



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

Point 3 de l'ordre du jour	IOPC/APR24/3/6	
Date	17 avril 2024	
Original	Anglais	
Assemblée du Fonds de 1992	92AES28	
Comité exécutif du Fonds de 1992	92EC82	●
Assemblée du Fonds complémentaire	SAES12	

SINISTRES DONT LES FIPOL ONT À CONNAÎTRE – FONDS DE 1992

SINISTRE SURVENU À TRINITÉ-ET-TOBAGO

Note du Secrétariat

Objet du document :

Informers le Comité exécutif du Fonds de 1992 de ce nouveau sinistre.

Résumé :

Début février 2024, le chaland-citerne articulé^{<1>} *Gulfstream* (numéro OMI 1518444, 4 925 tjb, construit en 1974), remorqué par le remorqueur *Solo Creed* (numéro OMI 7505994, 538 tjb, construit en 1976), a chaviré, coulé et commencé à déverser des hydrocarbures à environ 16 km au large de Tobago, avant de s'immobiliser à 150 ou 200 mètres au large de Canoe Bay, à la pointe méridionale de Tobago. On pense que le navire se rendait au Guyana en provenance de Pozuelo Bay (République bolivarienne du Venezuela). Le remorqueur n'a émis aucun appel de détresse.

Les recherches menées par les autorités de Trinité-et-Tobago pour retrouver le propriétaire du remorqueur et de la barge n'ont pas abouti à ce jour, mais se poursuivent^{<2>}.

L'agence de gestion des situations d'urgence de Tobago a déclenché le plan national d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures pour gérer les interventions de lutte contre le déversement qui a pollué environ 15 km de la côte de Tobago. Les hydrocarbures ont touché des côtes rocheuses, des plages et des mangroves. Le Fonds de 1992 a dépêché des experts pour faciliter les opérations de nettoyage et fournir des conseils en la matière. Le Fonds de 1992 a également retenu les services d'experts qui ont été dépêchés à Tobago pour prélever des échantillons d'hydrocarbures à des fins d'analyse et aider les autorités locales à faire face au sinistre.

Par la suite, les restes de la nappe d'hydrocarbures ont parcouru quelque 830 km en mer des Caraïbes. Le 26 février 2024, des traces et des boulettes d'hydrocarbures ont été rejetées sur la côte est de Bonaire (Royaume des Pays-Bas). Elles ont été nettoyées par les autorités néerlandaises.

<1> Un chaland-citerne articulé se compose d'un navire-citerne (chaland) et d'un grand remorqueur puissant qui se place dans une encoche à la poupe du chaland; un système d'accouplement articulé ou à charnière permettant au remorqueur de propulser et de manœuvrer le chaland.

<2> L'identité du propriétaire de la barge *Gulfstream* est difficile à établir étant donné que les ventes de barges ne sont que rarement enregistrées dans les registres internationaux ou sont mentionnées uniquement à titre de vente de barge d'accompagnement.

Début mars 2024, l'Administratrice adjointe/Cheffe du Service des demandes d'indemnisation et un chargé des demandes d'indemnisation se sont rendus à Trinité-et-Tobago pour recueillir des informations et rencontrer des représentants du Ministère de l'énergie et des industries énergétiques.

Le 11 mars 2024, l'agence de gestion des situations d'urgence de Tobago a annoncé que, compte tenu de l'étendue de la pollution par les hydrocarbures en mer et sur le littoral, l'ampleur de l'intervention serait revue à la baisse pour se concentrer sur les zones de mangroves nécessitant un nettoyage manuel et sur l'enlèvement des hydrocarbures à bord de la barge chavirée.

Faits nouveaux : Deux sociétés de sauvetage et de protection de l'environnement ont été chargées d'enlever les hydrocarbures restant à l'intérieur de l'épave. Selon les premières estimations, il restait au total quelque 760 tonnes d'hydrocarbures dans les citernes n° 6 bâbord et tribord, et une quantité inconnue dans les dix autres citernes de la barge renversée.

