



Fonds internationaux
d'indemnisation pour
les dommages dus
à la pollution par les
hydrocarbures

Point 3 de l'ordre du jour	IOPC/APR19/3/7	
Date	8 mars 2019	
Original	Anglais	
Assemblée du Fonds de 1992	92AES23	
Comité exécutif du Fonds de 1992	92EC72	●
Assemblée du Fonds complémentaire	SAES7	

SINISTRES DONT LES FIPOL ONT À CONNAÎTRE – FONDS DE 1992

AGIA ZONI II

Note du Secrétariat

Objet du document:	Informar le Comité exécutif du Fonds de 1992 des faits les plus récents concernant ce sinistre.
Résumé:	<p>Le transporteur de produits <i>Agia Zoni II</i> (1 597 tjb, construit en 1972) a coulé au mouillage à 2 heures du matin, dans de bonnes conditions météorologiques, le 10 septembre 2017, près de l'île de Salamine, juste en dehors^{<1>} de la partie nord du mouillage désigné du Pirée, dans le golfe Saronique. Le navire s'est posé à une profondeur d'environ 35 mètres, avec un dégagement de quelque 15 mètres au-dessus de la coque. Il n'y a pas eu de victimes. L'enquête sur la cause du sinistre n'a pas encore été publiée.</p> <p>Le navire était chargé d'environ 2 194 tonnes métriques de fuel-oil lourd et de 370 tonnes métriques de gas-oil marine. Il transportait également environ 15 tonnes métriques d'hydrocarbures de soute (gas-oil marine), 300 litres de lubrifiants et 200 à 300 litres de produits chimiques. On estime qu'environ 500 tonnes d'hydrocarbures ont été libérées lors du naufrage ou peu après.</p> <p>De grandes nappes d'hydrocarbures ont dérivé vers l'est en direction du continent autour du Pirée et d'Athènes, où elles se sont ensuite échouées, polluant environ 20 à 25 kilomètres du littoral du continent et 3 à 4 kilomètres de celui de l'île de Salamine. Les opérations de nettoyage ont commencé très peu de temps après le sinistre, faisant intervenir parfois jusqu'à 400 personnes, ont continué durant l'automne 2017 et se sont terminées à la fin de 2017.</p> <p>En novembre 2017, l'épave de l'<i>Agia Zoni II</i> a été levée et remorquée jusqu'au chantier de l'entreprise de sauvetage sur l'île de Salamine et placée sous saisie par le Procureur général en attendant qu'il ait enquêté sur les causes du sinistre. Par la suite, le Procureur a insisté pour que l'épave soit nettoyée avant qu'elle ne soit soumise à l'enquête. Du 23 mars au 27 avril 2018, l'épave a été nettoyée par deux entreprises de nettoyage en vue de l'enquête du Procureur général.</p>

^{<1>} Le capitaine du port central du Pirée a certifié que la position de l'épave était 37° 55.9N et 023° 34.05E, donc hors de la juridiction de la Société du Port du Pirée.

L'épave a été mise en cale sèche le 21 juin ce qui a permis, entre autres, de prélever des échantillons du bordé de la coque. L'épave a été remise à flot le 25 juin 2018 et se trouve actuellement dans le chantier de l'entreprise de sauvetage, où elle fait toujours l'objet d'un différend entre les sauveteurs et le propriétaire du navire au sujet de son état lors de la remise en service. Les sauveteurs ont demandé que l'épave nettoyée soit retirée de leur chantier naval.

Faits nouveaux: Le Fonds de 1992 a reçu 335 demandes d'indemnisation s'élevant à € 86,49 millions et USD 175 000. Les experts du Fonds de 1992 ont évalué à ce jour 153 demandes et quelque € 10,54 millions d'indemnités ont été versés.

