

**INTERNATIONAL TRIBUNAL FOR THE LAW OF THE SEA  
TRIBUNAL INTERNATIONAL DU DROIT DE LA MER**

1999

Audience publique

Tenue le mercredi 10 mars 1999, à 14 heures,  
au Tribunal international du droit de la mer, Hambourg,

Président Thomas A. Mensah

dans l'affaire M/V "SAIGA" (No.2)

*(Saint- Vincent- et- les Grenadines c. la Guinée)*

---

**COMPTE RENDU**

---

Non-corrigé

<i>Présents :</i>	Président	Thomas A. Mensah
	Vice-Président	Rüdiger Wolfrum
	Juges	Lihai Zhao
		Hugo Caminos
		Vicente Marotta Rangel
		Alexander Yankov
		Soji Yamamoto
		Choon-Ho Park
		Paul Bamela Engo
		L. Dolliver M. Nelson
		P. Chandrasekhara Rao
		Joseph Akl
		David Anderson
		Budislav Vukas
		Joseph Sindi Warioba
		Edward Arthur Laing
		Tullio Treves
		Mohamed Mouldi Marsit
		Gudmundur Eiriksson
		Tafsir Malick Ndiaye
	Greffier	Gritakumar E. Chitty

---

*Saint-Vincent-et-les Grenadines est représentée par :*

M. Carlyle Dougan, Q.C. – Haut Commissaire de-Saint-Vincent-et-les Grenadines à Londres,

*comme agent;*

M. Carl Joseph, Procureur général et Ministre de la justice de Saint-Vincent-et-les Grenadines,

*comme conseil;*

M. Richard Plender, Q.C., avocat, Londres, Royaume Uni,  
M. Yérim Thiam, avocat, Bâtonnier de l'Ordre des avocats du Sénégal, Dakar, Sénégal,  
M. Nicholas Howe, agent judiciaire, Howe & Co, Londres, Royaume Uni,

*comme avocats.*

*La Guinée est représentée par :*

M. Hartmut von Brevern, avocat, Röhreke, Boye, Remé & von Werder, Hambourg, Allemagne,

*comme agent;*

M. Maurice Zobélé mou Togba, Ministre de la justice de la Guinée,  
M. Rainer Lagoni, Professeur à l'Université de Hambourg et Directeur de l'Institut de droit maritime et du droit de la mer, Hambourg, Allemagne,  
M Nemankoumba Kouyate, Chargé d'affaires, Ambassade de la Guinée, Bonn, Allemagne,  
M. Mamadi Askia Camara, Directeur de la Division Législation et Réglementation douanières,  
M. Mamadou Saliou Diallo, Officier de l'Etat-major de l'Armée de mer,

*comme conseils.*

1 **L'audience est ouverte à 14 heures.**

2 **M. le Président** (*interprétation*). – Peut-on faire entrer le témoin, M. Niasse ?

3 (*Le témoin, M. Niasse, est introduit dans le prétoire.*)

4 **M. le Président** (*interprétation*). – Monsieur Niasse, vous êtes toujours  
5 assermenté du fait du serment que vous avez prononcé. Maître von Brevern ?

6 **M. von Brevern** (*interprétation*).- C'est mon collègue Lagoni qui voudrait  
7 poursuivre ce contre-interrogatoire.

8 **M. le Président** (*interprétation*). - Très bien. Maître Lagoni, vous avez la parole.

9 **M. Lagoni** (*interprétation*). – Monsieur le Président, Messieurs les Juges du  
10 Tribunal, j'ai quelques questions à vous poser M. Niasse, après celles qui vous ont été posées  
11 ce matin par Me von Brevern.

12 Dans votre déposition vous avez dit que vous aviez entendu un grand nombre de  
13 balles. Pourriez-vous nous indiquer une idée du nombre ? Cinq ou vingt, ou cent ou mille ?  
14 Qu'est-ce que "beaucoup" signifie pour vous ?

15 **M. D. Niasse** (*interprétation*). - Je dois dire la vérité, je ne peux pas vous dire  
16 combien de balles parce que je n'étais pas à l'extérieur. J'ai entendu seulement des impacts, je  
17 ne peux pas vous dire un, deux ou plus, je ne peux pas. En tout cas, ce qui est certain, c'est  
18 que j'ai entendu beaucoup d'impacts.

19 **M. von Brevern** (*interprétation*).- Merci, M. Niasse. Pour revenir à votre cabine,  
20 vous avez dit que vous regardiez à travers votre hublot. Est-ce-que vous pouviez voir la mer  
21 ou la cambuse, ou le couloir vers la cambuse ?

22 **M. D. Niasse** (*interprétation*). - Lorsque j'ai regardé à l'extérieur, je n'ai même pas  
23 pu regarder. Dès que j'ai levé la tête pour regarder, le projectile est arrivé sur moi.

24 **M. von Brevern** (*interprétation*).- M. Niasse, lorsque vous regardiez par votre  
25 hublot de manière générale, est-ce-que vous voyiez la mer ou est-ce que vous regardiez  
26 l'intérieur du bateau, vers le couloir?

27 **M. D. Niasse** (*interprétation*). – Non, je n'ai pas regardé longtemps, j'ai levé la  
28 tête pour regarder à travers le hublot et donc le projectile est arrivé.

29 **M. le Président** (*interprétation*). – Maître Lagoni, si vous me permettez  
30 d'interrompre, on a posé cette question et il a répondu ce matin qu'il voyait la mer, peut-être  
31 peut-il confirmé cela parce qu'il pense toujours au moment de l'attaque et pas à ce qui se  
32 passait avant.

1 **M. D. Niasse** (*interprétation*). – On m'a posé la question de savoir, lorsque je  
2 regarde à travers le hublot, qu'est-ce que je vois. Habituellement, quand je regarde à travers le  
3 hublot, je vois la mer. Mais ce jour-là, lorsque j'ai levé la tête et que j'ai voulu regarder à  
4 travers le hublot, je n'ai rien pu voir parce que dès que j'ai levé la tête, le projectile est arrivé  
5 sur moi, dans les circonstances que j'ai décrites.

6 **M. Lagoni** (*interprétation*). – Merci. M. Niasse, combien gagnez-vous par jour ?  
7 Est-ce-que vous vous souvenez de ce que vous gagniez par jour ?

8 **M. D. Niasse** (*interprétation*). – Où, au travail, sur le bateau, le salaire où ?

9 **M. Lagoni** (*interprétation*). - Lorsque vous travailliez à bord.

10 **M. D. Niasse** (*interprétation*). – On me payait par jour 5 000 francs CFA. Les  
11 voyages, c'étaient 15 jours, ce qui fait 75 000 francs CFA plus ou moins 150 dollars  
12 américains, un peu moins de 150 dollars.

13 **M. Lagoni** (*interprétation*). – Pour tout le voyage? C'est cela ?

14 **M. D. Niasse** (*interprétation*). - Oui, le voyage durait 15 jours, donc 15 multiplié  
15 par 5 000, vous avez 75 000.

16 **M. Lagoni** (*interprétation*). - Qui a payé pour le traitement médical, pour les soins  
17 médicaux ? C'est vous qui avez payé ces soins médicaux ?

18 **M. D. Niasse** (*interprétation*). – Où ? Quand j'étais à Dakar?

19 **M. Lagoni** (*interprétation*). - A Conakry, d'abord.

20 **M. D. Niasse** (*interprétation*). - A Conakry, je ne sais pas qui a payé, mais à  
21 Dakar, c'est Oryx qui a payé.

22 **M. Lagoni** (*interprétation*). - Qui a payé pour les soins médicaux à Dakar ? Qui a  
23 payé pour les soins que vous avez reçus à Dakar?

24 **M. D. Niasse** (*interprétation*). – Non, ce n'est pas moi qui ai payé. J'ai dit que  
25 c'était Oryx qui avait acquitté les factures.

26 **M. Lagoni** (*interprétation*). - Merci. Avez-vous reçu de l'argent en compensation  
27 de vos blessures et, si oui, qui vous a donné de l'argent au titre de compensation ?

28 **M. D. Niasse** (*interprétation*). - Quand j'étais à l'hôpital, je n'avais pas de  
29 problème du tout parce que, à la fin de chaque mois, on me remettait de l'argent.

30 Oryx me donnait de l'argent pour subvenir aux besoins de ma famille et aussi à  
31 mes propres besoins.

32 **M. Lagoni** (*interprétation*). - Après avoir quitté l'hôpital, est-ce-que vous avez  
33 reçu de l'argent de la part d'Oryx ou de quelqu'un d'autre ?

1 **M. D. Niasse** (*interprétation*). - Quand j'étais à l'hôpital tout au long de mon  
2 séjour, de même que quand j'étais à la maison, Oryx continuait à me donner de l'argent. Je suis  
3 resté en convalescence pendant longtemps sans travailler et Oryx me versait de l'argent.

4 **M. Lagoni** (*interprétation*). – Merci, M. Niasse. Monsieur le Président, j'en ai  
5 terminé avec mon contre-interrogatoire.

6 **M. le Président** (*interprétation*). – Maître Thiam, souhaitez-vous continuer  
7 l'interrogation ou reprendre l'interrogation ?

8 **M. Thiam**. – Je vous remercie, Monsieur le Président. Tout d'abord, M. Niasse a  
9 parlé ce matin d'un certain M. Sylla. J'ai pensé qu'il y avait peut-être quelques erreurs de  
10 traduction, ce qui m'amène à poser à M. Niasse la question suivante : est-ce-que M. Sylla était  
11 à bord du Saiga avec lui?

12 **M. D. Niasse** (*interprétation*). – Non, M. Sylla ne se trouvait pas à bord du Saiga,  
13 il travaillait au dépôt.

14 **M. Thiam**. - Ce matin, le Tribunal a pu constater que l'on a projeté la photo n° 1  
15 au témoin. Je voudrais qu'on la lui projette à nouveau.

16 (*Projection de la photo n° 1.*)

17 Le Tribunal se souviendra que, lorsqu'on lui a présenté cette photo, M. Niasse a  
18 demandé à ce qu'on la retourne. Sûrement qu'il ne savait pas qu'une photo de ce genre ne peut  
19 pas se retourner, mais sans doute qu'il voulait atteindre l'autre côté du navire. Alors je  
20 voudrais lui demander si, de cette position, à l'arrière du pont, il pourrait décrire le chemin  
21 qu'il devait faire pour rentrer dans sa cabine.

22 **M. D. Niasse** (*interprétation*). – Si je suis à l'arrière du pont ?

23 **M. Thiam**. - Quel chemin faites-vous pour aller à votre cabine?

24 (*Le témoin s'exécute et montre du doigt en parlant en oualoff.*)

25 **M. D. Niasse** (*interprétation*). – Je peux entrer par la cuisine, et aller de ce côté-ci  
26 pour entrer dans ma cabine.

27 **M. Thiam**. - C'est de l'autre côté du bateau ?

28 **M. D. Niasse** (*interprétation*). – Oui.

29 **M. Thiam**. - Je vous remercie.

30 Monsieur Niasse, au moment de l'attaque du navire, est-ce-que le navire était en  
31 mouvement ?

32 **M. D. Niasse** (*interprétation*). – Non. Le bateau allait très lentement, dérivait  
33 probablement. Le bateau allait à très faible vitesse, 1 noeud, il n'allait pas à grande vitesse.

1 **M. Thiam**. - Est-ce qu'à un moment quelconque avant l'attaque ....

2 (*Problème d'écoute*)

3 **M. D. Niasse** (*interprétation*). – C'est la nuit que le bateau s'est arrêté, mais vers  
4 8 heures, le matin, quand nous nous sommes réveillés, le bateau allait, comme j'ai dit,  
5 lentement.

6 **M. Thiam**. - Vous êtes très sûr qu'il allait lentement ?

7 **M. D. Niasse** (*interprétation*). - Oui, le bateau avançait lentement.

8 **M. Thiam**. – Monsieur Niasse, est-ce que vous pourriez dire au Tribunal si, avant  
9 l'attaque, vous avez entendu une sirène, une cloche ou un signal quelconque de la part des  
10 vedettes guinéennes ?

