



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

Point 3 de l'ordre du jour	IOPC/APR24/3/6/1	
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

Soumis par la République de Trinité-et-Tobago

Résumé :

Le 7 février 2024, plusieurs ministères et administrations publiques du Gouvernement de la République de Trinité-et-Tobago (Trinité-et-Tobago) ont eu connaissance des conséquences d'un déversement d'hydrocarbures sur le littoral atlantique de l'île de Tobago et sur le milieu marin, causé par le chavirement et l'échouement de la barge *Gulfstream*, juste au large de la côte de Cove Estate. Environ 15 km de côtes ont été touchés.

Le sinistre a touché des plages, des rivières, des mangroves, des zones rocheuses, des hôtels, des pêcheurs, la faune et la flore et a entraîné la fermeture temporaire de plusieurs écoles. Les opérations de nettoyage ont été coordonnées par la direction du Ministère de l'énergie et des industries énergétiques (MEEI) et l'agence de gestion des situations d'urgence de Tobago (TEMA).

Le Ministère de l'énergie et des industries énergétiques s'est assuré les services de la compagnie pétrolière nationale, Heritage Petroleum Company Limited (HPCL), pour nettoyer le littoral dans la majorité des zones côtières, tandis que l'agence de gestion des situations d'urgence de Tobago coordonnait le nettoyage du littoral dans les autres zones côtières en faisant appel à diverses entreprises de lutte contre les déversements d'hydrocarbures. Le Ministère de l'énergie et des industries énergétiques a engagé des entreprises pour mener à bien l'opération d'enlèvement des hydrocarbures de l'épave et pour prévenir la propagation des hydrocarbures dans les zones économiques exclusives (ZEE) des pays voisins ; de son côté, l'agence de gestion des situations d'urgence de Tobago a engagé des entreprises afin de contenir les déversements provenant de l'épave. Une fois l'entreprise de sauvetage T&T Salvage LLC/QT Environmental Inc. engagée, le Ministère de l'énergie et des industries énergétiques a coordonné ces opérations.

L'Institut des affaires maritimes (IMA) a procédé à l'analyse des hydrocarbures, prélevés directement sur le navire, par chromatographie en phase gazeuse et spectrométrie de masse (GC-MS). L'analyse a révélé qu'il s'agissait de fuel-oil de soute « C » persistant.

Des images prises par des véhicules télécommandés et des photographies sous-marines de l'épave ont révélé que le nom *Gulfstream* figurait sur la proue tribord. Les caractéristiques du bâtiment ont été obtenues par l'entreprise de sauvetage du Ministère de l'énergie et des industries énergétiques, T&T Salvage LLC, auprès des garde-côtes des États-Unis. Elles indiquent que le bâtiment *Gulfstream* a été construit par Kelso Marine aux États-Unis et qu'il était précédemment utilisé le long des côtes américaines, mais qu'au fil du temps, il a subi de nombreuses

modifications, en particulier au niveau des citernes de cargaison. La longueur et la largeur du bâtiment sont comparables aux dimensions d'origine de la barge *Gulfstream*. La barge aurait une capacité de 60 000 barils de cargaison, et aurait reçu une cargaison de 35 000 barils de fuel-oil de soute « C » à destination de la Co-Operative Republic of Guyana (Guyana). Il est possible que le chaland-citerne porte maintenant le nom de *Culie Boy*, qui serait enregistré sur le registre maritime de Zanzibar et battrait pavillon de la République-Unie de Tanzanie (Tanzanie). Cependant, les autorités tanzaniennes ont fait savoir que le certificat d'enregistrement portant le pavillon tanzanien était frauduleux. Le nom de la barge n'est donc pas confirmé. Le Gouvernement tanzanien a confirmé qu'un bâtiment, le remorqueur *Solo Creed*, qui est supposé avoir remorqué la barge, figure sur son registre.

Les autorités de la République de Trinité-et-Tobago sont actuellement à la recherche du *Solo Creed*, le remorqueur qui tirait la barge dans tous les ports de la région et dans le monde entier. Ce remorqueur battrait pavillon tanzanien. Cette recherche a été lancée par suite des informations communiquées par l'autorité maritime du Guyana (GMA) concernant une notification d'arrivée de la cargaison de la barge remorquée par le *Solo Creed*. Le Ministère des affaires étrangères et de la CARICOM (MoFCA) a envoyé des courriers officiels au Panama et à la Tanzanie afin d'obtenir toute information pertinente concernant le *Solo Creed* et la barge qui lui est associée. Nous attendons leurs réponses.

Quelques jours après le sinistre, l'autorité maritime de Trinité-et-Tobago, la division des services maritimes (MSD) du Ministère des travaux publics et des transports (MOWT), a été contactée par un avocat nigérian représentant le propriétaire présumé de la barge responsable du déversement d'hydrocarbures au large des côtes de Tobago. L'avocat a fait savoir que son client n'avait pas les moyens financiers de se rendre à Trinité-et-Tobago, qu'il était assiégé par des créanciers cherchant à obtenir le remboursement de leurs investissements dans la barge et que la barge n'était pas assurée. La division des services maritimes examine actuellement la véracité de ces allégations et a entamé des démarches auprès du Gouvernement nigérian par l'intermédiaire du Ministère des affaires étrangères et de la CARICOM. Nous attendons les réponses.

La division des services maritimes a écrit à l'Organisation maritime internationale (OMI) pour lui demander de détacher un consultant pour l'aider dans son enquête. L'OMI a indiqué qu'elle était activement engagée dans le processus d'identification d'un consultant. Nous attendons une réponse positive à cette demande.

Les garde-côtes de Trinité-et-Tobago (TTCG) travaillent en étroite collaboration avec les garde-côtes du Guyana, l'Agence d'exécution pour la lutte contre le crime et la promotion de la sécurité de la Communauté des Caraïbes (CARICOM IMPACS) et IR Consilium, qui collabore avec la CARICOM IMPACS, afin d'identifier les bâtiments en cause ou responsables du déversement d'hydrocarbures survenu à Tobago.