Au 17 avril 2024, les opérations de nettoyage en mer et sur le littoral se poursuivaient, avec plus de 150 travailleurs et bénévoles par jour.

Mesures à prendre :

Comité exécutif du Fonds de 1992

- a) prendre connaissance des informations contenues dans ce document ;
- b) décider si la Convention de 1992 sur la responsabilité civile (CLC de 1992) et la Convention de 1992 portant création du Fonds s'appliquent à ce sinistre ;
- c) décider d'autoriser ou non l'Administrateur à verser des indemnités au titre des demandes nées de ce sinistre ; et
- d) donner à l'Administrateur les instructions qu'il jugera appropriées concernant le traitement de ce sinistre.

1 Résumé du sinistre

Navire	Barge articulée <i>Gulfstream</i>
Date du sinistre	5/6 février 2024
Lieu du sinistre	Tobago (Trinité-et-Tobago)
Cause du sinistre	Naufrage et chavirement
Quantité d'hydrocarbures déversée	Estimée à 4 652 tonnes de fuel-oil persistant
Zone touchée	Tobago et côte de Bonaire (Royaume des Pays-Bas)
État du pavillon du navire	Inconnu
Tonnage brut	4 925 tjb
Assureur P&I	Aucun
Limite fixée par la CLC de 1992	4,51 millions de DTS
Applicabilité de STOPIA/TOPIA	Non applicables
Limite fixée par la CLC de 1992 et la Convention de 1992 portant création du Fonds	203 millions de DTS
Procédures judiciaires	Aucune pour l'instant

2 Rappel des faits

2.1 Début février 2024, le Fonds de 1992 a eu connaissance d'un déversement d'hydrocarbures au large des côtes de Trinité-et-Tobago. Selon les premières sources, une barge chargée d'une quantité inconnue d'hydrocarbures avait chaviré et laissait échapper des hydrocarbures qui touchaient la côte de Tobago.

2.2 Définition du terme « hydrocarbures » au sens du paragraphe 5 de l'article premier de la CLC de 1992

2.2.1 Le paragraphe 5 de l'article premier de la CLC de 1992 définit le terme comme suit :

« Hydrocarbures » signifie tous les hydrocarbures minéraux persistants, notamment le pétrole brut, le fuel-oil, l'huile diesel lourde et l'huile de graissage, qu'ils soient transportés à bord d'un navire en tant que cargaison ou dans les soutes de ce navire.

2.2.2 Peu après le sinistre, les autorités de Trinité-et-Tobago ont prélevé des échantillons d'hydrocarbures dont une analyse préliminaire a révélé qu'il s'agissait de fuel-oil de soute « C ». Le Fonds de 1992 a également obtenu des échantillons des hydrocarbures qu'il a testés indépendamment, ce qui a permis de déterminer qu'il s'agissait d'hydrocarbures persistants, un mélange d'hydrocarbures lourds et d'hydrocarbures bruts. Un échantillonnage ultérieur a indiqué que les hydrocarbures provenaient probablement du Venezuela.

2.3 Définition du terme « navire » au sens du paragraphe 1 de l'article premier de la CLC de 1992

2.3.1 Le paragraphe 1 de l'article premier de la CLC de 1992 définit le terme comme suit :

« Navire » signifie tout bâtiment de mer ou engin marin, quel qu'il soit, construit ou adapté pour le transport des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison, à condition qu'un navire capable de transporter des hydrocarbures et d'autres cargaisons ne soit considéré comme un navire que lorsqu'il transporte effectivement des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison et pendant tout voyage faisant suite à un tel transport à moins qu'il ne soit établi qu'il ne reste à bord aucun résidu de ce transport d'hydrocarbures en vrac.

2.3.2 Une demande d'information a été adressée à la société de classification American Bureau of Shipping (ABS) concernant la construction et la classification initiales de la barge, mais aucune précision n'a encore été fournie permettant au Fonds de 1992 de déterminer si la barge a été conçue comme barge « de mer » au moment de sa construction. Le Fonds de 1992 a demandé à l'un des assureurs qui avait précédemment assuré le bâtiment en 2012^{<3>} de lui fournir toutes les informations supplémentaires sur le bâtiment qu'il était en mesure de communiquer, et celles-ci ont révélé qu'un certificat CLC avait été délivré pour l'année d'assurance en question.

