'anglais et le français sont utilisés, mais aussi une troisième langue, ici l'espagnol.  
12 Tout ce que vous déclarez en espagnol sera interprété d'abord en anglais, ensuite  
13 en français. Par conséquent, je vous demanderai de bien vouloir parler lentement et  
14 de laisser un intervalle suffisant avant de répondre après que quelqu'un se sera  
15 adressé à vous.

16  
17 Comme je l'ai dit, toute déclaration ou question de quelqu'un d'autre doit être  
18 traduite en anglais, ensuite en français. Vous devez attendre que soit terminée  
19 l'interprétation vers le français. A ce moment-là, je vous ferai un signe par vous  
20 indiquer que vous pouvez prendre la parole. Ce n'est qu'ainsi qu'il sera possible aux  
21 interprètes de suivre les débats.

22  
23 Monsieur M. García-Gallardo, vous avez la parole.

24  
25 **Interrogatoire mené par M. GARCÍA-GALLARDO**

26  
27 **M. GARCÍA-GALLARDO** (*interprétation de l'anglais*) : Je vous remercie,  
28 Monsieur le Président.

29  
30 Monsieur Gamez Sanfiel, veuillez vous présenter, s'il vous plaît.

31  
32 **M. GAMEZ SANFIEL** (*interprétation de l'anglais*) : Je m'appelle José Antonio  
33 Gamez Sanfiel. Je suis le propriétaire du *Virginia G*. Depuis 1964, j'exerce la  
34 profession d'ingénieur maritime et je me suis spécialisé dans le combustible depuis  
35 1981.

36  
37 **M. GARCÍA-GALLARDO** (*interprétation de l'anglais*) : Monsieur Gamez Sanfiel,  
38 pourquoi le port de Las Palmas a-t-il toujours été considéré comme stratégique pour  
39 les activités d'approvisionnement en gazole dans la région de l'Afrique de l'Ouest ?

40  
41 **M. GAMEZ SANFIEL** (*interprétation de l'anglais*) : Dans cette zone, le port de Las  
42 Palmas est celui qui garantit la qualité, conformément aux réglementations en  
43 vigueur, ce qui n'est pas le cas de Dakar. Il arrive sans doute parfois que ce dernier  
44 satisfasse aux exigences qualitatives, mais pas de manière régulière comme le fait,  
45 en revanche, Las Palmas, où les réglementations européennes sont toujours  
46 respectées.

47  
48 **M. GARCÍA-GALLARDO** (*interprétation de l'espagnol*) (*hors micro*) : Quel était le  
49 type de clients de votre société ?

1 **M. GAMEZ SANFIEL** (*interprétation de l'anglais*) : Nos clients étaient  
2 essentiellement des navires marchands qui se rendaient dans des ports en Europe  
3 et en Amérique. De temps en temps, nous ravitaillions d'autres types de navires. En  
4 effet, ces navires avaient besoin de certificats de qualité en bonne et due forme qui  
5 ne pouvaient pas être délivrés par des ports autres que ceux des Îles Canaries. Ma  
6 société a fourni du fioul lourd, mais pas avec le *Virginia G*, car le transport de ce type  
7 de combustible exige un navire à double coque, comme l'*Iballa*.

8  
9 A l'époque des faits, nous exploitions le *Virginia G* et l'*Iballa G*.

10  
11 **M. GARCÍA-GALLARDO** (*interprétation de l'anglais*) : Fournissiez-vous d'autres  
12 services ou produits à vos clients ?

13  
14 **M. GAMEZ SANFIEL** (*interprétation de l'anglais*) : Non, absolument aucun,  
15 uniquement du combustible.

16  
17 **M. GARCÍA-GALLARDO** (*interprétation de l'anglais*) : Considérez-vous que vos  
18 pétroliers sont des navires frigorifiques ?

19  
20 **M. GAMEZ SANFIEL** (*interprétation de l'anglais*) : Absolument pas. Ils sont destinés  
21 au transport de combustible.

22  
23 **M. GARCÍA-GALLARDO** (*interprétation de l'anglais*) : Considérez-vous que vos  
24 pétroliers sont des navires logistiques ?

25  
26 **M. GAMEZ SANFIEL** (*interprétation de l'anglais*) : Absolument pas. Leur vocation  
27 est de transporter du combustible et c'est là le service que nous rendons. Notre  
28 seule activité consiste à ravitailler les navires en combustible. Il ne s'agit pas du tout  
29 de navires conçus pour des opérations logistiques, qui peuvent aussi assurer  
30 d'autres formes d'approvisionnement.

31  
32 **M. GARCÍA-GALLARDO** (*interprétation de l'anglais*) : A quels autres types d'activité  
33 faites vous référence Monsieur Gamez Sanfiel ?

34  
35 **M. GAMEZ SANFIEL** (*interprétation de l'anglais*) : Par exemple, la fourniture de  
36 vivres ou d'eau ou bien le transport de cargaisons ou de poisson. Nos navires ne  
37 sont pas conçus pour cela. Nous n'étions pas engagés dans ce type d'opérations.

38  
39 **M. GARCÍA-GALLARDO** (*interprétation de l'anglais*) : Vous rendez-vous souvent  
40 dans les pays d'Afrique de l'Ouest ?

41  
42 **M. GAMEZ SANFIEL** (*interprétation de l'anglais*) : Oui, assez fréquemment.

43  
44 **M. GARCÍA-GALLARDO** (*interprétation de l'anglais*) : En Guinée-Bissau ?

45  
46 **M. GAMEZ SANFIEL** (*interprétation de l'anglais*) : Oui. Je vis actuellement en  
47 Guinée-Bissau. J'y ai ma résidence. Après ce qui s'est passé et après la mainlevée  
48 de l'immobilisation du navire, j'ai essayé de contribuer à résoudre un important  
49 problème rencontré par la Guinée-Bissau, à savoir l'approvisionnement en  
50 combustible.

1  
2  
3  
4  
5  
6  
7  
8  
9  
10  
11  
12  
13  
14  
15  
16  
17  
18  
19  
20  
21  
22  
23  
24  
25  
26  
27  
28  
29  
30  
31  
32  
33  
34  
35  
36  
37  
38  
39  
40  
41  
42  
43  
44  
45  
46  
47  
48  
49  
50

**M. GARCÍA-GALLARDO** (*interprétation de l'espagnol*) : Quel travail effectuez-vous en Guinée-Bissau ?

**M. GAMEZ SANFIEL** (*interprétation de l'anglais*) : J'exerce une activité de conseil. Je donne des avis au conseiller de l'actuel président pour les questions touchant à l'énergie, notamment pour essayer de trouver du combustible à un prix raisonnable, le commercialiser et le transporter.

**M. GARCÍA-GALLARDO** (*interprétation de l'anglais*) : Est-ce que, normalement, vous avez recours au pétrolier *Virginia G* pour rendre ces services ?

**M. GAMEZ SANFIEL** (*interprétation de l'anglais*) : Oui, effectivement.

**M. GARCÍA-GALLARDO** (*interprétation de l'anglais*) : Pouvez-vous nous donner plus de précisions sur les services en question.

**M. GAMEZ SANFIEL** (*interprétation de l'anglais*) : Oui. Je le répète. Je partage mes connaissances dans le domaine des combustibles parce que c'est ce que je fais depuis 1980 ; je suis expert en la matière et mes connaissances maritimes se sont enrichies au cours de mes nombreuses années de travail dans ce domaine. Dans un pays comme la Guinée-Bissau, où les besoins en combustible sont énormes et où le manque de combustible entraîne des souffrances considérables, j'essaie de faire profiter de mes connaissances les responsables, afin qu'ils puissent accéder à des combustibles à des prix du marché raisonnables, faire face ainsi aux graves problèmes d'approvisionnement que connaît le pays et susciter une amélioration de la situation. La population souffre énormément de ce problème, car elle est privée d'eau et d'électricité pendant de longues périodes. Je cherche à faire ce que je peux, à remonter mon affaire et en même temps à servir ce pays.

**M. GARCÍA-GALLARDO** (*interprétation de l'anglais*) : Le *Virginia G* nécessite-t-il une autorisation particulière pour mener à bien ces activités ?

**M. GAMEZ SANFIEL** (*interprétation de l'anglais*) : Non, pas du tout. Nous travaillons de port à port. Nous chargeons dans un port et déchargeons à Bissau. Nous avons seulement besoin de ce dont a besoin un navire pour opérer : une cargaison. Nous avons un agent qui s'occupe de tous les papiers, autorisations, certificats, etc. A Bissau, nous avons aussi un agent qui s'occupe des formalités douanières et des relations avec les autorités, comme pour tout autre navire n'importe où dans le monde.

**M. GARCÍA-GALLARDO** (*interprétation de l'anglais*) : Pour revenir aux conditions de l'arraisonnement du *Virginia G* en 2009, avez-vous rencontré au cours de votre longue expérience de la fourniture de gazole dans la zone économique exclusive des différents pays d'Afrique de l'Ouest, une situation semblable à celle qui s'est produite en Guinée-Bissau avec cet arraisonnement ?

**M. GAMEZ SANFIEL** (*interprétation de l'anglais*) : Non, pas exactement. J'ai connu deux épisodes un peu différents : l'un au Sénégal vers 2001. Alors que nous étions en train de ravitailler un navire à 40 milles marins de la côte, en dehors des eaux

1 territoriales et de la zone contiguë, nous avons été interceptés par un navire de  
2 patrouille du Sénégal, qui nous a conduit jusqu'au port de Dakar. Nous y sommes  
3 restés deux jours. Nos avocats ont fait ce qu'ils avaient à faire et nous avons été  
4 libérés sans qu'aucune charge ne soit retenue contre nous. Nous avons obtenu un  
5 dédommagement de 15 000 dollars pour les deux jours d'immobilisation.

6  
7 Un autre cas s'est produit en Guinée-Conakry, en 2004 ou 2005 je crois. A l'époque,  
8 la zone devenait extrêmement dangereuse et nous avons cessé nos opérations en  
9 Guinée-Bissau et en Guinée-Conakry. Nous avons été arraisonnés par des pirates.  
10 Enfin plutôt saisis par des pirates. Le capitaine nous a appelés et nous a dit qu'ils  
11 tiraient en l'air. On nous a retiré tous nos vêtements et nous avons été contraints de  
12 nous asseoir, totalement nus, sur le pont. Il faisait 40° à 45°. Dans ces conditions,  
13 nous avons contacté le club P&I, qui nous a recommandé de négocier avec les  
14 pirates. Ceux-ci n'exigeaient pas que le navire se rende quelque part. Au départ, ils  
15 ont réclamé 300 000 euros pour le libérer. Finalement, le P&I a versé 30 000 dollars  
16 à un groupe en Guinée-Conakry et nous avons été immédiatement relâchés.

17  
18 Je parle là d'une situation très dramatique, mais qui a pu être résolue en l'espace de  
19 24 heures.

20  
21 **M. GARCÍA-GALLARDO** (*interprétation de l'anglais*) : Monsieur Gamez Sanfiel,  
22 étiez-vous informé par le propriétaire des navires *Amabal I* et *Amabal II* des motifs  
23 de l'immobilisation de ces deux navires ?

