

# TRIBUNAL INTERNATIONAL DU DROIT DE LA MER



2013

Audience publique

tenue le mardi 3 septembre 2013, à 10 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**

---

<i>Présents :</i>	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	
		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 <i>ad hoc</i>
	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*) : Bonjour. Veuillez prendre place.

2  
3 Aujourd'hui, le Tribunal poursuivra l'audience dans l'affaire du navire *Virginia G*.  
4 Avant de poursuivre, je dois vous informer que Monsieur le juge Pawlak, pour des  
5 raisons qu'il m'a dûment expliquées, est malheureusement empêché de participer à  
6 l'audience aujourd'hui.

7  
8 Je souhaite également informer les parties d'une autre question. Hier soir, l'agent de  
9 la Guinée-Bissau, M. Leitão, a formulé une objection à la présentation par le  
10 Panama d'un certain nombre de photographies au cours de l'interrogatoire du  
11 témoin. Le Tribunal va devoir identifier lesquelles parmi ces photographies ont déjà  
12 été présentées dans le cadre de la procédure écrite. Nous avons donc demandé au  
13 Panama de nous communiquer des copies des photographies présentées hier. Sur  
14 cette base, le Tribunal décidera si la référence à ces photographies doit être  
15 supprimée ou non dans le compte rendu officiel.

16  
17 Cela étant dit, M. García-Gallardo a conclu hier son interrogatoire de M. Samper  
18 Pérez en tant que témoin, après quoi M. Leitão a indiqué son intention de soumettre  
19 le témoin à un contre-interrogatoire. Je donne donc la parole à M. Leitão.

20  
21 **M. MENEZES LEITÃO** (*interprétation de l'anglais*) : Merci beaucoup, Monsieur le  
22 Président.

#### 23 24 **Contre-interrogatoire mené par M. MENEZES LEITÃO**

25  
26 **M. MENEZES LEITÃO** (*interprétation de l'anglais*) : Monsieur Samper Pérez, je  
27 souhaite vous poser quelques questions concernant les situations dont vous avez  
28 parlé hier. Ma première question est la suivante : vous avez travaillé pour la  
29 Gebaspe, n'est-ce pas ?

30  
31 **M. SAMPER PÉREZ** (*interprétation de l'anglais*) : Avant de répondre à cette  
32 question, je souhaiterais, Monsieur le Président, apporter un éclaircissement  
33 concernant les photographies présentées hier. C'est moi qui les ai présentées, et j'ai  
34 déclaré que je présentais ces photographies précisément afin d'être plus exact dans  
35 ma déclaration. Pour répondre à la question, j'ai effectivement été recruté par la  
36 Gebaspe, société espagnole qui était chargée du *Virginia G*.

37  
38 **LE PRÉSIDENT** (*interprétation de l'anglais*) : Veuillez poursuivre le contre-  
39 interrogatoire. Comme je l'ai expliqué précédemment, s'agissant des photographies,  
40 nous allons suivre la procédure. Nous devons d'abord identifier les photographies.  
41 Monsieur Leitão, vous avez la parole.

42  
43 **M. MENEZES LEITÃO** (*interprétation de l'anglais*) : J'apprécierais que vous  
44 répondiez aux questions que je vous pose plutôt que de faire des déclarations  
45 liminaires que je n'ai pas demandées. Vous avez dit que la Gebaspe a fait faillite.  
46 Est-ce bien le cas ?

47  
48 **M. SAMPER PÉREZ** (*interprétation de l'anglais*) : Oui, j'étais employé par la  
49 Gebaspe, qui avait conclu un contrat avec la Penn Lilac Trading, propriétaire du  
50 *Virginia G*.

1  
2 **M. MENEZES LEITÃO** (*interprétation de l'anglais*) : Et la société a fait faillite ?

3  
4 **M. SAMPER PÉREZ** (*interprétation de l'anglais*) : La société Gebaspe, pour laquelle  
5 je travaillais, a fait faillite en raison des événements qui se sont produits, et elle a  
6 laissé beaucoup de salaires impayés, y compris le mien. Des factures dues à des  
7 fournisseurs n'ont pas été honorées.

8  
9 **M. MENEZES LEITÃO** (*interprétation de l'anglais*) : Etait-ce la Gebaspe qui payait  
10 les salaires de l'équipage du navire *Virginia G* ?

11  
12 **M. SAMPER PÉREZ** (*interprétation de l'anglais*) : La Gebaspe payait mon salaire.  
13 Quant aux salaires de l'équipage, ils étaient payés par Penn Lilac à travers des  
14 intermédiaires. Mon salaire était payé par la Gebaspe, qui payait aussi au  
15 gouvernement espagnol les cotisations à la sécurité sociale et les cotisations de  
16 retraite.

17  
18 **M. MENEZES LEITÃO** (*interprétation de l'anglais*) : Donc l'équipage du *Virginia G*  
19 était payé par la société Penn Lilac. Est-ce bien ce que vous dites ? En tant que  
20 témoin ?

21  
22 **M. SAMPER PÉREZ** (*interprétation de l'anglais*) : Non. Je disais que la Gebaspe me  
23 versait mon salaire puisque j'étais salarié de la Gebaspe. Quant au *Virginia G* ou à  
24 l'*Iballa G*, l'argent était versé par leur propre société parce que les membres de leurs  
25 équipages étaient recrutés par la Penn Lilac. Comme il est normal dans le  
26 commerce international, les sociétés concernées versaient les salaires au travers  
27 d'un intermédiaire ou encore par virement, mais ce sont des questions dont je  
28 n'avais pas connaissance, parce qu'elles relevaient d'une autre division. Moi, je ne  
29 puis vous dire que ce qui me concernait directement, et c'est que c'est la Gebaspe  
30 qui me versait mon salaire.

31  
32 **M. MENEZES LEITÃO** (*interprétation de l'anglais*) : Allez-vous nous dire si la Penn  
33 Lilac a fait faillite ?

34  
35 **M. SAMPER PÉREZ** (*interprétation de l'anglais*) : Oui, je pense qu'effectivement,  
36 plus tard, la société a fait faillite, mais je ne puis vous parler que de la période où  
37 j'étais employé par la société. Cela fait plusieurs années déjà que je ne fais plus  
38 partie de cette société et je n'ai donc plus de références ni d'informations objectives  
39 à vous communiquer.

40  
41 **M. MENEZES LEITÃO** (*interprétation de l'anglais*) : Dans votre témoignage d'hier,  
42 vous avez déclaré que les activités de soutage du *Virginia G* ne posaient aucun  
43 risque. Confirmez-vous cette déclaration ?

44  
45 **M. SAMPER PÉREZ** (*interprétation de l'anglais*) : Oui, c'est ce que j'ai dit hier, mais  
46 il faut préciser que dans toute opération il y a un risque, si minime soit-il. Si un risque  
47 se présente, il y a toujours un moyen de le contrer. C'est vrai pour le *Virginia G*  
48 comme pour tout navire menant des opérations de soutage, il y a toujours des  
49 risques minimes qui sont possibles, et c'est la raison pour laquelle la Convention  
50 MARPOL prévoit des mesures qui permettent de réduire encore ces risques. Un

1 certain nombre de normes ont été édictées pour lutter contre les risques inhérents à  
2 toutes sortes d'opérations, et pas seulement aux opérations de soutage, mais aussi  
3 aux opérations de chargement et de déchargement. Il y a toujours un risque, mais il  
4 y existe toujours aussi des mesures préventives qui permettent de réduire ce risque  
5 au minimum.

6  
7 **M. MENEZES LEITÃO** (*interprétation de l'anglais*) : Est-ce que le navire *Virginia G* a  
8 une double coque ?

9  
10 **M. SAMPER PÉREZ** (*interprétation de l'anglais*) : Comme je l'ai dit hier, le *Virginia G*  
11 est un navire à coque simple de moins de 5 000 tonnes de port en lourd, autorisé  
12 seulement pour le transport d'hydrocarbures non persistants. La règle de la double  
13 coque ne s'applique donc pas à lui. La règle de la double coque s'applique aux  
14 navires de plus de 600 tonnes de port en lourd qui transportent des hydrocarbures  
15 persistants, ainsi qu'aux navires de plus de 5 000 tonnes de port en lourd quel que  
16 soit le type d'hydrocarbures qu'ils transportent. La norme de la double coque ne  
17 s'applique donc pas au *Virginia G*.

18  
19 **M. MENEZES LEITÃO** (*interprétation de l'anglais*) : Vous rappelez-vous l'accident  
20 du *Prestige* en Espagne ? Il s'agissait là aussi d'un pétrolier qui n'avait pas de  
21 double coque.

22  
23 **M. SAMPER PÉREZ** (*interprétation de l'anglais*) : Comme je l'ai dit précédemment,  
24 et je le répète, la règle de la double coque est très claire. Pour être en mesure de  
25 répondre à la question qui vient de m'être posée, je dois pouvoir répéter ce que j'ai  
26 déjà dit, puisque les questions qu'il me pose concernent directement la  
27 réglementation MARPOL.

28  
29 **M. MENEZES LEITÃO** (*interprétation de l'anglais*) : Vous rappelez-vous l'accident  
30 du *Prestige* en Espagne? Oui ou non ?

31  
32 **M. SAMPER PÉREZ** (*interprétation de l'anglais*) : Bien entendu. Je m'en souviens  
33 très bien, comme tout le monde, mais je vous rappellerai que lorsque l'accident du  
34 *Prestige* a eu lieu, la règle de la double coque n'était pas encore en vigueur.

35  
36 **M. MENEZES LEITÃO** (*interprétation de l'anglais*) : Mais votre pétrolier n'est pas un  
37 double coque ?

38  
39 **M. SAMPER PÉREZ** (*interprétation de l'anglais*) : Non. La règle de la double coque  
40 doit être bien comprise, et voilà ce qu'en dit MARPOL. Elle a pour but de prévenir  
41 des déversements ou des pollutions faisant suite à un échouement ou à un  
42 abordage, mais l'accident du *Prestige* n'était pas la conséquence d'un échouement  
43 ou d'un abordage.

44  
45 **M. MENEZES LEITÃO** (*interprétation de l'anglais*) : Vous avez déclaré hier que  
46 vous aviez eu connaissance de tentatives de corruption rapportées par le capitaine  
47 et M. José Maldush de la société Balmar. Avez-vous transmis ces allégations aux  
48 autorités de la Guinée-Bissau ?

1 **M. SAMPER PÉREZ** (*interprétation de l'anglais*) : Le capitaine du navire m'a informé  
2 qu'un représentant du FISCAP avait pris contact avec lui, le but étant que le  
3 propriétaire du *Virginia G* entre en communication avec lui, ce qu'il souhaitait. Ces  
4 informations ont été transmises à notre représentant en Guinée-Bissau.  
5  
6 **M. MENEZES LEITÃO** (*interprétation de l'anglais*) : Et pourquoi pas aux autorités ?  
7  
8 **M. SAMPER PÉREZ** (*interprétation de l'anglais*) : Si vous n'avez pas d'éléments de  
9 preuve, si vous n'avez que des mots, il n'y a pas grand-chose à faire.  
10  
11 **M. MENEZES LEITÃO** (*interprétation de l'anglais*) : Hier, vous nous avez montré de  
12 nombreuses photographies et vous avez dit que certaines avaient été prises à Las  
13 Palmas, dans les Canaries, en 2009. Qui a pris ces photographies ?  
14  
15 **M. SAMPER PÉREZ** (*interprétation de l'anglais*) : Les photographies que j'ai  
16 montrées hier ont été prises par moi. Elles présentent l'état de réparation du navire.  
17 Les photos prises en Guinée-Bissau ont également été prises par moi.  
18  
19 **M. MENEZES LEITÃO** (*interprétation de l'anglais*) : Quelle est votre position au sein  
20 de la société ?  
21  
22 **M. SAMPER PÉREZ** (*interprétation de l'anglais*) : J'ai été recruté par la société pour  
23 faire partie de son équipe technique. Comme je l'ai dit hier, il y avait deux capitaines  
24 et un ingénieur. Mon travail consistait à vérifier que la société respectait la  
25 réglementation en vigueur et souscrivait toutes les assurances nécessaires. Je  
26 devais également conseiller les propriétaires sur tout ce qui concernait les polices  
27 d'assurance et remplacer mes collègues en cas d'absence.  
28  
29 **M. MENEZES LEITÃO** (*interprétation de l'anglais*) (*hors micro*) : Vous vous êtes  
30 rendu à Las Palmas, aux Canaries, en 2009 pour travailler sur un navire que vous  
31 utilisez normalement ?  
32  
33 **M. SAMPER PÉREZ** (*interprétation de l'anglais*) : Parce qu'il y avait aussi, parmi  
34 mes tâches au sein de la société, celle qui nous imposait, lorsque les navires  
35 arrivaient dans un port, de réaliser les audits de conformité aux codes ISM (Code  
36 international de gestion de la sécurité) et ISPS (Code international pour la sûreté des  
37 navires et des installations portuaires). Les rapports que je rédigeais comportaient  
38 des photographies illustrant la partie écrite, afin que le propriétaire puisse voir de ses  
39 propres yeux dans quel état était le navire. Il s'agissait aussi de justifier, le cas  
40 échéant, les travaux de maintenance à réaliser. En tant que vérificateur, il me fallait  
41 justifier ces travaux de maintenance, parce qu'ils coûtaient de l'argent. Il fallait donc  
42 justifier et motiver.  
43  
44 **M. MENEZES LEITÃO** (*interprétation de l'anglais*) : Donc, selon votre déclaration, le  
45 navire a subi une forte détérioration en un an, alors qu'il était à l'ancre dans le port  
46 de Bissau sans aucune activité. Pourquoi alors l'équipage ...  
47  
48 **M. SAMPER PÉREZ** (*interprétation de l'anglais*) : Comme je l'ai dit hier, lorsqu'une  
49 compagnie maritime procède au désarmement temporaire d'un navire, elle établit  
50 pour cela un programme d'opérations de maintenance. Or, à l'époque, la compagnie

1 ne savait pas combien de temps durerait l'immobilisation de son navire. Au début,  
2 les conseils juridiques que nous avons reçus nous avaient laissé croire qu'une  
3 solution serait trouvée rapidement, et ce sont donc les moyens du bord qui ont été  
4 utilisés pour la maintenance. Puis nous avons vu que les choses prenaient de plus  
5 en plus de temps, et les moyens du bord ont fini par être complètement épuisés.  
6 Comme je l'ai dit hier, si on n'entretient pas l'acier comme il faut, il commence à se  
7 corroder. Et ce n'est pas une progression lente, non, c'est une progression  
8 exponentielle, tout commence à rouiller d'un seul coup. Il ne faut pas oublier que le  
9 navire se trouve dans un environnement salin et que ses éléments structurels  
10 doivent être constamment protégés. Il faut protéger ce navire de manière constante.  
11 Il va sans dire que si une machine ne fonctionne pas correctement, elle va finir par  
12 tomber en panne.

13

14 **M. MENEZES LEITÃO** (*interprétation de l'anglais*) : Ce sont les mesures de  
15 maintenance préventive qu'il convient d'appliquer régulièrement à un navire ?

16

17 **M. SAMPER PÉREZ** (*interprétation de l'anglais*) : Oui, si elle en avait eu les moyens  
18 économiques, cela aurait été possible.

19

20 **M. MENEZES LEITÃO** (*interprétation de l'anglais*) : Manque de moyens  
21 économiques de la société ! Maintenant tout est clair ! Laissez-moi vous poser une  
22 dernière question : à Las Palmas, le navire a été soumis à une inspection. Cette  
23 inspection était un contrôle de l'Etat du port, si je ne me trompe. Était-ce le cas ?

24

25 **M. SAMPER PÉREZ** (*interprétation de l'anglais*) : Oui. Le 5 août, le navire, avant de  
26 quitter le port de Las Palmas, a fait l'objet d'une inspection par le bureau du contrôle  
27 de Las Palmas.

28

29 **M. MENEZES LEITÃO** (*interprétation de l'anglais*) : Ce navire a-t-il été soumis à un  
30 contrôle par l'Etat du pavillon ?

31

32 **M. SAMPER PÉREZ** (*interprétation de l'anglais*) : Je ne me le rappelle pas, mais  
33 ces contrôles sont effectués sur une base annuelle.

34

35 **M. MENEZES LEITÃO** (*interprétation de l'anglais*) : Vous ne vous le rappelez pas ?

