



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

Point 3 de l'ordre du jour	IOPC/NOV24/3/14	
Date	11 octobre 2024	
Original	Anglais	
Assemblée du Fonds de 1992	92A29	
Comité exécutif du Fonds de 1992	92EC83	●
Assemblée du Fonds complémentaire	SA21	

SINISTRES DONT LES FIPOL ONT À CONNAÎTRE – FONDS DE 1992

GULFSTREAM

Note du Secrétariat

Objet du document : Informer le Comité exécutif du Fonds de 1992 des faits les plus récents concernant ce 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 une distance comprise entre 150 et 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 la baie de Pozuelo (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.

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 avec 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 souvent 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. Par la suite, l'Administrateur et le Chargé des demandes d'indemnisation se sont rendus sur place pour d'autres réunions avec les autorités.

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.

Deux sociétés de sauvetage et de protection de l'environnement ont été chargées d'enlever les hydrocarbures restant à l'intérieur de l'épave. Au total, quelque 32 675 barils ont été enlevés.

Les autorités de Trinité-et-Tobago ont engagé des recherches pour retrouver le remorqueur disparu, le *Solo Creed*, demandant l'aide d'un certain nombre d'États voisins.

Faits nouveaux : *Solo Creed*

Début mai 2024, le remorqueur *Solo Creed* a été saisi en Angola pour avoir franchi les limites d'un certain nombre de zones d'exclusion de champs pétrolifères. Le bâtiment a été placé sous saisie par les autorités angolaises et le remorqueur est resté à l'ancre dans la baie de Luanda (Angola).

Les autorités de Trinité-et-Tobago ont pris contact avec leurs homologues en Angola, demandant confirmation de la saisie, par l'intermédiaire du Ministère des affaires étrangères et de la CARICOM de Trinité-et-Tobago, mais ils n'ont pas encore reçu de réponse de la part des autorités angolaises.

Par la suite, les autorités de Trinité-et-Tobago ont reçu une communication du Gouvernement de Tanzanie indiquant que le propriétaire du *Solo Creed* au moment de son immatriculation était une société basée au Guyana, mais qu'aucune information n'avait été fournie concernant les assureurs au moment de l'immatriculation. Les autorités de Trinité-et-Tobago ont fait appel à des avocats chargés de les conseiller sur les étapes nécessaires afin d'engager des procédures judiciaires contre les propriétaires du *Solo Creed* et/ou son équipage, et une demande de placement sous saisie a été déposée à Luanda.

Demandes d'indemnisation

Le bureau de coordination du Fonds de 1992 a été mis en place en juin 2024 à Trinidad et a commencé à recevoir des demandes d'indemnisation au titre des dommages dus à la pollution et à entreprendre des opérations de nettoyage à Tobago. Des demandes d'indemnisation sont également attendues au titre des opérations de surveillance et de nettoyage menées à Bonaire, où des hydrocarbures ont aussi été retrouvés à la suite du sinistre. Une réunion à laquelle ont participé des représentants du bureau de coordination a été tenue avec des pêcheurs situés à Tobago, et des informations ont été fournies concernant les justificatifs requis à l'appui des demandes d'indemnisation susceptibles d'être soumises. Des demandes d'indemnisation supplémentaires sont attendues dans le secteur du tourisme, en particulier de la part d'un certain nombre d'entreprises de plongée qui disent avoir subi des pertes financières du fait du sinistre.

Gulfstream

Une fois les opérations de nettoyage à terre achevées, les efforts se sont concentrés sur l'opération d'enlèvement des hydrocarbures de la barge. En août 2024, les sauveteurs avaient enlevé 32 675 barils d'hydrocarbures. Le 19 août 2024, ils ont remis la barge à flot et l'ont remorquée jusqu'à Trinidad, où ils sont arrivés le 22 août 2024 dans l'attente d'une vente aux enchères « en l'état ».