24  
25 **M. GAMEZ SANFIEL** (*interprétation de l'anglais*) : Oui. Une fois le navire arraisonné  
26 en Guinée-Bissau, je me suis rendu de Séville à Las Palmas, dans les Îles Canaries.  
27 Nous avons eu des entretiens avec l'agent du navire et avec M. Hamadi, qui était  
28 Consul honoraire d'Espagne en Guinée-Bissau. Le propriétaire a indiqué que pour  
29 résoudre le problème, il fallait payer pour obtenir la mainlevée. Il m'a mis en contact  
30 avec un fonctionnaire du ministère espagnol de l'Agriculture et des Affaires  
31 maritimes. Je me suis entretenu avec ce fonctionnaire qui m'a dit que le mieux, pour  
32 résoudre la question rapidement, était de payer et de s'en aller, avant que la  
33 situation n'empire. La personne la plus à même de gérer ce genre de situation était  
34 M. Hamadi, qui était un ami proche de Cadogo. Cadogo était le surnom donné à  
35 l'ancien Premier Ministre de la Guinée-Bissau, qui est aujourd'hui en exil au  
36 Portugal. Je lui ai dit pour ma part que nous n'allions pas négocier, car nous n'avions  
37 rien fait de répréhensible. Nous n'allions donc rien négocier avec qui que ce soit car  
38 il n'y avait rien à négocier.

39  
40 **M. GARCÍA-GALLARDO** (*interprétation de l'espagnol*) : Vous dites que l'on vous a  
41 proposé quelqu'un pour trouver une solution, quelqu'un de Guinée-Bissau au  
42 Ministère des finances ?

43  
44 **M. GAMEZ SANFIEL** (*interprétation de l'anglais*) : Non, il nous a fallu déposer un  
45 montant de 600 000 euros sur un compte à Lisbonne.

46  
47 **M. GARCÍA-GALLARDO** (*interprétation de l'anglais*) : Avez-vous des preuves de  
48 cela ?

1 **M. GAMEZ SANFIEL** (*interprétation de l'anglais*) : Non. La seule preuve que j'ai,  
2 c'est ma conversation avec le propriétaire des navires *Amabal* et Eduardo Blanco  
3 Guerrero, le capitaine qui est décédé depuis, qui a subi des pressions considérables  
4 en Guinée-Bissau. Il y avait là-bas un homme – je ne sais pas qui c'était, mais il m'a  
5 même communiqué son numéro de téléphone – dont le nom était quelque chose  
6 comme Gomez Gau, qui aurait été très heureux de me parler. J'ai dit : « Il ne va pas  
7 s'entretenir avec moi. Nous avons nos représentants à Bissau. » Monsieur  
8 Alvarenga était notre représentant, donc l'agent du P&I à Bissau, et il s'est entretenu  
9 non seulement avec ce M. Gomez Gau mais aussi avec quelqu'un qui s'appelait  
10 Nosoliny Vieira. Ils l'ont fait attendre longtemps avant qu'il puisse leur parler.  
11 Finalement, on lui a dit que les choses étaient entre les mains de la Commission  
12 interministérielle des pêcheries et qu'ils n'avaient rien à lui dire.

13  
14 **M. GARCÍA-GALLARDO** (*interprétation de l'anglais*) : Considérez-vous ce genre  
15 d'autorisation en matière de fourniture de gazole conforme au droit international de  
16 la mer ? Je veux parler de l'autorisation de fournir ce service.

17  
18 **M. GAMEZ SANFIEL** (*interprétation de l'anglais*) : Lorsque nous avitailons à une  
19 distance inférieure à 24 milles, nous avons un agent à terre qui s'occupe de toutes  
20 les formalités documentaires pour pouvoir fournir les marchandises ou le  
21 combustible avec l'autorisation requise. Si nous sommes à une distance supérieure  
22 à 24 milles, la personne qui obtient les permis, les certificats, c'est le propriétaire du  
23 navire, par le biais de l'agent, pour le navire qui doit être ravitaillé. Donc  
24 conformément à cela, la seule chose que nous faisons lorsque nous avitailons en  
25 combustible au-delà de 24 milles, c'est de nous assurer, par le biais d'observateurs  
26 et des capitaines des navires que nous ravitaillons, qu'ils ont tous les documents et  
27 autorisations requises. Généralement, cela ne se fait pas directement mais par le  
28 biais d'un agent. Nous savons, d'après des déclarations effectuées par les  
29 personnes responsables des navires que nous ravitaillions, que les agents et toutes  
30 les autres personnes impliquées avaient accordé l'autorisation pour que nous allions  
31 au point de rencontre et qu'ils s'étaient entretenus avec toutes les personnes à qui il  
32 fallait s'adresser.

33  
34 **M. GARCÍA-GALLARDO** (*interprétation de l'anglais*) : Monsieur Gamez, avez-vous  
35 introduit une instance judiciaire devant les tribunaux de la Guinée-Bissau ? Je veux  
36 parler de mesures conservatoires ou de tout autre type de procédure principale –  
37 afin d'attaquer la décision relative à la confiscation du navire, de l'équipement et de  
38 la cargaison ?

39  
40 **M. GAMEZ SANFIEL** (*interprétation de l'anglais*) : Oui, effectivement, nous avons  
41 fait tout ce qui était en notre pouvoir auprès du procureur. Nous avons même  
42 demandé une prompte mainlevée en échange d'une caution raisonnable, de telle  
43 sorte que notre navire et notre équipage n'auraient pas eu à rester sur place plus  
44 longtemps. De plus, comme les choses ne se sont pas du tout améliorées, nous  
45 avons recruté un avocat, de Lisbonne, du cabinet Miranda, qui a introduit des  
46 instances différentes et ils ont même obtenu que le juge correspondant rende une  
47 décision interdisant la saisie du navire et de la cargaison. Le 24 septembre, il y avait  
48 une lettre signée par le sous-secrétaire au Trésor, qui portait la date du  
49 30 septembre, donc six jours plus tard. Cette lettre disposait que, quoi que déclare le  
50 juge, le Gouvernement saisirait et le navire, et la cargaison. Ils ont donc fait amarrer

1 le navire dans le port et forcé le capitaine, sous la menace des armes, à accoster. Ils  
2 ont confisqué la cargaison. Une fois le navire confisqué et la cargaison déchargée,  
3 nous avons simplement jeté l'ancre.

4  
5 **M. GARCÍA-GALLARDO** (*interprétation de l'anglais*) : Pouvez-vous nous expliquer  
6 en quoi vos activités commerciales ont été affectées par la saisie et confiscation du  
7 *Virginia G* ?

8  
9 **M. GAMEZ SANFIEL** (*interprétation de l'anglais*) : Nous vivons à l'ère des  
10 communications. Alors au moment de l'arrestation du *Virginia G*, le 21 août, la radio  
11 et la télévision en ont fait toute une histoire et j'ai été soumis à une pression  
12 considérable, ce qui a eu pour résultat que notre autre navire a été confisqué et  
13 qu'une vedette a été retirée par les compagnies pétrolières. En l'espace de deux  
14 semaines seulement, je me suis retrouvé sans mes deux navires et avec une  
15 réputation qui était horrible. J'étais accusé d'être un pirate, et ce n'est pas seulement  
16 moi qui vous le dis. J'ai une coupure de presse d'un journal bissau-guinéen qui  
17 rapporte que M. Missilini a dit qu'un navire panaméen qui se livrait à la piraterie sur  
18 les côtes de la Guinée-Bissau a été saisi. Comme vous pouvez l'imaginer, cela a  
19 causé un préjudice considérable à ma réputation et j'ai dû retrousser mes manches  
20 et faire face à la situation. Comme j'ai beaucoup de ressort, j'ai réussi à garder la  
21 tête hors de l'eau, mais de 2009 à aujourd'hui ma vie n'a pas été une sinécure,  
22 comme vous pouvez l'imaginer, mais cela m'a endurci.

23  
24 **M. GARCÍA-GALLARDO** (*interprétation de l'anglais*) : Voulez-vous dire qu'il ne vous  
25 a pas été possible de financer le séjour des membres de l'équipage du *Virginia G*  
26 pendant les quatorze mois d'immobilisation du navire dans le port de Bissau ?  
27 Pourriez-vous expliquer de manière plus détaillée ces circonstances ? Les raisons  
28 de votre incapacité à verser un acompte aux membres de l'équipage, un  
29 montant minimum leur permettant de couvrir le coût de la vie ?

30  
31 **M. GAMEZ SANFIEL** (*interprétation de l'anglais*) : Dès que cela m'a été possible,  
32 j'ai payé la note. Bien sûr, la situation n'était pas des meilleures. Une partie des  
33 membres de l'équipage a commencé à quitter le navire. D'autres membres de  
34 l'équipage ont décidé de rester à bord du navire en dépit de la situation, jusqu'au  
35 moment où ils toucheraient leur salaire. Cette situation était difficile. Pour moi aussi,  
36 il a été difficile d'y faire face parce que j'avais moi-même des problèmes à faire  
37 bouillir la marmite.

38  
39 **M. GARCÍA-GALLARDO** (*interprétation de l'anglais*) : Avez-vous reçu un appui de  
40 l'Etat du pavillon, c'est-à-dire le Panama ?

41  
42 **M. GAMEZ SANFIEL** (*interprétation de l'anglais*) : En fait, le seul appui auquel  
43 j'avais droit était de venir à ce Tribunal. Lorsque j'ai décidé de venir devant ce  
44 Tribunal ils m'ont aidé, et me voici.

45  
46 **M. GARCÍA-GALLARDO** (*interprétation de l'anglais*) : Merci.

47  
48 **LE PRÉSIDENT** (*interprétation de l'anglais*) : Merci, Monsieur García-Gallardo.  
49 Conformément à l'article 80 du Règlement du Tribunal, un témoin qui est appelé par  
50 une partie peut également être interrogé par l'autre partie. C'est la raison pour

1 laquelle je demande à l'agent de la Guinée-Bissau s'il souhaite procéder au contre-  
2 interrogatoire du témoin.

3  
4 **M. MENEZES LEITÃO** (*interprétation de l'anglais*) : Oui.

5  
6 **LE PRÉSIDENT** (*interprétation de l'anglais*) : Je donne donc la parole à l'agent de la  
7 Guinée-Bissau qui procédera au contre-interrogatoire du témoin. Vous avez la  
8 parole, Monsieur.

9  
10 **M. MENEZES LEITÃO** (*interprétation de l'anglais*) : Merci, Monsieur le Président.

11  
12 **Contre-interrogatoire mené par M. MENEZES LEITÃO**

13  
14 **M. MENEZES LEITÃO** (*interprétation de l'anglais*) : Monsieur Gamez, j'aimerais que  
15 vous m'apportiez quelques informations concernant la déposition écrite que vous  
16 avez fournie au Tribunal. Dans cette déposition, vous dites que, en janvier 1988, la  
17 société Penn Lilac a été créée pour exploiter le navire *Virginia G*. Vous avez été  
18 nommé en tant que représentant de cette entreprise. Est-ce cela ?