36

37 **M. SAMPER PÉREZ** (*interprétation de l'anglais*) : Non, je ne me souviens pas des  
38 dates exactes, mais il s'agit d'inspections annuelles que le navire a toujours passées  
39 avec succès, et ces informations étaient à la disposition des autorités bissau-  
40 guinéennes.

41

42 **M. MENEZES LEITÃO** (*interprétation de l'anglais*) : Ces inspections annuelles sont  
43 effectuées au Panama ?

44

45 **M. SAMPER PÉREZ** (*interprétation de l'anglais*) : Non, non et non. Les inspections  
46 sont réalisées là où le navire se trouve. Les navires naviguent dans toutes les mers  
47 du monde. Les navires panaméens, espagnols ou autres ne sont pas tenus de se  
48 rendre dans leur pays d'origine pour cette inspection. Ce sont les inspecteurs qui  
49 vont aux navires, et il arrive très souvent que les inspections commencent dans un



1 port et se terminent dans un autre. Tout dépend du temps qu'un navire passe dans  
2 un port donné.

3  
4 **LE PRÉSIDENT** (*interprétation de l'anglais*) : Puis-je demander à l'agent du Panama  
5 s'il souhaite procéder à un nouvel interrogatoire du témoin ?

6  
7 **Nouvel interrogatoire mené par M. GARCÍA-GALLARDO**

8  
9 **M. GARCÍA-GALLARDO** (*interprétation de l'anglais*) : Merci beaucoup, Monsieur le  
10 Président. Madame et Messieurs les membres du Tribunal, j'aurais une question à  
11 poser au témoin.

12  
13 Monsieur Samper, pouvez-vous me dire si un navire à coque simple comme le  
14 *Virginia G* était autorisé, en 2009, à transporter du combustible aux fins de ravitailler  
15 en gazole d'autres navires?

16  
17 **M. SAMPER PÉREZ** (*interprétation de l'anglais*) : Oui, et l'autorisation est encore  
18 aujourd'hui valable.

19  
20 **M. GARCÍA-GALLARDO** (*interprétation de l'anglais*) : Il est toujours autorisé à  
21 mener ce type d'opération ?

22  
23 **M. SAMPER PÉREZ** (*interprétation de l'anglais*) : Oui. Oui, l'autorisation continue  
24 d'être valable.

25  
26 **M. GARCÍA-GALLARDO** (*interprétation de l'anglais*) : Donc il était autorisé à  
27 transporter du combustible lourd en 2009 et il l'est encore aujourd'hui ?

28  
29 **M. SAMPER PÉREZ** (*interprétation de l'anglais*) : Non, pas du combustible lourd. La  
30 norme est très claire à cet égard. Le navire n'était pas autorisé à transporter du fuel-  
31 oil lourd. Pour cela, il faut des chaudières, il faut un système de chauffage, des  
32 citernes. Donc ce navire n'était pas habilité à transporter ce type de fioul.

33  
34 **M. GARCÍA-GALLARDO** (*interprétation de l'anglais*) : Qu'est-ce qui était chargé  
35 dans les citernes du pétrolier *Virginia G* habituellement ?

36  
37 **M. SAMPER PÉREZ** (*interprétation de l'anglais*) : Du gazole à faible teneur en  
38 soufre. Tel était ce que nous demandaient nos clients parce que lorsque des navires  
39 arrivent dans des ports européens, pour respecter les dispositions de MARPOL  
40 relatives à la prévention de la pollution, ils doivent avoir ce type de gazole. C'est  
41 précisément ce que nous fournissions aux navires de commerce en route de  
42 l'Afrique du Sud vers l'Europe ou venant des Amériques. Voilà ce que nous  
43 fournissions : du gazole à faible teneur en soufre.

44  
45 **M. GARCÍA-GALLARDO** (*interprétation de l'espagnole*) : Je ne sais pas si le  
46 Tribunal acceptera les photos que vous nous avez communiquées hier concernant  
47 l'état du navire. Très brièvement, quel est l'impact de la corrosion sur un navire qui  
48 séjourne pendant 14 mois dans les eaux tropicales de la baie de Bissau sans  
49 qu'aucune activité de maintenance ne soit entreprise ?

50

1 **M. SAMPER PÉREZ** (*interprétation de l'anglais*) : S'il n'y a pas d'entretien, les effets  
2 d'un tel séjour sont tout à fait désastreux pour la structure du navire puisque c'est un  
3 environnement très humide, il pleut très souvent, le taux d'humidité est très élevé en  
4 plus de l'environnement salin dans lequel on se trouve. Donc s'il n'est pas possible  
5 de protéger sous une forme ou une autre le navire, les conséquences sont celles qui  
6 ont été illustrées à l'aide de la photographie qui a été présentée hier et c'est  
7 d'ailleurs ce que j'ai dit dans mon rapport.

8  
9 **LE PRÉSIDENT** (*interprétation de l'anglais*) : Merci beaucoup, Monsieur García-  
10 Gallardo et merci à M. Samper Pérez de son témoignage. L'interrogatoire est à  
11 présent achevé. Vous pouvez vous retirer.

12  
13 Monsieur García-Gallardo, comment souhaitez-vous poursuivre ?

14  
15 **M. GARCÍA-GALLARDO** (*interprétation de l'anglais*) : Merci beaucoup, Monsieur le  
16 Président. Je souhaite appeler M. Pedro Olives Socas qui est représentant du  
17 registre maritime du Panama.

18  
19 **LE PRÉSIDENT** (*interprétation de l'anglais*) : Merci beaucoup, Monsieur García-  
20 Gallardo. Le Tribunal va donc procéder à l'audition de l'expert, M. Pedro Olives  
21 Socas, qui peut à présent être amené dans la salle d'audience.

22  
23 Je demande au Greffier de présenter la déclaration pour la prestation de serment du  
24 témoin.

25  
26 **LE GREFFIER** (*interprétation de l'anglais*) : Merci, Monsieur le Président.

27  
28 Bonjour, Monsieur Olives Socas.

29  
30 L'expert est censé de faire la déclaration solennelle pour les experts en prévue en  
31 vertu de l'Article 79 du Règlement du Tribunal avant d'effectuer toute déclaration  
32 devant le Tribunal. On vous a fourni le texte de la déclaration. Je vous invite à prêter  
33 serment.

34  
35 **M. OLIVES SOCAS** (*interprétation de l'anglais*) : « Je déclare solennellement, en  
36 tout honneur et en toute conscience, que je dirai la vérité, toute la vérité et rien que  
37 la vérité et que mon exposé correspondra à ma conviction sincère. »

38  
39 **LE GREFFIER** (*interprétation de l'anglais*) : Merci, Monsieur Olives Socas.

40  
41 **LE PRÉSIDENT** (*interprétation de l'anglais*) : Monsieur Olives Socas, je vous  
42 remercie. Je souhaiterais vous rappeler la chose suivante. Le travail des interprètes  
43 et des rédacteurs de procès-verbaux est complexe, et cela d'autant plus que,  
44 comme c'est le cas actuellement, non seulement l'anglais et le français, nos langues  
45 officielles, sont employés, mais une troisième langue l'est également, l'espagnol. Par  
46 conséquent, je vous exhorte à parler lentement et veuillez laisser suffisamment de  
47 temps après que quelqu'un d'autre se soit adressé à vous avant de répondre.

48  
49 Comme je l'ai dit, la déclaration ou la question posée par quelqu'un d'autre avant  
50 que vous ne preniez la parole sera d'abord traduite en anglais, puis en français,

1 donc vous devez attendre que l'interprétation vers le français ait été terminée.  
2 Lorsque l'interprétation vers le français sera terminée, je vous ferai un signe à cet  
3 effet, en faisant ce geste. Ce n'est qu'alors qu'il sera possible pour les interprètes de  
4 suivre le discours.

5  
6 Monsieur García-Gallardo, la parole est à vous.

7  
8 **Interrogatoire mené par M. GARCÍA-GALLARDO**

9  
10 **M. GARCÍA-GALLARDO** (*interprétation de l'anglais*) : Monsieur le Président,  
11 Madame et Messieurs les juges. Monsieur Olives Socas, pouvez-vous vous  
12 présenter, s'il vous plaît ?

13  
14 **M. OLIVES SOCAS** (*interprétation de l'anglais*) : Bien sûr. Je m'appelle Pedro  
15 Olives Socas. Je suis capitaine de la marine marchande et j'ai 20 ans d'expérience  
16 en matière d'audit concernant la sécurité et le contrôle qualité des navires.

17  
18 **M. GARCÍA-GALLARDO** (*interprétation de l'anglais*) : Quels sont les pouvoirs qui  
19 vous ont été délégués par le registre d'immatriculation panaméen ?

20  
21 **M. OLIVES SOCAS** (*interprétation de l'anglais*) : Je suis inspecteur désigné par  
22 l'Autorité maritime panaméenne.

23  
24 **M. GARCÍA-GALLARDO** (*interprétation de l'anglais*) : Et vous êtes le seul  
25 représentant à Las Palmas ?

26  
27 **M. OLIVES SOCAS** (*interprétation de l'anglais*) : Oui, dans la région de Las Palmas  
28 et de l'Afrique de l'Ouest. Je suis expert maritime, effectivement basé dans cette  
29 région.

30  
31 **M. GARCÍA-GALLARDO** (*interprétation de l'anglais*) : A qui faites-vous rapport au  
32 Panama, à quelle autorité ?

33  
34 **M. OLIVES SOCAS** (*interprétation de l'anglais*) : A l'Autorité maritime, à son bureau  
35 principal au Panama.

36  
37 **M. GARCÍA-GALLARDO** (*interprétation de l'anglais*) : Est-ce que vous avez des  
38 séances de formation en matière de conventions internationales sur la pollution, les  
39 effectifs, les conditions techniques des navires ? Est-ce que vous recevez cette  
40 formation régulièrement de la part du Panama ?

41  
42 **M. OLIVES SOCAS** (*interprétation de l'anglais*) : Naturellement. Les dernières  
43 séances ont été consacrées aux relations employeur/employés. J'ai suivi plusieurs  
44 séances de formation ces dernières années, effectivement.

45  
46 **M. GARCÍA-GALLARDO** (*interprétation de l'anglais*) : A quelle fréquence allez-vous  
47 au Panama en votre qualité d'expert employé par le registre maritime panaméen ou  
48 pour rencontrer les autorités panaméennes ?

49  
50 **M. OLIVES SOCAS** (*interprétation de l'anglais*) : Une fois par an normalement.

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

**M. GARCÍA-GALLARDO** (*interprétation de l'anglais*) : Quels types de services fournissez-vous dans la région de l'Afrique de l'Ouest ?

**M. OLIVES SOCAS** (*interprétation de l'anglais*) : Normalement, nous effectuons des inspections techniques, des inspections du travail, des inspections de la sécurité à bord et nous produisons des rapports positifs ou négatifs qui sont adressés aux autorités.

**M. GARCÍA-GALLARDO** (*interprétation de l'anglais*) : Votre travail est-il réglementaire ou purement commercial ?

**M. OLIVES SOCAS** (*interprétation de l'anglais*) : Les deux. Je dirai les deux.

**M. GARCÍA-GALLARDO** (*interprétation de l'anglais*) : Et au cours des deux dernières années, vous vous êtes régulièrement rendu dans différents ports de l'Afrique de l'Ouest pour inspecter des navires panaméens ?

**M. OLIVES SOCAS** (*interprétation de l'anglais*) : Effectivement. J'ai beaucoup voyagé en Afrique, aux îles Canaries et également en Espagne.

**M. GARCÍA-GALLARDO** (*interprétation de l'anglais*) : Qui est le propriétaire du navire *Virginia G* ?

**M. OLIVES SOCAS** (*interprétation de l'anglais*) : Penn Lilac, je pense.

**M. GARCÍA-GALLARDO** (*interprétation de l'anglais*) : Une société active au Panama et immatriculée au registre d'immatriculation des sociétés commerciales panaméen ?

**M. OLIVES SOCAS** (*interprétation de l'anglais*) : Oui. J'ai constaté qu'il était immatriculé mais ce n'est pas vraiment mon domaine d'enquête.

**M. GARCÍA-GALLARDO** (*interprétation de l'anglais*) : Avez-vous des pouvoirs exécutoires sur des navires panaméens ? Avez-vous des pouvoirs exécutoires pour exercer une compétence technique sur des navires panaméens lorsque vous effectuez vos inspections ?

**M. OLIVES SOCAS** (*interprétation de l'anglais*) : Bien sûr. Les autorités panaméennes, les autorités locales peuvent retenir un navire en fonction des rapports que je dresse, donc mes rapports sont importants dans ce sens-là.

**M. GARCÍA-GALLARDO** (*interprétation de l'anglais*) : Quel genre de pouvoirs vous sont-ils confiés, quel genre de mesure pouvez-vous prendre en vertu de l'autorité qui vous est conférée par le registre d'immatriculation panaméen sur des navires panaméens ?

**M. OLIVES SOCAS** (*interprétation de l'anglais*) : Lorsque je découvre des problèmes graves concernant un navire, j'en fais part à mes supérieurs qui me

1 donnent des instructions quant à la marche à suivre. Il y a bien sûr toujours des  
2 consultations avant de faire quoi que ce soit.  
3  
4 **M. GARCÍA-GALLARDO** (*interprétation de l'anglais*) : Est-ce que vous pouvez  
5 délivrer des certificats réglementaires à des navires panaméens s'ils ne sont pas  
6 conformes aux règles établies par le Panama et aux conventions internationales  
7 ratifiées par le Panama ?  
8  
9 **M. OLIVES SOCAS** (*interprétation de l'anglais*) : Bien sûr, je suis en mesure de faire  
10 cela et c'est mon travail de délivrer ou non les documents pertinents.  
11  
12 **M. GARCÍA-GALLARDO** (*interprétation de l'anglais*) : Est-ce que vous êtes  
13 également inspecteur du travail ou seulement expert maritime ?  
14  
15 **M. OLIVES SOCAS** (*interprétation de l'anglais*) : Oui, je suis également inspecteur  
16 du travail.  
17  
18 **M. GARCÍA-GALLARDO** (*interprétation de l'anglais*) : Pour le Panama ou pour  
19 l'Espagne ? De quelle catégorie relevez-vous ?  
20  
21 **M. OLIVES SOCAS** (*interprétation de l'anglais*) : Non, je suis expert maritime  
22 international. C'est un code qui remonte à 2006 et qui est international pour toutes  
23 sortes de pavillons.  
24  
25 **M. GARCÍA-GALLARDO** (*interprétation de l'anglais*) : De quelle convention parliez-  
26 vous, s'il vous plaît ?  
27  
28 **M. OLIVES SOCAS** (*interprétation de l'anglais*) : C'est une convention de travail  
29 maritime qui remonte à 2006.  
30  
31 **M. GARCÍA-GALLARDO** (*interprétation de l'anglais*) : Et pour délivrer le certificat  
32 d'effectifs de sécurité, par exemple à un navire panaméen, quelles sortes  
33 d'inspections ou de contrôles effectuez-vous ? Est-ce que vous contrôlez les  
34 fonctions des gens de mer ? Quelle convention internationale appliquez-vous ?  
35  
36 **M. OLIVES SOCAS** (*interprétation de l'anglais*) : Eh bien, les normes  
37 internationales : la Convention SOLAS, MARPOL, la Convention STWC, les règles  
38 sur la prévention de la pollution de l'atmosphère. Enfin, toutes les conventions  
39 internationales, mais essentiellement la Convention SOLAS et MARPOL.  
40  
41 **M. GARCÍA-GALLARDO** (*interprétation de l'anglais*) : Avez-vous inspecté  
42 beaucoup de pétroliers ?  
43  
44 **M. OLIVES SOCAS** (*interprétation de l'anglais*) : Oui, effectivement, pas mal.  
45  
46 **M. GARCÍA-GALLARDO** (*interprétation de l'anglais*) : Existe-t-il des manuels de  
47 procédure en matière de soutage pour les pétroliers ?  
48

1 **M. OLIVES SOCAS** (*interprétation de l'anglais*) : Évidemment, bien sûr. Je connais  
2 les réglementations internationales car, pour chaque navire, les choses sont  
3 différentes. Mais je connais le contexte international.  
4

5 **M. GARCÍA-GALLARDO** (*interprétation de l'anglais*) : Quel type de convention  
6 internationale appliquez-vous lorsque vous inspectez des pétroliers qui effectuent  
7 des opérations de soutage ?  
8