À ce jour, les premières estimations du coût de la lutte contre le déversement, y compris l'enlèvement des hydrocarbures de l'épave, sont de l'ordre de USD 23,5 millions (TTD 160 millions). Au 6 avril 2024, on estime que USD 12,5 millions (TTD 85 millions) ont été dépensés. D'autres coûts et demandes d'indemnisation au titre du préjudice économique sont attendus. Les opérations de nettoyage étaient pour la plupart achevées en mars 2024 et le nettoyage du littoral devrait être achevé en avril 2024. L'enlèvement des hydrocarbures de l'épave devrait également être achevé à la mi-mai 2024.

Les autorités de la République de Trinité-et-Tobago ont signalé ce sinistre aux FIPOL le

22 février 2024 et, le 26 février 2024, le Fonds de 1992 a dépêché l'ITOPF à Tobago afin de fournir un avis technique aux autorités de Trinité-et-Tobago sur les mesures d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures. Des représentants du Fonds de 1992 se sont rendus sur place en mars 2024.

Les autorités de Trinité-et-Tobago ont l'intention d'engager toutes les actions en justice nécessaires contre le propriétaire de la barge, le propriétaire de la cargaison et/ou le propriétaire du remorqueur qui tirait la barge, afin de récupérer les sommes dépensées au titre de la lutte contre le déversement et des opérations de nettoyage. Les autorités de Trinité-et-Tobago ont également l'intention d'utiliser le fuel-oil de soute « C » qui a été récupéré dans le bâtiment afin de rembourser une partie des coûts.

Mesures à prendre :

Comité exécutif du Fonds de 1992

Considérer et accepter qu'il s'agit d'un sinistre ouvrant droit à indemnisation par le Fonds de 1992, étant donné que les hydrocarbures sont des « hydrocarbures » persistants et que le bâtiment est un « navire » au sens du paragraphe 5 et du paragraphe 1 de l'article premier, respectivement, de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile (CLC de 1992).

1 Résumé du sinistre

Navire	Anciennement appelé <i>Gulfstream</i> . Le nom d'origine serait <i>Pampa</i> .
Date du sinistre	7 février 2024 (date de la découverte des hydrocarbures sur le littoral)
Lieu du sinistre	Eaux territoriales de Trinité-et-Tobago
Quantité d'hydrocarbures déversés	Inconnue
Zone touchée	Littoral de Tobago (environ 15 km) par des hydrocarbures noirs
État du pavillon du navire	Inconnu
Tonnage brut	Inconnu
Assureur P&I	Inconnu
Limite fixée par la CLC de 1992	4,51 millions de DTS
Limite fixée par la CLC de 1992 et la Convention de 1992 portant création du Fonds	203 millions de DTS
Procédures judiciaires	Aucune procédure judiciaire n'a été engagée à ce jour

Tableau 1 : Résumé du sinistre

2 Introduction/informations générales sur les mesures d'intervention

- 2.1 Le 7 février 2024 au matin, le Ministère de l'énergie et des industries énergétiques a été informé par les garde-côtes de Trinité-et-Tobago du chavirement d'un navire à quelque 200 mètres de la côte du Cove Eco-Industrial and Business Park dans la région de Canoe Bay (Tobago), qui déversait une substance ressemblant à des hydrocarbures. Le bâtiment n'a émis aucun appel d'urgence et il n'y avait aucun signe de vie à bord. La figure 1 ci-dessous indique la position géographique de Trinité-et-Tobago et la figure 2 l'emplacement du navire dans la zone de Cove (Tobago).

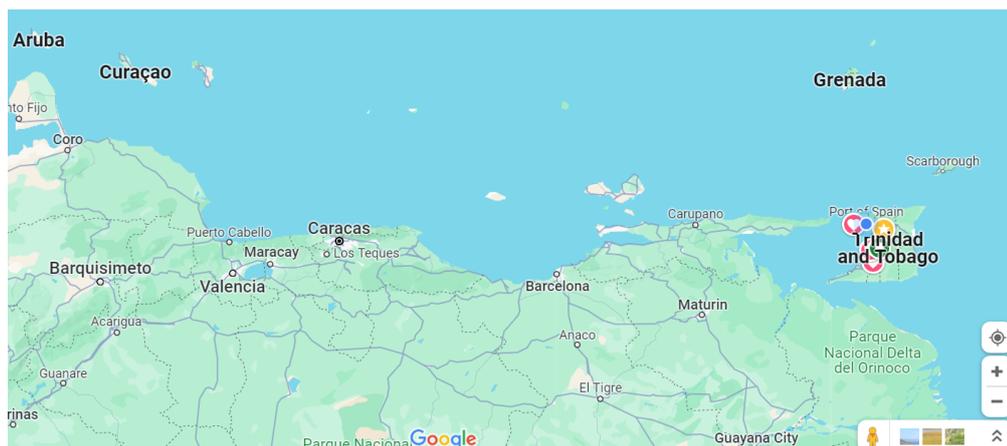


Fig. 1 : Carte illustrant la position géographique de Trinité-et-Tobago

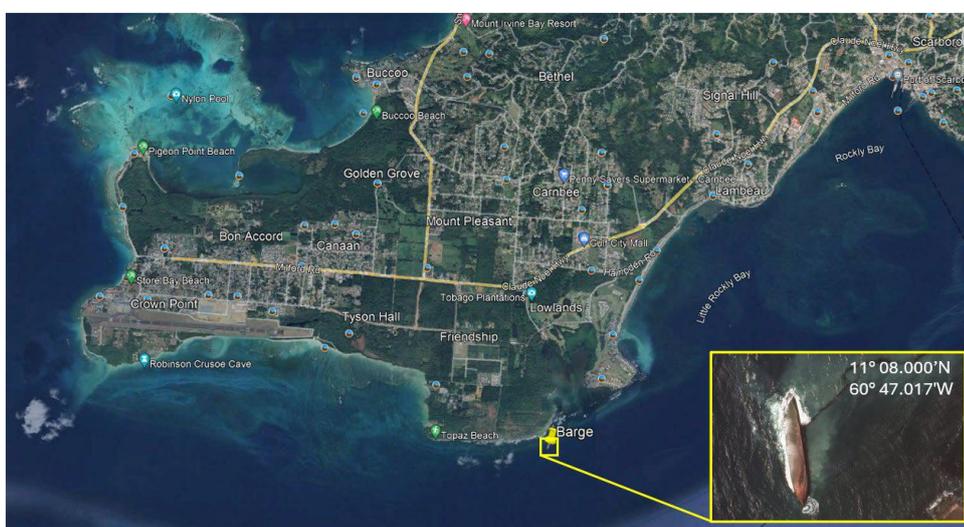


Fig. 2 : Carte indiquant l'emplacement du bâtiment ayant chaviré au large de Cove (Tobago)