19  
20 **M. GAMEZ SANFIEL** (*interprétation de l'anglais*) : Oui, effectivement.

21  
22 **M. MENEZES LEITÃO** (*interprétation de l'anglais*) : Puis, en septembre 2001, la  
23 société Penn World SA a été créée, et vous avez été nommé en charge de  
24 l'exploitation de son navire, l'*Iballa G*. Est-ce exact ?

25  
26 **M. GAMEZ SANFIEL** (*interprétation de l'anglais*) : Oui.

27  
28 **M. MENEZES LEITÃO** (*interprétation de l'anglais*) : Ainsi, si j'ai bien compris, les  
29 navires en question appartiennent à des sociétés différentes. Ainsi, le propriétaire du  
30 *Virginia G* n'a rien à voir avec le propriétaire de l'*Iballa G*. Est-ce cela ?

31  
32 **M. GAMEZ SANFIEL** (*interprétation de l'anglais*) : La pratique habituelle veut que,  
33 dans le monde de la marine marchande, chaque navire crée sa propre société, et  
34 cela ne signifie pas que les sociétés n'ont aucun lien entre elles.

35  
36 **M. MENEZES LEITÃO** (*interprétation de l'anglais*) : Pensez-vous que l'*Iballa G*  
37 appartenait à Penn Lilac ?

38  
39 **M. GAMEZ SANFIEL** : Non.

40  
41 **M. MENEZES LEITÃO** (*interprétation de l'anglais*) : Permettez-moi de vous  
42 interroger sur une autre question mentionnée dans votre déposition. Vous avez  
43 déclaré que le navire *Virginia G* avait eu plusieurs problèmes sur les côtes de cette  
44 région de l'Afrique. Le *Virginia G* a été saisi au Sénégal et une réparation a été  
45 versée à l'Etat, et vous avez également dit qu'une autre réparation avait été versée  
46 pour ce navire en Guinée-Conakry. Est-ce bien cela ?

47  
48 **M. GAMEZ SANFIEL** (*interprétation de l'anglais*) : Non. Ce que j'ai dit, c'est que  
49 l'Etat sénégalais nous avait versé un dédommagement de 15 000 dollars des Etats-

1 Unis et ce que je dis, c'est qu'en Guinée-Conakry, par le truchement du club P&I,  
2 nous avons dû payer une organisation se livrant à la piraterie.

3  
4 **M. MENEZES LEITÃO** (*interprétation de l'anglais*) (hors micro) : Une organisation  
5 ayant pignon sur rue et dont l'activité est la piraterie ?

6  
7 **M. GAMEZ SANFIEL** (*interprétation de l'anglais*) : Non, non, ce n'est pas ce que je  
8 suis en train de dire. Je disais que le club P&I a établi un contact avec toute une  
9 série de personnes en Guinée-Conakry. Je ne vous parle pas ici d'un bureau ouvert  
10 au public ou autre, mais si vous connaissez cette région du monde, vous savez que  
11 ces choses arrivent vraiment.

12  
13 **M. MENEZES LEITÃO** (*interprétation de l'anglais*) : Ne déclarez-vous pas ce type  
14 d'infraction aux autorités de la Guinée-Conakry ?

15  
16 **M. GAMEZ SANFIEL** (*interprétation de l'anglais*) : Non.

17  
18 **M. MENEZES LEITÃO** (*interprétation de l'anglais*) : Dans votre déposition écrite,  
19 vous déclarez également que vous avez décidé de ne pas utiliser le mécanisme de  
20 la prompte mainlevée au titre de l'article 292 de la Convention, puisque vous avez  
21 été amené à penser qu'une solution à la question était possible. Par conséquent,  
22 s'agissant de la Guinée-Bissau, avez-vous également cherché à parvenir à une  
23 autre solution, comme vous l'aviez fait en Guinée-Conakry ?

24  
25 **M. GAMEZ SANFIEL** (*interprétation de l'anglais*) : Ce que je dis c'est qu'en Guinée-  
26 Bissau -et cela figure par écrit-, nous avons demandé aux autorités de bien vouloir  
27 accepter une caution pour obtenir la prompte mainlevée du navire.

28  
29 **M. MENEZES LEITÃO** (*interprétation de l'anglais*) : Pour payer quoi ?

30  
31 **M. GAMEZ SANFIEL** (*interprétation de l'anglais*) : Non, elles ne m'ont pas permis  
32 de verser une caution. Elles n'ont même pas répondu. Il s'agit d'une lettre écrite qui  
33 avait été adressée au procureur et dans laquelle nous avons demandé, vous savez,  
34 au procureur qu'il fixe le montant de la caution. Or, le procureur n'a même pas  
35 mentionné de montant. J'ai reçu, moi, une communication d'un avocat local. J'y étais  
36 invité à accepter un accord reconnaissant l'infraction commise et à payer  
37 100 000 euros comme facture de cet avocat ; et si l'amende était inférieure à  
38 600 000 euros, 10 % reviendraient également aux avocats – et cela n'a rien à voir  
39 avec la caution.

40  
41 **M. MENEZES LEITÃO** (*interprétation de l'anglais*) : Vous avez eu des conversations  
42 concernant une tentative de corruption, mais vous n'alliez que rapporter une  
43 déclaration de tierces parties, si je comprends bien. Vous n'avez parlé à personne  
44 susceptible de se laisser corrompre ou de se livrer à des activités semblables ?

45  
46 **M. GAMEZ SANFIEL** (*interprétation de l'anglais*) : Eh bien, j'ai non seulement  
47 évoqué cette question... En fait, je n'ai parlé à personne. Je n'ai parlé à personne.

1 **M. MENEZES LEITÃO** (*interprétation de l'anglais*) : Avez-vous parlé au capitaine au  
2 sujet de la possibilité – vous avez dit je crois – d'une solution « à l'africaine » ? C'est  
3 la seule preuve que vous avez.

4  
5 **M. GAMEZ SANFIEL** (*interprétation de l'anglais*) : Si vous le permettez, Monsieur, je  
6 vais répondre à votre question. Je disais donc que non seulement j'ai recherché une  
7 solution, un règlement juridique, mais il y a des preuves écrites selon lesquelles  
8 nous avons recherché une solution. Mais les interlocuteurs ne semblaient avoir  
9 aucun intérêt à trouver une solution, parce qu'ils pensaient que tout serait réglé, que  
10 cela avait été réglé par le passé, parce que ce n'est pas seulement nous qui avons  
11 été interceptés et forcé à accoster au port – non, non, non. Le Gouvernement  
12 portugais avait fait une déclaration quelques mois auparavant disant que si la  
13 Guinée-Bissau persistait à saisir de façon systématique des navires portugais il  
14 apporterait une réponse, pas seulement une réponse politique, mais d'autres types  
15 de réponses. C'était le Portugal.

16  
17 **M. MENEZES LEITÃO** (*interprétation de l'anglais*) : Si le Gouvernement de la  
18 Guinée-Bissau et si l'Etat bissau-guinéen sont aussi mauvais que vous le dites,  
19 pourquoi résidez-vous actuellement en Guinée-Bissau ?

20  
21 **M. GAMEZ SANFIEL** (*interprétation de l'anglais*) : Très bien. Parce que, vous le  
22 savez, le « Gouvernement » voyou de la Guinée-Bissau a été renversé et qu'il n'est  
23 plus au pouvoir. Aujourd'hui, il y a un nouveau gouvernement qui essaie de faire les  
24 choses de manière différente. C'est un gouvernement qui a organisé des élections  
25 générales pour le 23 novembre et je peux imaginer que ce pays, qui connaît une  
26 situation particulièrement difficile – pénurie d'eau potable, pas d'électricité etc. – va  
27 pouvoir résoudre de manière heureuse ses problèmes économiques.

28  
29 **M. MENEZES LEITÃO** (*interprétation de l'anglais*) : Vous avez déclaré qu'en raison  
30 de la saisie du *Virginia G* l'autre société, Gebaspe a perdu le navire *Iballa G*.  
31 Confirmez-vous cette déclaration ?

32  
33 **M. GAMEZ SANFIEL** (*interprétation de l'anglais*) : Je regrette, je n'ai peut-être pas  
34 expliqué correctement les choses ou peut-être que vous n'avez pas compris ce que  
35 j'ai dit. Ce que j'ai dit, Monsieur, c'est que la société et la manière dont Penn Lilac  
36 gérait ses affaires, et le propriétaire de l'*Iballa G* étaient deux sociétés différentes.

37  
38 **M. MENEZES LEITÃO** (*interprétation de l'anglais*) : Oui, oui.

39  
40 **LE PRÉSIDENT** (*interprétation de l'anglais*) : Désolé de vous interrompre,  
41 Monsieur Leitão, pourriez-vous attendre que l'interprétation vers le français soit  
42 achevée ? Merci. Vous pouvez continuer.

43  
44 **M. GAMEZ SANFIEL** (*interprétation de l'anglais*) : Comme je le disais, il s'agit de  
45 deux sociétés qui ont toutes les deux le même gestionnaire. Désolé, si vous me le  
46 permettez, je vais à présent terminer de vous donner mes explications. C'est  
47 quelque chose qui n'est pas spécifique à ces deux sociétés. Très souvent, les  
48 grandes sociétés fonctionnent de la sorte parce que c'est comme cela que  
49 fonctionne le marché : chaque navire a sa propre société, qui en est propriétaire, et  
50 le gestionnaire peut être un gestionnaire unique pour plusieurs navires. D'ailleurs,

1 dans ma déclaration, je parle aussi de Penn Lilac, mais aussi Penn World et encore  
2 d'une autre société appelée Gebaspe, qui est la société qui gérait ces deux autres  
3 sociétés. Donc c'était cette société qui était responsable des activités commerciales.

4  
5 **M. MENEZES LEITÃO** (*interprétation de l'anglais*) : Vous convenez qu'il s'agit d'une  
6 société espagnole ?

7  
8 **M. GAMEZ SANFIEL** (*interprétation de l'anglais*) : Très bien, j'en conviens ; c'est  
9 une société espagnole.

10  
11 **MR MENEZES LEITÃO** (*interprétation de l'anglais*) : Pouvez-vous confirmer que la  
12 saisie du *Virginia G* a eu des conséquences sur l'*Iballa G* ? Selon mes informations,  
13 l'*Iballa G* ne payait pas les salaires de son équipage depuis avril 2009. Pouvez-vous  
14 confirmer cela ?

15  
16 **MR GAMEZ SANFIEL** (*interprétation de l'anglais*) : Ni l'*Iballa G* ni le *Virginia G* ne  
17 payaient ces salaires. En 2010, lorsque son exploitation a repris, nous avons fait une  
18 proposition.

19  
20 **MR MENEZES LEITÃO** (*interprétation de l'anglais*) : Les salaires qui n'étaient pas  
21 payés depuis avril 2009 aux marins de l'*Iballa G*.

22  
23 **MR GAMEZ SANFIEL** (*interprétation de l'anglais*) : Si vous me le permettez...

24  
25 **MR MENEZES LEITÃO** (*interprétation de l'anglais*) : Veuillez s'il-vous-plaît répondre  
26 à la question.