9 **M. OLIVES SOCAS** (*interprétation de l'anglais*) : Les opérations de soutage ne font  
10 pas l'objet de beaucoup d'inspections. Bien sûr, il y a la Convention SOLAS,  
11 MARPOL, les règles sur la prévention de la pollution de l'atmosphère etc., mais il n'y  
12 a pas d'inspection particulière. Tant qu'ils ont leur manuel de transbordement en  
13 ordre, cela nous suffit.  
14

15 **M. GARCÍA-GALLARDO** (*interprétation de l'anglais*) : ... Pendant combien  
16 d'années avez-vous effectué des inspections à bord du *Virginia G* avant son  
17 arraisonnement en Guinée-Bissau ?  
18

19 **M. OLIVES SOCAS** (*interprétation de l'anglais*) : Je crois que je fais cela depuis  
20 2006, j'inspecte les navires qui se trouvent dans la région dont je m'occupe. On a fait  
21 appel à moi. Si les navires se trouvent ailleurs, un autre expert maritime a  
22 probablement effectué l'inspection.  
23

24 **M. GARCÍA-GALLARDO** (*interprétation de l'anglais*) : Vous connaissiez bien ce  
25 navire ?  
26

27 **M. OLIVES SOCAS** (*interprétation de l'anglais*) : Bien sûr !  
28

29 **M. GARCÍA-GALLARDO** (*interprétation de l'anglais*) : Pouvons-nous dire que ce  
30 pétrolier en particulier est un navire de soutien logistique ? Pour vous, qu'est-ce  
31 qu'un navire de soutien logistique ?  
32

33 **M. OLIVES SOCAS** (*interprétation de l'anglais*) : Soutien logistique pour quoi ? Pour  
34 la pêche ? Parce qu'un pétrolier, ce n'est pas un navire de soutien logistique !  
35

36 Un pétrolier fournit du combustible en haute mer, mais ce n'est pas un travail  
37 logistique. La logistique vise le transport de matériels. Par exemple, pour les navires  
38 de pêche, la logistique fait appel aux navires frigorifiques qui transportent le poisson  
39 ou aux navires assurant un soutien logistique dans les zones de pêcheries. Mais un  
40 pétrolier, c'est juste un navire de charge. Je ne vois pas vraiment comment on peut  
41 le considérer comme un navire logistique.  
42

43 **M. GARCÍA-GALLARDO** (*interprétation de l'anglais*) : Je passe à des questions  
44 d'un autre type. Considérez-vous le Panama comme un pavillon de complaisance ?  
45

46 **M. OLIVES SOCAS** (*interprétation de l'anglais*) : Je n'ai jamais compris ce qu'on  
47 veut dire lorsqu'on dit « pavillon de complaisance ». Il y a des pays de complaisance  
48 qui ont un système fiscal généreux pour les propriétaires de navires, mais il ne s'agit  
49 pas à la lettre de pavillons de complaisance, parce que le droit international maritime  
50 est appliqué universellement à tous les pays. Il se peut qu'il y ait des pays de

1 complaisance qui appliquent un système fiscal spécifique, mais techniquement  
2 parlant, il n'y a pas à proprement parler de pavillon de complaisance.

3  
4 **M. GARCÍA-GALLARDO** (*interprétation de l'anglais*) : Considérez-vous le Panama  
5 comme une nation maritime par rapport à d'autres pays relativement au nombre de  
6 tonnes enregistré ?

7  
8 **M. OLIVES SOCAS** (*interprétation de l'anglais*) : Oui, le Panama, à l'heure actuelle,  
9 compte 25 % du tonnage mondial. Le Panama, le Libéria et les Bahamas  
10 représentent ensemble 90 à 95 % de la totalité, autrement dit la plupart des sociétés  
11 importantes du monde sont immatriculées dans l'un de ces pays. Il doit y avoir une  
12 raison à cela.

13  
14 **M. GARCÍA-GALLARDO** (*interprétation de l'anglais*) : A propos des circonstances  
15 de l'arraisonnement du navire en Guinée-Bissau, étiez-vous au courant de quelque  
16 communication adressée par les autorités de Guinée-Bissau aux autorités  
17 panaméennes, directement ou par votre intermédiaire ?

18  
19 **M. OLIVES SOCAS** (*interprétation de l'anglais*) : Non. Je ne sache pas que la  
20 Guinée-Bissau ait communiqué quoi que ce soit. Ce que je sais, je le tiens du  
21 Panama et du propriétaire, mais je n'ai pas à ma connaissance reçu de  
22 communication de la Guinée-Bissau.

23  
24 **M. GARCÍA-GALLARDO** (*interprétation de l'anglais*) : Monsieur Olives Socas, vous  
25 avez à deux reprises mené une inspection du *Virginia G* durant la période  
26 d'immobilisation : la première en septembre, un mois environ après qu'il a été  
27 immobilisé et la deuxième quelques semaines après la mainlevée de l'immobilisation  
28 par les autorités de Guinée-Bissau. Pouvez-vous nous dire pourquoi vous avez  
29 effectué cette première inspection et expliquer au Tribunal les conditions dans  
30 lesquelles cette inspection a été effectuée, ce que vous en avez pensé et ce que  
31 vous avez indiqué par écrit ?

32  
33 **M. OLIVES SOCAS** (*interprétation de l'anglais*) : La première inspection, en  
34 septembre, a été faite à la demande du propriétaire parce que le navire avait été  
35 immobilisé et sa documentation confisquée. Une inspection à bord était donc  
36 nécessaire.

37  
38 Lorsque j'y suis allé en septembre, le navire était effectivement immobilisé il y avait  
39 des soldats à bord, et il n'y avait pas de documentation à bord. Le navire était en  
40 état de navigabilité normal, avec des conditions sanitaires normales. Il n'y avait pas  
41 d'objection à soulever. A première vue, en tout cas, il n'y avait rien de particulier à  
42 signaler, ce qui est normal puisqu'un mois auparavant ce navire avait subi une  
43 inspection très rigoureuse à Las Palmas. Il me semble que c'était une vingt jours  
44 avant que le navire quitte Las Palmas, c'était une inspection indépendante, tant du  
45 pavillon que du propriétaire, qui n'avait révélé aucune défectuosité importante. Vingt  
46 jours plus tard, il était donc normal que le navire se trouve en bon état. Il n'y avait  
47 rien de particulier à relever, en fait, lors de cette inspection, sinon que le navire  
48 n'avait pas ses documents parce qu'ils avaient été confisqués, mais ce fait ne  
49 constituait pas par lui-même une défectuosité.

1 **M. GARCÍA-GALLARDO** (*interprétation de l'anglais*) : Combien de journées avez-  
2 vous consacré à l'inspection du navire à Bissau ?

3  
4 **M. OLIVES SOCAS** (*interprétation de l'anglais*) : Une journée et demie, me semble-  
5 t-il, c'était suffisant. Ce n'est pas un grand navire et je le connaissais. Je pouvais  
6 donc voir rapidement que la situation était normale. Il n'était pas nécessaire  
7 d'approfondir les choses. J'ai effectué l'inspection, vérifié les différents équipements,  
8 le tout était assez simple, de sorte que cela ne posait pas de problème. Le navire se  
9 trouvait dans le même état qu'un auparavant.

10  
11 **M. GARCÍA-GALLARDO** (*interprétation de l'anglais*) : J'en viens à la seconde  
12 inspection. Pouvez-vous expliquer au Tribunal les circonstances de cette deuxième  
13 inspection ? Quand a-t-elle eu lieu ?

14  
15 **M. OLIVES SOCAS** (*interprétation de l'anglais*) : C'était en octobre 2010, lorsque le  
16 propriétaire a indiqué qu'une mainlevée de l'immobilisation était intervenue, et qu'il  
17 souhaitait que la documentation soit à jour parce qu'il voulait utiliser à nouveau le  
18 navire. J'ai été surpris. Il était difficile de faire quoi que ce soit car tout avait été  
19 complètement coupé sur le navire. Toutes les machines avaient été coupées, et il  
20 n'y avait qu'un petit moteur artisanal sur le pont qui fournissait l'électricité au navire,  
21 ce n'était donc plus vraiment un navire, ce n'était plus qu'une masse d'acier. Il n'était  
22 plus du tout en état de naviguer. L'équipement, les machines n'avaient pas servi  
23 depuis un an, Le navire n'avait reçu ni fournitures ni aucune aide économiques pour  
24 en acquérir, et le personnel n'avait pas reçu en quantité suffisante les pièces  
25 détachées nécessaires pour quoi que ce soit.

26  
27 Le navire était froid, tout était immobile. Le redémarrer allait être très difficile, et les  
28 panneaux électriques étaient très humides, les fusibles n'arrêtaient pas de sauter.  
29 Tout était à refaire, le système de tuyauterie tout entier devait être inspecté à  
30 nouveau, et le navire était complètement à refaire. Une fois la réfection terminée, on  
31 serait en mesure de délivrer un certificat mais en l'état, c'était exclu, ce n'était pas  
32 avec un seul moteur sur le pont que le navire pourrait naviguer.

33  
34 **M. GARCÍA-GALLARDO** (*interprétation de l'anglais*) : Au titre d'une délégation  
35 d'autorité des autorités panaméennes, vous avez décidé de ne pas délivrer le  
36 certificat obligatoire avant que le propriétaire ait fait réparer le navire, à cause des  
37 défauts que vous avez constatés et consignés dans votre deuxième rapport.  
38 Vous êtes bien d'accord ?

39  
40 **M. OLIVES SOCAS** (*interprétation de l'anglais*) : Oui. Nous avons énuméré les  
41 défauts auxquelles il fallait remédier au minimum avant que quelque certificat  
42 puisse être délivré.

43  
44 **M. GARCÍA-GALLARDO** (*interprétation de l'anglais*) : Je n'ai pas d'autres  
45 questions, Monsieur le Président.

46  
47 **LE PRÉSIDENT** (*interprétation de l'anglais*) : Je vous remercie, Monsieur García-  
48 Gallardo. Conformément à l'article 80 du Règlement du Tribunal, un témoin expert  
49 désigné par une partie peut être également interrogé par l'autre partie. Je demande  
50 donc à l'agent de Guinée-Bissau s'il souhaite contre-interroger l'expert témoin.



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

**LE PRÉSIDENT** (*interprétation de l'anglais*) : Je donne la parole à M. Leitão, afin qu'il procède au contre-interrogatoire du témoin expert.

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

**M. MENEZES LEITÃO** (*interprétation de l'anglais*) : Monsieur Olives Socas, je souhaiterais vous poser quelques questions au sujet de votre témoignage. Tout d'abord, êtes-vous de nationalité panaméenne ?

**M. OLIVES SOCAS** (*interprétation de l'anglais*) : Non, je suis espagnol.

**M. MENEZES LEITÃO** (*interprétation de l'anglais*) : Mais vous faites partie des autorités panaméennes ?

**M. OLIVES SOCAS** (*interprétation de l'anglais*) : Je représente une autorité qui est habilitée à agir au nom des autorités panaméennes, le Panama Shipping Registry.

**M. MENEZES LEITÃO** (*interprétation de l'anglais*) : S'agit-il d'une société publique ou privée ?

**M. OLIVES SOCAS** (*interprétation de l'anglais*) : C'est une société de classification reconnue, au même titre par exemple que Lloyd's Registry. C'est le même type de société.

**M. MENEZES LEITÃO** (*interprétation de l'anglais*) : C'est une entité privée, le Panama Shipping Registry, si je comprends bien.

**M. OLIVES SOCAS** (*interprétation de l'anglais*) : C'est possible. Je ne sais pas exactement parce que je n'en ai jamais étudié les origines.

**M. MENEZES LEITÃO** (*interprétation de l'anglais*) : En tant qu'inspecteur de cette entité, vous considérez-vous comme ayant obtenu des pouvoirs de l'autorité panaméenne ?

**M. OLIVES SOCAS** (*interprétation de l'anglais*) : Bien sûr !

**M. MENEZES LEITÃO** (*interprétation de l'espagnole*) : Connaissez-vous la société de transport Cana SA ?

**M. OLIVES SOCAS** (*interprétation de l'anglais*) : Oui.

**M. MENEZES LEITÃO** (*interprétation de l'anglais*) : Etes-vous membre du conseil de direction de cette société ?

**M. OLIVES SOCAS** (*interprétation de l'anglais*) : Effectivement.

**M. MENEZES LEITÃO** (*interprétation de l'anglais*) : A quelle branche d'activité appartient-elle ?

1 **M. OLIVES SOCAS** (*interprétation de l'anglais*) : Elle s'occupe de transport de  
2 conteneurs, d'entreposage, de dédouanement.  
3

4 **M. MENEZES LEITÃO** (*interprétation de l'anglais*) : N'estimez-vous pas qu'il y a  
5 conflit d'intérêts puisque vous exercez les pouvoirs qui vous sont délégués par le  
6 Panama tout en siégeant au conseil de direction d'une société qui relève exactement  
7 de la même branche d'activité que les entités que vous inspectez ?  
8

9 **M. OLIVES SOCAS** (*interprétation de l'anglais*) : Non, cela n'a rien à voir, car c'est  
10 une société de transports maritimes, de conteneurs. Cela n'a rien à voir avec les  
11 inspections ? En outre, l'inspection de navires est une activité d'ordre privé que  
12 j'exerce. Cela n'a rien à voir avec la société. Il n'y a aucun rapport !  
13

14 **M. MENEZES LEITÃO** (*interprétation de l'anglais*) : Penn Lilac est une société  
15 panaméenne qui a des activités ou qui opère au Panama. Confirmez-vous cela ?  
16

17 **M. OLIVES SOCAS** (*interprétation de l'anglais*) : Je ne sais pas où opère cette  
18 société. Ils ont un bureau-délégation en Espagne et je crois qu'ils en ont un aussi au  
19 Panama, mais ce n'est pas à moi de savoir où les sociétés ont leurs bureaux. Mon  
20 domaine de compétence est technique et non pas administratif.  
21

22 **M. MENEZES LEITÃO** (*interprétation de l'anglais*) : Je présente à ce stade l'annexe  
23 1 du Panama. Elle se trouve dans les annexes de la duplique, et je crois comprendre  
24 qu'elle porte votre signature. C'est un certificat d'immatriculation de Panama.  
25 Voulez-vous regarder ce qui est affiché à l'écran ? Il porte votre signature et le  
26 tampon « Panama Shipping Registry Authority, inspecteur Pedro Olives Socas » ...  
27 C'est exact ?

28 **M. OLIVES SOCAS** (*interprétation de l'anglais*) : Je ne vois pas bien ce qui est  
29 affiché, mais apparemment, oui. Je ne vois pas vraiment ce que c'est.  
30

31 **M. MENEZES LEITÃO** (*interprétation de l'anglais*) : Son siège est à Séville,  
32 en Espagne ? C'est ce qui est écrit sur votre certificat délivré par le Panama.  
33

34 **M. OLIVES SOCAS** (*interprétation de l'anglais*) : Oui, mais je parle d'un certificat qui  
35 explique que la direction de la société partait à Séville, et non pas que le propriétaire  
36 était à Séville, parce qu'à strictement parler, le propriétaire et la direction des  
37 opérations, ce n'est pas la même chose. Ce que je dis, c'est que la direction est à  
38 Séville.  
39

40 **M. MENEZES LEITÃO** (*interprétation de l'anglais*) : Ce que vous dites est que la  
41 direction est ce qui donne la nationalité à la société, donc il n'est pas vrai, comme  
42 vous l'avez dit, qu'elle est considérée être une société panaméenne, même pour le  
43 registre panaméen, alors que vous dites, vous, que c'est une société panaméenne.  
44 Vous dites que la direction de la société se trouve en Espagne.  
45

46 **M. OLIVES SOCAS** (*interprétation de l'anglais*) : Non, je n'ai pas dit cela. Vous ne  
47 comprenez pas le certificat. Je vais vous expliquer de quoi il s'agit. Vous avez d'une  
48 part le propriétaire et la société et, d'autre part, le département qui s'occupe de  
49 l'équipage. L'équipage doit être contrôlé. Les propriétaires peuvent avoir où ils  
50 veulent les bureaux qui gèrent leurs navires. Il n'est pas obligatoire que ce soit dans

1 le pays d'immatriculation. C'est un point technique. J'ai certifié que le bureau de  
2 Séville a les moyens techniques et administratifs d'être responsable de la sécurité et  
3 de la protection du navire. Je ne dis pas que les opérations commerciales sont  
4 effectuées depuis ce bureau, ce qui est différent.