2.4 Propriété, immatriculation et classification du remorqueur et de la barge avant le sinistre

2.4.1 Les premières informations obtenues sur l'historique de la barge indiquent qu'entre 1997 et 2010, la barge naviguait le long de la côte est des États-Unis. Selon les documents obtenus auprès du service d'échange d'informations sur l'État du port des garde-côtes des États-Unis (*US Coastguard Port State Information Exchange*), la barge *Gulfstream* naviguait autrefois entre plusieurs ports maritimes le long de la côte est des États-Unis et dans le golfe du Mexique. Le navire battait initialement pavillon américain et était classé par l'ABS. Il était souvent poussé par un remorqueur, le *Marlin*, qui a été vendu en 2012 à une société panaméenne.

2.4.2 En 2014, les données du système d'identification automatique (SIA) indiquent que le bâtiment a commencé à se rendre régulièrement dans des ports pétroliers du Venezuela et des Caraïbes. Cependant, la vente des barges n'étant consignée dans aucun registre international, seule la vente du remorqueur figurait dans les bases de données en ligne. Les images prises par Google Earth dans un

<3> La barge ne semble pas avoir été assurée depuis lors.

port pétrolier de Maracaibo (Venezuela) montrent que le remorqueur *Marlin* était toujours en activité avec sa barge associée *Gulfstream* en 2015 ^{<4>}.

- 2.4.3 Les données SIA et l'imagerie satellite ont permis de suivre le couple remorqueur-chaland articulé *Marlin/Gulfstream* jusqu'en octobre 2020, date à laquelle le *Marlin* a transmis pour la dernière fois sa position SIA au chantier naval ASTINAVE à Amuay (Venezuela). En février 2021, ASTINAVE a publié une image montrant le remorqueur *Marlin* et la poupe de la barge *Gulfstream*.
- 2.4.4 En mars 2021, les registres d'Equasis indiquent que les propriétaires du remorqueur *Marlin* l'ont vendu à une autre société panaméenne, Star Goods Petroleum SA. Cette société n'a pas de présence sur Internet et ses documents d'immatriculation au Panama ne contiennent aucune coordonnée de contact. La seule présence en ligne est la page LinkedIn du vice-président exécutif de la société, qui n'a pas répondu aux demandes d'informations.
- 2.4.5 On ne sait pas si la barge a été vendue à la même société, mais une telle vente ne serait pas étonnante compte tenu du système de couplage existant entre le remorqueur et la barge.
- 2.4.6 Les bases de données en ligne indiquent que la barge *Gulfstream* était classée par l'ABS jusqu'au 31 décembre 2018 et que la date d'une visite d'inspection est dépassée. Aucun autre dossier d'immatriculation n'est disponible et il semble que le navire n'ait pas été reclassé ou immatriculé depuis plusieurs années.
- 2.5 Signification des termes « bâtiment de mer » et « engin marin »
- 2.5.1 Dans plusieurs sinistres, les organes directeurs des FIPOL ont accepté qu'un bâtiment qui effectuait des opérations régulières en mer était un bâtiment « de mer » répondant à la définition du terme « navire » figurant au paragraphe 1 de l'article premier de la CLC de 1992 ou de 1969, selon le sinistre.
- 2.5.2 S'agissant du sinistre du *Victoriya* (2003), navire-citerne de 2 000 tjb immatriculé pour la navigation fluviale et maritime et opérant régulièrement dans les zones de la Méditerranée, de la mer Noire et de la mer Baltique, et qui a subi un incendie et une explosion sur un fleuve à quelque 1 300 km de la mer Caspienne et de la mer d'Azov, le Comité exécutif du Fonds de 1992 a conclu que le *Victoriya* était un bâtiment de mer aux fins des Conventions ([document 92FUND/EXC.26/3](#), paragraphe 3.7).
- 2.5.3 Une conclusion similaire a été tirée dans le cas du sinistre du navire-citerne *Al Jaziah 1* (2000), bâtiment construit à l'origine en tant que « bateau-citerne à moteur pour voies d'eau intérieures », doté d'un gouvernail et d'une hélice, mais qui ne disposait même pas d'un équipement de navigation de base. Le Comité exécutif du Fonds de 1992 a décidé qu'un engin relevait de la définition de « tout bâtiment de mer ou autre engin marin » s'il opérait effectivement en mer au moment du sinistre, et que l'*Al Jaziah 1* relevait donc de la définition du terme « navire » au sens des conventions ([document 92FUND/EXC.14/6](#), paragraphe 1.2.2).
- 2.5.4 De même, les organes directeurs ont accepté que lorsqu'une barge pétrolière transporte effectivement des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison d'un lieu à un autre, elle peut constituer un « navire » aux fins des conventions. En 1998, la barge de mer *Pontoon 300*, remorquée par le remorqueur *Falcon 1*, transportait une cargaison de fuel-oil intermédiaire et a coulé au large de Hamriyah (Émirats arabes unis) en déversant sa cargaison. La question s'est posée de savoir si la barge constituait ou non un « navire » aux fins de la CLC de 1969 et de la Convention de 1971 portant création du Fonds.