27  
28 **MR GAMEZ SANFIEL** (*interprétation de l'anglais*) : Je ne vais pas répondre par  
29 « oui » ou par « non » à moins d'y être obligé par Monsieur le Président.

30  
31 **M. MENEZES LEITÃO** (*interprétation de l'anglais*) : Deuxième question : le  
32 24 août 2009, c'est-à-dire trois jours seulement après la saisie du *Virginia G*,  
33 l'*Iballa G* est arrivé au port de Las Palmas. Le 21 août était un vendredi et le 24 août  
34 un lundi. Dans votre témoignage, vous notez que l'*Iballa G* a été envoyé au port de  
35 Las Palmas à cause de la saisie du *Virginia G* et à cause des déclarations de  
36 M. Hugo Nosoliny Vieira, déclarations qui n'ont été faites qu'en septembre 2009 ?

37  
38 **M. GAMEZ SANFIEL** (*interprétation de l'anglais*) : Je crois l'avoir déjà dit, mais je  
39 vais répéter ce que j'ai dit précédemment. Quelque 15 jours après, l'*Iballa G* est  
40 rentré au port.

41  
42 **M. MENEZES LEITÃO** (*interprétation de l'anglais*) : Le 24 août au port de Las  
43 Palmas. Les membres de l'équipage n'étaient pas payés et j'ai par ailleurs des  
44 informations selon lesquelles le navire devait également beaucoup d'argent à la  
45 CEPSA. Le navire n'avait pas payé les factures dues à CEPSA. Est-ce que cela a  
46 aussi quelque chose à voir avec la saisie du *Virginia G*, le fait que le navire n'avait  
47 pas réglé ses factures à la CEPSA ?

48  
49 **M. GAMEZ SANFIEL** (*interprétation de l'anglais*) : Bon, je vais répéter ce que j'ai dit  
50 précédemment. Il est difficile de comprendre que le navire avait des problèmes

1 juridiques avec la CEPESA, alors que la CEPESA approvisionnait le navire en  
2 combustible.

3

4 **MR MENEZES LEITÃO** (*interprétation de l'anglais*) : Pourriez-vous s'il-vous-plaît  
5 répondre à la question ?

6

7 **M. GAMEZ SANFIEL** (*interprétation de l'anglais*) : J'ai dit précédemment que le  
8 navire s'est rendu au port de Las Palmas car les activités de soutage étaient  
9 achevées, et le navire est parti recharger du combustible, ce qu'il a pu faire sans  
10 qu'il y ait aucun problème. La seule chose, c'est que des rumeurs se sont répandues  
11 à toute vitesse. Vous parliez du 24, mais normalement, la fin du mois, c'est le 30, et  
12 non pas le 24 août. Si ce qui est arrivé au *Virginia G* ne s'était pas produit, si les  
13 rumeurs selon lesquelles nous étions des pirates ne s'étaient pas répandues aussi  
14 largement, tout aurait continué comme à l'accoutumée.

15

16 **LE PRÉSIDENT** (*interprétation de l'anglais*) : Je regrette de devoir vous interrompre  
17 une fois de plus, mais les interprètes ont du mal à suivre votre déclaration ou vos  
18 questions, je vous demande donc d'attendre que la traduction en français soit  
19 achevée, avant de poser votre prochaine question, sinon les choses deviennent  
20 incompréhensibles.

21

22 **M. MENEZES LEITÃO** (*interprétation de l'anglais*) : Je vous remercie.

23

24 **M. GAMEZ SANFIEL** (*interprétation de l'anglais*) : Comme je le disais, étant donné  
25 les rumeurs sur la situation diffusées par la télévision, la radio, et la presse écrite et  
26 puis les différentes déclarations faites par l'administration bissau-guinéenne, sur la  
27 participation du bateau à des activités de piraterie, l'alarme a été donnée et le  
28 bateau a été paralysé, du fait qu'il a été procédé à une première saisie, pour  
29 20 000 euros, montant peu important, mais qui a entraîné une série de saisies et  
30 d'oppositions sur biens, notamment de la CEPESA. Il a été difficile de continuer dans  
31 ces conditions, Pourtant si les choses étaient restées normales, rien de tout cela ne  
32 se serait produit. En fait, la CEPESA était la société qui nous fournissait du  
33 combustible, donc on ne peut pas vraiment parler d'un conflit avec la CEPESA ou de  
34 dettes à son égard, alors qu'il y avait un accord de collaboration entre la CEPESA et  
35 nous.

36

37 **M. MENEZES LEITÃO** (*interprétation de l'anglais*) : Mais dans le cas de l'*Iballa G* ?  
38 N'y avait-il pas certaines nouvelles selon lesquelles l'organisation Stella Maris  
39 s'occupait des membres de l'équipage qui ne percevaient pas de salaire ? Ce genre  
40 de nouvelles n'est-il pas autrement préjudiciable qu'une mention locale dans un  
41 journal de Guinée-Bissau ?

42

43 **M. GAMEZ SANFIEL** (*interprétation de l'anglais*) : Je vais vous dire. Lorsque le  
44 *Virginia G* a commencé ses opérations, quatre membres de l'équipage de l'*Iballa G*  
45 sont passés de l'*Iballa G* au *Virginia G* pour y travailler.

46

47 **M. MENEZES LEITÃO** (*interprétation de l'anglais*) : Je vous ai posé une question  
48 très concrète : la nouvelle de l'intervention de Stella Maris liée au fait que les  
49 salaires de l'équipage n'avaient pas été versés n'avait-elle pas plus d'importance  
50 qu'un journal local de Guinée-Bissau ?

1  
2 **M. GAMEZ SANFIEL** (*interprétation de l'anglais*) : La question que vous posez  
3 comporte un élément hautement subjectif.  
4  
5 **M. MENEZES LEITÃO** (*interprétation de l'anglais*) : Quel a été le prix d'acquisition  
6 du *Virginia G* par Penn Lilac ?  
7  
8 **M. GAMEZ SANFIEL** (*interprétation de l'anglais*) : Pouvez-vous répéter la question  
9 que vous venez de poser ?  
10  
11 **M. MENEZES LEITÃO** (*interprétation de l'anglais*) : Quel a été le prix d'acquisition  
12 du *Virginia G* par Penn Lilac ?  
13  
14 **M. GAMEZ SANFIEL** (*interprétation de l'anglais*) : Le *Virginia G* a été acheté aux  
15 enchères à Malaga. Je ne me souviens plus exactement du prix qui a été versé,  
16 mais il était de l'ordre de 600 000 euros. Je ne me souviens pas du chiffre exact.  
17  
18 **M. MENEZES LEITÃO** (*interprétation de l'anglais*) : A Malaga ?  
19  
20 **M. GAMEZ SANFIEL** (*interprétation de l'anglais*) : Je sais que le navire avait été  
21 saisi et qu'il a été acheté aux enchères publiques.  
22  
23 **M. MENEZES LEITÃO** (*interprétation de l'anglais*) : Pour un prix assez bas pour un  
24 pétrolier, non ?  
25  
26 **M. GAMEZ SANFIEL** (*interprétation de l'anglais*) : Vous savez, lors d'une vente aux  
27 enchères publiques, et c'était du troisième tour d'enchères, tout dépend bien  
28 entendu de ce qui en est offert  
29  
30 **M. MENEZES LEITÃO** (*interprétation de l'anglais*) : S'il n'a coûté que  
31 600 000 euros, le navire ne pouvait pas être en trop bon état.  
32  
33 **M. GAMEZ SANFIEL** (*interprétation de l'anglais*) : L'état du navire... Ce n'est pas au  
34 moment de l'achat qu'il faut voir l'état du navire, c'est vrai qu'il n'était peut-être pas  
35 en très bon état à ce moment-là, mais nous l'avons fait réparer. Nous avons obtenu  
36 tous les documents nécessaires et nous avons fait tout ce qu'il fallait pour qu'il soit  
37 en état de navigabilité. N'oubliez pas que ce navire naviguait dans la zone de l'Union  
38 européenne, pas dans des zones douteuses. Il naviguait dans les eaux de l'Union  
39 européenne. Quand un navire est vendu aux enchères publiques, et qu'on en est au  
40 troisième tour d'enchères, le prix du navire, c'est ce qu'en offre l'enchérisseur.  
41  
42 **M. MENEZES LEITÃO** (*interprétation de l'espagnol*) : A l'issue de ces enchères  
43 publiques, au troisième tour, c'est finalement la meilleure offre qui a été retenue. Là  
44 était la question.  
45  
46 **M. GAMEZ SANFIEL** (*interprétation de l'anglais*) : Pour parler franchement, je ne  
47 songe pas vraiment à vendre le *Virginia G*.  
48  
49 **M. MENEZES LEITÃO** (*interprétation de l'anglais*) : 500 000 euros? C'est ce qu'il  
50 vaudrait à l'heure actuelle ?

1  
2 **M. GAMEZ SANFIEL** (*interprétation de l'anglais*) : Peut-être, c'est possible. Il n'y a  
3 pas d'autres éléments à prendre en considération.

4  
5 **LE PRÉSIDENT** (*interprétation de l'anglais*) : Il est presque 16 h 30.  
6 Monsieur García-Gallardo, souhaitez-vous interroger à nouveau le témoin ? Si c'est  
7 le cas, nous allons devoir faire une interruption de séance de 30 minutes. Nous  
8 reprendrons à 17 heures.

9  
10 **M. GARCÍA-GALLARDO** (*interprétation de l'anglais*) : Merci Monsieur le Président.  
11 Je ne souhaite poser qu'une seule question, concernant une annexe à notre  
12 mémoire.

13  
14 **Nouvel interrogatoire mené par M. GARCÍA-GALLARDO**

15  
16 **M. GARCÍA-GALLARDO** (*interprétation de l'anglais*) : Pourriez-vous montrer  
17 l'annexe 41, la traduction en anglais d'une lettre adressée le 4 septembre 2009 par  
18 le propriétaire du bateau, Penn Lilac Trading, au FISCAP, l'autorité bissau-  
19 guinéenne des pêches, Vous voyez là la version en langue espagnole. M. Gamez,  
20 c'est la lettre que vous avez mentionnée précédemment, concernant l'offre ou la  
21 demande d'information sur le règlement éventuel, proposant le dépôt de cautions.  
22 Pourriez-vous donner lecture de ce paragraphe avec moi ?

23  
24 **M. GAMEZ SANFIEL** (*interprétation de l'anglais*) :

25  
26 Nous demandons de vous exprimer à ce sujet et de nous informer de la  
27 façon de régler, aussitôt que possible, cette situation difficile et  
28 désagréable ou de mettre en œuvre les procédures prévues légalement,  
29 notamment l'établissement des cautions nécessaires pour la mainlevée de  
30 l'immobilisation du navire, la mise en liberté de l'équipage et la restitution  
31 du produit se trouvant à bord.

32  
33 **LE PRÉSIDENT** (*interprétation de l'anglais*) : Monsieur le juge Bouguetaia souhaite  
34 poser des questions, mais peut-être pourrait-il le faire après la pause ? Le Tribunal  
35 va faire une pause de 30 minutes. Nous poursuivrons l'audience à 17 heures.