Le Fonds de 1992 a suivi de près l'enquête sur la cause du sinistre, mais aucun rapport n'a encore été rendu public. À la fin de 2018, les médias grecs ont largement fait état de la conclusion du rapport technique ordonné par le juge chargé d'enquêter sur la cause du sinistre. Ce rapport conclurait que le sinistre aurait été causé par une explosion, ce qui aurait amené le navire à commencer à gîter et l'eau à entrer par un hublot ouvert avant d'envahir la salle des machines, entraînant une perte de stabilité et le naufrage. À l'heure actuelle, à ce que l'on comprend, le rapport ne se prononce pas sur la cause de l'explosion. Lorsque le rapport sera officiellement publié, le Fonds de 1992 le transmettra à ses experts pour analyse.

En outre, selon d'autres informations communiquées par les médias, le rapport préparé par le troisième Conseil d'enquête sur les accidents de navigation (ASNA, selon son sigle grec), qui a été remis récemment au Bureau du Procureur au Pirée, conclut que le sinistre a été causé par des 'actes intentionnels, des omissions et des négligences' commis par des personnes et des entreprises spécifiques. Le rapport affirme que le naufrage de l'*Agia Zoni II* est dû à un acte malveillant consistant à ouvrir les vannes de ballast d'eau de mer ce qui a provoqué l'envahissement du navire par l'eau de mer et son naufrage. La fuite d'hydrocarbures qui s'en est suivie serait due au fait que de la cargaison se serait échappée des citernes à cargaison ou par des trappes d'inspection qui avaient été scellées dans la raffinerie lors du chargement mais qui avaient été ouvertes par la suite alors que le navire se trouvait dans la zone du mouillage.

Le Fonds de 1992 attend une copie du rapport de l'ASNA.

Mesures à prendre:

Comité exécutif du Fonds de 1992

Prendre note des renseignements fournis dans le présent document.

1 Résumé du sinistre

Navire	<i>Agia Zoni II</i>
Date du sinistre	10 septembre 2017
Lieu du sinistre	Golfe Saronique (Grèce)
Cause du sinistre	Naufrage – les circonstances font l'objet d'une enquête
Quantité d'hydrocarbures déversés	Inconnue mais estimée à environ 500 tonnes
Zone touchée	3 à 4 km de littoral de l'île de Salamine et 20 à 25 km du littoral au sud du port du Pirée et d'Athènes dans le golfe de Saronique (Grèce)
État du pavillon du navire	Grèce
Tonnage brut	1 597 tonnes

Assureur P&I	Lodestar Marine Limited
Limite fixée par la CLC	4,51 millions de DTS (€ 5,41 millions) ^{<2>}
Applicabilité de STOPIA/TOPIA	Non applicables
Limite fixée par la CLC et la Convention portant création du Fonds	203 millions de DTS (€ 247,32 millions) ^{<3>}
Procédures judiciaires	La procédure en limitation a été engagée.

2 **Rappel des faits**

Des informations détaillées sont fournies dans le [rapport en ligne sur le sinistre de l'Agia Zoni II](#).

3 **Applicabilité des Conventions**

- 3.1 La Grèce est partie à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile (CLC de 1992) et à la Convention de 1992 portant création du Fonds.
- 3.2 L'Agia Zoni II (1 597 tjb) jaugeant moins de 5 000 unités de tonnage, le montant de limitation applicable conformément à la CLC de 1992 est de 4,51 millions de DTS (€ 5,41 millions). Le navire était assuré auprès de la société Lodestar Marine Limited, un fournisseur d'assurance à prime fixe basé au Royaume-Uni.
- 3.3 Le montant total d'indemnisation disponible conformément à la CLC de 1992 et à la Convention de 1992 portant création du Fonds s'élève à 203 millions de DTS. Le montant total des dommages causés par le déversement risquant de dépasser le montant de limitation applicable en vertu de la CLC de 1992, le Fonds de 1992 sera tenu de verser des indemnités aux victimes du déversement.
- 3.4 La Grèce est également partie au Protocole portant création du Fonds complémentaire. Le montant total disponible en vertu de ce protocole s'élève à 750 millions de DTS, y compris les montants prévus par la CLC de 1992 et par la Convention de 1992 portant création du Fonds. Il est toutefois très peu probable que les dommages causés par le déversement dépassent le montant de limitation prévu par la Convention de 1992 portant création du Fonds et le Fonds complémentaire n'aura donc sans doute pas à connaître de ce sinistre.