11 **M. D. Niasse** (*interprétation*). – Moi, je n'ai rien entendu. Si j'avais entendu une  
12 sirène -on m'a appris cela au port-, si vous entendez une sirène ou une cloche, je m'arrête ou je  
13 dois fuir parce que je sais qu'il y a un danger, surtout quand une sirène se met en marche cela  
14 veut dire qu'il y a danger et il ne faut pas rester en place, il faut fuir. Mais nous n'avons rien  
15 entendu.

16 **M. Thiam**. – Monsieur Niasse, pourriez-vous dire au Tribunal si, à votre  
17 connaissance, le capitaine de votre navire a essayé de faire un mouvement pour attaquer les  
18 vedettes guinéennes?

19 **M. D. Niasse** (*interprétation*). - Pour attaquer les vedettes guinéennes ? Non rien  
20 de tel. Il n'a rien fait de tel.

21 **M. Thiam**. – Je vous remercie.

22 Je ne veux pas retenir l'attention du Tribunal plus longtemps. Je vais simplement  
23 poser une dernière question.

24 A quel endroit est-ce qu'il a su que les assaillants étaient Guinéens?

25 **M. D. Niasse** (*interprétation*). - C'est quand nous sommes arrivés au port de  
26 Conakry que j'ai su que les assaillants étaient des Guinéens.

27 **M. Thiam**. – J'en ai terminé, Monsieur le Président.

28 **M. le Président** (*interprétation*). - J'ai une question à poser à M. Niasse. Lorsque  
29 MeThiam vous a demandé si, à votre connaissance, le capitaine aurait tenté d'attaquer les  
30 vedettes guinéennes, vous avez dit "non". Mais vous avez dit tout à l'heure que vous étiez tout  
31 le temps dans la cabine, dans votre cabine.

32 Est-ce qu'à partir de là, vous auriez pu savoir si quelque chose comme cela s'était  
33 produit ?

1 **M. D. Niasse** (*interprétation*). - Oui, parce qu'à ce moment-là, quand nous avons  
2 fui, personne n'était sur le pont, c'est tout le monde qui a fui, y compris le capitaine. Comment  
3 pouvez-vous fuir et en même temps attaquer ? Parce que c'est tout le monde qui a fui.

4 **M. le Président** (*interprétation*). – (*question non interprétée.*)

5 **M. D. Niasse** (*interprétation*). - Je ne peux pas dire exactement ce que faisait le  
6 capitaine, je ne sais pas, mais j'ai un ami qui, d'après ce qu'il m'a dit, le capitaine se trouvait  
7 aussi en bas. C'est ce que m'a dit cet ami.

8 **M. le Président** (*interprétation*). - Peut-être que vous souhaitez poser une autre  
9 question ? Je ne sais pas ?

10 **M. Thiam**. - Juste peut-être pour lui demander si le navire avait fait un  
11 mouvement brusque et s'il avait heurté quelque chose, de sa cabine, est-ce-qu'il aurait pu le  
12 savoir ? Est-ce qu'il aurait pu le ressentir ?

13 **M. D. Niasse** (*interprétation*). - Oui, probablement. Si le bateau avait fait un  
14 mouvement brusque, je ne l'ai pas senti. La situation était brûlante. Est-ce que j'étais en  
15 terme de conscience capable de savoir parce que moi j'étais dans mon placard.

16 **M. Thiam**. – Je vous remercie, Monsieur le Président.

17 **M. le Président** (*interprétation*). - Merci.

18 Maître Plender, avant que le témoin ne parte ?

19 **M. Plender** (*interprétation*). – Nous n'avons pas eu de traduction anglaise de la  
20 première question. Naturellement, ce serait important que cette question soit reprise : "*Est-ce*  
21 *que M. Sylla était à bord ?*"

22 Il n'y a pas eu de traduction de la réponse à cette question.

23 **M. le Président** (*interprétation*). - Est-ce que vous pourriez avoir l'amabilité,  
24 M. Niasse, de répondre à cette question?

25 **M. D. Niasse** (*interprétation*). – Non, M. Sylla n'était pas à bord du bateau. Il est  
26 le chef du dépôt, il se trouvait au dépôt. Le navire avait quelqu'un qui s'occupait de diriger  
27 l'équipe sur le bateau. Monsieur Sylla restait au dépôt, lui.

28 **M. Plender** (*interprétation*). - Je vous remercie.

29 **M. Thiam**. – Le dépôt dont il parle est à terre ?

30 **M. D. Niasse** (*interprétation*). – Le dépôt se trouve dans l'enceinte du port, sur le  
31 quai.

32 **M. Thiam**. – Je vous remercie, Monsieur. Mais à bord, vous étiez sous les ordres  
33 du capitaine ou sous les ordres de quelqu'un d'autre ?

1           **M. D. Niasse** (*interprétation*). – Monsieur Sylla ne nous donne pas d'ordre à bord  
2 du bateau. Les ordres de M. Sylla, c'est à terre, à quai.

3           Sur le navire, c'est le commandant, le capitaine, et le bosco nous répartit les  
4 tâches, parce que c'est à lui que le commandant donne des instructions qui sont retransmises  
5 ensuite aux membres de l'équipage.

6           **M. Thiam**. – J'en ai terminé, Monsieur le Président.

7           **M. le Président** (*interprétation*). – Je vous remercie, Maître Thiam et merci à  
8 vous, Monsieur Niasse, d'être venu.

9           Je sais que vous avez traversé une épreuve difficile et je suis très reconnaissant  
10 que vous ayez pu répondre avec autant de compétence à toutes les questions qui vous ont été  
11 posées et, à moins qu'il y ait encore un conseil qui souhaite poser une question?... Non. Vous  
12 pouvez partir.

13           Comme je l'ai déjà dit, vous pouvez rester ici, il vous appartient de décider ce que  
14 vous souhaitez faire.

15           Merci beaucoup.

16           (*Le témoin quitte la barre.*)

17           **M. le Président** (*interprétation*). - Maître Plender, vous allez, je suppose appeler,  
18 votre prochain témoin à la barre ?

19           **M. Plender** (*interprétation*). - Avec votre permission, Monsieur le Président, c'est  
20 Alan Stuart le dernier témoin cité par la partie demanderesse.

21           Pourriez-vous faire entrer Alan Stuart?

22           (*Le témoin, Alan Stuart est introduit dans le prétoire, puis il prête serment*)

23           **M. Plender** (*interprétation*). - Votre nom est bien Alan Stuart et vous êtes le  
24 directeur de Seascot management?

25           **M. A. Stuart** (*interprétation*). – Oui, c'est exact.

26           **M. Plender** (*interprétation*). – Seascot a une fonction à l'égard du Saiga ?

27           **M. A. Stuart** (*interprétation*). - Effectivement, nous gérons commercialement et  
28 techniquement le vaisseau au nom du propriétaire.

29           **M. Plender** (*interprétation*). - Est-ce que le 28 octobre 1997, Seascot assumait ces  
30 fonctions ?

31           **M. A. Stuart** (*interprétation*). – Oui.

32           **M. Plender** (*interprétation*). - Vous continuez d'assumer ce rôle?

33           **M. A. Stuart** (*interprétation*). - Oui.

1           **M. Plender** (*interprétation*). - En tant que directeur, savez-vous qui se trouve à  
2 bord du bateau et y travaille ?

3           **M. A. Stuart** (*interprétation*). - Oui, nous sommes en contact direct avec le  
4 capitaine, sur une base plus ou moins quotidienne. Nous suivons la position, les déplacements  
5 du vaisseau et nous avons des contacts avec le responsable, l'ingénieur en chef et en ce qui  
6 concerne l'approvisionnement du bateau.

7           **M. Plender** (*interprétation*). - Est-ce que les 26 et 27 octobre vous étiez au  
8 courant du fait que M. Niasse se trouvait à bord ?

9           **M. A. Stuart** (*interprétation*). – Oui.

10          **M. Plender** (*interprétation*). - Est-ce que M. Niasse avait un contrat écrit ?

11          **M. A. Stuart** (*interprétation*). – Non, il n'avait pas un contrat écrit, mais nous  
12 nous étions engagés à lui verser un montant déterminé par jour, le capitaine a confirmé cet  
13 engagement. En général, ce qui se passe, c'est qu'à la fin du voyage, il reçoit le montant qui  
14 correspond au nombre de jours passés à bord et il signe un reçu disant qu'il est d'accord avec  
15 le capitaine pour le montant qu'il a reçu.

16          **M. Plender** (*interprétation*). – Quel est le salaire qu'il recevait ?

17          **M. A. Stuart** (*interprétation*). - Si je me souviens bien, il recevait environ  
18 300 dollars par mois.

19          **M. Plender** (*interprétation*). - Qu'elle est la relation entre ce salaire et le salaire  
20 d'un marin qualifié ?

21          **M. A. Stuart** (*interprétation*). - Un marin qualifié reçoit environ 600 dollars par  
22 mois.

23          **M. Plender** (*interprétation*). – Monsieur Alan Stuart, on nous a dit qu'il y avait eu  
24 des dégâts, des dommages qu'avait subi le vaisseau, le 28 octobre?

25          **M. A. Stuart** (*interprétation*). - C'est exact.

26          **M. Plender** (*interprétation*). - Est-ce que vous avez connaissance de réparations  
27 provisoire squi aient été faites ?

28          **M. A. Stuart** (*interprétation*). - Lorsque le vaisseau est arrivé à Conakry, les  
29 ingénieurs à bord ont dû apporter des réparations provisoires du fait des effets des tirs de  
30 balles sur les machines et pour que le bateau puisse fonctionner.

31          **M. Plender** (*interprétation*). - Est-ce que le bateau a été complètement réparé à  
32 Conakry ?

33          **M. A. Stuart** (*interprétation*). – Non, cela n'a pas été possible.

1 **M. Plender** (*interprétation*). - Où a-t-on amené le bateau pour le réparer?

2 **M. A. Stuart** (*interprétation*). - Le moment venu, on l'a amené à Dakar, Dakar  
3 étant le port le plus proche ayant des possibilités de réparation acceptables dans cette zone.

4 **M. Plender** (*interprétation*). - Avez-vous vu le bateau là-bas?

5 **M. A. Stuart** (*interprétation*). - Oui, lorsqu'il est arrivé, j'étais là, après avoir été à  
6 Conakry.

7 **M. Plender** (*interprétation*). - Avez-vous évalué l'étendue des dégâts ?

8 **M. A. Stuart** (*interprétation*). - Oui, avec le Capitaine nous avons établi une liste  
9 des dégâts et de toutes les réparations qui nous semblaient possible de faire faire à Dakar.  
10 Nous avons fait, d'autre part, une autre liste indiquant ce dont nous aurions besoin de  
11 l'étranger, il y avait des réparations que nous ne pouvions pas faire faire à moyen terme et  
12 donc nous avons fait une liste des réparations que nous devrions faire faire ultérieurement.

13 **M. Plender** (*interprétation*). - Est-ce que quelqu'un d'autre vous a assisté pour  
14 faire cette estimation des dommages ?

15 **M. A. Stuart** (*interprétation*). - Oui, nous nous sommes adressés à un expert bien  
16 connu pour évaluer les dommages. Il y a procédé avec le Capitaine et moi-même.

17 **M. Plender** (*interprétation*). - Vous souvenez-vous de l'évaluation qu'il a donné  
18 du coût des réparations ?

19 **M. A. Stuart** (*interprétation*). - Oui.

20 En ce qui concerne les réparations que nous avions l'intention de faire faire à  
21 Dakar, son évaluation se montait à 58 millions de francs sénégalais, à peu près  
22 100 000 dollars.

23 **M. Plender** (*interprétation*). - Vous souvenez-vous quels dégâts spécifiques ont  
24 été identifiés ?

25 **M. A. Stuart** (*interprétation*). - Il y avait toutes sortes de dégâts, il y avait  
26 beaucoup de dégâts.