<4> Pour la plupart, les informations fournies dans ce document ont été obtenues auprès d'un organisme indépendant composé de chercheurs, d'enquêteurs et de journalistes citoyens qui exploitent des informations provenant de sources librement accessibles et ont publié plusieurs rapports à la suite du sinistre.

- 2.5.5 Le *Pontoon 300* était une barge à dessus plat dotée de 24 réservoirs de flottabilité et d'une double cloison centrale, construite à l'origine pour être utilisée comme navire de servitude pour structures au large et conçue pour prendre la mer. Le Comité exécutif du Fonds de 1971 a mis l'accent sur le fait que la barge transportait effectivement des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison d'un lieu à un autre et a décidé que, dans ces circonstances, il s'agissait d'un « navire » aux fins des Conventions ([document 71FUND/EXC.57/15](#), paragraphe 3.11.4).
- 2.5.6 D'autres décisions similaires impliquant des barges pétrolières remorquées incluent le sinistre du *Vistabella* (Caraïbes, 1991) dans lequel il a été décidé sans débat que la barge était un « navire ».
- 2.6 Déplacements de la barge
- 2.6.1 Les images satellite de février 2022 montrent la barge *Gulfstream* flottant au large de la cale sèche du chantier naval ASTINAVE. Des documents et des images satellite plus récents indiquent qu'au début de l'année 2023, la barge *Gulfstream* était amarrée à Colón (Panama), près de l'entrée atlantique du canal de Panama, à la jetée 3 (« Muelle 3 » en espagnol).
- 2.6.2 Il ressort de documents judiciaires qu'en mars 2023, une société détenant la concession d'exploitation de la jetée 3 a déposé une plainte contre les exploitants de la barge, portant sur un solde impayé de plus de USD 205 000 pour son amarrage à quai depuis septembre 2022. Le plaignant affirmait ne pas avoir reçu de communication ou de paiement de la part des exploitants de la barge depuis son arrivée à la jetée. Dans la plainte transmise à la justice, le demandeur déclarait que la barge était endommagée depuis son entrée dans la zone portuaire et qu'elle présentait des voies d'eau si importantes qu'il avait fallu avoir recours au pompage pour éviter qu'elle ne coule.
- 2.6.3 La barge a été vendue aux enchères à trois reprises, pour finalement être vendue pour le montant des frais de justice (USD 7 496). Elle est restée à quai jusqu'en juin 2023, date à laquelle l'imagerie satellite montre que le *Gulfstream* a été déplacé vers un port informel situé juste au sud, où il est resté pendant sept mois échoué sur une grève. La barge est restée sur place jusqu'au 30 décembre 2023, après avoir été vendue en dépit de graves problèmes d'entretien^{<6>} et apparemment sans être passée par un chantier naval pour y subir de grosses réparations, lorsque le remorqueur *Solo Creed* (dont la position a été vérifiée par les données SIA) est venu la déplacer et la mettre à l'ancre dans le port de Colón (Panama).
- 2.6.4 Après quelques jours de mouillage au large de Colón (Panama), les données SIA et satellite montrent que le remorqueur *Solo Creed* s'est d'abord amarré à la hanche arrière de la barge *Gulfstream* à des fins de manœuvre, avant de la remorquer jusqu'au Venezuela.
- 2.6.5 Du 17 au 22 janvier 2024, le *Solo Creed* et le *Gulfstream* sont restés au large, près d'Amuay (Venezuela).
- 2.6.6 Une base de données en ligne a permis de localiser la barge *Gulfstream* dans la baie de Pozuelo (Venezuela), important port pétrolier, le 26 janvier 2024. Le remorqueur et la barge ont fait l'objet d'une concordance visuelle près de cet endroit dans la baie de Pozuelo les 27, 29, 30 et 31 janvier 2024.
- 2.6.7 Le 3 février 2024, après avoir quitté la baie de Pozuelo, l'imagerie satellite montre le remorqueur et la barge se dirigeant vers le nord-est, avec la barge sur un long câble d'attelage. Les images satellite de la barge montrent notamment qu'elle laisse déjà échapper une substance huileuse, laissant derrière elle une nappe qui s'étend sur au moins 40 km. Aucune trace de ce type n'ayant été repérée