Renseignements sur l'assurance

- 3.5 L'Agia Zoni II était assuré pour les risques de pollution par les hydrocarbures et l'enlèvement des épaves auprès d'un assureur à prime fixe qui ne faisait pas partie de l'International Group of P&I Associations (International Group). Le navire n'avait pas d'assurance sur corps. La police contractée par le propriétaire du navire auprès de l'assureur prévoit une limite de responsabilité de € 5 millions. Néanmoins, l'assureur a indiqué qu'il honorerait la carte bleue qu'il a émise, dont la limite est de 4,51 millions de DTS (€ 5,41 millions). Depuis lors l'assureur a constitué un fonds de limitation sous forme d'une garantie bancaire déposée auprès du tribunal.
- 3.6 La police d'assurance, avec une limite globale de €5 millions, semble insuffisante, car elle couvre toutes les responsabilités légales, et pas seulement celles liées à la pollution par les hydrocarbures. Il est possible qu'il existe une situation de sous-assurance à laquelle il faudra remédier.
- 3.7 Le Fonds de 1992 a demandé une copie de la police d'assurance à l'assureur, mais celle-ci n'a pas été fournie. L'assureur a déclaré qu'il avait proposé au propriétaire du navire une assurance complémentaire pour augmenter sa couverture, mais que le propriétaire avait indiqué qu'il 's'auto-assurerait' pour tout risque supplémentaire. Il ne semble cependant pas que le propriétaire du navire ait contracté une autre assurance complétant celle fournie par l'assureur.

<2> Sur la base du montant du fonds de limitation arrêté par le tribunal de première instance du Pirée en octobre 2017.

<3> Sur la base du taux de change au 14 janvier 2017, soit 1 DTS = € 1,218320.

Législation grecque sur l'enlèvement des épaves

- 3.8 En droit grec^{<4>}, tout navire à destination ou en provenance d'un port ou d'un terminal grec doit être assuré pour les obligations d'enlèvement des épaves vis-à-vis de l'État grec jusqu'à concurrence des limites de responsabilité spécifiées dans la Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, telle que modifiée par le Protocole de 1996 (LLMC 76/96), soit 1 million de DTS (€ 1,25 million). Or, il ne semble pas que le propriétaire ait souscrit l'assurance responsabilité civile concernant l'enlèvement des épaves, comme il avait dit qu'il le ferait.
- 3.9 Selon la législation grecque, l'État grec dispose d'un droit d'action directe contre l'assureur pour l'enlèvement de l'épave.

4 Demandes d'indemnisation

- 4.1 Le Fonds de 1992 a reçu 335 demandes d'indemnisation d'un montant de € 86,49 millions et USD 175 000. Le Fonds de 1992 a approuvé 75 demandes d'indemnisation et versé quelque € 10,54 millions d'indemnités. Le Fonds de 1992 et ses experts continuent de rendre visite aux demandeurs, d'évaluer les demandes présentées à ce jour et de recueillir des informations complémentaires sur le sinistre auprès d'un large éventail de sources afin que les indemnités puissent être versées dès que possible.

On trouvera dans le tableau ci-après un complément d'information sur les demandes reçues et les paiements effectués par le Fonds de 1992:

Demandes d'indemnisation présentées au Fonds de 1992						
Type de demande	Demandes soumises		Demandes approuvées		Demandes réglées par le Fonds	
	Nombre	Montant (en €)	Nombre	Montant (en €)	Nombre	Montant (en €)
Opérations de nettoyage	26	77,24 millions	10	10,32 millions	8	10,03 millions**
Suivi de l'état de l'environnement	5	100 303	4	95 963	4	95 963
Pêche (y compris grossistes)	142	4,26 millions	35	33 709	19	26 330
Dommages aux biens	112	811 113	9	24 950	8	23 788
Tourisme	49	3,89 millions	17	362 453	15	353 149
Autres	1	90 000	0	Nul	0	Nul
Total	335***	86,49 millions*	75	10,84 millions	54	10,54 millions

* Un certain nombre de demandes relatives à la pêche, aux biens et au tourisme invoquent le critère irrecevable de 'dommages moraux'.