27 **M. Plender** (*interprétation*). - Et quels étaient ces dégâts ?

28 **M. A. Stuart** (*interprétation*). - Ce qui était le plus évident, c'étaient les dégâts  
29 dus aux tirs de balles à la structure, là où il y avait les cabines en particulier, mais dans  
30 d'autres parties du vaisseau, des vitres cassées, à la timonerie, également dans la salle des  
31 machines qui, comme je l'avais dit, avaient été réparées provisoirement pour faire fonctionner  
32 les moteurs. Les machines et également le système de génération d'électricité avaient été  
33 atteints, soit par des balles qui avaient touché tout cela directement ou par ricochet. Des dégâts

1 également au ballast parce qu'au moment de l'attaque, si j'ai bien compris, ils étaient en train  
2 de mener certaines opérations de ballast pour le rééquilibrage du bateau et, pour des raisons de  
3 sécurité, le Capitaine avait mis en marche les pompes. On a oublié et, par la suite, quand la  
4 situation s'est calmée, les membres de l'équipage se sont rendus à la salle des machines, et ont  
5 mis en marche les machines et se sont rendus vers Conakry.

6 Le système de communication par radio a également été très abîmé par ces tirs.

7 **M. Plender** (*interprétation*). – Vous avez dit qu'un certain nombre de membres  
8 d'équipage ont pu revenir.

9 **M. A. Stuart** (*interprétation*). – Oui, un bon nombre des membres d'équipage,  
10 d'après ce que j'ai lu dans le rapport du Capitaine, ont pu quitter le navire. Ils étaient six  
11 membres d'équipage qui ont pu rester à bord pour naviguer sous l'escorte pour se rendre à  
12 Conakry.

13 **M. Plender** (*interprétation*). – Y a-t-il d'autres types de dommages que vous avez  
14 pu détecter, mis à part les réservoirs de ballast et ceux causés par des coups de feu ?

15 **M. A. Stuart** (*interprétation*). – Il y avait des dommages à l'intérieur des quartiers  
16 qui étaient causés essentiellement sur les portes extérieures. Il y a eu des traces d'entrée de  
17 force avec des coups de feu sur les portes et les quartiers ont été fouillés. Il y avait des portes  
18 qui étaient enfoncées, les serrures et les portes des cabines.

19 **M. Plender** (*interprétation*). – Quel était l'état de la coque ?

20 **M. A. Stuart** (*interprétation*). – Du fait de cette longue période d'arrêt,  
21 d'immobilisation à Conakry, toute la zone inférieure de la coque était fortement détériorée et  
22 recouverte de végétation, près de l'hélice, et il y a eu de l'humidité et des sortes de pourriture.  
23 Il n'y avait rien, aucun matériel qui pouvait permettre l'entretien de toute cette zone autour de  
24 l'ancre.

25 **M. Plender** (*interprétation*). – Avez-vous préparé un dossier détaillé des coûts  
26 liés à cet incident ?

27 **M. A. Stuart** (*interprétation*). – Oui, nous l'avons fait.

28 **M. Plender** (*interprétation*). – En ce qui concerne les coûts résultant de cette  
29 attaque, pouvez-vous dire brièvement au Tribunal ce que l'on trouve signet 1.52 ?

30 **M. A. Stuart** (*interprétation*). – C'est une liste des frais médicaux pour le premier  
31 lieutenant, le peintre, etc. Excusez-moi, aussi leurs traitements chirurgicaux, les frais de  
32 rapatriement et leur indemnité de maladie, leur indemnité d'incapacité au travail après cela.

33 **M. Plender** (*interprétation*). – Qui a supporté ces coûts ?

1 **M. A. Stuart** (*interprétation*). - Le propriétaire du navire et donc nous. Seascot est  
2 le propriétaire du navire.

3 **M. Plender** (*interprétation*). - Est-ce que les chiffres ainsi calculés prévoient des  
4 indemnités pour les souffrances encourues ?

5 **M. A. Stuart** (*interprétation*). - Non, pas du tout.

6 **M. Plender** (*interprétation*). - A la partie 53 de 1.53, vous avez présenté un  
7 inventaire des coûts de l'immobilisation du navire. Pouvez-vous résumer la teneur de cette  
8 section ?

9 **M. A. Stuart** (*interprétation*). - Oui. Cela couvre essentiellement ce qu'a fait notre  
10 agent de Conakry qui a fourni du fuel, qui a payé le pilote, les frais d'agence en général,  
11 l'approvisionnement en eau, les câbles pour le remorquage et les visites à peu près normales  
12 pour un port. Ce chiffre correspond à peu près à 50 000 dollars pour la période  
13 d'immobilisation.

14 **M. Plender** (*interprétation*). - A la partie 1.55 à 1.59, vous avez indiqué une série  
15 de coûts pour le départ en direction de Dakar. Voulez-vous spécifier la nature de ces coûts ?

16 **M. A. Stuart** (*interprétation*). - Etant donné que le navire ne naviguait qu'à  
17 3 noeuds, cela a duré bien plus longtemps d'aller de Conakry à Dakar. C'était donc des frais  
18 de salaire, les frais de carburant et les frais généraux pour ce voyage qui a été plus long que  
19 prévu.

20 **M. Plender** (*interprétation*). - Enfin, vous avez préparé un inventaire des coût de  
21 réparations à Dakar (signets 1.55 à 1.95).

22 **M. A. Stuart** (*interprétation*). - C'est exact.

23 **M. Plender** (*interprétation*). - Voulez-vous expliquer au Tribunal, dans vos  
24 propres termes, quelle est la nature de ces coûts ?

25 **M. A. Stuart** (*interprétation*). - Ce sont les coûts réels des réparations à Dakar, les  
26 coûts principaux. C'est donc le chantier naval de Dakar marine qui a procédé à ces réparations.  
27 Les autres coûts portent sur les équipements électriques, les équipements de navigation, le  
28 nouvel équipement radio, le système de communication par satellite, les frais en général, tout  
29 ce qui était liée aux dommages.

30 **M. Plender** (*interprétation*). - Avez-vous aussi calculé les pertes du fait de la  
31 Charte-partie ?

32 **M. A. Stuart** (*interprétation*). - C'étaient 153 jours d'interruption des activités,  
33 dont 123 à Conakry. Mais nous avons dû passer encore 30 jours supplémentaires à Dakar pour

1 la réparation du navire avant de pouvoir reprendre le service et être reclassé par la société de  
2 classification.

3           Donc le navire n'a pu être en fonction pendant toute cette période et n'a pu obtenir  
4 aucun rendement. Il n'a pu être affrété.

5           **M. Plender** (*interprétation*). - Donc, vous avez fait des demandes pour ce genre  
6 de chose ? Est-ce que ces montants vous ont été payés, les montants que vous aviez  
7 demandés ?

8           **M. A. Stuart** (*interprétation*). - Oui, tous les coûts que nous avons énumérés ont  
9 été payés. La seule exception, c'est que pour certaines des réparations que nous n'avons pas pu  
10 faire à Dakar, la société de classification nous a permis de les reporter à un moment ultérieur  
11 jusqu'en avril 1999. Nous avons pu reporter les réparations jusqu'en avril 1999. Ce sont des  
12 réparations qui ne pouvaient absolument pas être faites dans cette partie du monde, qui  
13 devaient être faites ailleurs, dans un endroit où il y a tous les équipements de réparation et  
14 cette estimation était de 30 000 dollars et ceci est encore à venir.

15           **M. Plender** (*interprétation*). - D'après vos calculs concernant les montants qui  
16 n'ont pas été payés, mais qui constituent des pertes, est-ce que les montants que vous avez  
17 indiqués sont raisonnables et convenables à vos yeux ?

18           **M. A. Stuart** (*interprétation*). - Oui, car nous avons payé les montants normaux  
19 pour ce genre de réparations. Nous avons essayé de négocier vers le bas le remplacement des  
20 équipements. Bien évidemment, nous avons des contrats avec les fournisseurs et nous avons  
21 parfois des réductions. Je peux dire que nous avons obtenu le meilleur prix possible pour faire  
22 les réparations et remplacer les équipements défectueux.

23           **M. Plender** (*interprétation*). - Monsieur Alan Stuart, je vais vous poser des  
24 questions à l'aide de photographies. La première est la photographie n° 2.

25           (*projection*).

26           **M. A. Stuart** (*interprétation*). - C'est une vue générale du Saiga, après sa  
27 réparation, alors que nous pouvions recharger.

28           Vous voyez les différentes couleurs sur le navire. Ce qui est en noir, et la partie  
29 claire est la zone qui devrait disparaître sous la ligne de flottaison lorsque le navire est chargé,  
30 donc le navire descend dans l'eau lorsqu'il se remplit.

31           **M. Plender** (*interprétation*). - Photo n° 5. Où cette photo a-t-elle été prise ?

32           **M. A. Stuart** (*interprétation*). - Elle a été prise au quai de Dakar, au terminal  
33 pétrolier.

1           **M. Plender** (*interprétation*). - On peut voir un espace sur le pont avec une porte  
2 qui semble être bleue. Qu'est-ce que c'est que cette salle ?

3           **M. A. Stuart** (*interprétation*). – C'est au centre du navire, il y a une chambre des  
4 pompes, au milieu du navire. C'est la partie supérieure de la salle des pompes. Ce sont les  
5 pompes de ballast, les pompes de cargaison sur le navire.

6           **M. Plender** (*interprétation*). - Lorsque l'équipage est dans la salle des machines,  
7 est-ce qu'ils ont accès à la salle des pompes ?

8           **M. A. Stuart** (*interprétation*). – Non, il faut sortir de la salle des machines, suivre  
9 le pont principal et monter à moitié pour atteindre cette salle des pompes, car entre les deux, il  
10 y a toute une série de réservoirs de cargaison entre ces deux espaces.

11           **M. Plender** (*interprétation*). - Voyons la photographie 6. De quelle partie du  
12 navire s'agit-il à droite ?

13           **M. A. Stuart** (*interprétation*). – Celle de la passerelle de tribord.

14           **M. Plender** (*interprétation*). - Est-ce au-dessus ou en-dessous de la passerelle ?

15           **M. A. Stuart** (*interprétation*). – C'est au niveau de la passerelle. Si vous passez la  
16 passerelle, vous arrivez à ce pont, en direction de tribord.

17           **M. Plender** (*interprétation*). - S'agit-il de la partie au-dessus de la passerelle de  
18 signalisation ?

19           **M. A. Stuart** (*interprétation*). – C'est en fait le toit de la salle de timonerie.

20           **M. Plender** (*interprétation*). - Photographie numéro 8.

21           Que peut-on voir sur cette photographie ?

22           **M. A. Stuart** (*interprétation*). – C'est la partie supérieure de la salle des pompes,  
23 c'est au milieu du navire. Vous avez une défense “*Yokahama* ?”.

24           C'est une très grosse défense que l'on place entre la coque du navire et au moment  
25 de l'avitaillement entre l'autre navire. Il y a une défense qui est gonflée, l'autre qui est  
26 dégonflée. Celle qui était dégonflée a été endommagée par des balles.

27           **M. Plender** (*interprétation*). - La photo numéro 9.

28           Qu'est-ce que c'est que ce tuyau que l'on voit au milieu de la photo ?

29           **M. A. Stuart** (*interprétation*). – C'est la ventilation de la salle radio. C'est ce que  
30 nous appelons, au-dessus de la passerelle de radio, “*monkey island*”.

31           **M. Plender** (*interprétation*). - A partir de la position de la perforation des balles,  
32 pouvez-vous dire de quel côté ont tiré les coups de feu ? La photo est un peu à l'envers. C'est  
33 le côté négatif que l'on voit là.

1 **M. A. Stuart** (*interprétation*). – C'est le bon côté.

2 Si vous regardez vers la mer, vers le large, c'est à bâbord.

3 Je crois que c'est la sortie de la perforation. Donc, les coups de feu ont été tirés sur  
4 bâbord.

5 **M. Plender** (*interprétation*). - Qu'elle est la proximité de cette structure par  
6 rapport à la salle des machines ?