5  
6 L'attestation de conformité est le document qui relève du code ISM, c'est un  
7 document technique, pas un document commercial. C'est la raison pour laquelle je  
8 dis que c'est là que se font les procédures techniques concernant le navire, quel que  
9 soit l'endroit où est installé le propriétaire. Dans ce cas, toutefois, le propriétaire et le  
10 responsable de la gestion ne font qu'un. Mais ce n'est pas obligatoire.

11  
12 **M. MENEZES LEITÃO** (*interprétation de l'anglais*) : Vous avez déclaré qu'il n'y a  
13 pas de pavillon de complaisance. C'est une opinion personnelle. Savez-vous que  
14 86 % des navires immatriculés au Panama, appartiennent à des sociétés  
15 étrangères ? Pouvez-vous confirmer ce chiffre ?

16  
17 **M. OLIVES SOCAS** (*interprétation de l'anglais*) : Les navires battant pavillon  
18 panaméen n'appartiennent pas à des sociétés étrangères. Les sociétés sont  
19 panaméennes. Les propriétaires peuvent être étrangers, mais les sociétés elles-  
20 mêmes sont panaméennes. Oui, les propriétaires peuvent être étrangers, ce n'est  
21 pas illégal.

22  
23 **M. MENEZES LEITÃO** (*interprétation de l'anglais*) : Vous avez témoigné en disant  
24 que vous avez effectué des inspections en Afrique, à Las Palmas, etc. et vous avez  
25 fait une inspection en 2010, indiquant le mauvais état du *Virginia G*. Avez-vous  
26 effectué une autre inspection après le rapport de 2010 ?

27  
28 **M. OLIVES SOCAS** (*interprétation de l'anglais*) : Oui, mais c'était plus tard, après  
29 que le navire est arrivé dans la zone de réparation du port. C'était un an plus tard, au  
30 Cap-Vert.

31  
32 **M. MENEZES LEITÃO** (*interprétation de l'anglais*) : Ce certificat, il est délivré par les  
33 services du Panama – et nous le trouvons aussi dans les annexes du Panama où il  
34 est question d'un certificat délivré le 7 décembre 2010 à la suite de l'examen  
35 « effectué par nos vérificateurs en Guinée-Bissau ». C'est bien ce que nous lisons  
36 sur le certificat ? Apparemment, le rapport indiquait que l'état du *Virginia G* n'était  
37 pas mauvais au point de poser problème au Panama Shipping Registry  
38 Incorporated, parce que le certificat de classification des machines, quelques mois  
39 après sa délivrance – affichez s'il vous plaît ce certificat, qui a été vérifié en Guinée-  
40 Bissau – a été pris en compte le 7 décembre 2010.

41  
42 **M. OLIVES SOCAS** (*interprétation de l'anglais*) : Oui, c'était après que le navire  
43 avait été mis en conformité avec tout ce que nous avons demandé, après quoi,  
44 toutes les recommandations ayant été suivies, le certificat a finalement été délivré.

45  
46 **M. MENEZES LEITÃO** (*interprétation de l'anglais*) : Bien, la deuxième inspection a  
47 eu lieu au Cap Vert, mais ce qui est indiqué sur le registre d'immatriculation, c'est  
48 qu'ils sont basés, c'est ce que vous avez dit, en Guinée-Bissau.

1 **M. OLIVES SOCAS** (*interprétation de l'anglais*) : Non. Dans ce cas, je n'ai pas bien  
2 compris ce que vous disiez. Je parlais d'une autre inspection qui a été effectuée plus  
3 tard. Une deuxième inspection a été conduite après 2010 pour la délivrance d'un  
4 certificat, mais je pensais que vous parliez de quelques années plus tard. Je n'avais  
5 pas bien compris à quoi vous vous référiez.

6  
7 **M. MENEZES LEITÃO** (*interprétation de l'anglais*) : Peu de temps après, voyons ...

8  
9 **M. OLIVES SOCAS** (*interprétation de l'anglais*) : En fait, c'était pratiquement la  
10 même inspection, 20 jours de plus, 20 jours de moins.

11  
12 **M. MENEZES LEITÃO** (*interprétation de l'anglais*) : Vous vous êtes rendu en  
13 Guinée-Bissau en septembre 2009, est-ce exact ?

14  
15 **M. OLIVES SOCAS** (*interprétation de l'anglais*) : Effectivement, oui.

16  
17 **M. MENEZES LEITÃO** (*interprétation de l'anglais*) : Donc, vous considérez que vous  
18 faites partie des autorités panaméennes, mais vous n'avez pas rendu compte de  
19 l'état du navire aux autorités panaméennes – ou l'avez-vous fait ?

20  
21 **M. OLIVES SOCAS** (*interprétation de l'anglais*) : Oui, j'en ai rendu compte à mon  
22 siège. J'ai rendu compte de l'état du navire, disant qu'il était en parfait état, sans  
23 problèmes techniques. Lorsque je m'y suis rendu en septembre, le navire était  
24 comme neuf. Il faisait l'objet de problèmes avec les autorités, mais ça ne me  
25 regardait pas en réalité. J'ai simplement dit que le navire était en bon état, et c'est  
26 tout.

27  
28 **M. MENEZES LEITÃO** (*interprétation de l'anglais*) : Vous dites que vous avez fait  
29 l'inspection en septembre 2009. Il n'est pas signé par vous, et l'autre non plus. Est-  
30 ce normal pour un inspecteur de faire un rapport, de ne pas le signer et de le  
31 transmettre sans le signer ou le tamponner ?

32  
33 **M. OLIVES SOCAS** (*interprétation de l'anglais*) : Si, il est signé, mais c'est peut-être  
34 l'exemplaire que j'ai envoyé au propriétaire. Ce n'est pas l'exemplaire que j'ai signé,  
35 mais il doit y avoir un exemplaire signé quelque part.

36  
37 **M. MENEZES LEITÃO** (*interprétation de l'anglais*) : Ce n'est pas un document  
38 officiel. C'est ce que nous appelons un document interne.

39  
40 **M. OLIVES SOCAS** (*interprétation de l'anglais*) : Je ne sais pas ce que l'on vous a  
41 donné, mais moi j'ai tout transmis en bonne et due forme.

42  
43 **M. MENEZES LEITÃO** (*interprétation de l'anglais*) : Je n'ai pas d'autres questions,  
44 Monsieur le Président.

45  
46 **LE PRÉSIDENT** (*interprétation de l'anglais*) : Je demande maintenant à l'agent du  
47 Panama s'il souhaite procéder à un nouvel interrogatoire du témoin expert ? Oui ?  
48 Je donne la parole à l'agent du Panama qui procéder à un nouvel interrogatoire du  
49 témoin expert. Je vous rappelle qu'aucune nouvelle question ne peut être soulevée.

1 Le nouvel interrogatoire doit être limité aux questions qui ont déjà été posées lors du  
2 contre-interrogatoire.

3  
4 **Nouvel interrogatoire mené par M. GARCÍA-GALLARDO**

5  
6 **M. GARCÍA-GALLARDO** (*interprétation de l'anglais*) : Monsieur Olives Socas, j'ai  
7 une question à vous poser. Avec tout le respect que je dois aux représentants de la  
8 Guinée-Bissau, il semblerait qu'ils aient une connaissance imparfaite du droit  
9 maritime et des affaires maritimes. Je vous pose la question suivante. Il semblerait  
10 qu'ils comprennent de travers le fait que des pays comme la France, l'Allemagne,  
11 l'Union européenne, le Brésil, le Japon, la Corée, la Chine, l'Afrique du Sud, le  
12 Canada – bref, une liste très longue de pays, délèguent officiellement les pouvoirs  
13 que leur confère la loi sur les navires battant leur pavillon respectif à des sociétés de  
14 classification, qui sont des organismes reconnus chargés de contrôler et d'inspecter  
15 les navires. Pouvons-nous trouver votre nom sur la liste des inspecteurs de navires  
16 dûment désignés par l'organisme reconnu au Panama, liste qui peut être consultée  
17 sur le site [www.segumar.com](http://www.segumar.com) du Ministère de la marine du Panama ? Etes-vous un  
18 expert autorisé à délivrer des certificats réglementaires concernant des navires  
19 panaméens, et cela à titre individuel, en tant que M. Pedro Olives Socas, et non pas  
20 en tant que société ?

21  
22 **M. OLIVES SOCAS** (*interprétation de l'anglais*) : Oui, bien sûr. Mon autorisation est  
23 une autorisation à titre individuelle, que je ne suis pas censé transférer.

24  
25 **M. GARCÍA-GALLARDO** (*interprétation de l'anglais*) : Merci.

26  
27 **LE PRÉSIDENT** (*interprétation de l'anglais*) : Merci beaucoup, Monsieur García-  
28 Gallardo. Voyons, comment souhaitez-vous maintenant procéder ? Souhaitez-vous  
29 appeler le prochain témoin ? Nous avons encore du temps à notre disposition.

30  
31 **M. GARCÍA-GALLARDO** (*interprétation de l'anglais*) : J'aimerais inviter M. Alfonso  
32 Moya Espinosa à la barre. Mais peut-être vais-je être interrompu, parce que je ne  
33 pense pas pouvoir terminer cette intervention en vingt minutes. Il va falloir que je  
34 poursuive après la pause.

35  
36 **LE PRÉSIDENT** (*interprétation de l'anglais*) : Je vais donc remercier M. Olives  
37 Socas. Merci beaucoup pour cette déposition. Vous pouvez vous retirer. Merci,  
38 Monsieur García-Gallardo.

39  
40 Le Tribunal va maintenant entendre l'expert suivant, M. Moya Espinosa. Qu'on le  
41 fasse entrer dans la salle d'audience.

42  
43 Je prie le Greffier de bien vouloir inviter l'expert à faire sa déclaration solennelle.

44  
45 *(L'expert fait sa déclaration solennelle)*

46  
47 **LE PRÉSIDENT** (*interprétation de l'anglais*) : Bonjour, Monsieur Moya Espinosa. Je  
48 souhaite vous rappeler les points suivants : le travail des interprètes et des  
49 sténographes est complexe. Il l'est encore plus lorsque, comme cela va être le cas,  
50 les langues utilisées ne sont pas simplement l'anglais et le français mais également

1 l'espagnol, une troisième langue. Par conséquent, je vous demande instamment de  
2 vous exprimer lentement et de bien vouloir, s'il vous plaît, attendre un moment  
3 suffisant une fois qu'une personne vous aura parlé avant de lui répondre. Comme je  
4 l'ai dit, la question qui sera posée par la personne qui interviendra avant vous aura  
5 été traduite en anglais dans un premier temps, puis en français. Il faudra donc que  
6 vous attendiez que l'interprétation vers le français soit terminée. Une fois cette  
7 interprétation vers le français terminée, je vous ferai un signe. Ce n'est que comme  
8 cela que les interprètes pourront suivre.

9  
10 Monsieur M. García-Gallardo, vous avez la parole.

11  
12 **M. GARCÍA-GALLARDO** (*interprétation de l'anglais*) : Merci, Monsieur le Président.

13  
14 **Interrogatoire mené par M. GARCÍA-GALLARDO**

15  
16 Monsieur Alfonso Moya Espinosa, pouvez-vous s'il-vous-plaît vous présenter ?

17  
18 **M. MOYA ESPINOSA** (*interprétation de l'anglais*) : Je suis économiste, contrôleur  
19 de gestion et commissaire aux comptes pour le compte de l'Etat espagnol et j'ai créé  
20 ma propre société, un cabinet d'expertise fiscale.

21  
22 **M. GARCÍA-GALLARDO** (*interprétation de l'anglais*) : Où se trouvent vos bureaux ?

23  
24 **M. MOYA ESPINOSA** (*interprétation de l'anglais*) : A Séville.

25  
26 **M. GARCÍA-GALLARDO** (*interprétation de l'anglais*) : Mais êtes-vous comptable ou  
27 commissaire aux comptes ?

28  
29 **M. MOYA ESPINOSA** (*interprétation de l'anglais*) : Je suis commissaire aux  
30 comptes, économiste.

31  
32 **M. GARCÍA-GALLARDO** (*interprétation de l'anglais*) : Avez-vous des clients  
33 du secteur maritime ?

34  
35 **M. MOYA ESPINOSA** (*interprétation de l'anglais*) : Oui. J'ai des clients à Séville et à  
36 Huelva – il s'agit là de deux ports –, ce sont des sociétés propriétaires de navires.

37  
38 **M. GARCÍA-GALLARDO** (*interprétation de l'anglais*) : Etes-vous chargé de  
39 l'établissement des comptes des sociétés familiales qui appartiennent au propriétaire  
40 et bénéficiaire final du *Virginia G* ?

41  
42 **M. MOYA ESPINOSA** (*interprétation de l'anglais*) : Oui, j'ai des relations  
43 professionnelles avec M. Gamez. Ce sont des relations qui existent depuis 1998,  
44 époque à laquelle j'ai commencé à conseiller ses sociétés.

45  
46 **M. GARCÍA-GALLARDO** (*interprétation de l'anglais*) : Est-ce que vous établissez  
47 les états financiers annuels et les déclarations fiscales de ces sociétés ?

48  
49 **M. MOYA ESPINOSA** (*interprétation de l'anglais*) : Oui.

1 **M. GARCÍA-GALLARDO** (*interprétation de l'anglais*) : Pourriez-vous nous expliquer  
2 quelles sont les sociétés touchées par la saisie du *Virginia G* et quels sont les  
3 préjudices mentionnés dans votre rapport ?  
4

5 **M. MOYA ESPINOSA** (*interprétation de l'anglais*) : Monsieur Gamez est le président  
6 d'une holding d'entreprises familiales qui comprend Gebaspe, une société  
7 espagnole propriétaire de navire, Penn Lilac Trading, et le nom de la holding est  
8 Penn World. La société espagnole se consacrait à la vente de combustible à des  
9 navires dans les eaux internationales. Ensuite, l'activité de vente de gazole  
10 prospérait et l'entreprise a acheté son premier navire par l'intermédiaire de Penn  
11 Lilac Trading, le *Virginia G*. Puis, par l'intermédiaire d'une autre société, Penn World,  
12 une holding qui détient un certain nombre de biens, ils ont acheté un deuxième  
13 navire, l'*Iballa G*. Les trois sociétés dont je vous parle font un chiffre d'affaires  
14 d'environ 8 millions d'euros rien que par l'intermédiaire de la société espagnole.  
15 Penn Lilac Trading avait aussi ses propres clients et elle leur vendait du  
16 combustible. Il a pris la décision de passer un contrat avec une société irlandaise,  
17 Lotus Federation, en vue d'unifier et de tirer le meilleur parti possible des incitations  
18 fiscales qu'offre la République d'Irlande dans le secteur de la vente de combustible  
19 dans les eaux internationales.  
20

21 **M. GARCÍA-GALLARDO** (*interprétation de l'anglais*) : Quelles sont les instructions  
22 qui vous ont été données par Penn Lilac aux fins de l'établissement de votre  
23 rapport ?  
24

25 **M. MOYA ESPINOSA** (*interprétation de l'anglais*) : Ils m'ont demandé de faire le  
26 calcul du coût entraîné par la saisie du navire s'agissant uniquement du contrat  
27 passé par Penn Lilac avec Lotus Federation. J'ai achevé ce travail le 16 mars 2011.  
28

29 **M. GARCÍA-GALLARDO** (*interprétation de l'anglais*) : Quand avez-vous établi ce  
30 rapport sur le préjudice économique ?  
31

32 **M. MOYA ESPINOSA** (*interprétation de l'anglais*) : En 2011. Je l'ai terminé le  
33 16 mars 2011.  
34

35 **M. GARCÍA-GALLARDO** (*interprétation de l'anglais*) : En confirmez-vous devant le  
36 Tribunal la teneur et les conclusions ?  
37

38 **M. MOYA ESPINOSA** (*interprétation de l'anglais*) : Oui.  
39

40 **M. GARCÍA-GALLARDO** (*interprétation de l'anglais*) : Quel est le montant du  
41 préjudice qui figure dans votre rapport ?  
42

43 **M. MOYA ESPINOSA** (*interprétation de l'anglais*) : 4 221 222,54 euros.  
44

45 **M. GARCÍA-GALLARDO** (*interprétation de l'anglais*) : Avez-vous consulté les  
46 relevés bancaires et les documents fiscaux pour établir ce rapport ?  
47

48 **M. MOYA ESPINOSA** (*interprétation de l'anglais*) : Oui, j'avais accès à tous les  
49 documents et je suis en leur possession.  
50