** Plusieurs paiements anticipés ont été effectués en attendant l'évaluation complète des demandes.

*** D'autres demandes importantes sont attendues des garde-côtes helléniques et d'une grande station touristique.

- 4.3 Outre les demandes susmentionnées, le Fonds de 1992 a reçu une demande d'indemnisation au titre du tourisme d'un montant de USD 175 000 qui a été rejetée. Le Bureau de soumission des demandes d'indemnisation du Fonds de 1992 a reçu des demandes de renseignements de plus de 120 autres demandeurs potentiels dans les secteurs de la pêche et du tourisme, mais il reste à voir si ces demandes se matérialiseront en demandes valables contre le Fonds de 1992.
- 4.4 Le Fonds de 1992 a déjà versé des avances à plusieurs des entreprises de nettoyage qui ont engagé des dépenses importantes pour faire face au sinistre, ainsi que des indemnités intégrales à divers autres demandeurs ayant subi des dommages en ce qui concernait leurs biens ou dans les secteurs de la pêche et du tourisme. De nombreux demandeurs ont invoqué des 'dommages moraux' qui ne sont pas recevables en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1992 portant création du Fonds.

Demandes présentées par les entreprises de nettoyage, y compris pour les frais d'enlèvement des épaves.

- 4.5 Vingt-six demandes d'indemnisation d'un montant de € 77,24 millions ont été soumises au fonds de limitation et au Fonds de 1992 par les entreprises de nettoyage concernant 1) l'enlèvement des hydrocarbures de l'épave; 2) le nettoyage du littoral; 3) la préparation de l'épave et son enlèvement proprement dit; 4) le nettoyage ultérieur de l'épave afin que le Procureur général procède à une enquête; et 5) la prise en charge de l'épave après son nettoyage. L'ensemble des demandes couvre la période allant du 10 septembre 2017, date du naufrage de l'*Agia Zoni II*, au 31 décembre 2018.

Enlèvement des hydrocarbures de l'épave

- 4.6 Une fois scellés les écoutilles et les événements du navire coulé, l'entreprise de sauvetage a commencé les opérations de taraudage à chaud pour enlever les hydrocarbures encore à bord du navire coulé. Pendant tout le mois de septembre 2017, les sauveteurs ont effectué des opérations de pompage pour enlever les hydrocarbures de l'épave. La quantité de mélange fuel/eau pompé de l'*Agia Zoni II* pendant les opérations de pompage et de rinçage est estimée à environ 2 220 tonnes métriques.
- 4.7 Les sauveteurs ont eu recours à des techniques de pompage direct et de taraudage à chaud pour sceller les citernes à cargaison et les fuites afin de pressuriser les citernes à l'intérieur de l'épave et de forcer les hydrocarbures emprisonnés à remonter à la surface pour les récupérer.

Nettoyage du littoral

- 4.8 Environ 4 kilomètres du littoral de l'île de Salamine et 20 à 25 kilomètres du littoral très peuplé au sud du port du Pirée et d'Athènes ont été souillés, comme l'ont été quelque 300 petites embarcations de plaisance amarrées dans diverses marinas le long de ces deux littoraux.
- 4.9 Les entreprises de nettoyage ont mobilisé quelque 400 personnes pour mener des opérations de nettoyage, qui se sont poursuivies à terre et sur le site de l'épave (pour nettoyer les fonds marins des débris), les opérations ayant été réduites à des patrouilles une fois les opérations d'enlèvement des hydrocarbures terminées en décembre 2017/janvier 2018. D'autres opérations de remplacement de matériel de plage se sont poursuivies en janvier et février 2018 et, par la suite, des patrouilles sporadiques le long de certaines plages ont été effectuées par gros temps pour vérifier qu'aucune nouvelle pollution ne se produisait.
- 4.10 Les experts du Fonds évaluent actuellement les demandes d'indemnisation pour le nettoyage du littoral, mais leurs efforts ont été entravés par le fait que les contractants ont en général présenté des demandes forfaitaires sans préciser quand et où le personnel et le matériel ont été utilisés pour les opérations de nettoyage.