7 **M. A. Stuart** (*interprétation*). – C'est la partie supérieure. C'est vraiment tout en  
8 haut de la structure, c'est vraiment la partie la plus haute de la structure et la salle des  
9 machines est plus bas.

10 **M. Plender** (*interprétation*). - Photo 10.

11 Qu'est-ce qu'on peut voir sur cette photo ?

12 **M. A. Stuart** (*interprétation*). – C'est l'une des antennes radar qui a certains  
13 impacts, certains trous de balles.

14 Lorsque nous avons ouvert ces coffrages, on a vu qu'elle était fortement  
15 endommagée par les perforations des balles.

16 **M. Plender** (*interprétation*). - Est il exact que l'antenne est très éloignée de la  
17 salle des machines ?

18 **M. A. Stuart** (*interprétation*). – Oui, elle se trouve sur le toit de la passerelle  
19 radio, elle est donc tout à fait en haut.

20 **M. Plender** (*interprétation*). - Photo numéro 12.

21 De quelle partie du navire s'agit-il ?

22 **M. A. Stuart** (*interprétation*). – Je suis à peu près sur qu'il s'agit de la structure de  
23 la salle radio qui se trouve sur le pont de la passerelle, derrière la passerelle à bâbord.

24 **M. Plender** (*interprétation*). - Qu'elle est l'épaisseur du métal ?

25 **M. A. Stuart** (*interprétation*). – C'est de 7 millimètres d'épaisseur, c'est la  
26 structure des quartiers.

27 **M. Plender** (*interprétation*). - Est il exact que ces perforations ont des diamètres  
28 différents ?

29 **M. A. Stuart** (*interprétation*). – Oui vous pouvez le voir, il y en a de très gros là.

30 C'est difficile à voir sur une photo, mais on peut passer le doigt, cela fait donc  
31 20 millimètres, et les autres marques que vous voyez, la peinture a été craquelée. C'était des  
32 petites balles qui n'ont pas pénétré l'acier alors que les gros calibres ont transpercé la surface  
33 de l'acier.

1 **M. Plender** (*interprétation*). - La photo numéro 13.

2 De quelle partie du navire s'agit-il ?

3 **M. A. Stuart** (*interprétation*). – C'est l'aile de la passerelle, c'est la partie en bois.

4 Ce trou était au niveau de l'aile de la passerelle, lorsque l'on regarde vers la mer à  
5 partir du pont de la passerelle.

6 **M. Plender** (*interprétation*). - Qu'elle est l'épaisseur du métal ?

7 **M. A. Stuart** (*interprétation*). – 7 millimètres, ce trou également me semble-t-il à  
8 plus de 20 millimètres car on voit qu'il a ouvert le métal en le traversant. C'est un gros calibre.

9 **M. Plender** (*interprétation*). - La photographie numéro 14.

10 Quel est l'endroit ?

11 **M. A. Stuart** (*interprétation*). – Oui, vous voyez, c'est le fond des chaloupes de  
12 sauvetage. Vous voyez qu'il y avait une chaloupe en fibre de verre. On a dû remplacer le  
13 plastique. Il y avait aussi des perforations de balles.

14 **M. Plender** (*interprétation*). - Vous souvenez-vous si c'était des perforations de  
15 petits calibres ou de gros calibres ?

16 **M. A. Stuart** (*interprétation*). – Je ne me souviens pas. C'était quelque chose qui  
17 avait été réparé avant que j'y vienne.

18 **M. Plender** (*interprétation*). - Photographie numéro 15.

19 Est-ce une chaloupe gonflable ?

20 **M. A. Stuart** (*interprétation*). – C'est une chaloupe gonflable que l'on utilise pour  
21 manoeuvrer lors du déchargement. Vous voyez que la couleur s'est modifiée. Il y avait des  
22 trous de ces coups de feux qui ont été vulcanisés, recouverts de bouts de caoutchouc.

23 **M. Plender** (*interprétation*). - Ce navire gonflable, où se situe-il par rapport à  
24 l'antenne radio ?

25 **M. A. Stuart** (*interprétation*). – Ces chaloupes gonflables se trouvent sur le pont  
26 principal juste au-dessus de la salle des pompes, au milieu du navire. C'est le long de l'antenne  
27 radio, c'est très loin de l'antenne radio.

28 L'antenne radio se trouve très haut. Cela représente environ 70 à 80 mètres de  
29 distance, vers le haut.

30 **M. Plender** (*interprétation*). - Voyons la photographie numéro 16.

31 Que pouvez-vous voir sur cette photo ?

32 **M. A. Stuart** (*interprétation*). – C'est le générateur électrique partiellement  
33 démolé.

1 **M. Plender** (*interprétation*). - Est-ce qu'il est en bon état ?

2 **M. A. Stuart** (*interprétation*). – Non. Il présente des dommages. Tout le câblage  
3 est endommagé. Il a été touché par des balles ou des ricochets de balles. Le coffrage à droite a  
4 été endommagé. Il comporte des bobines qui ont été endommagées.

5 **M. Plender** (*interprétation*). - Dans quelle partie du navire se trouvait le  
6 générateur ?

7 **M. A. Stuart** (*interprétation*). – Près du moteur.

8 **M. Plender** (*interprétation*). - La photographie numéro 17.

9 Que pouvez vous voir ici ?

10 **M. A. Stuart** (*interprétation*). – C'est une autre partie du générateur. C'est la  
11 partie latérale, c'est à l'envers me semble-t-il.... Voilà, maintenant cela va mieux. La photo  
12 était à l'envers.

13 Le câblage a été endommagé, les câbles ont été sectionnés.

14 **M. Plender** (*interprétation*). – Avez-vous vu comment ce câblage a été  
15 endommagé ?

16 **M. A. Stuart** (*interprétation*). – Il a été sectionné par quelque chose qui est passé  
17 à toute vitesse car ce câblage est extrêmement gros, épais. Il y a quelque chose qui n'a pas pu  
18 être arrêté. Il y avait un orifice d'aération qui a pu permettre la pénétration.

19 **M. Plender** (*interprétation*). - Photo numéro 18.

20 Que pouvez vous voir sur cette photo?

21 **M. A. Stuart** (*interprétation*). – C'est un autre angle de la même chose.

22 C'est l'unité du générateur.

23 **M. Plender** (*interprétation*). - La photographie numéro 19.

24 **M. A. Stuart** (*interprétation*). – C'est la partie non rotative du générateur qui  
25 montre la configuration du câblage. Si un de ces câbles se trouve endommagé, vous avez un  
26 court-circuit, par la rotation du rotor, on a une génération d'électricité sur le stator et,  
27 justement, quand l'un de ces câbles est sectionné cela interrompt l'alimentation. Et, du fait de  
28 ces trous qui ont été perforés, cela a causé ce dommage.

29 **M. Plender** (*interprétation*). - Est-ce les dommages visibles sur les photographies  
30 16 à 19 correspondent à des dommages qui auraient pu être causés par une mitrailleuse ?

31 **M. A. Stuart** (*interprétation*). – Il y a d'autres dégâts que je n'ai pas photographié,  
32 mais il y avait des perforations dans différentes tuyauteries de carburant, de lubrifiants et  
33 d'eau, avec des perforations de 10 à 20 millimètres qui, vraiment, ont causé ce dommage.

1 **M. Plender** (*interprétation*). - Voici la photographie n° 24. C'est une salle radio,  
2 n'est-ce pas?

3 **M. A. Stuart** (*interprétation*). - Oui. Voici certains éléments... c'est très difficile  
4 de le discerner, mais c'est la petite boîte dorée avec les trous à gauche, vous voyez une forme  
5 oblongue, c'est un dommage, un dégât causé par une balles.

6 **M. Plender** (*interprétation*). - Lorsqu'une personne est dans la salle radio, émet un  
7 message, quelle était la distance de l'opérateur et le point où cette balle a causé cet impact. Il  
8 était très près ?

9 **M. A. Stuart** (*interprétation*). - Je ne sais pas exactement de quelle pièce  
10 d'équipement il s'agit, mais si l'opérateur avait été très près, je n'aurais pas aimé être à sa  
11 place. Mais l'opérateur était très près.

12 **M. Plender** (*interprétation*). - Veuillez poursuivre.

13 **M. A. Stuart** (*interprétation*). - Oui. L'opérateur aurait été là à ce pupitre,  
14 l'émetteur de gauche était peut-être à un demi-mètre de l'endroit où il était assis.

15 **M. Plender** (*interprétation*). - Nous allons voir la photo 27. Que pouvez- vous  
16 voir sur cette photo ?

17 **M. A. Stuart** (*interprétation*). - C'est une partie de l'équipement radio. Vous  
18 voyez aussi les marques de balles de gros calibre, car ne sont pas des petites perforations, ce  
19 sont vraiment de gros trous.

20 **M. Plender** (*interprétation*). - Est-ce que vous étiez là lorsque les photos ont été  
21 prises ?

22 **M. A. Stuart** (*interprétation*). - Oui.

23 **M. Plender** (*interprétation*). - Est-ce que vous avez pris certaine de ces photos ?

24 **M. A. Stuart** (*interprétation*). - Oui.

25 **M. Plender** (*interprétation*). - Lorsque les photos ont été prises, est-ce que vous  
26 avez vu d'autres dégâts que vous avez photographiés ?

27 **M. A. Stuart** (*interprétation*). - Je n'ai pris des photos que des parties essentielles,  
28 des dégâts uniquement pour nos propres dossiers dans notre bureau. En parcourant le navire, il  
29 y avait nombre de traces également dans les quartiers qui n'y étaient pas avant. C'étaient des  
30 traces aussi sur la coque. A des endroits, il y a eu des dégâts causés à l'acier. Il y avait des  
31 traces, vous voyez au milieu du navire, près des défenses et aussi des chaloupes.

32 **M. A. Stuart** (*interprétation*). - Je n'ai pas pris la peine de tout photographier,  
33 nous en avons assez photographié avec les parties principales.

1 **M. Plender** (*interprétation*). – Monsieur Stuart, avez-vous présenté une  
2 déclaration écrite au Tribunal ?

3 **M. A. Stuart** (*interprétation*). - Oui.

4 **M. Plender** (*interprétation*). - Est-ce que votre déposition est vraie en tous ces  
5 termes ?

6 **M. A. Stuart** (*interprétation*). - Oui.

7 **M. Plender** (*interprétation*). – Monsieur Stuart, je n'ai pas d'autres questions,  
8 vous pouvez subir un contre-interrogatoire.

9 **M. le Président** (*interprétation*). – Maître Plender, avant que vous ne partiez,  
10 pour le dossier, je souhaiterais poser une question.

11 Monsieur Alan Stuart où ces photographies ont-elles été prises ?

12 **M. A. Stuart** (*interprétation*). - Les photos ont été prises à Dakar lorsque le navire  
13 est arrivé à Dakar.

14 **M. le Président** (*interprétation*). - Toutes ces photos ?

15 **M. A. Stuart** (*interprétation*). - Toutes ces photos ont été prises à Dakar.

16 **M. le Président** (*interprétation*). - Merci. Maître von Brevern ?

17 **M. von Brevern** (*interprétation*).- Monsieur Stuart, Monsieur le Président, je  
18 souhaiterais poser certaines questions en ce qui concerne votre position en tant que directeur à  
19 Seascot, alors que mon collègue vous posera des questions sur les dommages.

20 Monsieur Stuart, comme nous avons pu le lire, vous êtes directeur général de  
21 Seascot. Seascot gère ce navire. Je suppose que vous avez un contrat avec les armateurs ou le  
22 propriétaire du navire ?

23 **M. A. Stuart** (*interprétation*). – C'est exact. Nous avons un contrat de gestion qui  
24 décrit assez spécifiquement quelles sont les tâches de ma firme, les services que nous assurons  
25 en ce qui concerne l'équipage, les questions techniques, question d'assurances, coûts  
26 d'assurances, coûts de maintenance, d'entretien, administration générale, qui couvrent  
27 également les opérations commerciales du vaisseau, c'est-à-dire trouver du travail pour le  
28 navire, les affrètements, vérifier les conditions d'affrètements par rapport à la charte-partie et  
29 autres services rendus au propriétaire et communication à celui-ci.