<6> Le chef mécanicien du *Gulfstream* (de 1996 à 2010) a déclaré dans une interview que lorsque la barge était exploitée aux États-Unis, elle transportait de l'asphalte qui doit être chauffé pendant le transport, et que la fréquence des cycles thermiques avait entraîné la formation de fissures dans les citernes de cargaison, ce qui a conduit à la décision de vendre la barge.

auparavant, on pense que le *Gulfstream* a pris une cargaison au Venezuela alors qu'il se trouvait dans la baie de Pozuelo, peut-être au moyen d'un transfert de navire à navire^{<7>}.

2.6.8 Le 6 février 2024, des images satellite montrent que la barge *Gulfstream* a chaviré au milieu d'une vaste nappe d'hydrocarbures, à environ 16 milles marins au sud-est de Tobago. Le remorqueur *Solo Creed* avait apparemment lâché le câble d'attelage et s'était enfui. Les autorités de Trinité-et-Tobago, qui ont demandé l'aide des États voisins et de divers registres de navires, n'ont malheureusement pas réussi à localiser le navire.

2.7 Destination prévue du couple remorqueur-barge

2.7.1 Selon un document^{<8>} censé représenter une demande de réservation d'un pilote pour le remorqueur *Solo Creed* et sa barge *Culie Boy*^{<9>}, la barge avait pour destination le terminal de Vreed en Hoop de Guyana Power and Light, la compagnie d'électricité publique du Guyana, dans le cadre d'un appel d'offres concernant plusieurs cargaisons. Guyana Power and Light a par la suite nié toute implication dans le sinistre. Toutefois, d'autres contrats de fourniture d'hydrocarbures à des entités du Guyana ont été mentionnés, sans qu'aucune conclusion n'ait été tirée. Les autorités de Trinité-et-Tobago poursuivent leurs investigations.

2.7.2 À l'heure actuelle, il n'a donc pas été possible de déterminer la destination finale de la cargaison, ni son propriétaire.

2.8 Propriété, immatriculation et classification du remorqueur et de la barge après le sinistre

2.8.1 Les autorités de Trinité-et-Tobago poursuivent leurs recherches pour localiser le remorqueur *Solo Creed* et le propriétaire de la barge *Gulfstream*. En dépit de leurs efforts considérables, ces recherches n'ont pas permis de localiser le remorqueur *Solo Creed*, qui n'a pas réactivé son SIA depuis la date du sinistre et semble avoir fui les lieux, ni d'obtenir des informations concluantes sur le propriétaire de la barge *Gulfstream* au moment du sinistre.