1 **M. GARCÍA-GALLARDO** (*interprétation de l'anglais*) : Quelle est la méthodologie  
2 que vous avez suivie pour établir ce rapport ? Quelles sont les entreprises qui font  
3 partie du périmètre de votre rapport ?  
4

5 **M. MOYA ESPINOSA** (*interprétation de l'anglais*) : Dans l'étude des coûts et du  
6 préjudice économique subi, je n'ai inclus directement que le navire *Virginia G*. Je n'ai  
7 pas inclus l'autre navire qui était sous le coup d'un embargo au port de Las Palmas.  
8 Les calculs que j'ai faits pour parvenir au montant que je viens de vous citer  
9 comprennent les frais directs d'entretien du *Virginia G* au port bissau-guinéen, les  
10 pertes subies durant l'immobilisation, puisque le navire n'était pas exploité, et le  
11 manque à gagner provenant des pertes subies dans le cadre du contrat entre la  
12 société familiale et Lotus Federation. Il s'agit d'un volume de 18 000 tonnes, à un  
13 prix de 40 euros la tonne.  
14

15 **M. GARCÍA-GALLARDO** (*interprétation de l'anglais*) : Pour vous, quelle était la  
16 période d'inactivité du *Virginia G* telle qu'elle figure dans votre rapport ?  
17

18 **M. MOYA ESPINOSA** (*interprétation de l'anglais*) : 474 jours.  
19

20 **M. GARCÍA-GALLARDO** (*interprétation de l'anglais*) : Comment l'avez-vous  
21 calculée ?  
22

23 **M. MOYA ESPINOSA** (*interprétation de l'anglais*) : C'est M. Gamez qui m'a donné  
24 les dates.  
25

26 **M. GARCÍA-GALLARDO** (*interprétation de l'anglais*) : Les dates entre la saisie ...  
27 ou la date de la saisie ?  
28

29 **M. MOYA ESPINOSA** (*interprétation de l'anglais*) : De la saisie à la mainlevée de  
30 l'immobilisation, puis jusqu'à la remise du navire en service.  
31

32 **M. GARCÍA-GALLARDO** (*interprétation de l'anglais*) : Jusqu'à la date de la  
33 mainlevée de l'immobilisation, et ensuite vous avez ajouté quelques jours ?  
34

35 **M. MOYA ESPINOSA** (*interprétation de l'anglais*) : Oui. Le temps qu'il a fallu pour  
36 que le navire puisse être de nouveau exploité.  
37

38 **M. GARCÍA-GALLARDO** (*interprétation de l'anglais*) : Y avez-vous inclus les  
39 salaires de l'équipage ?  
40

41 **M. MOYA ESPINOSA** (*interprétation de l'anglais*) : Oui.  
42

43 **M. GARCÍA-GALLARDO** (*interprétation de l'anglais*) : Quels autres coûts avez-vous  
44 inclus ? Les principaux éléments de coûts ?  
45

46 **M. MOYA ESPINOSA** (*interprétation de l'anglais*) : Les coûts inclus sont les  
47 suivants : le salaire des membres de l'équipage, les *per diem*, les frais de voyage,  
48 les frais d'obtention des certificats de navigabilité, les coûts proportionnels de  
49 l'immobilisation des navires et des inspections périodiques qui doivent être  
50 effectuées, la dépréciation du navire, la part proportionnelle des salaires du



1 personnel à terre, l'assurance P&I pour la coque, et les frais d'administration du  
2 groupe.

3  
4 **M. GARCÍA-GALLARDO** (*interprétation de l'anglais*) : Comment avez-vous calculé  
5 la valeur de la cargaison ?

6  
7 **M. MOYA ESPINOSA** (*interprétation de l'anglais*) : A partir de la facture établie par  
8 Lotus Federation.

9  
10 **M. GARCÍA-GALLARDO** (*interprétation de l'anglais*) : Y avez-vous ajouté des coûts  
11 indirects ?

12  
13 **M. MOYA ESPINOSA** (*interprétation de l'anglais*) : Pourriez-vous préciser s'il vous  
14 plaît ce que vous entendez par « coûts indirects » ?

15  
16 **M. GARCÍA-GALLARDO** (*interprétation de l'anglais*) : A la lecture de la dernière  
17 page de votre rapport dans la version anglaise, vous ventilez les montants en quatre  
18 catégories : coûts directs ; pertes durant l'immobilisation ; pertes occasionnées par  
19 la résiliation du contrat de charte-partie avec la Lotus Federation ; et une majoration  
20 de 10 %.

21  
22 **M. MOYA ESPINOSA** (*interprétation de l'anglais*) : Cela inclut les coûts directs  
23 concernant l'entretien du navire au port jusqu'à ce qu'il ait pu reprendre ses activités  
24 de soutage. Il s'agit là de coûts directs, c'est-à-dire de coûts qui ont dû être subis au  
25 cours des 474 jours durant lesquels le navire est resté immobilisé. Le reste  
26 correspond à des pertes subies à cause de la violation du contrat avec Lotus  
27 Federation, et les pertes subies durant l'immobilisation correspondent à un manque  
28 à gagner, puisque le navire n'a pas pu être exploité pendant cette période.

29  
30 **M. GARCÍA-GALLARDO** (*interprétation de l'anglais*) : Quelle était la durée de ce  
31 contrat avec la Lotus Federation ?

32  
33 **M. MOYA ESPINOSA** (*interprétation de l'anglais*) : Le contrat avait été signé pour  
34 quatre ans, avec une quantité maximum de fourniture de combustible de  
35 90 000 tonnes par an. Ces 90 000 tonnes devaient être fournies aux deux navires et  
36 cela incluait donc les deux navires jusqu'à la saisie en 2009. Jusque là, le *Virginia G*  
37 avait reçu 34 000 tonnes, ce qui pourrait indiquer qu'il aurait livré 40 à 50 000 tonnes  
38 en 2009. Donc ce calcul de 1,3 million d'euros correspond à des livraisons qui n'ont  
39 pas pu être faites par le navire du mois d'août jusqu'au mois de décembre 2009,  
40 conformément au calendrier des approvisionnements courant du mois de janvier  
41 jusqu'au moment de la saisie du navire.

42  
43 **M. GARCÍA-GALLARDO** (*interprétation de l'anglais*) : Au point 14 de votre rapport,  
44 vous parlez pour le remboursement du navire du montant d'un million d'euros, soit le  
45 prix d'achat, et d'un taux d'amortissement de 5 % par an. Pourquoi avez-vous choisi  
46 ce montant pour calculer le taux d'amortissement ? Et pourquoi avoir retenu ce taux  
47 annuel de 5 % ?

48  
49 **M. MOYA ESPINOSA** (*interprétation de l'anglais*) : Je considère qu'une structure en  
50 acier, même si le navire n'est pas exploité, doit être amortie parce qu'un navire se

1 trouve toujours dans un milieu très hostile. L'eau salée est extrêmement corrosive.  
2 Ce navire avait été acheté d'occasion et ainsi sa durée de vie est estimée à 20 ans.  
3 D'où le taux d'amortissement annuel de 5 %.

4  
5 **M. GARCÍA-GALLARDO** (*interprétation de l'anglais*) : Et le prix d'un million ?  
6 Qu'est-ce qui vous a amené à donner ce prix dans le rapport ?

7  
8 **M. MOYA ESPINOSA** (*interprétation de l'anglais*) : Le prix d'acquisition du navire  
9 était de 600 000 euros. Penn Lilac y a fait des aménagements d'une valeur  
10 supérieure à 1,5 million d'euros, et la valeur prise en compte par la compagnie  
11 d'assurance était de 1,1 million d'euros. J'ai retenu le montant de 1 million parce qu'il  
12 s'agit d'une estimation prudente, afin de ne porter préjudice à aucune des parties.

13  
14 **M. GARCÍA-GALLARDO** (*interprétation de l'anglais*) : 1 million d'euros ?

15  
16 **M. MOYA ESPINOSA** (*interprétation de l'anglais*) : 1,1 million d'euros,  
17 approximativement.

18  
19 **M. GARCÍA-GALLARDO** (*interprétation de l'anglais*) : Ce prix, le prix du marché ?

20  
21 **M. MOYA ESPINOSA** (*interprétation de l'anglais*) : Pas en ce moment, étant donné  
22 la conjoncture, il y a eu une baisse du prix de tous les types de navires.

23  
24 **M. GARCÍA-GALLARDO** (*interprétation de l'anglais*) : Comment avez-vous calculé  
25 le coût correspondant au personnel à terre ?

26  
27 **M. MOYA ESPINOSA** (*interprétation de l'anglais*) : Sur la base des fiches de salaire.

28  
29 **M. GARCÍA-GALLARDO** (*interprétation de l'anglais*) : 50 % personnel à terre. Cela  
30 veut-il dire que vous avez divisé le coût – c'est comme le coût fixe réparti sur les  
31 deux navires détenus par le groupe familial, les navires *Iballa G* et *Virginia G* ?

32  
33 **M. MOYA ESPINOSA** (*interprétation de l'anglais*) : Non. Au moment de la saisie, le  
34 personnel du navire était constitué par l'équipage au complet. Au fil du temps, le  
35 nombre des membres de l'équipage du navire s'est réduit parce que l'entreprise  
36 connaissait des difficultés financières extrêmement graves et à la fin il ne restait  
37 pratiquement plus que deux membres de l'équipage. Ensuite, lorsque la mainlevée  
38 de l'immobilisation du navire a été effectuée, on a recruté de nouveau l'équipage au  
39 complet de façon à reprendre l'exploitation du navire. C'est pour cela qu'il y a une  
40 différence dans les coûts de personnel, en fonction des mois. Mais l'équipage de  
41 l'*Iballa G* n'a pas été pris en compte de quelque façon que ce soit.

42  
43 **M. GARCÍA-GALLARDO** (*interprétation de l'anglais*) : Monsieur le Président, pour  
44 respecter l'horaire, je pense qu'il faudrait que je suspende l'interrogatoire maintenant  
45 pour le reprendre après la pause.

46  
47 **LE PRÉSIDENT** (*interprétation de l'anglais*) : Merci. Effectivement, il est presque  
48 11 heures et demie. Le Tribunal va se retirer pour une pause d'une demi-heure et  
49 nous poursuivrons l'audience à 11 h 55. Merci.

1 (L'audience, suspendue à 11 heures 26, est reprise à 12 heures.)

2  
3 **LE PRÉSIDENT** (*interprétation de l'anglais*) : Nous allons à présent poursuivre  
4 l'interrogatoire de l'expert. Monsieur García-Gallardo, vous avez la parole.

5  
6 **M. GARCÍA-GALLARDO** (*interprétation de l'anglais*) : Merci, Monsieur le Président,  
7 Madame et Messieurs les juges. Monsieur Moya, j'ai encore quelques questions que  
8 je souhaiterais vous poser. Pouvez-vous confirmer que les sociétés, et pas  
9 uniquement la société Penn Lilac, mais aussi l'autre société qui possédait le second  
10 navire au nom de la famille Gamez, satisfaisaient à toutes les obligations  
11 comptables et fiscales prévues par les législations respectives du Panama ou de  
12 l'autre pays ? L'autre société, c'était Gebaspe en Espagne. Pourriez-vous  
13 développer un peu ce point pour le Tribunal, s'il-vous-plaît ?

14  
15 **M. MOYA ESPINOSA** (*interprétation de l'anglais*) : Le groupe se composait de trois  
16 sociétés, dont deux étaient sises au Panama et une en Espagne. La première  
17 société qui a été créée l'a été en Espagne. Cette société espagnole déclare ses  
18 impôts en Espagne. L'une des deux sociétés panaméennes a un établissement  
19 permanent en Espagne, appelé Penn World, société qui était le propriétaire du  
20 navire *Iballa G*, et cette société était par ailleurs également propriétaire des locaux  
21 de Séville ainsi que d'autres locaux aux Îles Canaries. L'autre société était le  
22 propriétaire du *Virginia G*, et elle ne déclarait ses impôts qu'au Panama parce qu'elle  
23 n'était sujette à aucune autre obligation. En ce qui concerne les déclarations  
24 d'impôts, nous n'avons jamais eu de problème ayant trait aux impôts ou autres, et à  
25 aucun moment l'Espagne ou le Panama ne nous ont réclamé quoi que ce soit.

26  
27 **M. GARCÍA-GALLARDO** (*interprétation de l'anglais*) : Vous avez dit plus tôt que  
28 vous êtes un expert en matière fiscale. Savez-vous si le Panama figure sur la liste  
29 des paradis fiscaux établie par l'OCDE ?

30  
31 **M. MOYA ESPINOSA** (*interprétation de l'anglais*) : Non. Le Panama n'est pas un  
32 paradis fiscal où il est possible de mener des activités de blanchiment d'argent ou  
33 quoi que ce soit de la sorte. Le Panama est soumis à l'obligation de communiquer  
34 les informations concernant les transactions relatives au blanchiment d'argent et aux  
35 transferts en devises, et il n'est donc pas considéré comme un paradis fiscal. Le  
36 Panama a des navires qui battent son pavillon et, pour les services qu'il leur fournit,  
37 ils doivent s'acquitter d'un montant chaque année, et c'est tout. Il n'y a pas d'autre  
38 obligation.

39  
40 **M. GARCÍA-GALLARDO** (*interprétation de l'anglais*) : Est-ce que la saisie et la  
41 longue immobilisation du *Virginia G* ont eu un impact direct sur l'exploitation de la  
42 deuxième société panaméenne qui était propriétaire du deuxième navire de la  
43 famille Gamez, l'*Iballa G* ?

44  
45 **M. MOYA ESPINOSA** (*interprétation de l'anglais*) : Dans ce groupe de sociétés  
46 familiales, les différentes sociétés étaient étroitement liées les unes aux autres.  
47 Lorsqu'on m'a demandé d'établir le rapport, j'ai parlé à M. Gamez et j'ai pensé que  
48 c'était un peu irresponsable d'inclure tous les dommages financiers indirects que  
49 cette saisie avait entraînés : M. Gamez est tombé malade à cause de cela et il a dû  
50 prendre sa retraite afin d'être en mesure de soutenir sa famille. Si vous considérez

1 tout cela, les préjudices moraux sont très difficiles à quantifier sur le plan  
2 économique – ou du moins le préjudice moral est très difficile à quantifier. Dans une  
3 entreprise familiale il est très difficile de fixer une limite pour évaluer les dommages,  
4 mais nous savions qu’il en était ainsi et que nous allions devoir défendre cette  
5 évaluation devant un tribunal à un moment ou à un autre. Nous voulions être  
6 prudents et nous avons décidé de présenter des chiffres correspondant à une  
7 estimation basse et que nous pourrions bien entendu étayer par de solides éléments  
8 de preuve. Bien sûr, de nombreuses personnes dans cette société espèrent que  
9 M. Gamez va redresser sa situation économique, et qu’ils vont ainsi pouvoir  
10 recouvrer l’argent qui leur est dû. Bien sûr, cette indemnisation va être très utile pour  
11 payer les créanciers, mais certains autres faits sont irréversibles. Par exemple la  
12 méfiance du secteur maritime et du secteur pétrolier à l’égard de M. Gamez à cause  
13 de la nouvelle parue dans les médias selon laquelle sa société se serait livrée à de  
14 la contrebande de combustible et à d’autres méfaits semblables, tout cela a  
15 grandement entamé sa crédibilité, ce qui a fait que les créanciers ont été  
16 implacables s’agissant de l’argent qui leur était dû. Cela a eu des conséquences  
17 catastrophiques pour la société. Mais il est très difficile – je trouve du moins très  
18 difficile – d’évaluer des préjudices de cette nature. Pourtant, je peux défendre et  
19 étayer les chiffres que j’ai présentés au Tribunal de céans, bien que je n’aie aucun  
20 autre rapport. Voilà ce que je puis dire.

21

22 **M. GARCÍA-GALLARDO** (*interprétation de l’anglais*) : Peut-on donc dire que  
23 l’immobilisation du *Virginia G* par les autorités de la Guinée-Bissau, si elle n’a pas eu  
24 pour conséquence le naufrage du *Virginia G*, a certainement entraîné le naufrage  
25 économique de M. Gamez ?

26

27 **M. MOYA ESPINOSA** (*interprétation de l’anglais*) : Oui, je pense que oui.

28

29 **M. GARCÍA-GALLARDO** (*interprétation de l’anglais*) : Je n’ai pas d’autres  
30 questions, Monsieur le Président.