30 **M. von Brevern** (*interprétation*).- Quand avez-vous conclu ce contrat ou cet  
31 accord avec le propriétaire ?

32 **M. A. Stuart** (*interprétation*). - Je ne me souviens pas exactement, mais nous  
33 avons été chargés de la gestion du navire en février 1997, si ma mémoire est bonne.

1 **M. von Brevern** (*interprétation*).- Est-ce qu'auparavant, en tant que Seascot  
2 management compagnie, vous aviez déjà des contacts avec le propriétaire de ce bateau ?

3 **M. A. Stuart** (*interprétation*). - Ce bateau a été acheté par cette compagnie vers le  
4 mois de février. C'est à ce moment-là que nous nous sommes vus confier la gestion. Les  
5 propriétaires avaient eu auparavant un navire que nous avons géré pendant trois ou quatre  
6 ans, qui avait été vendu juste avant l'achat du Saiga. Donc nous avons eu des contacts avec  
7 cette compagnie.

8 **M. von Brevern** (*interprétation*).- Comme vous nous l'avez dit, c'est au mois de  
9 février 1997 que ce navire a été acheté. Savez-vous où il a été acheté et qui était le propriétaire  
10 avant ?

11 **M. A. Stuart** (*interprétation*). - Le bateau se trouvait en Angleterre et il a été  
12 amené au chantier naval pour être réparé lorsqu'il a été acheté au mois de février par Tabona.

13 **M. von Brevern** (*interprétation*).- Il se peut que cela ait été acheté dans une vente  
14 aux enchères ?

15 **M. A. Stuart** (*interprétation*). - C'est exact, le bateau se trouvait en Angleterre. Il  
16 a été vendu par une vente judiciaire.

17 **M. von Brevern** (*interprétation*).- Connaissez-vous les anciens propriétaires,  
18 disons les propriétaires qui, par le fait des enchères, ont perdu la propriété du bateau ?

19 **M. A. Stuart** (*interprétation*). – Nous connaissions le nom, mais nous n'avions  
20 pas de contact.

21 **M. von Brevern** (*interprétation*).- Quelle était la nationalité et quel pavillon  
22 battait ce navire ?

23 **M. A. Stuart** (*interprétation*). - Oui, c'était le pavillon de Malte. Si je me souviens  
24 bien, c'est une compagnie israélienne qui était la compagnie qui profitait de ce navire.

25 **M. von Brevern** (*interprétation*).- Vous avez dit qu'il y avait un tampon de  
26 Malte ?

27 **M. A. Stuart** (*interprétation*). – On peut voir, sur la proue du bateau "Kingston"  
28 et la marque de l'enregistrement de Malte. On peut encore le voir sur le bateau.

29 **M. von Brevern** (*interprétation*).- Dans le contrat avec les propriétaires, toutes les  
30 tâches que vous avez assumées sont indiquées. Est-ce que cela inclut la conclusion de charte-  
31 partie pour les propriétaires ? Est-ce que c'est vous qui négociez ces chartes-parties ?

1 **M. A. Stuart** (*interprétation*). - Dans ce cas particulier, oui. Ce n'est pas toujours  
2 un service que nous assurons, cela dépend des propriétaires, parfois le propriétaire est  
3 propriétaire de la cargaison et négocie lui-même. Dans d'autres cas, c'est nous qui négocions.

4 **M. von Brevern** (*interprétation*).- Et dans ce cas-ci ?

5 **M. A. Stuart** (*interprétation*). - Oui, nous avons négocié la charte-partie au nom  
6 du propriétaire et nous avons assumé la responsabilité du paiement de l'affrètement.

7 **M. von Brevern** (*interprétation*).- Lorsque vous gériez le vaisseau précédent pour  
8 la même compagnie, pendant les quatre années précédentes, cela a été également cas ?

9 **M. A. Stuart** (*interprétation*). – Oui.

10 **M. von Brevern** (*interprétation*).- Pourquoi avez-vous dit alors : "*dans ce cas,*  
11 *nous avons négocié la charte-partie ?*" La compagnie propriétaire Tabona n'avait pas  
12 de cargaison.

13 **M. A. Stuart** (*interprétation*). – Parfois, nous gérons des vaisseaux qui  
14 appartenaient à des..., par exemple Genos\*, et qui ont leur cargaison aux Etats-Unis, en  
15 Extrême-Orient. Ils ne connaissent pas toutes les questions de législation et ils nous  
16 demandent de nous occuper de ces questions.

17 Mais en ce qui concerne le négoce lui-même, ils assument cela eux-mêmes.

18 **M. von Brevern** (*interprétation*).- En ce qui concerne la teneur de la charte-partie,  
19 vous nous avez dit que vous aviez négocié cette charte-partie et que c'est sur vos conseils que  
20 cela était signé avec l'approbation des propriétaires.

21 Vous avez dit qu'il s'agissait d'une charte-partie de deux ans. L'affréteur, c'est  
22 Lemania Shipping ?

23 **M. A. Stuart** (*interprétation*). – Lemania Shipping était l'affréteur pour deux ans.

24 **M. von Brevern** (*interprétation*).- Cette charte-partie, saviez-vous quelles étaient  
25 les opérations prévues pour le vaisseau et les voyages ?

26 **M. A. Stuart** (*interprétation*). - Nous savions que ce bateau serait utilisé comme  
27 un bateau pétrolier pour avitailler des bateaux au large. Cela faisait partie de l'utilisation du  
28 vaisseau, mais la charte-partie est un vaste document qui permet que ce navire puisse être  
29 utilisé n'importe où dans le monde à partir du moment où c'est licite.

30 **M. von Brevern** (*interprétation*).- Est-ce que vous saviez s'il y avait des  
31 restrictions reprises dans la charte-partie ?

32 **M. A. Stuart** (*interprétation*). - Ce n'est pas moi qui ai négocié, c'est un directeur  
33 commercial qui a négocié la charte-partie, donc je n'en connais pas tous les détails de cette

1 charte-partie. Je ne me souviens pas qu'il y ait eu des restrictions parce que cela, en fait,  
2 couvre le monde entier. C'est d'ailleurs habituel et cela peut être utilisé dans une brève période  
3 dans un endroit et dans un autre endroit, et peut être également sous-louée dans le cadre d'une  
4 autre mission. Donc je ne me souviens pas de restrictions spécifiques ? sauf naturellement le  
5 caractère licite des opérations.

6 **M. von Brevern** (*interprétation*).- La compagnie d'affrètement, vous la connaissiez ?  
7 Est-ce que vous savez s'ils avaient un grand nombre de vaisseaux et le types de commerces  
8 qu'ils faisaient ?

9 **M. A. Stuart** (*interprétation*). – Non, pas vraiment. Avant de louer le navire pour  
10 un service donné, nous regardons quelle est la solvabilité de ceux qui veulent l'affréter et nous  
11 assurons cela au propriétaire. Ce qui veut dire que nous recrutons une sorte d'agence qui se  
12 renseigne sur la solvabilité de l'affrèteur. S'agissant de cela, nous avons ces détails.

13 **M. von Brevern** (*interprétation*).- Est-ce que vous ou l'un de vos collègues avez  
14 donné des instructions à l'équipage avant la mise en oeuvre de cette charte-partie, des  
15 instructions spécifiques qui devaient être respectées ? Peut-être que ce ne sont pas là des  
16 opérations normales, et vous serez d'accord avec moi. Mais est-ce que l'équipage a reçu des  
17 instructions particulières ?

18 **M. A. Stuart** (*interprétation*). - Pour tous les vaisseaux que nous gérons, et en  
19 particulier les pétroliers, nous avons un code spécifique que nous appelons le code IMS, qui  
20 est un code de sécurité de gestion en matière de sécurité internationale. Certaines informations  
21 doivent être assurées : par exemple suffisamment de qualifications, procédures pour les  
22 communications en cas d'accident, et pour d'autres choses de ce genre. Toutes les  
23 informations, c'est le capitaine qui les a.

24 Lorsqu'il y a charte-partie, en général, on envoie un document spécial au capitaine  
25 qui, lui, indique quelles sont les personnes qui lui enverront des instructions, quelles sont les  
26 opérations qu'il doit effectuer, la cargaison, etc., et, d'une manière générale, comment il doit  
27 conduire tout cela.

28 **M. von Brevern** (*interprétation*).- Dans ce cas, les responsables de la charte-  
29 partie avaient-ils remis un manuel ou un livre d'instructions ?

30 **M. A. Stuart** (*interprétation*). - Oui, je pense.

31 **M. von Brevern** (*interprétation*).- Et qui portait sur quoi ?

32 **M. A. Stuart** (*interprétation*). - En fait, cela concerne les opérations quotidiennes  
33 du bateau.

1 **M. von Brevern** (*interprétation*).- Le programme, par exemple ?

2 **M. A. Stuart** (*interprétation*). - Dans ce genre commercial, ce n'est pas comme  
3 lorsqu'il s'agit de trajet fixe : Rotterdam-New-York par exemple. Non. Là, ils vont d'une  
4 mission à l'autre. On fait un voyage et, en fait, on ne reçoit les instructions qu'à la fin d'un  
5 voyage pour le voyage suivant.

6 **M. von Brevern** (*interprétation*).- Vous ne faites, en fait, que deviner qu'on leur a  
7 donné des instructions ou est-ce que vous êtes sûr qu'ils ont reçu des instructions ?

8 **M. A. Stuart** (*interprétation*). - Je ne me souviens pas avoir vu moi-même ces  
9 instructions, mais j'avais demandé au capitaine, à une occasion où je me trouvais là et dans  
10 mon département, on a regardé également, s'il avait reçu des instructions écrites de l'affréteur,  
11 s'il a bien toutes les informations pour faire marcher son bateau et il a dit "oui".

12 **M. von Brevern** (*interprétation*).- Lorsque vous dites "affréteur", vous voulez  
13 bien dire le groupe Lemania.

14 **M. A. Stuart** (*interprétation*). – C'est affréteur ou notre agent. Le nom de  
15 l'affréteur est souvent juste un nom, par exemple Tabona. Nous assurons la gestion pour  
16 Tabona et c'est nous qui donnons toutes les instructions. L'affréteur peut avoir un opérateur,  
17 un exploitant qui fait parfois partie de son groupe, mais qui constitue une autre division et qui  
18 donne les instructions, officiellement, au nom de l'affréteur.

19 **M. von Brevern** (*interprétation*).- Ces instructions, venaient-elles de Lemania, en  
20 tant qu'affréteur, ou de leur agent ?

21 **M. A. Stuart** (*interprétation*). – Elles venaient de leur agent opérateur,  
22 exploitant : Addax Bunkering Services à Genève.

23 **M. von Brevern** (*interprétation*).- Un tel agent opérateur de l'affréteur donne des  
24 instructions à votre équipage. Est-ce que vous, vous dites à votre capitaine qu'il doit obéir aux  
25 ordres de l'agent de l'affréteur ?

26 **M. A. Stuart** (*interprétation*). – Oui. Dans le cadre des conditions de recrutement  
27 en tant que capitaine, il est tenu de suivre les ordres de l'opérateur. C'est dans la charte-partie.

28 **M. von Brevern** (*interprétation*).- C'est dans la charte partie ?

29 **M. A. Stuart** (*interprétation*). – Oui. Il doit obéir aux instructions de l'affréteur ou  
30 de l'opérateur de l'affréteur.

31 **M. von Brevern** (*interprétation*).- Vous n'avez pas un passage dans la charte-  
32 partie qui dit cela ?

33 **M. A. Stuart** (*interprétation*). - Je ne me souviens plus à quel endroit cela est dit.

1 **M. von Brevern** (*interprétation*).- Dans ce cas, vous avez donc dit à votre  
2 capitaine qu'Addax Bunkering Services serait la firme qui lui enverrait des instructions ?