Préparation en vue de l'enlèvement de l'épave et enlèvement proprement dit

- 4.11 Le 29 septembre 2017, l'Autorité portuaire du Pirée a ordonné au propriétaire du navire d'enlever l'épave dans les 30 jours (c'est-à-dire avant le 29 octobre 2017). Le 13 octobre 2017, les sauveteurs ont déclaré qu'il n'y avait plus de poches d'hydrocarbures dans aucune des citernes à cargaison ni des citernes à diesel de l'épave. Le même jour, l'Autorité a ordonné aux sauveteurs de procéder à l'enlèvement de l'épave 'sans frais pour l'État grec'.
- 4.12 L'ordonnance de l'Autorité fait référence à la législation grecque existante^{<5>}, en faisant valoir que la présence d'une épave dans la mer constitue un facteur de charge pour le milieu maritime qui détériore ses caractéristiques et constitue une source de pollution éventuelle, puisque, même si les combustibles de soute et les lubrifiants ont été vidangés, des restes de ces substances sont progressivement libérés avec le temps et en raison de certaines conditions météorologiques. L'ordonnance indique également que 'l'existence d'une épave constitue un point dangereux pour les utilisateurs de la zone maritime au sens large, et relève que dans les plans des sauveteurs pour le nettoyage de l'épave il est noté que la quantité d'hydrocarbures restant dans les citernes est difficile à mesurer à ce moment-là...'
- 4.13 L'épave a été levée le 29 novembre 2017, mais au moment de cette levée, d'autres hydrocarbures se sont échappés du site de l'épave^{<6>} et ont de nouveau souillé des parties du continent entourant le Pirée ce qui a obligé à entreprendre de nouvelles opérations de nettoyage. À ce que l'on comprend, les sauveteurs, en raison des difficultés d'accès, n'avaient pas taraulé à chaud toutes les citernes de soute et on pouvait donc raisonnablement supposer que l'intégralité des combustibles de soute et des lubrifiants était restée dans l'épave.
- 4.14 Le 30 novembre 2017, l'épave renflouée a été remorquée jusqu'au chantier de l'entreprise de sauvetage de l'île de Salamine et a été amarrée dans l'attente de l'inspection du ministère public. Par mesure de précaution, une estacade flottante a été placée autour du navire.

Nettoyage de l'épave en vue de l'enquête menée par le Procureur général

- 4.15 Après que l'épave eut été levée et emmenée au chantier naval de l'entreprise de sauvetage, le navire a été placé sous saisie par le Procureur général puis les sauveteurs ont été désignés comme la partie en possession du navire pour le compte des autorités (séquestre). Selon les autorités, une fois renfloué, l'*Agia Zoni II* devait être immédiatement remorqué vers un lieu sûr où il ne constituerait pas une menace pour l'environnement ou la navigation. Le navire a été remorqué jusqu'au chantier de l'entreprise de sauvetage sur instruction des autorités et du ministère public qui ont placé l'*Agia Zoni II* sous saisie afin de mener une enquête sur la cause du naufrage.
- 4.16 Des demandes d'indemnisation ont été déposées contre le Fonds de 1992 par les entreprises de nettoyage et les sauveteurs pour le nettoyage de l'épave effectué sur instruction du Procureur général.

<5> Le rapport de présentation de la loi 2881/2001 et le procès-verbal de la Commission permanente de la production et du commerce du Parlement grec.

<6> On a constaté que du fuel fuyait de la citerne de ballastage N° 4 (bâbord). Les plongeurs/entreprises ont confirmé que les autres citernes de ballast et les espaces accessibles étaient tous vides d'hydrocarbures.