31

32 **LE PRÉSIDENT** (*interprétation de l’anglais*) : Merci, Monsieur García-Gallardo. Je  
33 souhaiterais savoir si M. Leitão souhaite soumettre l’expert au contre-interrogatoire.  
34 Vous avez la parole, Monsieur.

35

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

37

38 **M. MENEZES LEITÃO** (*interprétation de l’anglais*) : Merci, Monsieur le Président.

39

40 Je souhaiterais commencer par poser une question à M. Moya Espinosa : vous  
41 considérez-vous comme un expert indépendant dans le cadre de cette procédure ?  
42 Par rapport aux parties en présence, vous considérez-vous comme un expert  
43 indépendant ?

44

45 **M. MOYA ESPINOSA** (*interprétation de l’anglais*) : En ce qui concerne la rédaction  
46 du rapport, oui.

47

48 **M. MENEZES LEITÃO** (*interprétation de l’anglais*) : Êtes-vous indépendant par  
49 rapport à ce groupe de sociétés ?

50

1 **M. MOYA ESPINOSA** (*interprétation de l'anglais*) : Je suis payé par cette société  
2 depuis pas mal d'années.  
3  
4 **M. MENEZES LEITÃO** (*interprétation de l'anglais*) : S'agissant de votre rapport,  
5 j'attire votre attention sur le point 17 du rapport. Dans votre rapport, vous parlez des  
6 pertes importantes de la société. Vous utilisez une expression assez curieuse  
7 « Losses... ».  
8  
9 **M. MOYA ESPINOSA** (*interprétation de l'anglais*) : Vous dites que c'est curieux, que  
10 c'est étonnant ?  
11  
12 **M. MENEZES LEITÃO** (*interprétation de l'anglais*) : Oui. Vous ne maîtrisez pas la  
13 langue anglaise ?  
14  
15 **M. MOYA ESPINOSA** (*interprétation de l'anglais*) : Non.  
16  
17 **M. MENEZES LEITÃO** (*interprétation de l'anglais*) : Vous n'avez pas revu la  
18 traduction de votre rapport ?  
19  
20 **M. MOYA ESPINOSA** (*interprétation de l'anglais*) : Je n'étais pas en mesure de le  
21 faire.  
22  
23 **M. MENEZES LEITÃO** (*interprétation de l'anglais*) : Je posais la question du fait que  
24 vous avez parlé d'un chiffre d'affaires de 8 411 000 euros pour l'année 2011. Vous  
25 dites que c'est le chiffre pour le groupe. C'est ce qui est dit dans votre rapport. Mais,  
26 dans la traduction, au début du rapport, il est dit que c'est le chiffre d'affaires de la  
27 société. Si je comprends bien la traduction, 8 millions ne concernent pas uniquement  
28 la société Penn Lilac mais l'ensemble des sociétés qui constituent le groupe ou la  
29 famille de sociétés dont vous avez parlé. Est-ce bien cela ?  
30  
31 **M. MOYA ESPINOSA** (*interprétation de l'anglais*) : Les 8,4 millions d'euros, c'est le  
32 chiffre d'affaires du groupe dans sa totalité.  
33  
34 **M. MENEZES LEITÃO** (*interprétation de l'anglais*) : Pouvez-vous dire au Tribunal  
35 quel est le chiffre d'affaires pour 2008 de la seule société Penn Lilac ?  
36  
37 **M. MOYA ESPINOSA** (*interprétation de l'anglais*) : En 2008, le chiffre des ventes de  
38 la Penn Lilac ? Je ne connais pas ce chiffre. Je n'ai pas les données sous les yeux.  
39  
40 **M. MENEZES LEITÃO** (*interprétation de l'anglais*) : Mais il n'y a pas de chiffre  
41 d'affaires concernant le Penn Lilac ? Vous n'avez pas le montant ? C'est quoi, le  
42 chiffre d'affaires, c'est zéro ?  
43  
44 **M. MOYA ESPINOSA** (*interprétation de l'anglais*) : Je n'ai pas les chiffres avec moi.  
45  
46 **M. MENEZES LEITÃO** (*interprétation de l'anglais*) : Vous avez dit au Tribunal que  
47 ce rapport se fondait sur toute une série de factures et vous indiquez des copies de  
48 ces factures sont annexées au rapport. Ces factures ont-elles effectivement été  
49 honorées par la société Penn Lilac ?  
50

1 **M. MOYA ESPINOSA** (*interprétation de l'anglais*) : Oui.  
2  
3 **M. MENEZES LEITÃO** (*interprétation de l'anglais*) : Est-ce que ce que je vous  
4 montre ici est une facture ? Vous voyez le cachet de la société Penn Lilac Trading.  
5 Est-ce c'est une facture selon vous ?  
6  
7 **M. MOYA ESPINOSA** (*interprétation de l'anglais*) : Il s'agit d'une liste de factures.  
8 C'est une liste de factures.  
9  
10 Le groupe de sociétés, la holding a un système commun de gestion des liquidités.  
11  
12 **M. MENEZES LEITÃO** (*interprétation de l'anglais*) : Oui, c'est le cachet de la Penn  
13 Lilac, mais c'est la Gebaspe qui a payé ces factures. Je vois que c'est une facture  
14 qui concerne des honoraires d'avocat et d'expert. Le montant total est de  
15 151 000 euros. Estimez-vous normal que la défense du navire *Virginia G* ait coûté  
16 151 000 euros en Guinée-Bissau, alors qu'il n'y a eu qu'une mesure conservatoire et  
17 une seule procédure engagée devant le Tribunal de Bissau ? Ce chiffre vous paraît-il  
18 correct ? 151 000 euros pour des prestations juridiques ?  
19  
20 **M. MOYA ESPINOSA** (*interprétation de l'anglais*) : Si vous me donnez la parole, je  
21 vais répondre à votre question. Sinon, je ne peux pas. Tout comme vous, je suis en  
22 mesure de lire « SJ Berwin : 150 000 euros. » Je ne sais pas combien vous allez  
23 gagner dans la présente procédure. Mais il s'agit ici de la société SJ Berwin, la  
24 société de conseil juridique, et ce document indique combien elle va obtenir.  
25  
26 **M. MENEZES LEITÃO** (*interprétation de l'anglais*) : 150 000 euros ?  
27  
28 **M. MOYA ESPINOSA** (*interprétation de l'anglais*) : Oui.  
29  
30 **M. MENEZES LEITÃO** (*interprétation de l'anglais*) : Sur quoi est-ce que cela porte ?  
31  
32 **M. MOYA ESPINOSA** (*interprétation de l'anglais*) : Sur les services de conseil de la  
33 société SJ Berwin. Une fois la procédure achevée, M. Gamez verra comment il  
34 pourra payer toutes ces factures, mais mon travail, c'est de venir jusqu'ici à  
35 Hambourg, et tous ceux qui ont dû venir jusqu'ici et tout ceux qui ont participé à une  
36 procédure qui dure déjà depuis de nombreuses années ... Alors, combien tout cela  
37 coûte-t-il ? Vous pensez que 151 000 dollars, c'est trop ? C'est une question de  
38 point de vue.  
39  
40 **M. MENEZES LEITÃO** (*interprétation de l'anglais*) : Mais vous demandez à titre de  
41 dommages-intérêts le montant des frais de justice devant le Tribunal international,  
42 qui devra se prononcer sur ce point. Il ressort de votre rapport que vous avez doublé  
43 le montant demandé à titre de dommages-intérêts parce que vous considérez que le  
44 Tribunal inclut dans le montant des dommages les frais afférents aux avocats qui  
45 plaident devant lui ?  
46  
47 **M. MOYA ESPINOSA** (*interprétation de l'anglais*) : Non, non, non. Désolé, je ne sais  
48 pas si le Tribunal condamnera la partie adverse aux dépens. C'est au Tribunal de  
49 décider ... vous savez, c'est un principe de droit romain. En votre qualité d'avocat,  
50 vous le savez certainement. Exposez les faits et je vous dirai quelle disposition

1 s'applique. Je dois dire que ce sont là des faits, des faits établis et que tout est  
2 justifié. Est-ce que M. Gamez Sanfiel va devoir payer cela ? Oui. Avec quel argent ?  
3 Ce sera à lui de voir. Si nous ne sommes pas condamnés mais que nous devons  
4 payer les frais de justice, on verra bien ce qui se passera mais des frais ont été  
5 engagés tout au long de la procédure, qui ont pour la plupart été quantifiés. Mes  
6 services l'ont été, ceux de M. Gulia aussi, de même que ceux de SJ Berwin et de  
7 Miranda. Il s'agit d'une estimation. Le montant réel pourrait être 55 ou 42, c'est  
8 seulement une estimation de ce qu'a coûté le déplacement à Hambourg d'un grand  
9 nombre de personnes. Tout cela va coûter beaucoup d'argent, comme vous pouvez  
10 l'imaginer.

11  
12 **M. MENEZES LEITÃO** (*interprétation de l'anglais*) : Ici, je vois des frais de « analisis  
13 tributario » ; je comprends qu'il s'agit d'un audit fiscal, mais quel est le lien avec  
14 l'immobilisation du *Virginia G* ?

15  
16 **M. MOYA ESPINOSA** (*interprétation de l'anglais*) : Ces 4 500 euros concernent la  
17 rédaction du rapport ainsi que les services de conseil fiscal qui ont été rendus depuis  
18 l'immobilisation du navire. Il a fallu établir des déclarations destinées aux sociétés  
19 demeurées inactives du fait de ce qui s'est passé, des sociétés qui ont dû présenter  
20 des comptes annuels alors qu'elles n'opèrent plus en Espagne. La rédaction du  
21 rapport a un coût ; 4 500 euros, selon vous, c'est trop ?

22  
23 **M. MENEZES LEITÃO** (*interprétation de l'anglais*) : Je ne remets pas en question le  
24 montant mais le rapport avec l'affaire en présence.

25  
26 **M. MOYA ESPINOSA** (*interprétation de l'anglais*) : Tout ce que je peux vous dire,  
27 c'est que ce sont des frais qui vont être encourus tout au long du processus, je ne  
28 peux pas en dire plus.

29  
30 **M. MENEZES LEITÃO** (*interprétation de l'anglais*) : Vous en avez déjà parlé à mon  
31 confrère, je reviens sur ce que vous avez dit ; vous avez dit que la société Penn  
32 Lilac a son siège au Panama et verse ses impôts au Panama. Savez-vous quel est  
33 le montant des impôts versés par la société Penn Lilac aux autorités  
34 panaméennes ?

35  
36 **M. MOYA ESPINOSA** (*interprétation de l'anglais*) : Lorsque nous avons créé la  
37 société, je ne m'en souviens plus trop, il y a longtemps déjà, un montant a été versé  
38 au Panama. Ensuite, par l'intermédiaire du consulat, des versements ont été faits  
39 chaque année. Je ne sais pas quel en est le montant car, aux fins de mon rapport, il  
40 n'est pas pertinent de savoir quels montants sont versés ou non au Panama.

41  
42 **M. MENEZES LEITÃO** (*interprétation de l'anglais*) : Donc c'est la société au  
43 Panama. Je vous pose une autre question. Vous avez dit que ...

44  
45 **M. MOYA ESPINOSA** (*interprétation de l'anglais*) : La société a un navire battant  
46 pavillon panaméen.

47  
48 **M. MENEZES LEITÃO** (*interprétation de l'anglais*) : Le contrat avec Lotus  
49 Federation, la société irlandaise, a été signé par Penn Lilac. Nous avons ici une

1 copie de ce contrat, d'où il ressort qu'il a été signé par la Gebaspe. Est-ce que la  
2 société Penn Lilac a signé un contrat de charte-partie, quel qu'il soit ?  
3  
4 **M. MOYA ESPINOSA** (*interprétation de l'anglais*) : J'imagine qu'il a aussi une  
5 facture de la Lotus car, sinon, qui va payer l'équipage et tous les frais ?  
6  
7 **M. MENEZES LEITÃO** (*interprétation de l'anglais*) : Est-ce Penn Lilac ou Gebaspe ?  
8  
9 **M. MOYA ESPINOSA** (*interprétation de l'anglais*) : C'est Penn Lilac.  
10  
11 **M. MENEZES LEITÃO** (*interprétation de l'anglais*) : Avec quel argent ?  
12  
13 **M. MOYA ESPINOSA** (*interprétation de l'anglais*) : Que voulez-vous dire « avec  
14 quel argent, avec quels gains » ? Avec l'argent reçu de la société Gebaspe.  
15  
16 **M. MENEZES LEITÃO** (*interprétation de l'anglais*) : Pour que Penn Lilac puisse  
17 payer les membres de l'équipage ?  
18  
19 **M. MOYA ESPINOSA** (*interprétation de l'anglais*) : Habituellement, lorsqu'un  
20 fournisseur ne paye pas, la société cliente n'est pas en mesure de verser les  
21 salaires de son personnel. C'est ce qui s'est passé dans le cas qui nous occupe.  
22  
23 **M. MENEZES LEITÃO** (*interprétation de l'anglais*) : Penn Lilac est simplement la  
24 société écran permettant d'éviter la responsabilité en cas, par exemple, de  
25 catastrophe avec un pétrolier.  
26  
27 **M. MOYA ESPINOSA** (*interprétation de l'anglais*) : Si la société n'avait pas versé sa  
28 police d'assurance, si elle n'avait pas procédé à des inspections et n'avait pas  
29 respecté ses obligations sur le plan maritime, vous seriez en droit de le dire. Mais si  
30 une société est en règle sur le plan des assurances et verse les impôts qui sont dus,  
31 pourquoi prétendre qu'elle essaie d'éluder ses responsabilités ?  
32  
33 **M. MENEZES LEITÃO** (*interprétation de l'anglais*) : En cas de catastrophe en mer  
34 qui serait imputable au *Virginia G*, qui serait responsable ? Les victimes ne  
35 pourraient s'adresser qu'à Penn Lilac, qui n'a que ce navire, mais ne pourraient pas  
36 se retourner vers la Gebaspe, qui pourrait dire qu'elle est seulement l'affréteur coque  
37 nue.  
38  
39 **M. MOYA ESPINOSA** (*interprétation de l'anglais*) : Lors de l'arraisonnement de ce  
40 navire, nous avons utilisé tous les actifs de M. Gamez pour payer toutes les dettes.  
41  
42 **M. MENEZES LEITÃO** (*interprétation de l'anglais*) : Quelle est la véritable valeur du  
43 navire ?  
44  
45 **M. MOYA ESPINOSA** (*interprétation de l'anglais*) : Nous ne sommes pas en mesure  
46 de répondre à cette question. Je ne suis pas expert en la matière. Il ne serait pas  
47 honnête de vous donner un chiffre. Que vaut ce stylo ? Je ne sais pas.  
48  
49 **M. MENEZES LEITÃO** (*interprétation de l'anglais*) : J'ai lu sur Internet que la valeur  
50 de ce navire n'est que d'environ 500 000 euros. Ce chiffre vous semble-t-il correct ?



1  
2 **M. MOYA ESPINOSA** (*interprétation de l'anglais*) : Si vous avez lu cela sur Internet  
3 et si vous le dites, je ne vais pas vous contredire. La valeur des navires varie en  
4 fonction des activités qu'ils mènent.

5  
6 **M. MENEZES LEITÃO** (*interprétation de l'anglais*) : Mais vous dites que  
7 l'immobilisation d'un navire dont la valeur est de 500 000 euros, pendant une  
8 période qui ne dépasse pas un an, peut causer des dégâts équivalant à  
9 4 221 000 euros ? Comment est-ce possible selon les bons principes d'évaluation  
10 économique ? Comment cela est-il possible ?

11  
12 **M. MOYA ESPINOSA** (*interprétation de l'anglais*) : Je n'ai pas dit que c'était un  
13 dommage de 4 millions.

14  
15 **M. MENEZES LEITÃO** (*interprétation de l'anglais*) : C'est juste sur la première page.