3 **M. A. Stuart** (*interprétation*). - En ce qui concerne l'utilisation du bateau, c'est  
4 exact. Pour les autres questions de sécurité, équipage et tout ce qui touche à la technique,  
5 l'assurance, c'est nous qui donnons des instructions, c'est nous qui avons les choses en main et  
6 c'est à nous qu'il fait rapport. Il nous fait également rapport sur la position, il nous envoie...

7 D'ailleurs, comme la plupart des affréteurs, nous avons notre propre division  
8 opération affréteur. On voit ce qui va se passer à l'avenir en disant : le prochain voyage, la  
9 prochaine opération commerciale pourrait être telle et telle choses et l'affréteur tel et tel.

10 **M. von Brevern** (*interprétation*).- L'un des éléments principaux de la réclamation,  
11 c'est la perte de revenu du fait de la location. C'est ce que paye l'affréteur au propriétaire en  
12 général, dans le cadre d'une charte-partie qui passe par vous. Cela représente beaucoup  
13 d'argent. Y a-t-il déjà eu des litiges entre propriétaire et affréteur ? Normalement vous  
14 demandez à l'affréteur de payer la location disons. Dans ce cas, avez-vous demandé le  
15 paiement de cette redevance une fois que le Saiga était à Conakry ?

16 **M. A. Stuart** (*interprétation*). - Oui, bien entendu.

17 **M. von Brevern** (*interprétation*).- Après ce moment-là ?

18 **M. A. Stuart** (*interprétation*). – Oui, parce que cette redevance ou cette location  
19 est due un mois avant.

20 **M. von Brevern** (*interprétation*).- Est-ce que cela était payé ?

21 **M. A. Stuart** (*interprétation*). – Non, pas pendant la période de détention.

22 **M. von Brevern** (*interprétation*).- Vous avez accepté ce non-paiement ou est-ce  
23 que vous vous êtes adressé à l'arbitrage ; parce que je suppose que vous vous êtes mis d'accord  
24 sur l'arbitrage Londres, au Tribunal international ?

25 **M. A. Stuart** (*interprétation*). - C'est dans la charte partie où une procédure est  
26 prévue. Dans chaque charte-partie, il y a une close qui prévoit l'arbitrage pour le règlement des  
27 litiges et, dans ce cas, c'est le droit anglais.

28 Les affréteurs, dans ce cas, nous ont dit : "*Compte tenu des circonstances, et*  
29 *compte tenu du fait que, à leur avis, il suivait toutes... ils avaient respecté tous les règlements,*  
30 *ils n'avaient pas commis de délit d'infraction, mais que le bateau ne pouvait pas être utilisé et*  
31 *que cela ne dépendait pas d'eux.*" C'est cela qu'ils nous ont dit.

32 **M. von Brevern** (*interprétation*).- Vous avez dit, jusqu'à maintenant : nous  
33 n'avons rien fait.

1           **M. A. Stuart** (*interprétation*). – Il y a encore beaucoup de pourparlers en cours  
2 actuellement.

3           **M. von Brevern** (*interprétation*).- Vous n'avez pas encore décidé si vous  
4 accepteriez ce comportement de la part des affréteurs ?

5           **M. A. Stuart** (*interprétation*). – Non.

6           **M. von Brevern** (*interprétation*).- Vous avez dit que, dans le cadre du contrat de  
7 gestion, vous pouviez faire un certain nombre de choses. Par exemple, en matière de  
8 réclamation, ce contrat était en relation avec Tabona, n'est-ce pas ?

9           En vertu de ce contrat, êtes-vous habilité à faire valoir une réclamation devant une  
10 juridiction et devant un Tribunal en votre nom ou au nom de Tabona ?

11           Quelle est la règle ?

12           **M. A. Stuart** (*interprétation*). – Dans un contrat, il y a une section assurances qui  
13 dit : "*Nous ferons de notre mieux de défendre les intérêts du propriétaire*" -par exemple s'il y  
14 a une réclamation en matière de cargaison, cargaison qui n'est pas en bon état- "*il y aura une*  
15 *réclamation contre le bateau et nous le défendrons.*" Nous utiliserons cette clause  
16 d'assurances pour défendre cette réclamation.

17           **M. von Brevern** (*interprétation*).- En ce qui concerne le Saiga, les nombreux  
18 postes de coût dont vous avez parlé, Est-ce que votre firme Seascot vous avait assuré des frais  
19 pour lesquels vous n'avez pas encore été remboursés par le propriétaire ou par quelqu'un  
20 d'autre ?

21           **M. A. Stuart** (*interprétation*). - En fait, nous n'acceptons pas de responsabilité  
22 strictement parlant pour ce type de coûts. Lorsqu'il faut payer, c'est le propriétaire qui doit  
23 payer pour assumer ces coûts. Dans ce cas particulier, après avoir conseillé le propriétaire de  
24 signer ce contrat –qui était un très bon contrat-, on se sent un peu gêné à transférer les frais sur  
25 le propriétaire. D'autre part, le propriétaire perd beaucoup du fait que le bateau n'a pas pu être  
26 utilisé et n'a pas reçu ce prix de la location. Alors que si les deux ans couverts par la charte-  
27 partie avaient pu être réalisés, il aurait reçu beaucoup d'argent.

28           Par ailleurs, le navire doit maintenant être soumis à une inspection. Or une partie  
29 des revenus auraient servi à payer pour cette inspection. En fait, il a perdu beaucoup d'argent.

30           **M. von Brevern** (*interprétation*).- Ma question plus concrète est la suivante:  
31 Saint-Vincent-et-les Grenadines nous ont envoyé tout un dossier de factures : Dakar, chantier,  
32 etc., Toutes ces factures ont été réglées, n'est-ce pas ?

1 Ma question est la suivante. Est-ce que c'est vous qui avez payé ces factures et est-  
2 ce que vous avez été remboursés par qui que ce soit ?

3 **M. A. Stuart** (*interprétation*). – Oui, du propriétaire.

4 **M. von Brevern** (*interprétation*).- Du propriétaire ? Chaque centime ou les  
5 grands montants ?

6 **M. A. Stuart** (*interprétation*). - Oui, les grands montants.

7 **M. von Brevern** (*interprétation*).- Encore une question qui porte sur ce que vous  
8 avez dit au point 1, qu'une de vos tâches consiste à vous occuper des questions de législation  
9 de l'Etat du pavillon et d'avoir des relations avec les autorités réglementaires.

10 Qu'est-ce que cela veut dire exactement ? Qu'inclut cette tâche qui est la vôtre ?

11 **M. A. Stuart** (*interprétation*). - Nous devons regarder ce qu'il en est de l'Etat du  
12 pavillon, des exigences. En général, l'Etat du pavillon charge la société de classification  
13 d'assurer, construction, ligne de charge, autoriser, sécurité du vaisseau, système de radio, de  
14 communication par radio. Ce sont des exigences statutaires qui répondent aux conventions  
15 SOLAS, MARPOL\* et OMI. C'est ce dont il s'agit.

16 **M. von Brevern** (*interprétation*).- Le vaisseau que vous aviez avant le Saiga, quel  
17 pavillon battait-il ?

18 **M. A. Stuart** (*interprétation*). – Wanatoo\*\*.

19 **M. von Brevern** (*interprétation*).- Je suppose que vous vous y connaissez en  
20 matière de *merchant Shipping Law*. Est-ce que vous connaissiez la législation de Saint-  
21 Vincent ?

22 **M. A. Stuart** (*interprétation*). – Oui, nous connaissons bien cela.

23 **M. von Brevern** (*interprétation*).- Donc vous connaissiez vos obligations au  
24 regard du droit de ce pavillon ?

25 **M. A. Stuart** (*interprétation*). - Oui.

26 **M. von Brevern** (*interprétation*).- Est-ce que vous aviez représenté le propriétaire  
27 à la vente aux enchères ?

28 **M. A. Stuart** (*interprétation*). – Non, on procède un peu différemment. C'est un  
29 *sollicitor* qui représentait le propriétaire.

30 **M. von Brevern** (*interprétation*).- Vous souvenez-vous de quel était le certificat  
31 d'immatriculation dont disposait le Saiga quand il a été acheté ?

32 **M. A. Stuart** (*interprétation*). – C'était un certificat d'immatriculation maltais qui  
33 expirait. Je crois qu'il n'y en avait pas d'autres.

1 **M. von Brevern** (*interprétation*).- Le certificat maltais était arrivé à expiration ?

2 **M. A. Stuart** (*interprétation*). - Je ne me souviens plus d'avoir reçu des  
3 documents, mais il battait pavillon de Malte si je me souviens bien.

4 **M. von Brevern** (*interprétation*).- C'est au moment où le bateau a été acheté que  
5 vous avez commencé à être responsable du bateau ?

6 **M. A. Stuart** (*interprétation*). - Juste après.

7 **M. von Brevern** (*interprétation*).- D'abord, le bateau s'est trouvé dans un chantier  
8 naval. Là, il était encore immatriculé à Malte ?

9 **M. A. Stuart** (*interprétation*). - Oui, plutôt que de commencer à faire des petites  
10 réparations là où se trouvait le bateau, nous avons conclu un contrat avec Brest qui était tout  
11 près.

12 **M. von Brevern** (*interprétation*).- Qui dans votre firme s'est occupé de la  
13 nouvelle immatriculation ? Vous avez décidé de battre pavillon Saint-Vincentais et donc vous  
14 avez dû faire quelque chose en ce qui concerne l'immatriculation. Qui l'a fait ?

15 **M. A. Stuart** (*interprétation*). - Le département commercial.

16 Pendant que le bateau était en réparation, nous avons procédé à tout cela,  
17 également à l'inspection du bateau. Tout cela a été fait pendant cette période.

18 **M. von Brevern** (*interprétation*).- Est-ce qu'en tant que directeur général, vous  
19 saviez que quelque chose devait être fait ? Mais est-ce que vous savez exactement ce qui a été  
20 fait ?

21 **M. A. Stuart** (*interprétation*). - Je sais ce qu'il faut faire et je sais qu'il faut  
22 remplir des formulaires de demande d'immatriculation. Nous avions affaire à leur représentant  
23 à Genève.

24 Nous avons d'autres vaisseaux immatriculés à Saint-Vincent-et-les Grenadines,  
25 nous savons donc quelles sont les formalités à faire. Nous remplissons un formulaire pour un  
26 certificat provisoire et pour communication radio. De cette manière, vous obtenez une  
27 immatriculation provisoire et l'autorisation d'utiliser la radio.

28 **M. von Brevern** (*interprétation*).- Vous avez reçu cela ?

29 **M. A. Stuart** (*interprétation*). - Oui.

30 **M. von Brevern** (*interprétation*).- Vous souvenez-vous de la date d'expiration de  
31 ce certificat ?

32 **M. A. Stuart** (*interprétation*). - En général, l'immatriculation ou les documents  
33 d'immatriculation provisoire sont délivrés pour six mois. Puis, ensuite on peut avoir une

1 prorogation de six mois si le navire se trouve dans un endroit où l'on ne peut pas arriver à  
2 avoir tous les documents nécessaires.

3 Il faut avoir les documents pour la délivrance d'un certificat d'immatriculation  
4 permanente, comme on l'appelle. A partir du moment où cela est accepté, le navire reste au  
5 registre d'immatriculation jusqu'à ce que, pour une raison ou une autre, il est biffé.

6 **M. von Brevern** (*interprétation*).- Dans votre firme, vous avez un service qui  
7 s'occupe de ces questions, qui a donc demandé un certificat d'immatriculation provisoire.  
8 Ensuite, qu'est-ce que vous avez fait aux fins de l'immatriculation ?

9 **M. A. Stuart** (*interprétation*). - Ensuite, vous devez obtenir un certificat  
10 d'immatriculation permanente, c'est-à-dire que vous devez répondre à certaines conditions  
11 imposées par l'Etat du pavillon, à savoir que vous devez soumettre un certificat comme quoi le  
12 bateau a bien été rayé du registre de commerce où il avait été enregistré avant, donc un  
13 certificat de radiation.