- 2.2 Les images du satellite Sentinel 2B prises le 7 février 2024 ont permis de détecter pour la première fois la présence possible d'hydrocarbures. La nappe détectée mesurait 6,15 milles marins sur sa longueur et sa plus grande largeur était de 0,21 mille marin. L'imagerie satellite montrait un bâtiment remorquant un objet le 4 février 2024. Les autorités de Trinité-et-Tobago ont surveillé le remorqueur et la barge à l'aide d'un radar à partir du moment où ils sont entrés dans les eaux territoriales de Trinité-et-Tobago, jusqu'à ce qu'ils ne soient plus détectables. Ils ont été surveillés entre 19 h 00 le 4 février 2024 et 8 h 59 le 5 février 2024. La dernière position connue du *Solo Creed* sur le système d'identification automatique (SIA) était à 11,5 milles marins à l'est de Galera Point, à 9 h 38 le 5 février 2024. On estime que le *Gulfstream* a chaviré le 5 février 2024 ou aux alentours de cette date. La figure 3 montre le trajet emprunté par le *Solo Creed* et le *Gulfstream*, suivi par les autorités de Trinité-et-Tobago.

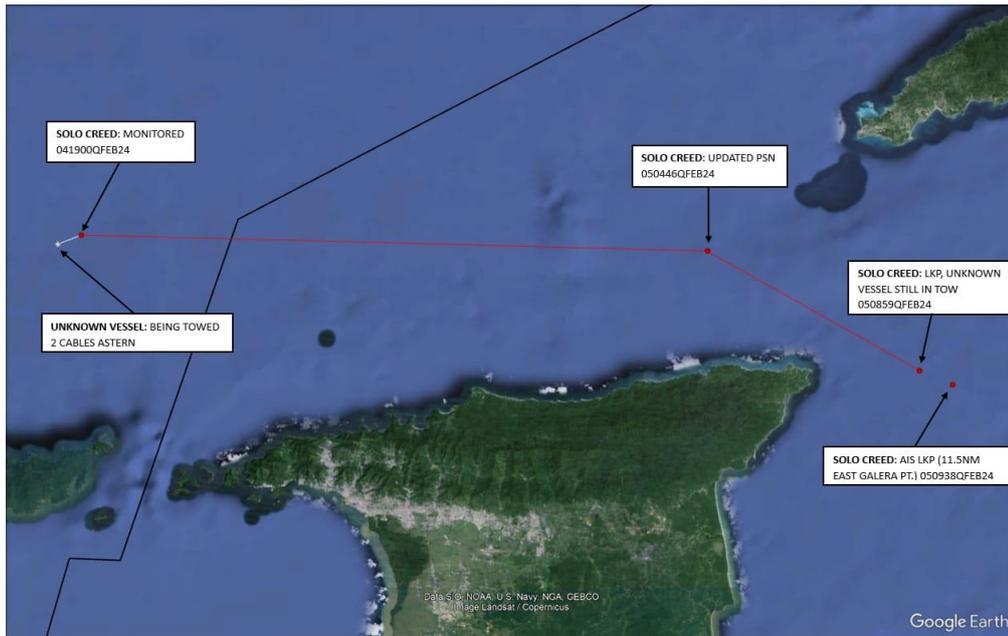


Fig. 3 : Trajet des navires suivi par les autorités de Trinité-et-Tobago

- 2.3 Dès qu'il a été informé du déversement d'hydrocarbures, le Ministère de l'énergie et des industries énergétiques a mis en place une coordination entre tous les ministères et administrations publiques concernés afin de déterminer l'état d'avancement du sinistre. L'agence de gestion des situations d'urgence de Tobago a déclenché le « Tobago Oil Spill Contingency Plan » (plan d'urgence de Tobago en cas de déversement d'hydrocarbures), dans le cadre duquel elle est l'organe chef de file de la lutte contre les déversements d'hydrocarbures. Le 8 février 2024, le Ministère de l'énergie et des industries énergétiques a déployé une équipe, dirigée par son directeur technique, afin d'apporter un soutien technique à l'agence de gestion des situations d'urgence de Tobago pour contenir et maîtriser le déversement d'hydrocarbures. Le plan national d'urgence en cas de déversement d'hydrocarbures (NOSCP) a été déclenché par le Ministère de l'énergie et des industries énergétiques.
- 2.4 L'analyse des images satellite a permis de déterminer que la barge a chaviré à une certaine distance au sud-est de Scarborough, que le remorqueur s'est découplé de la barge et que celle-ci a dérivé vers le nord-ouest en direction de Cove Estate et s'est échouée à environ 200 mètres de la côte.
- 2.5 Le 9 février 2024, le Ministère de l'énergie et des industries énergétiques a demandé à HPCL, la compagnie pétrolière nationale, d'assurer le nettoyage du littoral en mobilisant la main-d'œuvre et l'équipement de ses sous-traitants spécialisés dans la lutte contre les déversements d'hydrocarbures. Par l'intermédiaire de HPCL, le Ministère de l'énergie et des industries énergétiques a fait appel à Oil Spill Response Limited (OSRL) qui a mis à disposition une équipe de cinq personnes pour apporter un soutien technique aux opérations de nettoyage des zones côtières attribuées à HPCL. Les cinq premiers jours d'intervention d'OSRL à Tobago étaient fournis à titre gracieux. Par la suite, OSRL a été engagée sur la base d'un cycle de dix jours, à prix coûtant. Ces mesures ont de fait entraîné le déclenchement du plan national d'urgence en cas de déversement d'hydrocarbures et la mise en place d'un commandement unifié entre le Ministère de l'énergie et des industries énergétiques et l'agence de gestion des situations d'urgence de Tobago. HPCL a fourni des services de modélisation des trajectoires ainsi que des services de sauvetage et de réhabilitation de la faune et de la flore.