2.8.2 Les documents d'immatriculation de navire fournis par l'autorité maritime de Zanzibar^{<10>} indiquent que le propriétaire déclaré du remorqueur *Solo Creed*, lors de son voyage de remorquage de la barge *Gulfstream*, était basé au Panama. Les données publiques du registre des sociétés du Panama indiquent que son nom correspond à un dirigeant d'une société panaméenne et que plusieurs directeurs de cette société sont communs à trois autres sociétés qui possèdent également plusieurs autres bâtiments qui transitent entre les ports des Caraïbes, de Colombie et du Venezuela, semblant souvent naviguer de manière « fantôme », en désactivant les données de suivi de leur système SIA.

2.8.3 Les enquêtes menées par un organisme indépendant ont permis d'identifier un individu au Nigeria qui a par la suite déclaré avoir acheté le remorqueur et la barge en août 2023^{<11>}, et affirmé qu'il faisait venir les deux bâtiments au Nigeria lorsque le sinistre s'est produit, qu'ils n'étaient pas assurés et que le remorqueur *Solo Creed* était toujours en route vers le Nigeria.

<7> Il n'est pas possible de vérifier cette information, car l'imagerie satellite n'est pas disponible pour tous les jours.

<8> Les agents des douanes dont les coordonnées figurent dans le document n'ont pas donné suite à une demande de commentaires.

<9> Ce document n'a pas été vérifié et l'identité de la barge *Culie Boy* n'est pas connue, mais il pourrait s'agir d'un autre nom du *Gulfstream*.

<10> Datés par erreur du 30 novembre 2022, mais confirmés ultérieurement par cette autorité comme se rapportant au 30 novembre 2023.

<11> Au moyen d'un acte de vente non notarié de la barge *Gulf Stream* (dont le nom a été mal orthographié) au prix de USD 350 000 (bien plus élevé que le produit de la vente aux enchères au Panama en 2023, comme en atteste des documents judiciaires).

2.8.4 Après le sinistre, un « nouveau » certificat d'immatriculation a été fourni par l'autorité maritime de Zanzibar en date du 13 février 2024 (six ou sept jours après le sinistre), indiquant cette fois comme propriétaire une société basée à Georgetown (Guyana). Il n'a pas été possible de localiser cette société dans le registre du commerce du Guyana. Les autorités de Trinité-et-Tobago poursuivent leurs recherches.

3 Opérations d'intervention

3.1 Le 7 février 2024, l'agence de gestion des situations d'urgence de Tobago a été alertée de la présence d'une substance huileuse sur la côte sud-est de Tobago. La source a rapidement été identifiée comme étant la barge *Gulfstream* qui s'était retournée et que l'agence de gestion des situations d'urgence de Tobago et les garde-côtes de Trinité-et-Tobago avaient identifiée comme ayant commencé à déverser des hydrocarbures à 15 km à l'ouest de l'endroit où la barge s'était finalement échouée, à 150 mètres au large de Canoe Bay, à Tobago.

3.2 Le centre des opérations d'urgence de Tobago a été activé le 8 février 2024 au niveau 2, l'ampleur et la gravité du déversement dépassant les capacités locales de niveau 1 de Tobago.

3.3 Le nettoyage et le confinement en mer ont commencé le 8 février 2024, avec la participation de plus de 200 personnes, dont 60 à 80 volontaires. Des barrages flottants ont été déployés le long du littoral, autour du navire et autour des zones écologiquement sensibles. En dépit de cela, quelque 15 km de côtes ont été pollués, y compris des mangroves vulnérables. Malheureusement, en raison des marées de printemps et du mauvais temps, les hydrocarbures ont été poussés au-delà de la ligne de marée haute habituelle, souillant de nombreuses zones. L'action des vagues lors des prochaines marées de printemps contribuera à nettoyer naturellement de nombreuses zones contaminées.

3.4 Au 17 avril 2024, les opérations de nettoyage se poursuivaient, l'accent étant mis sur l'enlèvement des hydrocarbures ayant coulé dans les mangroves, l'élimination des hydrocarbures enfouis dans les plages et l'enlèvement des hydrocarbures à bord de la barge chavirée, opération qui devait commencer dans la semaine du 1^{er} avril 2024, mais qui a été entravée par le mauvais temps.