36  
37 (*Pause*)

38  
39 **LE PRÉSIDENT** (*interprétation de l'anglais*) : Nous allons poursuivre cette audience  
40 et, comme je l'avais annoncé avant la pause, Monsieur le juge Bouguetaia a des  
41 questions à poser à M. Gamez Sanfiel.

42  
43 **M. LE JUGE BOUGUETAIA** : Merci, Monsieur le Président.

44  
45 Monsieur le Président, avec votre permission, je poserai deux questions au témoin.  
46 Monsieur Gamez Sanfiel, vous nous avez dit qu'en 2001, votre navire a été  
47 arraisonné au large du Sénégal. Cela se passait à peu près à 40 milles marins de la  
48 côte, c'est-à-dire en dehors des eaux territoriales mais dans la zone économique  
49 exclusive. C'est une situation quelque peu comparable à ce que vous avez connu en  
50 Guinée-Bissau.

1 Pourriez-vous nous dire avec précision, s'il vous plaît, pour quelle raison, ou du  
2 moins les raisons qui ont été invoquées par les autorités sénégalaises pour votre  
3 arraisonnement et sur la base de quelle décision juridique vous avez pu être libéré  
4 mais, surtout, bénéficier d'un dédommagement de l'ordre de 15 000 dollars ou  
5 15 000 euros ?

6  
7 Pouvez-vous nous dire si la raison pour laquelle vous avez été arraisonné était  
8 parce que vous effectuiez une opération de soutage, ou parce que vous n'aviez pas  
9 d'autorisation, comme celle qui était exigée par les autorités guinéennes pour le  
10 navire *Virginia G*?

11  
12 **M. GAMEZ SANFIEL** (*interprétation de l'anglais*) : Ce qu'avaient affirmé les  
13 autorités du Sénégal, c'est que nous étions en train de faire des opérations de  
14 soutage sans autorisation. Lorsqu'elles ont vérifié que nous nous trouvions à  
15 42 milles du littoral, je crois, elles ont décidé de libérer le navire sans autre formalité,  
16 aussi bien nous que le navire de pêche qui était en train d'être ravitaillé.

17  
18 **M. LE JUGE BOUGUETAIA** : Merci.

19  
20 Deuxième question, Monsieur Gamez Sanfiel, vous avez évoqué le nom de l'ancien  
21 Premier ministre de Guinée-Bissau, M. Cadogo. Ce nom était un diminutif. De son  
22 vrai nom, le Premier ministre s'appelait Carlos Gomes Júnior. Vous étiez en train de  
23 négocier pour trouver un arrangement de type administratif, judiciaire ou à l'africaine,  
24 comme on a pu dire ici. Pourriez-vous nous dire exactement quel rôle a joué M.  
25 Cadogo dans ce type de transaction ? Il était à l'époque, naturellement, le chef de  
26 l'exécutif.

27  
28 **M. GAMEZ SANFIEL** (*interprétation de l'anglais*) : J'ai passé de longues années en  
29 Afrique et je suis très perturbé lorsque les gens parlent de « solution à l'africaine »,  
30 et ce pour une raison très simple : les Africains ne sont pas différents de nous, eux  
31 aussi ont des solutions raisonnables à proposer. L'expression est déplacée, à mon  
32 avis, car l'Afrique est un continent qui mérite le plus grand respect, en pleine  
33 expansion économique. Ce n'est pas tout le monde, en Afrique, qui a recours à ce  
34 type de solution, mais je peux dire qu'en Guinée-Bissau, et de façon répétée – nous  
35 nous étions même retirés de cette région, à cause des pirates qui, de notoriété  
36 publique opèrent dans la région de la Guinée-Conakry, ou qui y étaient actifs ou y  
37 opéraient, avaient pour habitude de faire intrusion dans les eaux de la Guinée-  
38 Bissau pour y attaquer des navires qu'ils emmenaient à Conakry – en Guinée-  
39 Bissau, donc, on avait chaque semaine, 8, 10 navires qui étaient arraisonnés.

40  
41 La situation est donc la suivante. Un navire de pêche, s'il est immobilisé pendant  
42 une journée, perd 10 000 euros, si c'est deux jours, 20 000 euros, donc s'il est  
43 immobilisé pendant dix jours, cela fait un manque à gagner de quelque  
44 50 000 euros. C'est pour cela que les propriétaires préfèrent payer 10 000 ou  
45 20 000 euros de dessous-de-table, parce que plus longtemps un navire est  
46 immobilisé, et plus le manque à gagner est important pour eux. Et il n'y a là rien  
47 d'inhabituel, c'est une situation qui est très fréquente en Afrique.

48  
49 C'est une situation qui s'est présentée à une certaine époque, mais j'ai le plus grand  
50 respect pour les Africains et la situation en Afrique en général. Bien sûr, si vous

1 connaissez la Guinée-Bissau, la personne la plus riche du pays, et celle qui paye le  
2 moins d'impôts, c'était M. Cadogo, ce que personne n'ignore ; tout le monde sait  
3 cela en Guinée-Bissau. La situation a été ainsi, c'est indéniable, et je me félicite  
4 d'avoir réussi à mettre fin à un problème très important, car par le passé, Si on  
5 parlait aux propriétaires de navires de pêche, ils vous disaient « Oh, la Guinée-  
6 Bissau, je ne veux absolument rien avoir à voir avec ce pays, c'est un pays très  
7 dangereux. » Mais les choses ont évolué, la situation a complètement changé.

8  
9 En Guinée-Bissau, naturellement, on peut assurer le développement du pays sans  
10 avoir recours à ces tactiques peu honorables, les choses ont été ainsi, certes, mais  
11 je ne pense pas que l'on doive pour autant voir la situation actuelle sous ce jour. Il  
12 faut être extrêmement vigilant. Jamais au grand jamais je n'aurais partagé l'idée  
13 d'appeler l'état de choses en Afrique une situation « à l'africaine », car les Africains  
14 ne le méritent pas. L'Afrique est un continent merveilleux. Loin de moi l'idée de vous  
15 critiquer sur ce point.

16  
17 Ne le prenez pas en mal, mais je trouve cette façon de s'exprimer difficilement  
18 acceptable. Je voudrais rendre hommage à l'Afrique. L'Afrique n'est pas ce qui s'est  
19 passé à Bissau, ce qui s'est passé à Bissau est un événement isolé. Ce genre de  
20 choses a eu lieu par le passé, mais désormais il ne se produit plus, et il faut s'en  
21 féliciter. Je vis maintenant en Guinée-Bissau et, bien que j'avance en âge, j'ai  
22 néanmoins l'intention de consacrer le reste de ma vie à aider ce pays à sortir des  
23 difficultés où il se trouve.

24  
25 **M. LE JUGE BOUGUETAIA** : Ce n'est pas la question que je vous ai posée,  
26 M. Gamez. Je vous ai dit clairement : y a-t-il eu une relation directe entre les  
27 transactions que vous menez et le chef de l'exécutif de l'époque ?

28  
29 Avec votre permission, Monsieur le Président, pour aller directement au but sans  
30 détours, y a-t-il eu une relation directe entre les 600 000 euros versés sur un compte  
31 au Portugal et le nom de M. Cadogo ou plutôt le nom du Premier ministre, du chef  
32 de l'exécutif ?

33  
34 **M. GAMEZ SANFIEL** (*interprétation de l'anglais*) : A vrai dire, je n'ai jamais vu le  
35 nom du titulaire du compte. Ce que je dis, je le dis sur la base des informations que  
36 j'ai reçues du propriétaire de l'*Amabal I* et de l'*Amabal II*. Il a évoqué une situation  
37 tout à fait atypique, parce que le capitaine du navire, Dieu le garde, m'a appelé pour  
38 me dire que ces deux navires de pêche étaient déjà partis. « Ils ont payé  
39 100 000 euros, 50 000 euros chacun, et ils sont partis ». J'ai téléphoné à M. Valdo,  
40 le propriétaire, et je lui ai dit : « Pepe, les deux navires sont partis. Comment vous y  
41 êtes-vous pris pour régler la question ? » Il m'a dit : « J'ai versé 100 000 euros sur  
42 un compte au Portugal. » Voilà ce qu'a dit le propriétaire. Ce à quoi j'ai répondu :  
43 « Très bien. Vous avez viré cet argent sur un compte au Portugal, et pour mon  
44 navire, qu'en est-il ? » Il m'a dit : « Cela, c'est votre problème. Je vais vous donner le  
45 contact d'un interlocuteur au ministère. Vous allez lui parler et il vous proposera  
46 peut-être une solution. » Je suis allé voir cette personne et je lui ai parlé. Il a dit :  
47 « La solution est très simple. Payez de la même façon que Pepe a payé, et vous  
48 pourrez partir et ce sera la fin de cette histoire. » J'ai dit : « Non, je ne vais pas  
49 payer. » On en était là.

1 Immédiatement, j'ai téléphoné au Consul d'Espagne à Bissau. Pourquoi pas au  
2 Consul du Panama ? Parce qu'il n'y a pas de Consulat du Panama. Étant espagnol,  
3 je suis allé au consulat d'Espagne. J'ai dit au Consul : « Voilà ce qui se passe : les  
4 deux navires de pêche sont partis. Ils ont versé de l'argent sur un compte portugais,  
5 100 000 euros. » Il m'a dit : « Mais de quoi s'agit-il ? Je viens de m'entretenir avec le  
6 ministre des pêcheries, Carlos Mussa Balde, qui m'a dit qu'il avait libéré les deux  
7 navires sous sa propre autorité, en geste de bonne volonté ». J'ai dit : « Mais ce  
8 n'est pas vrai. » Vingt minutes plus tard, mon téléphone a sonné et le propriétaire  
9 était en ligne. Il m'a dit : « Vous dépassez les limites. Qu'est-ce que vous avez fait ?  
10 Ne me mêlez pas à vos propres problèmes, je ne m'en sortira pas. » Je lui ai  
11 demandé comment il avait eu vent aussitôt de cette conversation avec le Consul  
12 d'Espagne. Il m'a dit : « C'est mon affaire. Je ne vais pas vous dire quelles sont mes  
13 sources, mais ne me mêlez pas à vos problèmes. »

14  
15 Alors j'ai rappelé le Consul et je lui ai dit : « Pablo, voilà ce qui se passe. Le  
16 propriétaire vient de m'appeler. La personne à qui vous avez parlé au téléphone me  
17 renvoie la balle dans mon camp. » Ce à quoi il m'a répondu : « Je me suis entretenu  
18 avec Hamadi. » Voilà ce que m'a dit le Consul : « J'ai parlé avec Hamadi, et Hamadi  
19 a parlé au ministre et ils ont eu une conversation. Ensuite, l'un des deux a appelé  
20 l'armateur et c'est pour cela qu'il vous a appelé. C'est comme cela que les choses  
21 se sont passées. »

22  
23 Voilà. C'est ma parole, mais mon sentiment est qu'il faut que je dise ces choses. J'ai  
24 besoin d'en parler. Je ne dis pas que ces situations sont courantes, mais c'est  
25 comme cela que les choses se sont passées, et j'ai des témoins. Dieu m'est témoin.  
26 Peut-être que cela ne suffira pas à la Cour mais c'est ainsi que cela s'est passé. Je  
27 dois vous relater mon expérience parce que j'estime que cela peut être utile. Je crois  
28 qu'il y a eu suffisamment de pièces qui ont été déposées montrant que nous avons  
29 essayé de nous conformer aux règles. Nous avons obtenu le permis, nous avons été  
30 victimes d'un traitement injuste, et je crois que nous avons réussi à résoudre un  
31 problème dans un pays qui a besoin de solutions. C'est la seule chose que je puisse  
32 vous dire, et je l'exprime parce que j'estime qu'il le faut.