- 2.6 Le 14 février 2024, l'interprétation des photos du satellite Sentinel 1A effectuée par l'Institut des affaires maritimes de Trinité-et-Tobago a permis d'estimer la longueur de la nappe d'hydrocarbures provenant de l'épave à 48 milles marins et sa largeur à 0,13 mille marin. En outre, au moins 15 km de côte ont été touchés par les hydrocarbures, notamment un récif, des mangroves et des plages de l'Atlantique.
- 2.7 À la demande de la division des services maritimes, deux sessions en ligne d'une heure de sensibilisation aux techniques de lutte contre les déversements d'hydrocarbures ont été dispensées le 16 février 2024 à 80 agents de terrain dont c'était la première intervention, par le Centre régional d'urgence, d'information et de formation en matière de pollution marine, région des Caraïbes (RAC-REMPEITC-Caribe). Cette formation avait pour but de veiller à ce que les agents concernés utilisent les meilleures techniques pour nettoyer le littoral.
- 2.8 Afin d'obtenir davantage d'informations sur le bâtiment et la quantité d'hydrocarbures à laquelle nous étions susceptibles de faire face, les services de M. Courtney Lange (Tsunami Marine) ont été sollicités, par le biais de la division des services maritimes, pour cartographier et mesurer la coque afin de vérifier sa compartimentation en termes de citernes de cargaison d'hydrocarbures et des principales cloisons. Une inspection visuelle a été effectuée sur les parties extérieures de la barge qui étaient visibles et des sondages au marteau ont été réalisés afin d'établir aussi raisonnablement que possible l'emplacement des cloisons existantes. Cette inspection a été achevée le 18 février 2024. Après avoir diffusé ses conclusions sur Internet, M. Lange a pu obtenir les plans du *Gulfstream* et apporter quelques ajustements d'ordre mineur aux résultats de ses travaux.
- 2.9 Un barrage de confinement avait été déployé au départ sur le site du naufrage pour éviter que la nappe ne s'étende à d'autres zones. En raison des forts courants présents dans la zone, ce barrage n'a pas pu contenir la nappe. Un barrage de plus grand diamètre a ensuite été déployé, et s'est également avéré infructueux. Des plongeurs ont aussi été dépêchés sur site pour tenter de colmater la fuite, mais en vain, car la visibilité était mauvaise et l'accès sous le navire difficile en raison de la forte turbidité de l'eau. De surcroît, le bâtiment bougeait, ce qui créait une situation dangereuse. Il a été constaté que le bâtiment s'était rapproché de la côte d'environ 70 mètres par rapport à sa position initiale en raison de l'état de la mer. En outre, d'après l'analyse de l'imagerie satellite, on a estimé que la nappe avait parcouru environ 63 milles marins dans la direction ouest-nord-ouest, pour se positionner à quelque 30 km à l'extérieur de la ZEE de Trinité-et-Tobago.
- 2.10 Compte tenu de la futilité de ces efforts et de l'urgence à contenir le déversement, le Ministère de l'énergie et des industries énergétiques a fait appel aux services d'une société internationale de sauvetage pour contenir la fuite d'hydrocarbures et enlever les hydrocarbures du bâtiment. Le 22 février 2024, le Gouvernement de Trinité-et-Tobago a approuvé l'attribution d'un contrat de sauvetage aux sociétés T&T Salvage LLC (basée au Texas) et QT Environmental Inc. (basée au Minnesota) pour la fourniture de services de récupération et de capture d'hydrocarbures au Gouvernement de la République de Trinité-et-Tobago dans le cadre de la gestion et du confinement du déversement.
- 2.11 Le 26 février 2024, T&T Salvage LLC et QT Environmental Inc. ont effectué des relevés hydrographiques autour de l'épave, qui ont permis d'obtenir une image complète des profondeurs d'eau et des dangers submergés entourant l'épave. Les profondeurs d'eau observées le long de l'épave ont été jugées suffisantes pour que le navire de soutien à la plongée puisse s'amarrer en toute sécurité le long de l'épave. En outre, il a été procédé à un balayage par détection et télémétrie par ondes lumineuses (LiDAR) de la partie supérieure exposée de l'épave. Ce balayage laser a permis de mieux visualiser la position de l'épave et son orientation. Les relevés ont montré que la partie exposée de la coque du navire ne présentait pas de signes d'endommagement, de fissures ou de brèches. La capacité de cargaison de la barge a été estimée à 60 000 barils. La barge comprend un total de 12 citernes de cargaison (six paires). Elle comprend également deux réservoirs de carburant

situés de part et d'autre de l'encoche de poupe où le remorqueur-pousseur d'origine se couplait à la barge. Plusieurs citernes de pont ont probablement été cisailées lorsque le navire s'est renversé et échoué. Un plan détaillé a été dressé à partir des relevés pour déterminer la quantité d'hydrocarbures dans ces citernes de cargaison avant de procéder aux opérations de sauvetage. La figure 4 montre le schéma du navire et la façon dont il est échoué à Tobago (d'après les relevés hydrographiques effectués).