14 **M. von Brevern** (*interprétation*).- C'est ce dont vous vous souvenez ? C'est  
15 quelque chose que vous savez ou bien est-ce que cela aurait dû être fait ? Est-ce que cela a été  
16 fait ?

17 **M. A. Stuart** (*interprétation*). – Oui, cela a été fait. Ce certificat de radiation a été  
18 obtenu, il a été envoyé au moment voulu au registre de Saint-Vincent-et-les Grenadines.

19 **M. von Brevern** (*interprétation*).- Vous souvenez-vous quand cela s'est fait ?

20 **M. A. Stuart** (*interprétation*). – Non.

21 **M. von Brevern** (*interprétation*).- C'était donc un certificat provisoire. Est-ce que  
22 vous avez reçu un certificat permanent ?

23 **M. A. Stuart** (*interprétation*). – Oui, à un certain moment, le vaisseau a reçu un  
24 certificat permanent. Et, si je ne m'abuse, il a été délivré au mois de novembre, si ma mémoire  
25 est bonne.

26 **M. von Brevern** (*interprétation*).- Quand a été délivré le certificat provisoire ?  
27 Au mois de mars ?

28 **M. A. Stuart** (*interprétation*). – Oui, au mois de mars.

29 **M. von Brevern** (*interprétation*).- Et la date d'expiration, vous vous en  
30 souvenez ?

31 **M. A. Stuart** (*interprétation*). – Six mois, six mois plus tard.

32 **M. von Brevern** (*interprétation*).- Donc avant le mois de novembre, n'est-ce  
33 pas ?

1 **M. A. Stuart** (*interprétation*). – Oui, fin octobre.

2 **M. von Brevern** (*interprétation*).- Est-ce que cela a attiré votre attention sous une  
3 forme ou sous une autre ?

4 **M. A. Stuart** (*interprétation*). – Je ne sais pas exactement comment on procédait  
5 parce qu'en général, une fois que le bateau commence à naviguer, il y a un certain nombre de  
6 documents que vous êtes tenus de soumettre. Ces documents sont envoyés à l'Etat du pavillon,  
7 Saint-Vincent-et-les Grenadines. Puis, après un certain temps, l'administration délivre un  
8 certificat disant que c'est un certificat d'immatriculation permanente.

9 Mais j'ai déjà vu des cas où l'on a débordé et il faut demander un autre certificat.  
10 Mais parfois, le certificat n'arrive pas à la date voulue au navire parce que le navire peut se  
11 trouver très loin et il se peut que le navire arrive à un port et qu'on lui dise "*vos documents*  
12 *d'immatriculation sont expirés*". Alors, un fax est envoyé et on confirme l'immatriculation.

13 **M. von Brevern** (*interprétation*).- Peut-être est-il difficile de vous souvenir de  
14 toutes les demandes d'immatriculation et les dates, mais seriez-vous d'accord pour dire avec  
15 moi qu'avant le 12 septembre, qui était la date d'expiration du certificat d'immatriculation  
16 provisoire originale, vous n'aviez pas reçu d'autres certificats et vous n'aviez pas demandé un  
17 autre certificat ?

18 Vous avez dit peut-être en novembre.

19 **M. A. Stuart** (*interprétation*). - Il me semble me rappeler que c'était au-delà de la  
20 date d'expiration que nous avons reçu un autre certificat provisoire temporaire.

21 **M. von Brevern** (*interprétation*).- Un autre point concernant les dommages. Vous  
22 avez dit que vous aviez payé M. Niasse, un des membres de l'équipage, mais j'étais un peu  
23 étonné. Est-il exact que vous connaissez M. Niasse et vous l'avez payé ? Vous, Seascot, avez  
24 payé M. Niasse en tant qu'employeur ? Vous étiez employeur, Seascot ? Etait-ce vous,  
25 l'employeur ?

26 **M. A. Stuart** (*interprétation*). – Non, c'est toujours le propriétaire qui est  
27 l'employeur. Seascot est l'agent du propriétaire. Il a été payé à bord du navire. Normalement il  
28 est payé en liquide par le capitaine.

29 **M. von Brevern** (*interprétation*).- Mais le capitaine ne le ferait pas sans votre  
30 approbation. Savez-vous combien il a été payé et quand ?

31 **M. A. Stuart** (*interprétation*). – Le salaire est de 300 dollars par mois.

32 **M. von Brevern** (*interprétation*).- Il était employé mensuellement ?

1           **M. A. Stuart** (*interprétation*). - Je ne me souviens pas combien de temps il a été  
2 employé, mais il a été employé un certain temps avant l'immobilisation du navire.

3           **M. von Brevern** (*interprétation*).- Monsieur Niasse nous a dit, et peut-être que  
4 pouvez-vous faire un commentaire, que son employeur était à Dakar. Est-ce possible ? Est-ce  
5 qu'il peut avoir deux employeurs ?

6           **M. A. Stuart** (*interprétation*). – Oui, cela se peut. De la manière dont nous nous  
7 organisons, étant donné que l'équipage du navire est toujours très très occupé pour la  
8 manoeuvre du navire, il travaille 24 heures sur 24. Avec l'avitaillement des navires, cela peut  
9 se passer de jour ou de nuit. Et presque l'ensemble de l'équipage a un engagement pour ces  
10 différentes actions sur le navire, pour s'occuper par exemple de l'avitaillement, des machines,  
11 etc.

12           Nous avons pensé qu'il serait peut-être tout à fait utile d'avoir des extra sur le  
13 navire. Lorsque je suis allé en visite à Dakar, j'ai vu le navire. Nous avons discuté de cela avec  
14 M. Mark Vervaet, qui est le directeur général d'Oryx à Dakar. Il fait partie du groupe Addax.  
15 Il nous a proposé que l'on recourt à des personnels de son département maintenance et que si  
16 nous souhaitons avoir un personnel supplémentaire, nous pourrions les engager à bord du  
17 navire comme extra. Peut-être que M. Niasse a d'abord travaillé à Oryx auparavant. Il  
18 poursuivait ses activités. Le capitaine était tombé d'accord sur la rémunération, il a poursuivi  
19 ses activités.

20           **M. von Brevern** (*interprétation*).- Je reviendrai à vos activités de gestion. La  
21 société de classification que vous utilisez a-t-elle changé ou avez-vous conservé la même ?  
22 Est-ce que la stratégie de votre entreprise est de n'avoir qu'une seule société de  
23 classification ?

24           **M. A. Stuart** (*interprétation*). – Non, nous en utilisons plusieurs et il y a plusieurs  
25 raisons à cela. Normalement, nous reprenons un navire existant. Nous avons le choix, en ce  
26 qui concerne la société de classification, pour surveiller la construction quand c'est un  
27 nouveau navire.

28           Mais quand c'est un navire d'occasion, il y a déjà une société de classification. Si  
29 c'est l'une du groupe Addax, c'est un groupe de sociétés qui a le plus haut niveau qui est  
30 accepté de par toutes les compagnies d'assurances. Nous ne changerons pas bien évidemment,  
31 nous gardons cette société de classification dans un tel cas.

32           **M. von Brevern** (*interprétation*).- En ce qui concerne le Saiga, est-ce que Tabona  
33 ou vous-même, ou quiconque d'autre, avez choisi la société de classification ?

1 **M. A. Stuart** (*interprétation*). - C'était un enregistrement de la marine russe. Nous  
2 en avons d'autres avec un régime de la marine russe.

3 **M. von Brevern** (*interprétation*).- Dernière question concernant les dégâts. Est-ce  
4 que le montant total des frais de réparation pour le navire, dont vous nous avez illustré  
5 certains points, si vous voyez l'ensemble des coûts et des installations, est-ce que vous avez un  
6 chiffre ?

7 **M. A. Stuart** (*interprétation*). - Il y a une sorte d'éclatement. Par exemple, nous  
8 avons dépensé tant à Dakar, tant à Conakry, le chiffre total, d'après la fiche que j'ai là, c'est  
9 595 000 dollars.

10 **M. von Brevern** (*interprétation*).- Connaissez-vous la valeur de ce navire ?

11 **M. A. Stuart** (*interprétation*). - A l'époque, lorsqu'il était endommagé, 750 000  
12 dollars.

13 **M. von Brevern** (*interprétation*).- Merci, Monsieur Stuart. Merci, Monsieur le  
14 Président. Permettez-moi de transmettre la parole au Pr Lagoni.

15 **M. le Président** (*interprétation*). – A vous, Maître Lagoni.

16 **M. le Pr Lagoni** (*interprétation*). – Merci, Monsieur le Président, Messieurs les  
17 Juges. Monsieur Stuart -je vous ai déjà dit bonjour-, vous avez déclaré dans votre déposition  
18 écrite, au n° 2 : "*Etant donné que l'équipage avait dû abandonner les équipements de*  
19 *pompage et de transfert, pour éviter d'être blessé, il y a eu des dommages qui ont affecté le*  
20 *navire du fait de ces problèmes de pompage*".

21 Sur la photo n° 20, cela est aussi indiqué.

22 Ces dommages étaient causés par les pompes de ballast. Durant cette attaque, en  
23 fait, l'équipage procédait à des opérations de ballast.

24 **M. A. Stuart** (*interprétation*). – Il transférait ceci pour arranger le lest du navire  
25 parce qu'il y avait eu des transferts le jour précédent.

26 **M. le Pr Lagoni** (*interprétation*). – Etait-ce des pompages de sécurité, car si vous  
27 continuez de pomper vous risquez de couler le navire ?

28 **M. A. Stuart** (*interprétation*). – Oui, le navire est un peu vieillot, il est équipé de  
29 pompes à vapeur. Ce n'est pas la même chose que pour des pompes électriques que vous  
30 pouvez commuter et les actionner manuellement. Dans ce cas, c'est un peu différent. Pour  
31 cela, vous avez besoin de trois personnes : une personne qui contrôle la pompe, l'autre  
32 personne qui manoeuvre des soupapes et l'autre contrôle le niveau du réservoir pour qu'il n'y  
33 ait pas de surpression du réservoir.

1 **M. le Pr Lagoni** (*interprétation*). – Mais si je vous ai bien compris, vous avez  
2 indiqué qu'après toutes ces perturbations, ils ont oublié d'éteindre.

3 **M. A. Stuart** (*interprétation*). - Je pense que c'est pendant tous ces énervements,  
4 qu'ils sont partis se cacher et, en fait, le navire était le cadet de leur souci. Leur seule  
5 préoccupation était de se cacher.

6 **M. le Pr Lagoni** (*interprétation*). – Merci, j'ai compris.

7 Docteur Plender vous a montré des photos et il y avait la photo du milieu du  
8 navire et de la station de pompage. Cette porte bleue qu'il a mentionnée se trouve côté tribord  
9 du navire ?

10 **M. A. Stuart** (*interprétation*). – Oui, c'est exact.

11 **M. le Pr Lagoni** (*interprétation*). - L'attaque a été effectuée à partir de bâbord et,  
12 si j'ai bien compris, d'après ce qu'a dit le Dr Plender, on ne pouvait pas y revenir à partir de la  
13 salle des machines pour éteindre les pompes ?

14 **M. A. Stuart** (*interprétation*). - Bien entendu, parce qu'il faut parcourir le pont et  
15 le pont....

16 **M. le Pr Lagoni** (*interprétation*). – Qu'y a-t-il sur ce pont ?

17 **M. A. Stuart** (*interprétation*). - La photo est un peu compliquée car au milieu, il y  
18 a toute sorte de tuyauteries au centre du navire. Vous devez utiliser cette petite course pour  
19 aller de l'un à l'autre de ces points.

20 **M. le Pr Lagoni** (*interprétation*). – A la photo 14, on a vu ce qui était touché par  
21 des balles. Vous avez dit que l'épaisseur de la cloison est de 7 centimètres d'acier.