33  
34 Maintenant, j'ai une relation différente avec Bissau. Ceux d'entre vous qui  
35 connaissent Bissau savent comment les choses se passaient dans ce pays. La  
36 personne la plus fortunée à Bissau, qui ne payait quasiment pas d'impôts, et qui  
37 avait pris en otage toute l'industrie des combustibles par l'entremise de Petromar,  
38 une personne qui avait des intérêts multiples dans le secteur bancaire par  
39 l'intermédiaire de la banque BAO, qui avait beaucoup d'intérêts également dans le  
40 secteur primaire, et qui, avec tout ce qui s'est passé, a été mêlée à cette affaire, et  
41 elle n'était pas seule. Il y avait trois personnes au total, qui sont allées  
42 immédiatement en prison et qui ont ensuite été libérées sous caution, mises en  
43 liberté surveillée en attendant que la procédure démarre. Moi aussi, j'attendais que  
44 cette procédure commence, mais personne ne m'a proposé de solution à Bissau, et  
45 ce n'était pas Faute d'avoir demandé une solution, car mon intention, depuis le tout  
46 début, avait toujours été d'être soit condamné, soit acquitté. Voilà tout.

47  
48 **M. LE JUGE BOUGUETAIA** : Merci, Monsieur le Président.

49

1 **LE PRÉSIDENT** (*interprétation de l'anglais*) : Merci, Monsieur Gamez Sanfiel. Merci  
2 beaucoup pour cette déposition. Votre interrogatoire est terminé, vous pouvez vous  
3 retirer. Merci.

4  
5 (*Le témoin se retire*)

6  
7 **LE PRÉSIDENT** (*interprétation de l'anglais*) : Monsieur M. García-Gallardo,  
8 comment souhaitez-vous maintenant procéder ? Êtes-vous prêt à appeler un autre  
9 témoin à déposer ?

10  
11 **M. GARCÍA-GALLARDO** (*interprétation de l'anglais*) : Oui, Monsieur le Président. Il  
12 est 17 h 25, nous essaierons d'interroger un autre témoin, M. Manuel Samper Pérez,  
13 qui était en 2009 le chef des opérations de la société.

14  
15 **LE PRÉSIDENT** (*interprétation de l'anglais*) : Vous pouvez faire entrer M. Samper  
16 Pérez.

17  
18 (*Le témoin fait la déclaration solennelle*)

19  
20 **LE PRÉSIDENT** (*interprétation de l'anglais*) : Monsieur Samper, je tiens à appeler  
21 votre attention sur les points suivants. Le travail des interprètes et des sténographes  
22 est complexe. Il l'est d'autant plus complexe que nous n'utiliserons pas simplement  
23 l'anglais et le français mais aussi une troisième langue, en l'occurrence l'espagnol.  
24 Je vais donc vous demander de vous exprimer lentement et de bien vouloir marquer  
25 une pause avant de répondre aux questions qui vous seront posées. Ces questions  
26 devront être traduites en anglais, puis en français. Il vous faudra donc attendre que  
27 l'interprétation vers le français soit achevée. Une fois que la question aura été  
28 interprétée en français, je vous ferai un signe et vous pourrez répondre ; ce n'est  
29 qu'ainsi que les interprètes pourront suivre.

30  
31 Monsieur García-Gallardo, vous avez la parole.

32  
33 **M. GARCÍA-GALLARDO** (*interprétation de l'anglais*) : Merci Monsieur le Président.

34  
35 Je vais commencer à interroger ce nouveau témoin, M. Manuel Samper.

36  
37 **Interrogatoire mené par M. GARCÍA-GALLARDO**

38  
39 Monsieur Samper, bonjour. Pourriez-vous vous présenter au Tribunal, s'il vous  
40 plaît ?

41  
42 **M. SAMPER PÉREZ** (*interprétation de l'anglais*) : Comme vous le savez, je  
43 m'appelle Manuel Samper. Je travaille dans la marine marchande depuis 1983.  
44 Quand j'ai commencé ma carrière, en 1985, j'étais officier avant de devenir  
45 commandant. J'ai travaillé sur plusieurs types de bâtiments : paquebots, pétroliers,  
46 navires hôpitaux et navires rouliers. En 1985, j'ai commencé à travailler pour une  
47 société de navigation maritime où j'étais capitaine et gestionnaire. Dans cette  
48 compagnie maritime, outre mon travail de gestionnaire, j'étais chargé du trafic entre  
49 les Canaries et l'Afrique de l'Ouest, du fait de la connaissance de la région de  
50 l'Afrique de l'Ouest. J'ai occupé ce poste jusqu'en 2003. A ce moment-là, j'ai rejoint

1 l'équipe technique de la société Gebaspe Hidrocasa qui appartenait au groupe Penn  
2 Lilac ; j'y suis resté jusqu'en 2009. Ensuite, pour les raisons que j'exposerai plus  
3 tard, j'ai quitté cette société qui a fait faillite.

4  
5 **M. GARCÍA-GALLARDO** (*interprétation de l'anglais*) : Monsieur Samper, pourriez-  
6 vous nous expliquer la structure de cette société ? Le propriétaire du navire nous a  
7 dit tout à l'heure qu'ils exploitaient deux navires, l'*Iballa G* et le *Virginia G*. Mais il y  
8 avait une troisième société en Espagne, la Gebaspe, une société de gestion de  
9 navires si je ne m'abuse.

10  
11 **M. SAMPER PÉREZ** (*interprétation de l'anglais*) : Lorsque je suis entré à la  
12 Gebaspe, j'étais chargé du département technique. Il y avait deux capitaines, dont  
13 moi. Il y avait aussi un ingénieur. La Convention SOLAS fait obligation aux sociétés  
14 de désigner le lieu des opérations de gestion, et la compagnie a décidé que la  
15 direction serait basée à Séville. Donc, tout ce qui avait trait à la sécurité des navires  
16 était géré fait à partir de Séville. Par la suite, après l'adoption du code ISPS, toutes  
17 les questions relatives à la sécurité étaient traitées par le bureau de la Gebaspe.

18  
19 **M. GARCÍA-GALLARDO** (*interprétation de l'anglais*) : Quelles étaient vos  
20 responsabilités en tant que chargé des conditions administratives, techniques et  
21 sociales des navires ?

22  
23 **M. SAMPER PÉREZ** (*interprétation de l'anglais*) : Il y avait trois personnes au  
24 département technique : mon collègue ingénieur était chargé des questions  
25 opérationnelles et techniques (les engins, le matériel) ; mon autre collègue était  
26 chargé de l'exploitation du navire ; mon travail consistait à veiller à ce que les  
27 navires soient en conformité avec les normes internationales. J'avais également à  
28 donner des conseils au propriétaire sur les questions d'assurance. Lorsque les  
29 navires entraient dans un port de l'Union européenne ou d'un pays d'Afrique de  
30 l'Ouest, j'étais chargé des contacts avec les agents locaux et devait m'assurer que  
31 tous les règlements étaient respectés, parce que, dès que l'on entre dans les eaux  
32 territoriales, il faut se conformer aux règles applicables. Ainsi, je devais faire très  
33 attention à ce que les règles en vigueur soient respectées. Par exemple, dans le cas  
34 de l'*Iballa G*, il a fallu que j'envoie aux différents pays des certificats concernant la  
35 responsabilité civile pour les marchandises. Pour les risques de pollution, un autre  
36 certificat était exigé par les autorités compétentes. Il y a également un autre certificat  
37 concernant les déchets. Toutes ces formalités devaient être faites 72 heures avant  
38 l'entrée dans les eaux territoriales d'un pays donné. J'étais chargé de préparer ces  
39 documents et de conseiller ma société pour que tout se déroule selon les règles.  
40 Ainsi, j'aidais la société à souscrire des polices d'assurance.

41  
42 **M. GARCÍA-GALLARDO** (*interprétation de l'anglais*) : Aviez-vous de l'expérience en  
43 matière de soutage, en tant que responsable des aspects techniques du soutage ?

44  
45 **M. SAMPER PÉREZ** (*interprétation de l'anglais*) : Mon expérience en matière de  
46 soutage remonte à 1986, lorsque j'étais second à bord d'un pétrolier. Nous  
47 effectuions des opérations de soutage dans le golfe de Guinée. Cela, c'était une  
48 expérience directe lorsque je naviguais sur un pétrolier. J'ai eu l'occasion  
49 d'apprendre les différentes manœuvres nécessaires pour le soutage et cela m'a  
50 beaucoup aidé lorsque j'ai exercé des fonctions de gestionnaire, car mon expérience

1 passée m'a permis de trouver des solutions. Lorsque j'étais à terre, j'ai approfondi  
2 mes connaissances théoriques sur les normes MARPOL pour les navires à coque  
3 simple et à double coque. Mon expérience a d'abord été acquise en tant que second  
4 sur un pétrolier, puis en tant que gestionnaire en me familiarisant avec les normes  
5 MARPOL.

6  
7 **M. GARCÍA-GALLARDO** (*interprétation de l'anglais*) : Cette expérience est-elle utile  
8 dans une société, notamment pour ce qui est de l'exploitation du *Virginia G* ?

9  
10 **M. SAMPER PÉREZ** (*interprétation de l'anglais*) : Oui, bien sûr, il faut prendre en  
11 considération les ports européens où nous nous rendons, comme Las Palmas et  
12 Ténériffe, où nous approvisionnons en combustible. Un navire à coque simple tel  
13 que le *Virginia G* ne peut transporter que du gazole. C'est ce que stipulent les  
14 règlements : le *Virginia G* n'ayant pas de double coque, il ne pouvait transporter que  
15 du gazole. C'est la raison pour laquelle le *Virginia G* était concerné par les règles  
16 MARPOL. C'était différent pour l'*Iballa G* : comme c'était un navire à double coque, il  
17 pouvait transporter différents types de combustibles (60, 30, 380) et il transportait  
18 aussi du gazole.

19  
20 **M. GARCÍA-GALLARDO** (*interprétation de l'anglais*) : En ce qui concerne les  
21 risques pour l'environnement marin liés aux activités de soutage, je vous répondrai  
22 par écrit, mais je voudrais profiter de la présence de M. Samper pour lui demander  
23 quelques éclaircissements au sujet de la première question soulevée par le Tribunal  
24 il y a quelques jours. Monsieur Samper, pourriez-vous nous expliquer, en nous  
25 donnant des exemples de la pratique ou de cas particuliers, si le soutage comporte  
26 des risques pour l'environnement marin ?