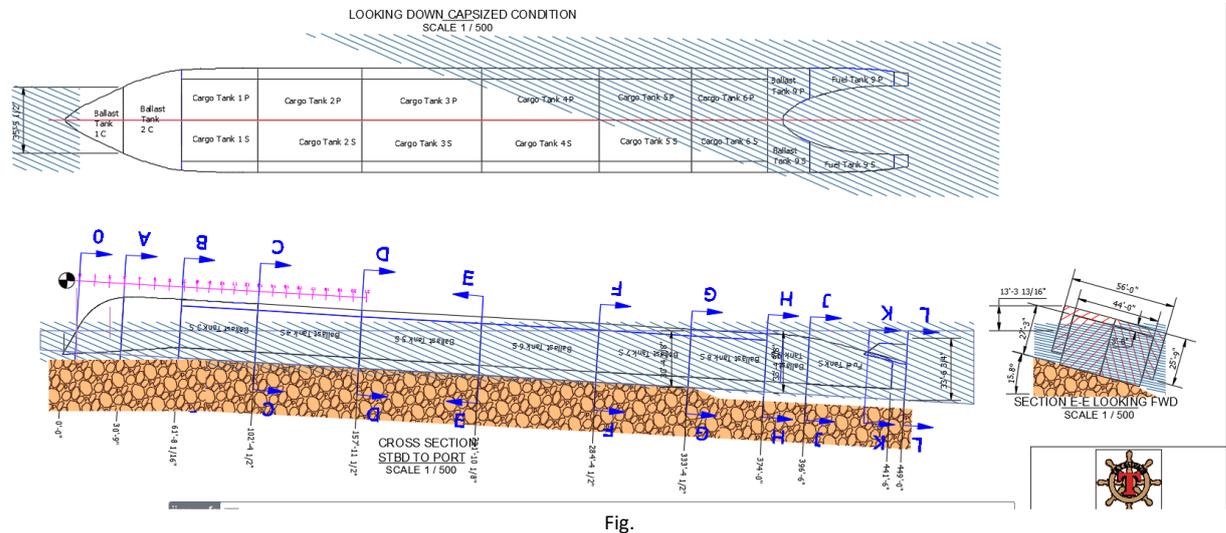


Fig. 4 : Schéma du *Gulfstream* par rapport à son emplacement à Tobago, d'après les relevés hydrographiques.

- 2.12 Depuis le 27 février 2024, l'équipe de T&T Salvage LLC et QT Environmental Inc. continue de traiter les hydrocarbures qui auraient pu s'échapper de l'épave. Cet aspect des efforts d'intervention a mobilisé les meilleures technologies disponibles, à savoir le NOFI Current Buster System (système NOFI de brise-courants), qui est utilisé dans le monde entier dans des conditions environnementales extrêmement exigeantes, y compris des courants forts. Ce système a été déployé dans une zone littorale selon une configuration standard à deux navires. En outre, les systèmes spécialisés NOFI INAK ont été mobilisés pour un balayage en mer à bord d'un seul navire, l'utilisation d'un seul navire de remorquage rendant l'opération plus efficace globalement. En outre, un système d'écrémage à déploiement rapide (RDSS) a permis de récupérer les hydrocarbures concentrés dans le liquide collecté par le système NOFI. Des survols réguliers ont été effectués à l'aide d'avions à voilure fixe de la garde aérienne de Trinité-et-Tobago afin de guider les opérations de récupération sur l'eau et de surveiller le déplacement des hydrocarbures vers les ZEE des pays voisins. Cette approche a permis d'améliorer l'efficacité de la récupération des hydrocarbures en éliminant les manipulations excessives de déchets dus à l'eau de mer.
- 2.13 L'ITOPF a été dépêchée par le Fonds de 1992 à Tobago dès le 26 février 2024, et a été intégrée sans difficultés aux efforts d'intervention par le Ministère de l'énergie et des industries énergétiques, puis par l'agence de gestion des situations d'urgence de Tobago.
- 2.14 D'après les observations, aucun hydrocarbure ne s'est échappé en continu du navire à partir du 29 février 2024. Les 2 et 3 mars 2024, des opérations de plongée ont permis de constater qu'il n'y avait pas de fuite d'hydrocarbures en provenance de l'épave. Ces plongées n'ont révélé aucun signe de fuite active, témoignant que l'épave avait atteint un équilibre hydrostatique. Cela signifie que les liquides avaient atteint un équilibre, mais pas que les réservoirs et citernes étaient vides. Cependant, par la suite, des épisodes de mer agitée ont provoqué des mouvements verticaux et des glissements de l'épave, perturbant cet équilibre et provoquant des fuites d'hydrocarbures. Pendant ces épisodes, les brise-courants NOFI ont été déployés pour assurer le confinement et la collecte nécessaires.

2.15 Proposition d'opération d'enlèvement des hydrocarbures

2.15.1 L'épave contenant encore des hydrocarbures, une proposition d'enlèvement des hydrocarbures a été soumise au Ministère de l'énergie et des industries énergétiques par T&T Salvage LLC pour examen et approbation par toutes les parties prenantes concernées. Les options proposées ont été présentées et discutées entre le 11 et le 13 mars 2024 en présence de tous les décideurs clés. Il a été noté que la meilleure approche pour vider les différents réservoirs et citernes était une combinaison des options présentées en raison de l'orientation de l'épave, certains réservoirs ou citernes étant partiellement ou totalement submergés, ce qui rendait leur accès en toute sécurité pratiquement impossible. Une approche réservoir par réservoir a donc été proposée et acceptée.

2.15.2 Il a en outre été convenu que l'option recommandée pour recevoir la cargaison d'hydrocarbures pompée était de disposer de réservoirs de réception et/ou de camions-citernes à terre. Cette option a été jugée la plus pratique, car les restrictions géographiques liées aux conditions du site autour de l'épave, notamment la profondeur de l'eau, l'état de la mer et la composition du fond marin, limitent les options pratiques d'arrimage d'un navire sur place. Le plan consistait à transférer la cargaison dans des réservoirs de fracturation situés à terre au moyen de tuyaux, puis à transférer ces réservoirs sur des camions-remorques qui les amèneraient de la zone à terre près de l'épave à une barge de réception au port de Scarborough. La barge devait ensuite transférer le produit à Trinidad vers un réservoir de stockage de la Paria Fuel Trading Company Limited à Pointe-à-Pierre.

2.16 État d'avancement de la lutte contre le déversement

2.16.1 Le 19 mars 2024, OSRL a signalé que l'état de la plage de Scarborough s'était considérablement amélioré et qu'aucune trace d'hydrocarbures enfouis n'avait été trouvée lors de l'inspection. La voie navigable du pont de Scarborough est également exempte d'hydrocarbures à ses deux extrémités et le barrage de confinement a été enlevé. Hormis la mangrove, il a été recommandé d'accorder une priorité élevée aux techniques de nettoyage des sites identifiés comme étant fortement contaminés (impact important et large propagation du panache d'hydrocarbures). Ces zones comprennent actuellement le village de pêcheurs de Lambeau et la zone du pont Thompson. Le 25 mars 2024, les activités de nettoyage du littoral avaient permis d'enlever une grande partie des hydrocarbures et le processus de démobilitation des machines lourdes et des réservoirs de fracturation avait commencé.