Prise en charge de l'épave après le nettoyage

- 4.17 L'épave reste au chantier de l'entreprise de sauvetage et est devenue l'objet d'un différend entre le propriétaire du navire et cette entreprise. Le propriétaire du navire affirme que l'épave n'est pas dans l'état de relivraison convenu par l'entreprise avant la levée de l'épave. L'entreprise, contestant cette affirmation, soutient que ses obligations contractuelles envers le propriétaire du navire ont pris fin le 30 novembre 2017, date à laquelle l'épave a été transportée dans un port sûr après son renflouement.
- 4.18 L'entreprise de sauvetage a déposé une demande d'indemnisation contre le Fonds de 1992 pour la période allant du 1er mars au 31 décembre 2018, portant notamment sur le nettoyage de l'épave (qui a eu lieu en mars et avril 2018), ainsi que sur la 'prise en charge' et la surveillance ultérieures du navire nettoyé au chantier des sauveteurs jusqu'à la fin de 2018.

5 Procédure en limitation

- 5.1 L'administrateur du fonds de limitation procède actuellement à l'évaluation provisoire des demandes qui ont été soumises à ce fonds, et le Fonds de 1992 note que, d'une manière générale, il existe une étroite corrélation entre les évaluations de cet administrateur et celles des experts du Fonds. Celui-ci a offert son aide spécialisée à l'administrateur du fonds de limitation pour toute question concernant l'applicabilité des Conventions. Au 5 mai 2018 (date limite à laquelle les demandes d'indemnisation contre le fonds de limitation devaient avoir été déposées), l'administrateur du fonds de limitation avait reçu 84 demandes, pour un montant total de € 94,4 millions. Plusieurs demandes déposées auprès du fonds de limitation ne l'ont pas été auprès du Fonds de 1992. En outre, ce dernier a continué de présenter ses demandes subrogées contre le fonds de limitation, ce qui implique la tenue d'une audience.
- 5.2 Une fois que l'administrateur du fonds de limitation aura achevé ses évaluations provisoires des demandes d'indemnisation soumises au fonds de limitation, il publiera ces évaluations provisoires, et c'est à ce moment que tout demandeur ayant déposé une demande d'indemnisation contre le fonds de limitation pourra accepter l'évaluation provisoire ou faire appel. Il se peut donc que les procédures judiciaires découlant des demandes d'indemnisation présentées contre le fonds de limitation tardent beaucoup à aboutir, sachant toutefois que de nombreux demandeurs qui ont déposé des demandes d'indemnisation auprès du Fonds de 1992 ainsi que du fonds de limitation seront indemnisés par le Fonds de 1992.

6 Enquête sur la cause du sinistre

- 6.1 Outre l'examen des témoignages de l'équipage ainsi que des dispositions prises pour la classification du navire, son inspection et sa mise en cale sèche, le Fonds de 1992 a continué de suivre les enquêtes sur la cause du naufrage menées par le ministère public et le Bureau hellénique d'enquêtes sur les événements de mer qui ne relève pas des autorités judiciaires (voir document [IOPC/APR18/3/7](#), paragraphes 7.7 et 7.8).

Enquête de l'Université technique d'Athènes

- 6.2 À la fin de 2018, les médias grecs ont largement rendu compte de la conclusion du rapport technique, ordonné par le juge chargé d'enquêter sur la cause du sinistre. Le rapport n'a pas encore été rendu public, mais il semble que le sinistre ait été causé par une explosion (d'origine indéterminée) qui a fait gîter et s'enfoncer le navire par l'arrière, ce qui a provoqué une entrée d'eau par un hublot ouvert et fait pénétrer l'eau dans le navire jusqu'à inonder la salle des machines puis déstabiliser le navire et le faire couler. Le Fonds de 1992 a demandé à recevoir une copie du rapport technique lorsqu'il sera officiellement publié.

Enquête du Procureur général sur les termes des contrats de nettoyage

- 6.3 En juillet 2018, le Fonds de 1992 a été informé que le Procureur général enquêtait sur les conditions d'octroi de l'accord de louage de services antipollution aux entreprises de nettoyage. À ce jour, toutefois, aucun autre détail n'a été fourni et le Fonds de 1992 et ses avocats attendent d'autres informations qui seront communiquées en temps voulu.

Enquête du troisième Conseil d'enquête sur les accidents maritimes (ASNA, selon son sigle grec) pour le compte du ministère public

- 6.4 Le Fonds de 1992 croit savoir que l'enquête menée par le troisième Conseil d'enquête sur les accidents maritimes (ASNA) pour le compte du ministère public est terminée. Le Fonds attend sa publication.