3.5 Les autorités locales déploient de nouveaux efforts pour traiter les grandes quantités de déchets qui ont été produites. Le tableau ci-dessous indique les volumes approximatifs des déchets récupérés au 17 avril 2024 :

Organisation de lutte contre le déversement	Déchets liquides		Déchets solides	
	barils	m ³	yd ³	m ³
Société 1	49 435	8 682	7 990	6 109
Société 2	2 487	395	12 841	9 818
Total	51 922	9 077	20 831	15 927

3.6 Bien qu'elles soient fortement engluées dans les hydrocarbures, aucune mangrove n'était morte au 17 avril 2024. L'ampleur de l'opération de nettoyage se ralentit.

4 Applicabilité des conventions

Au moment du sinistre, Trinité-et-Tobago était partie à la CLC de 1992 et à la Convention de 1992 portant création du Fonds. La limite de responsabilité du propriétaire de la barge est estimée à 4,51 millions de DTS.

5 Demandes d'indemnisation

Au 17 avril 2024, aucune demande d'indemnisation n'avait été déposée à l'encontre d'une quelconque partie, et des recherches étaient toujours en cours pour retrouver le propriétaire enregistré de la barge *Gulfstream*. Les chiffres préliminaires indiquent que les coûts liés aux opérations

de nettoyage sont de l'ordre de USD 7,9 millions, mais d'autres coûts, liés à l'opération de récupération des hydrocarbures à bord de la barge, restent encore à engager. Aucune estimation n'est disponible pour les préjudices subis par les secteurs du tourisme et de la pêche, mais ils ne devraient pas être considérables.

6 Procédure de limitation

Au 17 avril 2024, aucune procédure de limitation n'avait été engagée par le propriétaire enregistré de la barge, qui n'a pas encore été identifié.

7 Procédures civiles

Au 17 avril 2024, aucune procédure judiciaire n'avait été engagée contre le Fonds de 1992.

8 Point de vue de l'Administrateur

- 8.1 L'Administrateur déplore ce sinistre qui a touché la côte d'un État Membre et met en cause une barge qui semble ne pas avoir d'assurance, qui était en mauvais état et dont aucun propriétaire enregistré n'a encore été identifié. En outre, d'après les images satellite, la barge présentait déjà des fuites d'hydrocarbures au début du voyage, fait dont le propriétaire aurait dû être conscient et qui suggère que la barge n'était pas en état de naviguer ni avant ni au début du voyage.
- 8.2 Il semble qu'un certain nombre de questions restent en suspens en ce qui concerne la certification, la propriété et l'immatriculation de la barge *Gulfstream* et son absence d'assurance, ainsi que la légalité de sa cargaison.
- 8.3 L'Administrateur note que, sur la base des informations disponibles, il apparaît que la barge et les hydrocarbures qui étaient chargés à son bord relèvent des définitions des termes « navire » et « hydrocarbures » figurant respectivement aux paragraphes 1 et 5 de l'article premier de la CLC de 1992, et prend également note des sinistres antérieurs et des décisions prises par les organes directeurs des FIPO, qui ont soulevé des questions similaires.
- 8.4 L'Administrateur se réjouit de travailler en étroite collaboration avec les autorités de Trinité-et-Tobago et espère pouvoir compter sur leur entière coopération afin de prendre toutes les mesures juridiques nécessaires et raisonnables pour identifier et poursuivre les parties responsables de ce sinistre.

9 Mesures à prendre

Le Comité exécutif du Fonds de 1992 est invité à :

- a) prendre connaissance des informations contenues dans ce document ;
 - b) décider si la CLC de 1992 et la Convention de 1992 portant création du Fonds s'appliquent à ce sinistre ;
 - c) décider d'autoriser ou non l'Administrateur à verser des indemnités au titre des demandes nées de ce sinistre ; et
 - d) donner à l'Administrateur les instructions qu'il jugera appropriées concernant le traitement de ce sinistre.
-