2.16.2 Le nombre total de personnes participant aux efforts de nettoyage était d'environ 200 par jour.

2.16.3 Fin mars 2024, 35 000 barils de déchets liquides et environ 7 645 mètres cubes de déchets solides (principalement des matériaux de plage) avaient été collectés et déposés dans le seul site d'enfouissement de Tobago, Studley Park, qui sert de site d'attente temporaire. Les efforts pour traiter ces déchets sont en cours, la solution privilégiée étant l'incinération des déchets liquides et la bioremédiation des déchets solides à Trinidad.

2.16.4 Des tests sur des poissons ont été effectués par l'Institut des affaires maritimes et ont révélé une absence d'impact des hydrocarbures sur les poissons. Aucune interdiction de pêche n'a donc été prise. Toutefois, la vente de poisson dans la région en a souffert et l'Assemblée de Tobago (THA) a débloqué une aide financière. Aucune interdiction de baignade n'a été imposée, car les plages touchées par les hydrocarbures ne sont pas normalement utilisées pour la baignade.

2.16.5 Un hôtel aurait été affecté par des commentaires négatifs sur les réseaux sociaux, ce qui aurait entraîné des annulations de clients étrangers potentiels. Toutefois, ce même hôtel a été privilégié par HPCL, le Ministère de l'énergie et des industries énergétiques, T&T Salvage LLC, QT Environmental Inc. et peut-être d'autres entreprises d'intervention pendant les opérations de nettoyage.

3 Demandes d'indemnisation

- 3.1 Les demandes d'indemnisation du Gouvernement au titre de son intervention concernent des mesures préventives telles que la pose de barrages flottants sur les côtes et l'enlèvement des hydrocarbures du *Gulfstream*, ainsi que les travaux préparatoires associés à cette activité.
- 3.2 Les demandes d'indemnisation au titre des mesures de lutte contre le déversement d'hydrocarbures concernent le nettoyage des plages du littoral, le nettoyage des rivières, le nettoyage des mangroves, le dégraissage des surfaces dures souillées telles que les littoraux rocaillieux, les chaussées et les routes, la gestion des déchets, et les interventions de protection et de réhabilitation de la faune et la flore. L'un des coûts les plus importants concerne les navires utilisés pour déployer le système NOFI de brise-courants.
- 3.3 Des pêcheurs présenteront probablement des demandes d'indemnisation au titre d'une baisse de revenus due à une perte de confiance dans la qualité du poisson dans les zones concernées par le déversement, qui touche les fournisseurs exerçant habituellement leur activité dans la région. Des hôtels pourraient déposer des demandes d'indemnisation en raison d'une baisse des réservations.
- 3.4 À ce jour, quelque TTD 85 millions (USD 12,5 millions) ont été dépensés au titre de l'intervention.
- 3.5 Le coût final de l'indemnisation devrait être de l'ordre de TTD 160 millions (USD 23,5 millions).

4 Applicabilité des conventions

- 4.1 Trinité-et-Tobago est partie à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et à la Convention de 1992 portant création du Fonds.
- 4.2 Les autorités de Trinité-et-Tobago sont également à jour dans la présentation des rapports sur les hydrocarbures au Secrétariat des FIPO. Le dernier rapport sur les hydrocarbures qui a été déposé concernait l'année 2023.
- 4.3 Des échantillons d'hydrocarbures ont été prélevés sur la plage, dans l'eau à proximité de l'épave et dans la citerne 6 tribord. L'Institut des affaires maritimes a analysé les échantillons par chromatographie en phase gazeuse et spectrométrie de masse. Les échantillons prélevés sur la plage et dans l'eau indiquent qu'il s'agit de fuel-oil intermédiaire. En revanche, l'échantillon prélevé directement sur le navire montre qu'il s'agit de fuel-oil de soute « C ». Cette différence suggère que l'échantillon prélevé sur la plage a subi une altération et que l'échantillon prélevé dans l'eau a été débarrassé d'une partie de ses composants chimiques. On peut donc considérer que les hydrocarbures sont des hydrocarbures persistants.
- 4.4 À sa session d'octobre 2002, le Comité exécutif du Fonds de 1992 a approuvé l'interprétation de la Convention de 1992 portant création du Fonds faite par l'Administrateur, à savoir que la Convention de 1992 portant création du Fonds s'appliquait également aux déversements d'hydrocarbures persistants, même si le navire d'où provenaient les hydrocarbures ne pouvait être identifié, à condition qu'il soit démontré à la satisfaction du Fonds de 1992 ou, en cas de litige, à la satisfaction d'un tribunal compétent, que les hydrocarbures provenaient d'un « navire » au sens de la CLC de 1992.
- 4.5 Les plans du navire *Gulfstream* construit par Kelso Marine Inc. ont été obtenus par T&T Salvage LLC auprès des garde-côtes des États-Unis. La barge qui a déversé le fuel-oil de soute « C » possède 12 citernes à cargaison. À ce jour, il a été possible d'accéder à sept des douze citernes et de les jauger et le volume total estimé est de 19 685 barils provenant du bâtiment *Gulfstream*, qui aurait transporté 35 000 barils de fuel-oil de soute « C » juste avant le sinistre. On estime que le bâtiment était utilisé à des fins de transport d'hydrocarbures en tant que cargaison et qu'il était donc exploité en tant que navire-citerne. À ce titre, on estime que le bâtiment est un « navire » au sens du paragraphe 1) de l'article premier de la CLC de 1992.

5 Enquêtes sur les causes du sinistre

5.1 Noms du remorqueur et de la barge

5.1.1 Il semble que pendant de nombreuses années, la barge *Gulfstream* ait été poussée par un remorqueur nommé *Marlin*, mais ce remorqueur n'est pas mis en cause dans le sinistre. On pense qu'à un moment, la barge *Gulfstream* a changé de nom pour devenir *Sea Marlin*, mais le nom *Gulfstream* est resté gravé sur la coque dans le matériau de soudure. Au moment du sinistre, un autre remorqueur (*Solo Creed*) était utilisé pour remorquer le *Gulfstream*, dont le nom aurait pu être changé en *Culie Boy* avant d'arriver à destination.

5.1.2 Le tableau 2 ci-dessous contient des informations sur les noms des bâtiments mis en cause et les changements de bâtiments, avec la source d'information.