Informations communiquées par les médias

- 6.5 Compte tenu de l'impact du sinistre sur le littoral du Pirée, de nombreux articles sont parus dans la presse grecque au sujet de la conclusion des enquêtes menées par les autorités grecques. Plusieurs de ces médias ont déclaré que l'ASNA avait conclu que le naufrage de l'*Agia Zoni II* était le résultat d'un sabotage.
- 6.6 Selon certains médias, le naufrage de l'*Agia Zoni II* serait dû à l'ouverture malveillante des vannes de ballast^{<7>} qui a provoqué l'envahissement de la coque du navire par l'eau de mer, entraînant perte de stabilité et naufrage. D'autres articles de journaux ont parlé du retard dans la fermeture des citernes à cargaison et des panneaux d'inspection de la cargaison situés sur le pont du navire, ce qui aurait aggravé la pollution.
- 6.7 Entre autres critiques, la presse dénonce également le fait que les deux membres de l'équipage restés à bord du navire n'ont pas signalé le sinistre aux autorités ni diffusé un signal de détresse Mayday aux navires voisins, demandant de l'aide, et reproche aussi au propriétaire du navire de ne pas être entré en contact avec les autorités portuaires, la salle des opérations du Ministère de la marine marchande et les capitaines des remorqueurs et autres navires, indifférent au fait que son navire coulait, rempli d'hydrocarbures, devant le port du Pirée.
- 6.8 D'autres médias affirment que l'ASNA conclut son rapport en déclarant qu'aucune de ces mesures ne visait à sauver le navire; au contraire, il semble que l'objectif était de permettre au navire de couler sans être dérangé et sans aide. Cela démontre qu'il s'agissait d'un objectif préétabli dont l'accomplissement ne devait pas être perturbé. L'ASNA affirmerait également que 'les intérêts servis en l'espèce ressortent clairement de l'avantage économique obtenu par les entreprises chargées par le propriétaire du navire de gérer les opérations de lutte contre la pollution et de dépollution'.

7 Point de vue de l'Administrateur

- 7.1 L'Administrateur relève que les résultats des enquêtes menées par l'ASNA pour le compte du Procureur général, par le Bureau hellénique d'enquêtes sur les événements de mer et par le Procureur général au sujet de l'octroi des contrats de nettoyage sont toujours attendus et qu'on aurait tort de spéculer sur la cause du sinistre tant que ces conclusions ne seront pas publiées officiellement. Toutefois, si, comme le suggèrent de nombreux articles de presse, la cause du sinistre était une explosion ou un acte malveillant, un certain nombre de possibilités quant à la cause du naufrage devraient être examinées plus avant.

<7> qui avaient été verrouillées au départ une fois le chargement au terminal pétrolier terminé.

Dommmages provoqués par une défaillance mécanique, l'accumulation de gaz ou d'autres moyens

- 7.2 Bien que les experts du Fonds n'aient pas encore reçu les conclusions du rapport technique, ils estiment à première vue qu'une explosion naturelle causée par une défaillance mécanique ou une accumulation de gaz semble peu probable en raison de l'emplacement de la source de l'explosion près des ballasts, loin de toute source naturelle de matières combustibles ou explosives. Ils ne sont actuellement pas en mesure de dire si l'explosion a été causée par d'autres moyens et leur analyse devra attendre que le rapport technique soit publié officiellement avant qu'ils ne puissent faire d'autres commentaires.

Dommmages causés du fait du propriétaire

- 7.3 Si, à l'issue de toutes les enquêtes menées par les autorités grecques, il était prouvé que le dommage par pollution résulte d'un acte ou d'une omission personnelle du propriétaire, commis avec l'intention de causer un tel dommage ou téméairement et en sachant que ce dommage en résulterait probablement, le propriétaire ne pourrait alors limiter sa responsabilité. Les avocats du Fonds de 1992 enquêtent actuellement sur les actifs du propriétaire du navire en vue de déterminer si, dans de telles circonstances, il serait à même de régler les demandes présentées.
- 7.4 En outre, s'il s'avérait que le propriétaire n'est pas en droit de limiter sa responsabilité, le Fonds devrait engager une action récursoire contre lui pour toutes les indemnités résultant de ce sinistre qu'il aurait versées en sus du montant de limitation de responsabilité déposé par l'assureur auprès du tribunal.