22 **M. A. Stuart** (*interprétation*). - Oui, cela varie selon les endroits. Le navire était  
23 d'une construction très lourde, construit par un ancien pays du bloc de l'est, la Bulgarie et il y  
24 avait des aciers extrêmement forts. Je pense que c'étaient 7 millimètres.

25 **M. le Pr Lagoni** (*interprétation*). - D'après votre impression, est-ce que ce trou a  
26 été causé par des balles solides ou par des balles explosives ?

27 **M. A. Stuart** (*interprétation*). - Je ne suis pas expert en balistique, mais je pense  
28 que c'était une balle solide car elle a laissé cette perforation. Une balle explosive aurait laissé  
29 un plus gros trou.

30 **M. le Pr Lagoni** (*interprétation*). - A bord, lorsque vous avez fait la liste de tous  
31 ces dégâts, est-ce que vous avez compté les perforations par des balles ?

32 **M. A. Stuart** (*interprétation*). – Non, je ne les ai pas comptées.

33 **M. le Pr Lagoni** (*interprétation*). – Ce serait très ennuyeux certainement.

1 **M. A. Stuart** (*interprétation*). - Lorsque j'étais à l'école, j'étais cadet de l'armée  
2 britannique. Je me suis occupé de l'ensemble de coups de feu par seconde et de la balistique.  
3 Si vous tirez à la mitrailleuse vous avez beaucoup de balles en quelques secondes qui sont  
4 tirées et si vous regardez les impacts tout autour des quartiers et que vous voyez toutes les  
5 destructions, la fenêtre, l'antenne, eh bien il y a eu aussi des tirs qui ont touché le milieu du  
6 navire avec les défenses.

7 **M. le Pr Lagoni** (*interprétation*). - Il devait y en avoir cinquante à soixante, peut-  
8 être. C'est une simple petite évaluation. Je voulais en revenir à ce dégât au milieu du navire. Il  
9 y avait cette défense Yokohama gonflable, une chaloupe gonflable. Ont-elles pu être détruites  
10 par des ricochets ou par des coups de feu directs ?

11 **M. A. Stuart** (*interprétation*). - Cela pouvait être par ricochet, c'est possible.  
12 Lorsque vous tirez, par exemple pour le pont, le pont est très épais et donc on ne risquerait pas  
13 de le perforer, mais peut-être il pourrait y avoir des ricochets.

14 **M. le Pr Lagoni** (*interprétation*). - L'impression que vous aviez, c'est que  
15 l'essentiel des balles et des impacts étaient sur la partie supérieure du navire ? D'après ce que  
16 j'ai compris, c'était du côté bâbord que ces tirs étaient venus.

17 **M. A. Stuart** (*interprétation*). - Oui, c'était côté bâbord. Les gros trous sont dans  
18 les super structures.

19 **M. le Pr Lagoni** (*interprétation*). - Bien que vous aillé été élève officier dans la  
20 marine britannique, les diamètres étaient de 20 millimètres environ ? Vous pensez que  
21 c'étaient 20 millimètres pour les grandes perforations ? Croyez-vous que les vedettes avaient  
22 des calibres 12,7 sur le pont et que les armes de point étaient des kalachnikov de  
23 6,6 millimètres de calibre ? C'est une estimation un peu grossière.

24 **M. A. Stuart** (*interprétation*). - Oui. De mon temps, c'étaient 3,03 pouces. Pour  
25 les 11 millimètres, je pense que ce doit être similaire.

26 **M. le Pr Lagoni** (*interprétation*). - J'en viens très brièvement à une autre question  
27 Comment peut-on stopper les machines du Saiga, le moteur ?

28 **M. A. Stuart** (*interprétation*). - On le peut à partir de là salle de contrôle, sur la  
29 plate-forme.

30 **M. le Pr Lagoni** (*interprétation*). - Sur la passerelle ?

31 **M. A. Stuart** (*interprétation*). - Non, dans la salle de commande.

32 **M. le Pr Lagoni** (*interprétation*). - Vous donnez l'ordre à la passerelle ?

1           **M. A. Stuart** (*interprétation*). – On le fait par la transmission télégraphique. Il y a  
2 une cloche qui indique.

3           **M. le Pr Lagoni** (*interprétation*). - Pour stopper les machines, vous devez entrer  
4 dans la salle des machines ?

5           **M. A. Stuart** (*interprétation*). – Oui, si vous êtes technicien, vous savez toujours  
6 comment faire. Mais du point de vue du béotien, si on dit "stop", ils arrêtent les machines.

7           **M. le Pr Lagoni** (*interprétation*). - Si le technicien était là, on lui donne  
8 l'information et il stoppe les machines. C'est un moteur diesel ?

9           **M. A. Stuart** (*interprétation*). – Oui, c'est un moteur diesel à faible vitesse et non  
10 un moteur électrique.

11           **M. le Pr Lagoni** (*interprétation*). – Vous avez pris une photographie du hublot de  
12 la cabine du peintre, M. Niasse. Nous n'avons pas vu cette photo.

13           **M. A. Stuart** (*interprétation*). – Non. La raison en est que nous avons des restes  
14 de verre sur le navire. Le capitaine et l'équipage ont remplacé les vitres des hublots parce  
15 qu'ils avaient des vitres de réserve.

16           **M. le Pr Lagoni** (*interprétation*). - Pourquoi n'a-t-on pas pris les photos à  
17 Conakry ? Pourquoi a-t-on pris ces photos ultérieurement à Dakar ? Est-ce que cela n'aurait  
18 pas valu mieux de prendre les photos à Conakry ?

19           **M. A. Stuart** (*interprétation*). - Vous pouvez poser la question au capitaine. Je  
20 suis sûr qu'il n'avait pas d'appareil photo. Le capitaine a fait un rapport concernant les dégâts.  
21 Lorsque je me suis rendu sur place, j'ai vu que son rapport était tout à fait correct et précis.

22           Parfois, lorsque l'on est contrôlé sur un navire, on a peu l'occasion d'utiliser un  
23 appareil photo pour prendre les photos dans ce port.

24           **M. le Pr Lagoni** (*interprétation*). – Merci, Monsieur Stuart, c'est la fin de mes  
25 questions.

26           **M. le Président** (*interprétation*). – Merci, Professeur Lagoni. Maître Plender,  
27 nous avons dix minutes. Est-ce que cela vous suffit pour faire un nouvel interrogatoire ?

28           **M. Plender** (*interprétation*). - C'est plus que suffisant.

29           **M. Plender** (*interprétation*). – Monsieur Stuart, pouvez-vous indiquer quelle est  
30 la date de l'enregistrement provisoire du Saiga ?

31           **M. A. Stuart** (*interprétation*). - De mémoire, je dirais que c'était vers le 23 février  
32 qu'il y avait eu l'inscription provisoire.

1 **M. Plender** (*interprétation*). - Combien de temps dure cet enregistrement  
2 provisoire ?

3 **M. A. Stuart** (*interprétation*). - On obtient un document provisoire valable six  
4 mois et d'après ce que je sais, c'est qu'une fois l'enregistrement demandé, on est dans le  
5 registre jusqu'à la radiation. Donc dès lors qu'on en a fait la demande, on est dans ce registre.

6 **M. Plender** (*interprétation*). - Pour vous, que signifie "provisoire" utilisé dans le  
7 terme "certificat d'enregistrement provisoire" A votre sens, qu'est-ce que cela signifie ?

8 **M. A. Stuart** (*interprétation*). - Ce document est dressé en tant que document  
9 temporaire. C'est un document temporaire provisoire.

10 **M. Plender** (*interprétation*). - Est-ce que l'enregistrement est provisoire ou  
11 indéfini ?

12 **M. A. Stuart** (*interprétation*). - Pour moi, un enregistrement, une immatriculation  
13 est indéfinie, à moins que vous ne renonciez ou que le navire ne soit radié du registre.

14 **M. Plender** (*interprétation*). - Dans le cas du Saiga, y a-t-il eu un enregistrement,  
15 une immatriculation permanente ?

16 **M. A. Stuart** (*interprétation*). - Oui.

17 **M. Plender** (*interprétation*). - Avez-vous compris, selon le Règlement de Saint-  
18 Vincent-et-les Grenadines, à partir de quelle date le Saiga était enregistré au registre de Saint-  
19 Vincent-et-les Grenadines ?

20 **M. A. Stuart** (*interprétation*). - D'après ce dont je me souviens, fin février 1997.

21 **M. Plender** (*interprétation*). - D'après votre compréhension des règlements de  
22 Saint-Vincent-et-les Grenadines, vous pensez que cet enregistrement a persisté  
23 ultérieurement ? Monsieur le Président, je n'ai pas d'autres questions à moins que le Tribunal  
24 ait des questions à formuler.

25 **M. le Président** (*interprétation*). - Merci. Monsieur Stuart, avez-vous ces  
26 photos ?

27 **M. A. Stuart** (*interprétation*). - Monsieur Plender peut me les prêter.

28 **M. le Président** (*interprétation*). - Veuillez regarder la photo n° 4.

29 **M. A. Stuart** (*interprétation*). - Oui, celle-ci.

30 **M. le Président** (*interprétation*). - Oui. Il y a des marques noires. Si vous voyez la  
31 première série de hublots, en haut de la structure, vous voyez des marques noires à l'extrême  
32 droite. Il y en a une juste en dessous du mot "no smoking", "non fumeur". Ce sont des  
33 marques noires. De quoi s'agit-il ?

1 **M. A. Stuart** (*interprétation*). - Ce sont des dégâts qui ont été retouchés par un  
2 enduit gris, une couche d'enduit gris.

3 **M. le Président** (*interprétation*). – Etait ce des impacts de balles ?

4 **M. A. Stuart** (*interprétation*). - Honnêtement, je ne me souviens pas car il y en  
5 avait beaucoup. Il y avait beaucoup d'endroits où il y avait des traces de balles qui ont été  
6 retouchées par cette couche de base. La structure était repeinte en blanc après.

7 **M. le Président** (*interprétation*). - Bien. Merci beaucoup. Ce sera tout. Vous  
8 pouvez prendre congé, mais vous pouvez rester si vous le souhaitez...

9 Un instant. Maître von Brevern ?

10 **M. von Brevern** (*interprétation*).- J'ai problème aussi. J'aimerais poser une  
11 question concernant l'immatriculation provisoire. Me le permettez-vous ?

12 **M. le Président** (*interprétation*). – Maître von Brevern, je ne crois pas que je le  
13 peux car, comme je l'ai dit, la procédure est très claire. La partie appelant le témoin fait  
14 l'interrogatoire principal ; l'autre partie a le droit de faire un contre-interrogatoire. Après cela,  
15 la partie convoquant, citant le témoin, a la possibilité de poser des questions pour éclaircir  
16 tous les doutes ayant pu émerger.

17 Si nous vous redonnions la possibilité d'un autre contre-interrogatoire, nous  
18 devrions redonner, à l'autre partie, la possibilité d'un nouvel interrogatoire. Ce serait alors une  
19 situation impossible. Je pense que vous avez la possibilité, dans vos conclusions, de faire  
20 référence à tous les points, en particulier si ceux-ci semblent présenter des contradictions.  
21 C'est la situation.

22 Dans nos réunions, nous sommes tombés d'accord pour reconnaître qu'il y a des  
23 situations tout à fait nouvelles. Mais la question de l'immatriculation, l'immatriculation  
24 provisoire, a été traitée en long et en large dans l'ensemble des documents et dans l'ensemble  
25 des interventions. Aussi, je ne pense pas que nous devions nous écarter de nos conventions.

26 Monsieur Stuart, vous êtes libre.

27 **M. Plender** (*interprétation*). – C'est la fin des moyens de preuve présentés par  
28 l'Etat demandeur. Demain matin, si vous nous le permettez, nous allons avoir trois brèves  
29 interventions, trois brèves allocutions concernant les moyens de preuve et l'affaire sera  
30 terminée demain, pour notre côté.

31 **M. le Président** (*interprétation*). – Nous avons quatre minutes et je demanderai,  
32 avant la fin, de lever la séance. Nous reprenons demain à 10 heures.

33 **L'audience est levée à 15 heures 56.**