		Remorqueur	Source	Barge	Source
Données antérieures à la date du sinistre	1 ^{er} nom connu du remorqueur-pousseur	<i>Gaicho</i>	Ancien chef mécanicien du <i>Gulfstream</i>	<i>Pampa</i>	Kelso Marine
	2 ^e nom connu du remorqueur-pousseur	<i>Marlin</i>	À déterminer	<i>Gulfstream</i> (il est possible que le nom <i>Sea Marlin</i> ait été peint à un moment donné)	Relevé de plongée
Données au moment du sinistre	Nom du 2 ^e remorqueur	<i>Solo Creed</i>	Manifeste de pilotage	<i>Culie Boy</i> (qui aurait dû être le nouveau nom du <i>Gulfstream/Sea Marlin</i>)	Manifeste de pilotage

Tableau 2 : Noms de navires associés au *Solo Creed* et au *Gulfstream*

5.1.3 D'après les informations que les garde-côtes de Trinité-et-Tobago ont reçues d'un ancien chef mécanicien de la barge en question, M. Martin Malia, le remorqueur d'origine s'appelait *Gaicho*, et le nom d'origine de la barge en question était *Pampa*. La barge est à double coque. Au début des années 1990, elle a été convertie pour le transport de l'asphalte. On pense que la barge a été allongée et que le trunkdeck a été ajouté. Ce dernier s'élevait au-dessus du pont principal. Son utilisation pour transporter une cargaison chauffée, puis l'arrêt du chauffage après le déchargement de la cargaison, ont probablement causé des fissures dans les citernes de cargaison, nécessitant des réparations. L'ancien chef mécanicien pense que le bâtiment a probablement chaviré parce que les citernes de ballast ont été endommagées ou parce qu'une autre défaillance structurelle a entraîné la rupture des citernes de ballast d'un côté. Cette théorie concorde avec les constatations de T&T Salvage LLC lors de la découpe et du jaugeage des citernes de cargaison et de ballast, qui ont révélé la présence d'hydrocarbures dans les citernes de ballast.

5.1.4 Deux vidéos circulant sur les réseaux sociaux montrent une barge qui prend l'eau et semble s'enfoncer sous les vagues. Dans la plus courte des deux vidéos, on entend un homme dire en espagnol qu'ils ont tout essayé, faisant probablement allusion au fait que la barge était en train de couler. La barge se distingue par son pont supérieur vert, ses grues de pont jaunes et ses locaux d'équipage blancs.

5.1.5 Selon certaines informations, un remorqueur nommé *Solo Creed* devait arriver au Guyana en provenance du Panama en remorquant une barge nommée *Culie Boy*. D'après les informations disponibles sur le site www.vesseltracking.net, le numéro OMI du *Culie Boy* figurant dans le document envoyé à la station de pilotage guyanaise correspond à celui d'une barge nommée *Gulfstream*.

5.1.6 L'assistance de l'Agence d'exécution pour la lutte contre le crime et la promotion de la sécurité de la Communauté des Caraïbes a été sollicitée pour contacter les autorités du Panama et d'Aruba afin de vérifier s'il existait des photos du *Solo Creed* et de sa barge. Les autorités néerlandaises ont fourni des photos (voir figure 5) montrant le *Solo Creed* à proximité d'une barge le 22 janvier 2024 et se

dirigeant généralement vers l'est. Les informations fournies par les autorités suggèrent que le *Solo Creed* remorquait cette barge. L'image de la barge correspond à la barge que l'on voit couler dans les vidéos mises à la disposition des autorités de Trinité-et-Tobago.

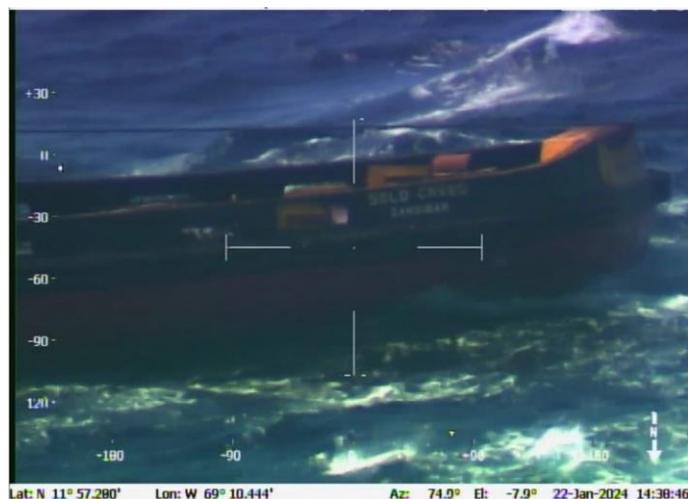


Fig. 5 : Photographie du *Solo Creed* prise par les autorités néerlandaises

- 5.1.7 Il semblerait que ni le *Solo Creed* ni la barge et son contenu n'aient atteint le Guyana. L'Agence d'exécution pour la lutte contre le crime et la promotion de la sécurité de la Communauté des Caraïbes a indiqué qu'un cabinet d'avocats représentant l'affrètement d'une barge a informé la centrale électrique qu'en raison de circonstances imprévues, il n'était pas en mesure d'honorer le contrat de fourniture de carburant et qu'il ne pouvait pas dire quand il serait en mesure de le faire. La lettre ne mentionne toutefois pas le nom de la barge et indique que le volume de fuel-oil lourd à bord est de 75 000 barils, et non de 35 000 barils comme indiqué dans le document de demande de services de pilotage obtenu auprès de l'autorité maritime du Guyana. La lettre du cabinet d'avocats est datée du 7 février 2024.
- 5.1.8 Les plongeurs qui se sont rendus sur le bâtiment échoué ont indiqué que le nom *Gulfstream* était inscrit en relief sur la proue tribord. Une inspection par engin télécommandé a confirmé cette constatation.
- 5.1.9 Lorsque la société T&T Salvage LLC a été engagée, elle a reçu les résultats des travaux susmentionnés de M. Courtney Lange (Tsunami Marine) et a également pu obtenir les plans du *Gulfstream* auprès des garde-côtes des États-Unis. Au titre de la loi américaine sur la liberté de l'information (*Freedom of Information Act*), la division des services maritimes a déposé une demande officielle auprès des garde-côtes des États-Unis pour obtenir les plans du *Gulfstream* et a reçu jusqu'à présent un accusé de réception de sa demande.
- 5.1.10 Le remorqueur qui aurait été impliqué dans le sinistre a été identifié comme étant le *Solo Creed*, qui serait un bâtiment battant pavillon tanzanien (autorité maritime de Zanzibar) et portant le numéro OMI 7505994.
- 5.1.11 La barge qui aurait été remorquée par le *Solo Creed* est un chaland-citerne non propulsé dont on soupçonne fortement qu'il s'agit du *Gulfstream*, immatriculé pour la dernière fois aux États-Unis et dont nous pensons qu'il porte le numéro OMI 1518444. On soupçonne fortement que le chaland-citerne porte maintenant le nom de *Culie Boy*, qui battrait également pavillon tanzanien. Toutefois, les autorités tanzaniennes ont fait savoir que les certificats d'immatriculation du *Solo Creed* et du *Culie Boy* en possession des autorités de Trinité-et-Tobago étaient frauduleux. Elles ont indiqué qu'il n'y avait pas de navire nommé *Culie Boy* dans leur registre. En revanche, elles ont confirmé qu'un navire du nom de *Solo Creed* figurait sur leur registre. Sur la base d'une demande de la division des services maritimes, le Ministère des affaires étrangères et de la