16  
17 **M. MOYA ESPINOSA** (*interprétation de l'anglais*) : Un instant. A la page 9 de mon  
18 rapport, je dis que des dépenses directes occasionnées s'élèvent à 1,28 million de  
19 dollars. Ensuite, vous m'avez présenté une facture qui vous semblait excessive.  
20 Ensuite, on a parlé des pertes dues à la période d'immobilisation. N'oublions pas  
21 qu'il s'agit de 464 jours au cours desquels le navire est resté inactif. Sachant que du  
22 1<sup>er</sup> janvier au jour de l'immobilisation il avait acheminé 24 000 tonnes, à raison de  
23 40 euros la tonne ... Ensuite, il y avait un contrat avec la Lotus Federation pour  
24 90 000 tonnes par an, qui n'a pas pu être honoré. Il y a donc eu rupture de contrat.  
25 En fait, le contrat courait déjà depuis deux ans mais devait encore durer deux  
26 années supplémentaires. Cela représente 3,6 millions par an de manque-à-gagner.  
27 Et vous dites que 4,2 millions pour 474 jours n'est pas réaliste ? Eh bien, je puis  
28 vous assurer que si je devais vous dire tout ce que nous avons perdu à ce jour,  
29 quelqu'un pourrait rire.

30  
31 **M. MENEZES LEITÃO** (*interprétation de l'anglais*) : Vous dites donc qu'une  
32 immobilisation d'un navire d'une valeur de 500 000 euros peut causer un dommage  
33 équivalent à presque dix fois la valeur du navire. Cela vous paraît-il réaliste ? La  
34 valeur du navire ne devrait-elle pas être par conséquent beaucoup plus élevée ?

35  
36 **M. MOYA ESPINOSA** (*interprétation de l'anglais*) : Le navire ... ce n'est pas du seul  
37 navire dont il est question. Il y a aussi les activités, les opérations que mène ce  
38 navire. Il y a tout un ensemble de sociétés qui sont directement concernées. Il y a le  
39 navire d'une part, mais il y a aussi la cargaison qui a été saisie. Ce n'est pas  
40 seulement le navire. Il y a aussi l'équipage, l'équipage qui ne travaille plus. Toute  
41 une série de dépenses doivent être prises en compte, des dépenses encourues.  
42 Tout cela a occasionné des frais qui devaient être couverts. Et puis, il y a la rupture  
43 de contrat avec un manque-à-gagner. Ces sociétés étaient florissantes et tout a été  
44 détruit. Je ne suis même pas certain que nous serons en mesure de récupérer  
45 l'argent. Certains d'entre nous ne sont pas certains d'être rémunérés pour leur  
46 déplacement. Voilà ce sont les des chiffres bien réels et documentés.

47  
48 **M. MENEZES LEITÃO** (*interprétation de l'anglais*) : Il ne s'agit pas du dommage  
49 causé au navire mais du dommage causé à la Gebaspe, qui est une tierce partie par

1 rapport au propriétaire du navire, puisqu'elle n'est que l'affréteur coque nue et non la  
2 propriétaire du navire, est-ce bien cela ?

3  
4 **M. MOYA ESPINOSA** (*interprétation de l'anglais*) : Je n'ai pas compris, je n'ai pas  
5 compris votre question. Qu'avez-vous dit ?

6  
7 **M. MENEZES LEITÃO** (*interprétation de l'anglais*) : Penn Lilac.

8  
9 **M. MOYA ESPINOSA** (*interprétation de l'anglais*) : Penn Lilac n'est pas propriétaire  
10 du navire.

11  
12 **M. MENEZES LEITÃO** (*interprétation de l'anglais*) : J'ai dit que Penn Lilac est  
13 propriétaire du navire mais que la Gebaspe ... Vous avez dit que Gebaspe a perdu  
14 un contrat. Gebaspe n'est pas propriétaire du navire. C'est une tierce partie par  
15 rapport à la situation du navire.

16  
17 **M. MOYA ESPINOSA** (*interprétation de l'anglais*) : Je n'ai pas inclus du tout les  
18 dommages causés à la Gebaspe dans les frais. Je n'ai tenu compte que des  
19 charges financières. Le combustible était facturé par la Lotus Federation à la  
20 Gebaspe parce que celle-ci était financièrement plus solide que Penn Lilac. C'est la  
21 raison pour laquelle la Lotus Federation a préféré adresser ses factures à Gebaspe,  
22 parce que le contrat était un contrat entre trois parties. La société, comme je l'ai dit,  
23 est une société holding familiale. C'est évident, les navires portent le nom des filles  
24 du propriétaire. Alors, on ne peut pas désolidariser le navire de sa cargaison,  
25 comme vous tentez de le faire. Donc, c'est le navire plus sa cargaison. Quelle est la  
26 valeur de la cargaison ? C'est quelque chose que l'on peut quantifier. La cargaison  
27 valait près de la moitié de la valeur du navire, compte tenu de la valeur que vous lui  
28 avez donnée.

29  
30 **M. MENEZES LEITÃO** (*interprétation de l'anglais*) : Donc, point 14 – le navire vaut  
31 plus d'un million d'euros, est-ce exact ?

32  
33 **M. MOYA ESPINOSA** (*interprétation de l'anglais*) : Non, non, je n'ai pas dit cela. Je  
34 n'ai pas assigné cette valeur. La société d'assurance attribue une valeur de  
35 1,1 million. J'ai pris le chiffre d'un million. Je ne voulais pas prendre la valeur  
36 historique de ce navire au moment où il a été acquis à sa mise en fonctionnement  
37 pour les opérations de soutage. Je n'ai pas pris cela en compte. J'ai pris un chiffre  
38 qui figure dans mon rapport. La législation en matière d'assurance précise que la  
39 valeur ne peut jamais être supérieure au prix effectif de l'objet assuré. C'est le droit  
40 commercial.

41  
42 **LE PRÉSIDENT** (*interprétation de l'anglais*) : Les interprètes ont des difficultés à  
43 suivre vos questions. Alors, je vous demande de bien vouloir attendre que  
44 l'interprétation vers le français ait été terminée avant de poser une question.

45  
46 **M. MENEZES LEITÃO** (*interprétation de l'anglais*) : Je vous remercie. Ce que je  
47 demandais ... Vous avez témoigné, vous avez produit un rapport à l'intention du  
48 Tribunal qui est censé refléter la vérité. Considérez-vous qu'il est vrai de dire  
49 qu'un million d'euros était le prix d'acquisition du navire, alors que ce prix était en fait  
50 de 600 000 euros ?

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. MOYA ESPINOSA** (*interprétation de l'anglais*) : Le prix d'acquisition du navire est de 600 000 euros. Le prix du navire lorsqu'il a commencé à opérer avec Penn Lilac n'était pas de 600 000 euros, il était supérieur. Nous avons dû installer de nouvelles machines, réviser les équipements. Nous avons dépensé beaucoup d'argent. Étant donné que ce navire avait été acquis aux enchères, il a fallu lui faire subir des inspections pour obtenir les certificats de navigabilité. Tout cela a été fait et devait être fait. Par conséquent, j'ai pris un chiffre qui figure dans un document publié ou émis par une société d'assurance.

**M. MENEZES LEITÃO** (*interprétation de l'anglais*) : Dans ce cas, vous devriez inscrire la valeur d'assurance du navire. Est-ce que vous êtes d'accord avec ce que je dis ?

**M. MOYA ESPINOSA** (*interprétation de l'anglais*) : Eh bien, j'ai pris un chiffre que je pensais être aussi conservateur que possible. Je ne suis pas venu ici pour dire que le navire coûtait 600 000 euros et nous avons eu des frais pour 800 000 euros : sa valeur devrait donc être de 1,4 million. J'ai dit un million ! C'est un chiffre tout à fait conservateur.

**M. MENEZES LEITÃO** (*interprétation de l'anglais*) : Alors vous avez inventé cette fiction qui ne correspond à rien et qui représente presque deux fois le prix d'achat.

**M. MOYA ESPINOSA** (*interprétation de l'anglais*) : Cela, c'est votre appréciation subjective, Monsieur.

**M. MENEZES LEITÃO** (*interprétation de l'anglais*) : Je vous pose une autre question. Pourquoi, dans votre perspective, un Etat qui arraisonne un navire pendant moins d'un an et le restitue devrait-il payer 50 % du prix d'acquisition du navire ? De quel genre de dommages s'agit-il là ?

**M. MOYA ESPINOSA** (*interprétation de l'anglais*) : Un Etat qui saisit un navire ne devrait payer que 50 % de la valeur d'acquisition du navire, 5 % par an. C'est ce qu'a souffert le navire en étant immobilisé dans un port. Si vous mettez de l'acier en contact avec un environnement hostile comme l'eau salée, il se détériore. C'est la raison pour laquelle, partout dans le monde, les systèmes fiscaux prévoient que les dépenses consenties pour éviter cette détérioration puissent être déduites des montants imposables.

**M. MENEZES LEITÃO** (*interprétation de l'anglais*) : Mais vous avez également demandé une indemnisation à raison du manque à gagner durant cette période ... Vous le dites au point 16. N'auriez-vous pas dû déduire ce montant du manque à gagner durant la période ? Soit 83 000 euros par mois. Donc, si vous comptez à la fois l'amortissement du navire et la perte de bénéfices, alors vous comptez deux fois. A mes yeux, vous auriez dû déduire plutôt que d'ajouter ces montants.

**M. MOYA ESPINOSA** (*interprétation de l'anglais*) : Non, je n'ai rien doublé dans le rapport. Si vous lisez mon rapport attentivement, non pas sous l'angle juridique mais sous l'angle économique, le navire a été arraisonné, il y avait un contrat de quatre ans. Un peu plus d'une année s'est écoulée, soit 474 jours d'inactivité. J'ai pris

1 comme référence un chiffre opérationnel pour ces 474 jours, qui était le même que  
2 les bénéfiques du navire du 1<sup>er</sup> janvier jusqu'au jour de son arraisonnement, alors qu'il  
3 avait déjà transporté 24 412 tonnes de carburant, ce qui est loin d'être négligeable.  
4 C'est une quantité importante de combustible ! Le contrat avec la société  
5 d'approvisionnement courait toujours et le navire aurait pu vendre bien davantage de  
6 carburant s'il n'avait pas été arraisonné ! C'est ce que l'on appelle le « manque à  
7 gagner. » Il y a cette période de deux ans, plus les 474 jours plus les jours  
8 d'opérations à partir de janvier. Le contrat était d'une durée de quatre années, alors  
9 il y avait encore deux ans. Dans cette période, le navire aurait pu rapporter  
10 beaucoup d'argent !

11  
12 Mon estimation des pertes aurait pu être beaucoup plus élevée. Je me suis borné à  
13 les évaluer à un peu plus de deux millions. J'ai été extrêmement prudent dans mes  
14 calculs, très méticuleux ... Il n'y a aucune duplicité de ma part ! Il y a une période  
15 d'activité, une période d'arraisonnement, d'immobilisation et un contrat qui n'a pas  
16 été respecté.

17  
18 Le chiffre d'affaires des sociétés de M. Gamez est de 6,4 millions d'euros, à raison  
19 de 40 euros par tonne, que cela vous plaise ou non ! Vous pouvez estimer que c'est  
20 trop ou pas assez, cela dépend de votre façon de voir les choses mais voilà les  
21 chiffres, voilà le contrat ! La rupture de contrat n'a pas été de notre fait mais du fait  
22 d'autres personnes.

23  
24 **M. MENEZES LEITÃO** (*interprétation de l'anglais*) : Une question : s'agissant de  
25 l'amortissement du navire, s'agit-il d'un profit ou d'un coût pour une société ?

26  
27 **M. MOYA ESPINOSA** (*interprétation de l'anglais*) : Bien. Lorsque les autorités  
28 fiscales vous permettent d'obtenir un rabattement au titre d'un amortissement, c'est  
29 parce que l'autorité fiscale veut compenser une perte que vous subissez. Ce n'est  
30 pas une sorte de cadeau fiscal que l'on vous fait. Pas du tout ! Lorsque vous avez  
31 une automobile, et que vous remplissez votre déclaration d'impôt aux autorités  
32 fiscales portugaises, vous pouvez déduire la dépréciation de votre véhicule du fait  
33 des intempéries. Vous tenez compte de l'amortissement de la dépréciation de votre  
34 véhicule dans votre déclaration d'impôts. Ce n'est pas quelque chose que l'on vous  
35 offre. Ce que font les autorités fiscales, c'est vous dédommager pour la perte que  
36 subit votre véhicule. La même chose s'applique aux navires.

37  
38 **LE PRÉSIDENT** (*interprétation de l'anglais*) : Je voudrais attirer votre attention sur le  
39 fait qu'il vous reste quatre minutes encore pour votre contre-interrogatoire. Si vous  
40 les consacrez toutes à ce témoin, vous n'aurez pas de temps à disposition pour  
41 l'expert suivant.

42  
43 **M. MENEZES LEITÃO** (*interprétation de l'anglais*) : Merci. J'en resterai donc là.

44  
45 **LE PRÉSIDENT** (*interprétation de l'anglais*) : M. García-Gallardo souhaite-t-il  
46 réinterroger l'expert ?

47  
48 **M. GARCÍA-GALLARDO** (*interprétation de l'anglais*) : Merci Monsieur le Président.

49

1 J'invite le représentant de la Guinée-Bissau à nous montrer à nouveau notre  
2 annexe 13. Pouvez-vous nous montrer l'annexe 13 dans sa version officielle  
3 espagnole et pas seulement dans sa version anglaise, afin de ne pas induire le  
4 Tribunal en erreur ?

5  
6 Si vous avez un problème technique, nous pouvons montrer le même document.

7  
8 Ce n'est pas ce que je demande. Je demande que l'on présente à l'écran  
9 l'annexe 13 de mon mémoire.

10  
11 **M. MENEZES LEITÃO** (*interprétation de l'anglais*) : Oui, je l'ai.

12  
13 **M. GARCÍA-GALLARDO** (*interprétation de l'anglais*) (à M. Mizzi) : Alex, pouvez-  
14 vous l'afficher, pour qu'on ne perde pas de temps ?

15  
16 (à M. Menezes Leitão) : Non, pas le rapport. Je parle du document de l'annexe 13  
17 que vous avez montré.

18  
19 **M. MENEZES LEITÃO** (*interprétation de l'anglais*) : La traduction, la société Penn  
20 Lilac ?

21  
22 (Affichage à l'écran de l'annexe 13 en anglais.)

23  
24 **M. GARCÍA-GALLARDO** (*interprétation de l'anglais*) : Je ne parle pas de la  
25 traduction. Je répète que ce que je veux, c'est la version en langue espagnole du  
26 document de l'annexe 13. Je parle du contrat de charte-partie.

27  
28 **M. BASTOS** (*interprétation de l'anglais*) : C'est du contrat avec la Lotus que vous  
29 parlez, alors ?

30  
31 **M. GARCÍA-GALLARDO** (*interprétation de l'anglais*) : Oui, c'est toujours du même  
32 document que je parle. L'annexe 13, s'il vous plaît.

33  
34 **M. MENEZES LEITÃO** (*interprétation de l'anglais*) : D'accord, c'est ça que vous  
35 voulez.

36  
37 **Nouvel interrogatoire mené par M. GARCÍA-GALLARDO**

38  
39 **M. GARCÍA-GALLARDO** (*interprétation de l'anglais*) : Monsieur Moya Espinosa,  
40 excusez-moi de vous déranger à nouveau. Je voudrais vous poser une seule  
41 question. Veuillez lire la première ligne après « Reunidos », le nom de la personne.

42  
43 **M. MOYA ESPINOSA** (*interprétation de l'anglais*) : L'une des parties était José  
44 Antonio Gomez Sanfiel.

45  
46 **M. GARCÍA-GALLARDO** (*interprétation de l'anglais*) : Passons à la ligne qui suit  
47 « Actuando . »

48  
49 **M. MOYA ESPINOSA** (*interprétation de l'anglais*) : « au nom et pour le compte de la  
50 société Gebaspe S.L., ci-après dénommée le propriétaire ... ».

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'anglais*) : En anglais, le mot « freighter », l'affréteur, veut-il dire le propriétaire ?

**M. MOYA ESPINOSA** (*interprétation de l'anglais*) : Non, pas nécessairement.

**M. GARCÍA-GALLARDO** (*interprétation de l'anglais*) : Il y a une erreur dans la traduction du texte en anglais. Montrez-nous la version espagnole, s'il vous plaît. Je crains, Monsieur le Président, et c'est pour cela que j'ai tenu à donner lecture de la traduction anglaise, c'est de ma faute et je prie de m'en excuser. Vous pouvez voir très facilement qu'à aucun moment on ne mentionne « fletante » en espagnol. Je vais modifier le texte et envoyer la nouvelle version. Je suis désolé que dans ce cas, le représentant de la Guinée-Bissau a malheureusement utilisé et dépensé du temps devant le Tribunal.