27  
28 **M. SAMPER PÉREZ** (*interprétation de l'anglais*) : Avant d'évoquer les opérations de  
29 soutage, je dirai, les choses étant liées, que la protection du milieu marin commence  
30 au niveau du pétrolier lui-même. Il y a un système qui permet de séparer l'eau et le  
31 combustible grâce auquel la teneur en hydrocarbures des effluents ne dépasse pas  
32 les 15 parts par million. Si on parle de pétroliers proprement dits, ils disposent d'un  
33 système destiné à empêcher que les déversements en mer contiennent plus de  
34 30 parts par million. C'est ce que prévoient les règlements MARPOL.

35  
36 Pour ce qui est du soutage, la possibilité de déversement est minime parce que,  
37 dans le cas de notre navire, nous effectuons les opérations depuis l'arrière du  
38 navire, ce qui signifie que la séparation est encore plus importante. Mais les tuyaux  
39 utilisés sont des tuyaux standards ; dans le cadre des procédures internes, nous  
40 effectuons des tests hydrauliques pour vérifier les conduites et tuyaux, qui  
41 correspondent aux normes fixées par l'Union européenne. Lorsque nous passons  
42 les tuyaux aux navires de pêche ou lorsque ceux-ci nous les rendent, aucun  
43 déversement n'est possible car il existe des ajutages spéciaux pour empêcher les  
44 fuites. Et si déversement il y a, le pétrolier est équipé d'un système permettant de  
45 remédier au problème. Par exemple, des systèmes de blocage d'urgence, et la  
46 passerelle est préparée pour qu'en cas de fuite, l'effluent [ne soit pas] déversé en  
47 mer grâce à des systèmes de fermeture particuliers.

48  
49 De plus, comme le prévoit la Convention SOLAS, les pétroliers ont d'autres moyens,  
50 comme des soupapes de sécurité, pour empêcher la surpression dans les dépôts

1 d'hydrocarbures. En outre, à bord du navire, en application des règles SOLAS et  
2 MARPOL, chacun effectuait des tests différents. Nous avons donc des exercices à  
3 faire pour savoir quoi faire en cas de déversement d'hydrocarbures. Donc l'équipage  
4 était fort bien formé, bien entraîné et, en cas de déversement, le navire était équipé  
5 de dispositifs d'absorption ou de dispersion.

6  
7 Pour conclure, je dois dire aussi que le navire dispose d'un manuel de procédures  
8 fondées sur les normes MARPOL, que nous appelons SOPEP et qui décrit une série  
9 de procédures d'urgence lorsqu'un déversement se produit. Il y a une annexe au  
10 SOPEP, l'annexe 3, qui comporte une liste des autorités et des personnes de  
11 contact dans les différents pays. Cette annexe est mise à jour tous les trois mois.  
12 Nous avons obtenu l'information sur le site web de l'OMI. Cela dit, la société  
13 propriétaire a aussi un manuel de sécurité, qui expose les mesures à prendre en cas  
14 d'urgence. Pendant toutes les années pendant lesquelles j'ai travaillé pour la  
15 Gebaspe, il n'y a jamais eu de déversement de combustible.

16  
17 **M. GARCÍA-GALLARDO** (*interprétation de l'anglais*) : La Gebaspe en tant que  
18 société responsable de la gestion du *Virginia G* ?

19  
20 **M. SAMPER PÉREZ** (*interprétation de l'anglais*) : Oui.

21  
22 **M. GARCÍA-GALLARDO** (*interprétation de l'anglais*) : Une autre question  
23 concernant le risque de déversement et de pollution : sur ce plan, y a-t-il une  
24 différence particulière entre l'avitaillement d'un navire de pêche et l'avitaillement d'un  
25 navire marchand ? Est-ce que le niveau de risque est plus élevé lorsqu'il s'agit  
26 d'avitaillement un navire de pêche par rapport à un navire marchand ?

27  
28 **M. SAMPER PÉREZ** (*interprétation de l'anglais*) : Non. Non parce que, pour le  
29 soutage, le personnel de tout navire, qu'il s'agisse d'un navire marchand ou d'un  
30 navire de pêche, a été soigneusement préparé et formé à ces opérations, et avant  
31 toute opération en haute mer ou en port, une série de procédures doivent être  
32 suivies. Il y a une liste de points à vérifier avant de commencer ; plusieurs  
33 vérifications doivent être effectuées. Si les vérifications n'ont pas lieu et si une  
34 anomalie est décelée, l'opération n'a pas lieu, tout simplement. En outre, ces  
35 personnes sont des gens qui sont fort bien formés à ces tâches. Par conséquent, il  
36 n'y a aucune différence entre les différents types de navire.

37  
38 **M. GARCÍA-GALLARDO** (*interprétation de l'anglais*) : Vous vous êtes bien  
39 familiarisé avec la législation de la Guinée-Bissau au cours des derniers mois, au  
40 cours des dernières années. Ainsi, à propos de la définition des navires de soutien  
41 logistique que donne la législation et du fait qu'ils sont considérés comme effectuant  
42 des opérations connexes de pêche, avez-vous des observations à faire ?

43  
44 **M. SAMPER PÉREZ** (*interprétation de l'anglais*) : En fait, je ne connais pas la  
45 législation bissau-guinéenne. Je me suis familiarisé avec cette législation à la suite  
46 de l'arraisonnement du *Virginia G*. A mesure que des informations nous sont  
47 parvenues du procureur sur les raisons de l'arraisonnement, je me suis procuré, par  
48 l'intermédiaire de notre agent, toute la législation pertinente : la Constitution, la  
49 législation en matière de pêche. J'ai été frappé de voir que, dans une modification  
50 apportée à la loi en 2005, le transbordement de poissons, le transport de poissons à

1 terre a été défini et j'ai aussi été frappé par la mention du soutien logistique. Mais  
2 qu'est-ce que l'on entend par cela, par soutien logistique ? Eh bien, en droit  
3 international, le soutien logistique ne concerne que les activités de pêche. Il y a des  
4 sociétés maritimes qui ont leur propre navire logistique qui suit la flotte. Lorsque la  
5 campagne de pêche est terminée, ce navire reprend tout le poisson, et les navires  
6 de pêche peuvent partir pour une autre campagne. En échange, le navire logistique  
7 leur fournit l'eau et les articles dont ils ont besoin. Je pense donc que la Guinée-  
8 Bissau est allée trop loin en incluant les opérations logistiques. Je pense que c'est  
9 excessif. J'ai par exemple travaillé sur des navires hôpitaux espagnols dans cette  
10 zone. Nous avons aidé beaucoup de navires, notamment des navires de pêche  
11 espagnols dans la zone du Sahara, mais nous avons également porté assistance à  
12 des navires marchands d'autres nationalités.

13  
14 Ma question : le soutien sanitaire est-il un soutien logistique ? Je ne pense pas.  
15 Alors, est-ce que le soutage est un soutien logistique ? Non, me semble-t-il. Le  
16 soutien logistique, selon le droit bissau-guinéen, devrait être entendu comme un  
17 soutien apporté exclusivement aux activités de pêche. Lorsqu'il envisage les  
18 activités connexes de pêche, il y a trois éléments qui ont trait à la pêche. Mais selon  
19 moi, s'il y a autre chose en plus, si on inclut le soutien logistique, cela devient une  
20 catégorie fourre-tout, pour ainsi dire. Alors, je pense qu'inclure le soutien logistique  
21 n'est pas conforme à l'esprit du droit international de la mer, selon moi en tout cas.

22  
23 **M. GARCÍA-GALLARDO** (*interprétation de l'anglais*) : D'après votre expérience des  
24 pays d'Afrique de l'Ouest, savez-vous si des dispositions du même type sont  
25 applicables dans d'autres Etats côtiers de cette région ?

26  
27 **M. SAMPER PÉREZ** (*interprétation de l'anglais*) : Non. Je n'ai lu que la  
28 jurisprudence de la Cour internationale concernant des affaires de soutage et je sais  
29 que cette pratique est utilisée par certains pays pour recueillir des fonds et faire  
30 pression sur les propriétaires de navires, mais c'est tout.

31  
32 **M. GARCÍA-GALLARDO** (*interprétation de l'anglais*) : Parlons de l'état du *Virginia G*  
33 avant et après l'arraisonnement. Permettez-moi de vous montrer quelques photos  
34 montrant l'état du navire avant son arraisonnement, puis son état après 14 mois  
35 d'immobilisation dans les eaux tropicales de la baie de Bissau. Vous pourriez peut-  
36 être nous aider en commentant ces images et nous dire quand elles ont été prises et  
37 par qui ?

38  
39 **M. SAMPER PÉREZ** (*interprétation de l'anglais*) : Cette photo a été prise par moi-  
40 même dans le port de Las Palmas. Pour une opération de soutage, nous devons  
41 tous embarquer pour la haute mer et vous pouvez voir sur cette photo dans quel état  
42 était le navire avant cette opération. Vous devez prendre en compte le fait que  
43 l'Espagne fait partie des pays signataires du Mémoire de Paris et procède à  
44 des inspections très exhaustives. Celles-ci sont en fait réalisées de façon  
45 impromptue, de sorte qu'on ne sait jamais quand elles auront lieu.

46  
47 Vous pouvez voir que le navire était dans un état impeccable. Comme je l'ai indiqué,  
48 nous étions trois professionnels chargés de son entretien et la société a investi  
49 beaucoup de ressources pour le garder en bon état...

50

1 Voici une autre vue prise vers l'arrière du navire. Si vous revenez à la photo  
2 précédente, je vais vous faire remarquer quelque chose. Regardez, sur cette photo,  
3 vous voyez que, suite à l'entrée en vigueur de la réglementation SOLAS, qui exige  
4 que les navires, outre leur identification par leur pavillon à l'arrière et à tribord et  
5 bâbord, soient identifiés également par un numéro OMI, ce numéro est inscrit à  
6 l'avant de la passerelle du *Virginia G*. Dans la salle des machines, le code OMI du  
7 navire est aussi inscrit.

8  
9 Vous pouvez voir la passerelle et les embarcations de sauvetage. Voici un autre  
10 cliché pris à un autre moment, lorsque le navire revient de la haute mer. Lorsqu'il  
11 rentre au port après avoir navigué pour effectuer des opérations de soutage, un  
12 pétrolier comme celui-ci, qui est un navire à franc-bord peu élevé, les ravages  
13 causés par la mer sont visibles sur son pont. C'est à ce moment là que nous avons  
14 la possibilité de procéder à des travaux d'entretien. Le navire est stabilisé par les  
15 ballasts et l'on peut voir sur le pont les dégâts dus à l'action de la mer. Si ces navires  
16 n'étaient pas entretenus de manière exhaustive, ils tomberaient en ruine très  
17 rapidement et les frais de remise en service seraient considérables.

18  
19 **M. GARCÍA-GALLARDO** (*interprétation de l'anglais*) : Et quel était l'état du  
20 *Virginia G* après 14 mois d'immobilisation ?