CARICOM a adressé au Gouvernement tanzanien une demande officielle de confirmation de l'enregistrement du *Solo Creed* et du *Culie Boy* et attend une réponse.

- 5.1.12 Le port de chargement de la barge *Culie Boy* n'est pas confirmé. Le port de destination du *Solo Creed* a été déterminé comme étant Georgetown (Guyana), sur la base de la réservation de services de pilotage auprès du phare de Georgetown/station de pilotage de Berbice. On suppose que cette destination était également celle du chaland-citerne. D'après le certificat d'enregistrement qui a été remis aux autorités du Guyana, on pense que le propriétaire du *Solo Creed* est une société enregistrée au Panama. Une demande de services de pilotage émanant de la société de courtage en douane suggère qu'il y avait environ 4 652,39 tonnes de cargaison à bord.
- 5.1.13 On présume que les informations sur le destinataire peuvent être fournies par la société de courtage en douane Rafeek & Moore, sise au Guyana, puisque son nom figure sur le document soumis à la station de pilotage guyanaise.
- 5.1.14 Le chaland-citerne *Gulfstream* a été construit en mai 1976 par Kelso Marine Inc, société qui a été rachetée par West Gulf Marine. D'après les appels passés au directeur de West Gulf Marine, M. Brian Sigel, le siège de la société à Galveston (Texas), a été gravement endommagé par l'ouragan Ike en 2008 et tous les dossiers de cette société et de Kelso Marine antérieurs à cette date ont été détruits.
- 5.1.15 Les autorités de Trinité-et-Tobago sont actuellement à la recherche du *Solo Creed*, le remorqueur de la barge, dans tous les ports de la région et dans le monde entier. Cette recherche a été lancée à la suite des informations communiquées par l'autorité maritime du Guyana concernant une notification d'arrivée de la cargaison de la barge remorquée par le *Solo Creed*. Le Ministère des affaires étrangères et de la CARICOM a envoyé des courriers officiels au Panama et à la Tanzanie afin d'obtenir toute information pertinente concernant le *Solo Creed* et la barge qui lui est associée.
- 5.1.16 Après le sinistre, la division des services maritimes a été contactée par un avocat nigérian représentant le propriétaire présumé de la barge responsable du déversement d'hydrocarbures au large des côtes de Tobago. L'avocat a fait savoir que son client n'avait pas les moyens financiers de se rendre à Trinité-et-Tobago, qu'il était assiégé par des créanciers cherchant à obtenir le remboursement de leurs investissements dans la barge et que la barge n'était pas assurée. La division des services maritimes examine actuellement la véracité de ces allégations et a entamé des démarches auprès du gouvernement nigérian, par l'intermédiaire du Ministère des affaires étrangères et de la CARICOM, car plusieurs allégations ne correspondent pas à la documentation publiée ou à l'imagerie satellite disponible.
- 5.1.17 La division des services maritimes a écrit à l'OMI pour lui demander de détacher un consultant pour faciliter l'enquête. L'OMI a indiqué qu'elle était activement engagée dans le processus d'identification d'un consultant. Le Gouvernement de Trinité-et-Tobago a l'intention d'engager une action en justice contre le propriétaire de la barge *Gulfstream* et/ou le propriétaire du remorqueur *Solo Creed* en vertu de la législation applicable à Trinité-et-Tobago.

6 Mesures à prendre

Comité exécutif du Fonds de 1992

Le Comité exécutif du Fonds de 1992 est invité à :

- a) prendre note des informations ci-dessus ; et

- b) considérer et accepter sans réserve l'argumentaire de Trinité-et-Tobago selon lequel ce sinistre mettant en cause le bâtiment *Gulfstream* est un sinistre qui pourrait se produire dans n'importe quel État Membre du Fonds de 1992, en particulier à l'époque actuelle, et qui devrait ouvrir droit à indemnisation par le Fonds de 1992. Nous faisons valoir que le bâtiment a la qualité de « navire » et que les « hydrocarbures » sont des hydrocarbures persistants au sens des paragraphes 1 et 5 de l'article premier de la CLC de 1992, respectivement. La barge transportait apparemment des hydrocarbures persistants et était en route pour effectuer une transaction de fuel-oil de soute « C » avec une société d'un autre État Membre du Fonds de 1992. Trinité-et-Tobago est en règle et à jour de ses obligations à l'égard des FIPOL. Trinité-et-Tobago est à jour de ses obligations en matière de déclaration des hydrocarbures et de ses contributions aux FIPOL pour les années où la seule raffinerie de Trinité-et-Tobago était en activité jusqu'en 2018. Les autorités de Trinité-et-Tobago se sont félicitées de la présence et de la contribution de l'ITOPF tout au long des opérations d'intervention. À ce titre, les autorités de Trinité-et-Tobago attendent des États Membres qu'ils reconnaissent Trinité-et-Tobago comme un État Membre méritant de pouvoir être indemnisé par les FIPOL au titre de ce sinistre majeur de déversement d'hydrocarbures.
-