**LE PRÉSIDENT** (*interprétation de l'anglais*) : Je vous remercie de cette rectification. Monsieur Moya Espinosa. Merci de votre témoignage. Votre interrogatoire est terminé, et vous pouvez vous retirer.

Monsieur García-Gallardo, êtes-vous prêt à faire comparaître le dernier expert ?

**M. GARCÍA-GALLARDO** (*interprétation de l'anglais*) : Oui, Monsieur le Président. Je souhaiterais appeler le dernier expert, M. Kenneth Arnott.

**LE PRÉSIDENT** (*interprétation de l'anglais*) : Le Tribunal procédera donc à l'audition de M. Kenneth Arnott qui peut maintenant entrer dans la salle d'audience.

Je demande au greffier de faire prononcer à l'expert la déclaration solennelle.

*(L'expert fait la déclaration solennelle)*

**LE PRÉSIDENT** (*interprétation de l'anglais*) : Merci, Monsieur le Greffier. Monsieur M. García-Gallardo, vous avez la parole.

**M. GARCÍA-GALLARDO** (*interprétation de l'anglais*) : Je vais m'efforcer d'être très bref, Monsieur le Président.

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

Monsieur Arnott, je vais vous poser des questions très rapides, car il ne nous reste guère de temps et je voudrais laisser du temps à mon collègue pour son contre-interrogatoire.

**M. ARNOTT** (*interprétation de l'anglais*) : Je comprends.

**M. GARCÍA-GALLARDO** (*interprétation de l'anglais*) : Pourriez-vous tout d'abord vous présenter, s'il vous plaît ?

**M. ARNOTT** (*interprétation de l'anglais*) : Je m'appelle Kenneth Arnott. Je suis directeur technique de la société Braemar, une société du Royaume-Uni basée à

1 Londres. C'est un cabinet de consultants qui existe depuis longtemps et fait partie de  
2 l'ancienne « Salvage Association », organisation mondiale qui remonte à 1860.

3  
4 **M. GARCÍA-GALLARDO** (*interprétation de l'anglais*) : Êtes-vous expert des  
5 investigations sur les dommages maritimes ?

6  
7 **M. ARNOTT** (*interprétation de l'anglais*) : J'ai le statut d'expert en des accidents de  
8 mer et j'ai joué un rôle décisif en témoignant devant la High Court à Londres et lors  
9 d'arbitrages pour la London Maritime Arbitrators Association.

10  
11 **M. GARCÍA-GALLARDO** (*interprétation de l'anglais*) : Pouvez-vous nous donner un  
12 exemple d'un cas important où vous êtes intervenu en tant qu'expert ?

13  
14 **M. ARNOTT** (*interprétation de l'anglais*) : J'ai été expert à maintes reprises, dans de  
15 nombreuses affaires, mais certaines des plus importantes sont celles où il y a mort  
16 d'homme. J'ai joué un rôle clef en enquêtant sur l'accident de l'*Alexandros T*, un  
17 vraquier qui a coulé et où 26 personnes ont perdu la vie.

18  
19 **M. GARCÍA-GALLARDO** (*interprétation de l'anglais*) : Est-ce que vous avez eu à  
20 connaître d'immobilisations prolongées de navires ?

21  
22 **M. ARNOTT** (*interprétation de l'anglais*) : Oui. Je m'occupe actuellement de trois  
23 affaires où des navires ont été immobilisés pendant une période prolongée. Je  
24 m'occupe de les remettre en activité.

25  
26 **M. GARCÍA-GALLARDO** (*interprétation de l'anglais*) : Où cela ?

27  
28 **M. ARNOTT** (*interprétation de l'anglais*) : Ces navires ont été immobilisés en  
29 Somalie et la mainlevée a été obtenue à Oman, c'est là que je m'occupe de voir  
30 comment les remettre en activité pour qu'ils puissent être navigables et reprendre  
31 une activité commerciale.

32  
33 **M. GARCÍA-GALLARDO** (*interprétation de l'anglais*) : Quelles ont été les  
34 instructions des agents du Panama pour la préparation de ce rapport ?

35  
36 **M. ARNOTT** (*interprétation de l'anglais*) : Mes instructions étaient d'examiner le  
37 volume considérable de documentation, avec les factures et les contrats.

38  
39 **M. GARCÍA-GALLARDO** (*interprétation de l'anglais*) : Vous a-t-on donné accès à  
40 d'autres documents pour l'établissement de ce rapport ?

41  
42 **M. ARNOTT** (*interprétation de l'anglais*) : J'ai eu accès à tous les rapports qui ont  
43 été émis par l'Inspection panaméenne, c'est-à-dire Monsieur Socas. J'ai lu et  
44 examiné ces rapports, qui se rapportaient au début et à la fin de la période  
45 d'immobilisation et, comme je l'ai dit, j'ai examiné tous les dommages techniques  
46 signalés à cette occasion.

47  
48 **M. GARCÍA-GALLARDO** (*interprétation de l'anglais*) : Votre rapport est un rapport  
49 de confirmation. Avez-vous pu parler avec M. Moya pour obtenir des documents à

1 l'appui de ce dont vous disposiez – des relevés bancaires, des formulaires  
2 d'imposition, des contrats, des factures, ou tout autre document ?

3  
4 **M. ARNOTT** (*interprétation de l'anglais*) : Oui, depuis que les agents du Panama  
5 m'avaient donné leurs instructions, pendant que j'examinais la documentation, j'ai  
6 entretenu une correspondance et j'ai été en communication avec le surintendant  
7 technique des propriétaires, avec M. Moya, avec les propriétaires et les Agents du  
8 Panama, afin d'obtenir des informations complémentaires, dont j'avais besoin afin de  
9 me faire une opinion sur cette affaire.

10  
11 **M. GARCÍA-GALLARDO** (*interprétation de l'anglais*) : Pouvez-vous confirmer que  
12 vous avez eu la possibilité de parcourir la liste contenue dans l'appendice 1 de votre  
13 rapport ?

14  
15 **M. ARNOTT** (*interprétation de l'anglais*) : Oui, j'ai examiné tous les documents qui  
16 sont à l'appendice 1 de mon rapport.

17  
18 **M. GARCÍA-GALLARDO** (*interprétation de l'anglais*) : Pouvez-vous confirmer pour  
19 le Tribunal le contenu et les conclusions de ce rapport ?

20  
21 **M. ARNOTT** (*interprétation de l'anglais*) : Après un examen scientifique attentif de  
22 ce volume considérable de documents, je conclus que les dommages et les coûts  
23 qu'ont supportés les propriétaires de ce navire ont été une conséquence directe des  
24 14 mois d'immobilisation du navire en Guinée-Bissau.

25  
26 **M. GARCÍA-GALLARDO** (*interprétation de l'anglais*) : Est-ce que vous confirmez  
27 devant le Tribunal que le propriétaire du *Virginia G* a supporté des coûts et  
28 dommages substantiels résultant directement de l'intervention des autorités de  
29 Guinée-Bissau le 21 août et des 14 mois d'immobilisation qui ont suivi ?

30  
31 **M. ARNOTT** (*interprétation de l'anglais*) : Oui, les examens auxquels j'ai procédé  
32 m'ont amené à conclure que le propriétaire a effectivement supporté des frais et des  
33 dommages considérables résultant directement de cette immobilisation durant  
34 14 mois.

35  
36 **M. GARCÍA-GALLARDO** (*interprétation de l'anglais*) : Considérez-vous que les  
37 dommages réclamés et contrôlés par la suite sont à voir comme justes et équitables  
38 compte tenu de ce qu'a fait le propriétaire pour remettre le navire en activité ?

39  
40 **M. ARNOTT** (*interprétation de l'anglais*) : Oui, j'estime que les calculs vérifiés de  
41 M. Moya étaient exacts, raisonnables et équitables vu les coûts et les dommages  
42 dont il a été fait état.

43  
44 **M. GARCÍA-GALLARDO** (*interprétation de l'anglais*) : Pourriez-vous nous expliquer  
45 brièvement la méthode que vous avez suivie pour établir votre rapport, en particulier,  
46 pour donner un exemple au Tribunal, concernant le calcul de la valeur de la  
47 cargaison qui avait été déchargée par les autorités de Guinée-Bissau ?

48  
49 **M. ARNOTT** (*interprétation de l'anglais*) : Oui, la méthode a naturellement consisté  
50 en un examen scientifique de toute la documentation, une étude des aspects



1 techniques des dommages constatés, le but étant de voir si d'un point de vue  
2 technique il était possible que les machines aient pu ainsi se détériorer durant les  
3 14 mois où elles n'ont eu aucun entretien ; c'était l'un des aspects de la  
4 méthodologie qui m'a servi à me faire une opinion.

5

6 Avec le Panama, comme je l'ai dit, j'ai eu des entretiens avec toutes les parties en  
7 cause, les propriétaires, les affréteurs, l'Inspection panaméenne. Ce sont tous des  
8 éléments qui ont joué pour l'opinion que je me suis faite de cette affaire.

9

10 **M. GARCÍA-GALLARDO** (*interprétation de l'anglais*) : Pensez-vous qu'il est normal,  
11 dans ce genre de rapport sur les dommages dans le secteur de la navigation, de  
12 prendre en considération non pas seulement les coûts ou les dommages strictement  
13 liés au navire subis par la société propriétaire, mais aussi tous les autres coûts quels  
14 qu'ils soient strictement liés à l'activité du navire (frais de l'affréteur, coût du  
15 combustible, coût de l'entretien, coûts de gestion par la société de gestion, et, pour  
16 le Panama le coût moral ?

17

18 **M. ARNOTT** (*interprétation de l'anglais*) : Oui, j'estime qu'il faut prendre en compte  
19 l'ensemble des pertes et dommages qu'ont subis les propriétaires, c'est-à-dire non  
20 seulement les dommages qu'on pourrait qualifier de purement mécaniques subis par  
21 le navire, mais aussi les pertes considérables d'exploitation. Les propriétaires n'ont  
22 pas pu se servir du navire pour le commerce pendant 14 mois, et il faut aussi  
23 prendre en compte leurs frais généraux. Il importait que le navire ait un nombre  
24 minimum de membres d'équipage à bord, ce qui a entraîné des coûts pour le  
25 propriétaire. Il y avait aussi des obligations contractuelles envers Lotus, de même  
26 qu'envers les affréteurs, donc ces contrats ont probablement fait l'objet de violations,  
27 le propriétaire n'étant pas en mesure de respecter les clauses contractuelles après  
28 que le navire a été immobilisé.

29

30 **M. GARCÍA-GALLARDO** (*interprétation de l'anglais*) : Je n'ai plus de questions.

31

32 **LE PRÉSIDENT** (*interprétation de l'anglais*) : Je vous remercie.

33

34 Je voudrais demander à M. Leitão s'il souhaite procéder à un contre-interrogatoire  
35 du témoin. Vous avez pour ce faire quatre minutes.

36

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

38

39 **M. MENEZES LEITÃO** (*interprétation de l'anglais*) : Je serai très bref. J'aimerais  
40 vous demander quels types de factures vous avez pu voir ? Vous avez joint un  
41 grand nombre de factures à votre rapport et toutes se présentent comme ceci. Est-  
42 ce que ceci est une facture, à vos yeux ?

43

44 **M. ARNOTT** (*interprétation de l'anglais*) : Oui, ce sont les factures correspondant  
45 aux coûts d'expertise juridique et spécialisée.

46

47 **M. MENEZES LEITÃO** (*interprétation de l'anglais*) : Pour vous, c'est une facture ? Il  
48 y a un tampon et une référence à ces deux factures et d'autres – 160 – qui ne sont  
49 pas présentées.

50

1 **M. ARNOTT** (*interprétation de l'anglais*) : Oui, j'ai étudié beaucoup de factures  
2 venant des prestataires de services, et des factures correspondant à des pièces  
3 détachées. J'ai étudié des factures ...

4  
5 **M. MENEZES LEITÃO** (*interprétation de l'anglais*) : Mais pensez-vous qu'il soit juste  
6 et raisonnable de demander 150 000 euros pour des services juridiques liés à  
7 l'immobilisation du navire à Bissau ?

8  
9 **M. ARNOTT** (*interprétation de l'anglais*) : Il y a beaucoup de travail sur ce dossier,  
10 beaucoup de travail juridique, d'investigations juridiques, beaucoup de recherches et  
11 de communications que j'ai menées moi-même, en tant que consultant, et à mon  
12 avis, pour pouvoir vraiment présenter au Tribunal une affaire qu'il puisse étudier, il  
13 faut un dossier scientifique très sérieux, et bien entendu tous ces concours  
14 spécialisés des parties intéressées qui étaient la thèse du Panama sont pertinents,  
15 et j'estime que c'est juste et raisonnable vis-à-vis du Tribunal.

16  
17 Je suis un expert indépendant, je n'ai pas d'allégeance envers le Gouvernement  
18 panaméen, j'agis en toute indépendance et mon travail consiste à établir les faits.  
19 J'étudie les faits de l'affaire et je les présente au Tribunal pour ce qu'ils sont.

20  
21 **M. MENEZES LEITÃO** (*interprétation de l'anglais*) : Il ressort donc de la page 26 de  
22 votre rapport, que ces coûts représentent les frais de la présente procédure, celle où  
23 nous nous trouvons engagés devant ce Tribunal. C'est bien cela ?

24  
25 **M. ARNOTT** (*interprétation de l'anglais*) : Désolé, pourriez-vous répéter, s'il vous  
26 plaît ?

27  
28 **M. MENEZES LEITÃO** (*interprétation de l'anglais*) : Oui. Je vais lire ce qui est dit à  
29 la page 26 de votre rapport :

30  
31 En conséquence de l'immobilisation du navire par la Guinée-Bissau, le  
32 propriétaire, la Penn Lilac, a subi des pertes importantes, et ont dû, pour  
33 demander en justice à être dédommagés de ces pertes, avoir recours à  
34 des conseillers juridiques et à d'autres consultants techniques et analystes  
35 financiers ... afin d'aider le Tribunal à examiner les demandes du Panama.

36  
37 C'est-à-dire que vous demandez à titre de dommages et intérêts le remboursement  
38 de ces coûts. Vous pensez qu'il y a là une démarche valable et raisonnable ?

39  
40 **M. ARNOTT** (*interprétation de l'anglais*) : Cela me paraît valable et raisonnable. Je  
41 crois qu'il est très important que le Tribunal puisse se faire une opinion en la matière,  
42 et il était juste et raisonnable de faire appel à des conseils juridiques pour présenter  
43 l'affaire et réunir les éléments voulus au nom du Panama et au nom du propriétaire,  
44 qui est immatriculé au registre maritime du Panama.

45  
46 **M. MENEZES LEITÃO** (*interprétation de l'anglais*) : Mais il était demandé aussi, de  
47 manière distincte, d'attribuer un montant pour les frais et dépens, c'est-à-dire que les  
48 mêmes montants sont réclamés deux fois, non ?

1 **M. ARNOTT** (*interprétation de l'anglais*) : Je pense que dans les affaires où il a été  
2 fait appel à moi comme témoin expert depuis 18 à 20 ans, les conseils juridiques et  
3 la représentation par des avocats ont toujours été inclus dans la somme octroyée,  
4 quelle que soit la décision, à chaque fois le Tribunal a accordé un montant  
5 raisonnable.

6  
7 **M. MENEZES LEITÃO** (*interprétation de l'anglais*) : Je n'ai plus de temps.

8  
9 **LE PRÉSIDENT** (*interprétation de l'anglais*) : Le temps qui vous était imparti est  
10 écoulé. Merci beaucoup.

11  
12 Monsieur García-Gallardo, puis-je comprendre que vous ne souhaitez pas procéder  
13 à un nouvel interrogatoire ? Merci beaucoup.

14  
15 Monsieur Arnott, je vous remercie de votre déposition. Votre interrogatoire est  
16 maintenant achevé. Vous pouvez vous retirer.

17  
18 **M. ARNOTT** (*interprétation de l'anglais*) : Merci Monsieur le Président. Je remercie  
19 le Tribunal.

20  
21 **LE PRÉSIDENT** (*interprétation de l'anglais*) : Merci.

22  
23 Il est maintenant 13 h 04, ce qui nous amène à la fin de la séance de ce matin et  
24 conclut le premier tour des plaidoiries du Panama. L'audience se poursuivra demain  
25 à 10 heures, avec le premier tour des plaidoiries de la Guinée-Bissau.

26  
27 Je vous souhaite un bon après-midi. L'audience est levée.

28  
29 *(L'audience est levée à 13 heures 05.)*