21  
22 **M. SAMPER PÉREZ** (*interprétation de l'anglais*) : Avant de regarder ces photos, je  
23 voudrais préciser une chose. Normalement, lorsqu'un navire est immobilisé, les  
24 sociétés ont dans leurs manuels de procédure un programme d'entretien adapté,  
25 pour le court, moyen et long terme. Du fait de l'arraisonnement du *Virginia G*, nous  
26 n'avons pas pu lancer un tel programme parce que, bien sûr, nous n'étions pas sûrs  
27 de la durée de cette immobilisation et donc nous ne pouvions pas planifier les  
28 opérations de maintenance. Alors, durant les premiers stades, nous avons tiré parti  
29 des ressources que nous avons à bord : peinture, pièces détachées, etc. Une fois  
30 ces ressources épuisées sur le navire, celui-ci a commencé à se détériorer. Bien  
31 entendu, il faut examiner aussi les éléments de la structure, entre autres les  
32 tuyautages et les soupapes équipant les citernes du navire pour empêcher les  
33 déversements. L'opération de maintenance illustrée concerne le remplacement de  
34 différents circuits de tuyautage. Je voudrais souligner ici que des dégradations sont  
35 intervenues dans deux parties du navire. D'abord, dans les éléments de la structure,  
36 qui, lorsqu'ils ne sont pas protégés par la peinture ou des opérations d'entretien,  
37 commencent à rouiller. La corrosion, la rouille ne s'installe pas d'un seul coup. Elle  
38 s'installe graduellement et exponentiellement, de sorte que tout devient très, très  
39 rouillé et très rapidement. Sur cette photo, on voit différents ouvriers prenant  
40 diverses mesures palliatives et remplaçant plusieurs éléments, l'équipage leur  
41 prêtant main forte. Voilà donc pour les éléments de la structure.

42  
43 Pour ce qui est des équipements, étant donné que le gazole était épuisé et qu'il n'y  
44 avait plus de ressources financières pour les faire fonctionner, les pièces des  
45 machines et le matériel de la passerelle ont commencé à se détériorer. L'un des  
46 moteurs, par exemple, comportait un circuit électronique, qui ne pouvait être  
47 entretenu. Le radar aussi est électronique. Les équipements sur la passerelle n'ont  
48 pas été entretenus non plus, ce qui explique l'état catastrophique dans lequel se  
49 trouvait le navire.

1 **M. GARCÍA-GALLARDO** (*interprétation de l'anglais*) : Deux autres questions et  
2 j'aurai terminé l'interrogatoire. S'agissant des échanges avec le propriétaire des  
3 deux navires de pêche de la compagnie Balmar qui ont été arraisonnés, avant ou  
4 juste après l'arraisonnement du *Virginia G* le 21 août, y avez-vous participé ? Avez-  
5 vous quelque chose à ajouter, outre ce que vous avez déjà indiqué dans votre  
6 déclaration sous serment ?  
7

8 **M. SAMPER PÉREZ** (*interprétation de l'anglais*) : J'aimerais ajouter quelques  
9 précisions à ma déclaration écrite parce que je suis effectivement entré en contact  
10 avec ces personnes, que je ne connaissais pas auparavant. J'en avais seulement  
11 entendu parler. J'avais entendu parler de Balmar par un agent commercial. Lorsque  
12 les incidents du *Virginia G* ont eu lieu, je les ai contactées afin de les informer de la  
13 situation et de leur demander les permis en leur possession.  
14

15 Au début, elles ont coopéré pour nous fournir tous les permis nécessaires. En  
16 premier lieu, elles nous ont donné le numéro de téléphone de leur représentant en  
17 Guinée-Bissau, M. Hamadi, qui était en Espagne à ce moment-là. Ce monsieur m'a  
18 donné les numéros de téléphone de ses représentants en Guinée-Bissau, M. Tino et  
19 M. Fofana et j'ai communiqué ces numéros de téléphone à notre représentant P&I  
20 en Guinée-Bissau, qui a contacté les intéressés après une longue attente parce que  
21 comme c'était une fin de semaine, ils ne se trouvaient pas à Bissau. Nous avons  
22 ensuite réussi à obtenir l'autorisation de communication des permis.  
23

24 Dans les entretiens quotidiens que j'ai eus ultérieurement avec M. Guerrero, le  
25 capitaine aujourd'hui décédé, un jour il m'a appelé pour me dire que les deux navires  
26 de pêche, plus un autre navire qui avait été immobilisé en même temps, avaient  
27 obtenu une mainlevée. J'ai été très surpris parce que dans mes communications  
28 avec l'armateur Balmar, je m'étais adressé à M. Baldos et je lui avais fourni des  
29 informations. Celui-ci ne m'avait pas informé du fait qu'il était en train de négocier  
30 pour obtenir une mainlevée de l'immobilisation de ses navires de pêche.  
31

32 Quand je lui ai demandé ce qui s'était passé, j'ai été tout à fait étonné parce qu'il ne  
33 s'était pas préoccupé de négocier pour nous en même temps. Il m'a dit : « Mon  
34 problème, c'est mon problème. Votre problème, c'est votre problème. »  
35

36 Normalement, je suis quelqu'un de très poli, mais, étant donné la situation dans  
37 laquelle nous nous trouvions au sein de la société, avec les membres de l'équipage  
38 retenus en Guinée-Bissau, j'ai échangé quelques mots peu courtois avec cette  
39 personne. Il m'a indiqué que la mainlevée de l'immobilisation de ses navires lui avait  
40 coûté 100 000 euros qu'il devait payer sur un compte auprès d'une banque  
41 portugaise. Il m'a dit également qu'au moment de la mainlevée, les militaires avaient  
42 pris 10 tonnes de poisson parce qu'ils voulaient aussi un butin. J'ai été vraiment  
43 choqué parce que je n'avais pas l'habitude de ce genre de procédé. Après cet  
44 échange plutôt vif, je lui ai raccroché au nez.  
45

46 Cette conversation a eu lieu en la présence du propriétaire, qui a tout entendu  
47 puisque j'avais mis le haut-parleur. Il m'a demandé si j'avais enregistré la  
48 conversation et je lui ai répondu que je ne l'avais pas fait. Nous sommes des gens  
49 très sérieux et nous ne sommes du genre à donner des coups de couteau dans le

1 dos, mais nous avons néanmoins eu un échange très virulent avec le propriétaire  
2 des navires de pêche.

3

4 **M. GARCÍA-GALLARDO** (*interprétation de l'anglais*) : Monsieur Samper, une autre  
5 question : quand avez-vous quitté la société ?

6

7 **M. SAMPER PÉREZ** (*interprétation de l'anglais*) : Lorsque le *Virginia G* a été  
8 arraisonné, la société a commencé à ne plus avoir les fonds nécessaires pour  
9 rémunérer ses salariés. Il n'y avait plus d'argent pour payer l'équipage, les  
10 opérations d'entretien, etc. Face à cette situation, M. Gamez et moi-même avons été  
11 les seuls à rester dans la société. Au début, j'ai vécu sur mes économies et je suis  
12 resté parce que je gardais encore espoir à ce moment-là. J'avais lu la législation de  
13 la Guinée-Bissau, sa Constitution et j'avais lu également le droit de la mer, donc  
14 j'étais confiant que l'on allait pouvoir résoudre le problème. En outre, nous avons  
15 obtenu une décision en notre faveur en Guinée-Bissau, à savoir une procédure  
16 conservatoire, de sorte que je pensais que nous étions sur la bonne voie. J'ai donc  
17 puisé dans mes économies pour survivre et faire face aux échéances de mon crédit  
18 hypothécaire, entre autres. Mais en novembre ou décembre 2009, les choses ont  
19 vraiment empiré et j'ai dû quitter la société. J'ai demandé au gouvernement  
20 espagnol une allocation chômage, puis j'ai cherché un nouvel emploi qui  
21 correspondrait à mes qualifications.

22

23 Entre temps, j'ai conseillé le propriétaire et les différentes personnes qui œuvraient  
24 pour obtenir gain de cause dans cette affaire. J'ai essayé de leur faire part de mes  
25 connaissances et de mon expertise parce que j'étais là depuis le début de l'incident.  
26 A partir de ce moment-là, j'ai commencé à chercher un autre emploi et en ai  
27 finalement trouvé un. Il n'était pas facile de trouver un nouvel emploi et j'ai dû  
28 déménager dans une autre partie de l'Espagne, ce qui a beaucoup accru mes  
29 dépenses.

30

31 **M. GARCÍA-GALLARDO** (*interprétation de l'anglais*) : Monsieur Samper, les  
32 modalités d'interrogatoire et de contre-interrogatoire au sein de ce Tribunal sont  
33 difficiles en raison des contraintes de temps. D'après ma modeste expérience de  
34 l'arbitrage et de l'arbitrage international, le contre-interrogatoire se déroule  
35 immédiatement après l'audition du témoin ou, comme je l'ai dit ce matin, après la  
36 soumission d'une déclaration écrite d'un témoin ou d'un expert. Mais je me rends  
37 compte que nous avons d'autres questions à examiner et si mon collègue de la  
38 Guinée-Bissau a des questions à poser, peut-être pourrait-il le faire aujourd'hui ? Ou  
39 bien cela doit-il être reporté à demain ? En tout état de cause, Monsieur Samper, s'il  
40 doit être là demain, restera demain. De mon côté, je suis prêt à accepter un contre-  
41 interrogatoire aujourd'hui ou demain.

42

43 **LE PRÉSIDENT** (*interprétation de l'anglais*) : Je vous remercie, Monsieur Gallardo.  
44 Je voudrais savoir, Monsieur Leitão, si vous souhaitiez contre-interroger le témoin,  
45 mais comme il est déjà 18 heures, peut-être pourriez-vous procéder à cela demain  
46 matin ?

47

48 **M. MENEZES LEITÃO** (*interprétation de l'anglais*) : Je vous remercie, Monsieur le  
49 Président. Je n'ai pas de problème à contre-interroger le témoin demain matin mais

1 j'ai en revanche un problème avec les photos que mon collègue du Panama vient de  
2 montrer à l'écran.

3

4 D'après l'article 71 du Règlement, aucun nouveau document ne peut être présenté  
5 au Tribunal après la clôture de la procédure écrite, si ce n'est avec l'assentiment de  
6 la partie adverse ou avec l'autorisation du Tribunal s'il estime la production du  
7 document nécessaire.

8

9 En l'occurrence, les photos présentées par le Panama dans l'annexe 60 de son  
10 mémoire concernant l'état du *Virginia G* sont tout à fait différentes de celles qui  
11 viennent de vous être présentées à l'instant. Je dois donc faire part de mon objection  
12 et souhaiterais que mon collègue nous explique où ont été obtenues ces  
13 photographies, pourquoi elles n'ont pas été présentées dans le cadre de la  
14 procédure écrite et quelles sont les conséquences d'une telle situation sur les  
15 procédures de ce Tribunal.

16

17 A part cela, je pourrai contre-interroger le témoin demain. Je vous remercie.

18

19 **LE PRÉSIDENT** (*interprétation de l'anglais*) : Merci. Cela nous mène à la fin de  
20 l'audience d'aujourd'hui. L'audition du témoin se poursuivra demain matin.  
21 L'audience reprendra à 10 heures. Je lève la séance.

22

23

(L'audience est levée à 18 heures 02.)