Dommmages causés par un tiers

- 7.5 Étant donné qu'en vertu du paragraphe 3 de l'article 4 de la Convention de 1992 portant création du Fonds, l'exonération du Fonds ne s'applique pas aux mesures de sauvegarde, en pratique, même si le Fonds pouvait prouver que le dommage par pollution résulte, en totalité ou en partie, soit du fait que la personne qui l'a subi a agi ou omis d'agir dans l'intention de causer un dommage, soit de la négligence de cette personne, il restera tenu de rembourser le coût des mesures de sauvegarde (à savoir les frais de nettoyage).
- 7.6 L'Administrateur continuera de suivre les enquêtes sur les causes du sinistre et fera rapport au Comité exécutif à ses sessions futures.

Frais d'enlèvement de l'épave

- 7.7 S'agissant des frais d'enlèvement de l'épave, en raison de la présence d'une quantité inconnue d'hydrocarbures à bord du navire et de la possibilité que ceux-ci soient libérés même après la fin des opérations de pompage, on pourrait soutenir que la décision de lever l'épave pour des raisons environnementales et afin d'éliminer toute menace potentielle de pollution future était nécessaire^{<8>}.
- 7.8 En outre, on pourrait faire valoir qu'il fallait procéder à l'enlèvement de l'épave car celle-ci risquait de constituer un danger pour la navigation vu son emplacement à la limite de la principale zone de mouillage du port du Pirée. Même si l'épave avait été totalement scellée, la possibilité d'un nouveau déversement d'hydrocarbures dû au choc d'un autre navire ne pouvait être exclue.
- 7.9 Le Fonds répartira les coûts de l'enlèvement de l'épave en fonction du fait que celle-ci constituait à la fois une menace pour l'environnement et un danger pour la navigation, et les experts du Fonds ont été chargés d'évaluer les demandes en conséquence.

<8> Lors de la levée de l'épave, on a vu des hydrocarbures s'échapper de la citerne de ballast N° 2.

- 7.10 Lors de sinistres antérieurs, le nettoyage de l'épave avait été considéré comme une demande recevable s'il s'agissait d'une mesure de sauvegarde^{<9>} et les experts du Fonds de 1992 avaient donc été chargés d'évaluer les demandes en distinguant le nettoyage effectué aux fins de la prévention de la pollution qui était recevable en vertu des Conventions et celui effectué aux fins des enquêtes pénales qui est considéré comme irrecevable.
- 7.11 Les sauveteurs ont présenté une demande d'indemnisation pour les frais de prise en charge de l'épave encourus après le nettoyage en attendant que le sort de l'épave récupérée soit fixé. Les sauveteurs ayant été désignés comme la partie en possession du navire pour le compte des autorités et la demande ne relevant sous aucun aspect de la prévention de la pollution, de l'avis de l'Administrateur, cette demande est irrecevable.

8 Mesures à prendre

Comité exécutif du Fonds de 1992

Le Comité exécutif du Fonds de 1992 est invité à prendre note des renseignements fournis dans le présent document.

<9> Dans le sinistre du *Volgoneft 139*, le propriétaire du navire a présenté une demande d'indemnisation d'un montant total de R 27,7 millions pour le coût du nettoyage de la section arrière du *Volgoneft 139* et de l'élimination d'une partie des hydrocarbures retirés de l'épave. Le tribunal d'arbitrage de la région de Saint-Pétersbourg et de Leningrad a rejeté cette demande, estimant qu'un défendeur ne pouvait pas être en même temps demandeur dans la procédure en limitation. Toutefois, cette demande portant sur des mesures de sauvegarde, elle a été évaluée par le Fonds de 1992 et réglée à l'amiable pour R 8,8 millions.