Une petite quantité d'hydrocarbures (estimée à 57 m³) restait piégée à l'intérieur de la barge, dans une citerne qui était inaccessible lorsque la barge était échouée. En raison d'un incident et de préoccupations concernant la sécurité du site où la barge avait été remorquée, le reste de la cargaison d'hydrocarbures demeure à bord et la barge est entourée de barrages flottants. Une évaluation de la barge a été effectuée en préparation d'une vente judiciaire, à condition que :

- 1) le reste des hydrocarbures à bord soit enlevé par l'acheteur sous la supervision des autorités de Trinité-et-Tobago ; et que
- 2) l'acheteur souscrive une assurance couvrant le risque d'un éventuel nouveau déversement pendant l'enlèvement des hydrocarbures restants.

La barge a été mise en vente par appel d'offres public le 13 septembre 2024, et une partie intéressée a fait une offre pour l'achat de la barge à des fins de récupération de ferraille.

Mesures à prendre :

Comité exécutif du Fonds de 1992

Prendre note des renseignements fournis dans le présent document.

1 Résumé du sinistre

Navire	Barge articulée <i>Gulfstream</i>
Date du sinistre	5 ou 6 février 2024
Lieu du sinistre	Tobago (Trinité-et-Tobago)
Cause du sinistre	Nauffrage 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 ^{<3>} (USD 6,07 millions)
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 (USD 273,36 millions)
Procédures judiciaires	Aucune pour l'instant

<3>

Le taux de change utilisé est de 1 DTS = USD 1,346610, soit le taux applicable au 1^{er} mai 2024, date à laquelle l'Administrateur a été autorisé à verser des indemnités au titre de ce sinistre.

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. Les hydrocarbures ont fait l'objet de tests qui ont confirmé leur caractère persistant, comme l'exige le paragraphe 5 de l'article premier de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile (CLC de 1992). La barge répond à la définition du terme « navire » en vertu du paragraphe 1 de l'article premier de la CLC de 1992 ; par conséquent, la CLC de 1992 et la Convention de 1992 portant création du Fonds s'appliquent à ce sinistre.

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

2.2.1 De premières informations détaillées concernant la propriété, l'immatriculation et la classification du remorqueur et de la barge avant le sinistre figurent dans le document [IOPC/APR24/3/6](#).

2.2.2 En résumé, le document en question indiquait que, bien que le navire soit immatriculé en Tanzanie, il n'existait pas de preuve claire de l'identité de son propriétaire ni d'une éventuelle assurance souscrite pour la barge chargée d'hydrocarbures du fait d'un certain nombre de documents d'immatriculation incomplets ou falsifiés qui avaient été fournis aux autorités. Une déclaration ultérieure d'un homme d'affaires selon laquelle il s'agirait du vrai propriétaire de la barge a été considérée comme une tentative de brouiller les pistes pour détourner l'attention des véritables propriétaires de la barge et du remorqueur.

2.3 Recherches complémentaires afin de déterminer l'identité du véritable propriétaire du remorqueur et de la barge après le sinistre

Les autorités de Trinité-et-Tobago ont été informées par les autorités de Tanzanie que le propriétaire inscrit dans leur registre au moment du sinistre était une société basée au Guyana. Les autorités de Trinité-et-Tobago ont indiqué qu'elles écriraient aux autorités du Guyana pour obtenir de plus amples informations. Des avocats ont été engagés par les autorités de Trinité-et-Tobago afin de les conseiller sur l'engagement d'actions en justice contre les propriétaires de *Solo Creed* et/ou son équipage. Des informations supplémentaires sont attendues.

2.4 Déplacements du remorqueur et de la barge avant le sinistre

2.4.1 L'historique de la vente aux enchères de la barge, ses déplacements après avoir été échouée sur une grève au Panama, ses graves problèmes d'entretien, l'absence de données d'inspection ou d'assurance, et son apparition sur des images satellite aux alentours de la baie de Pozuelo, au Venezuela (important port pétrolier) sont présentés en détail dans le document [IOPC/APR24/3/6](#).

2.4.2 Dans ce document, il était également indiqué qu'une base de données en ligne avait permis de localiser la barge *Gulfstream* dans la baie de Pozuelo (Venezuela) 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.

2.4.3 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 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^{<4>}.

<4> Il n'est pas possible de vérifier cette information, car l'imagerie satellite n'est pas disponible pour tous les jours.

2.4.4 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.

2.5 Destination prévue du couple remorqueur-barge

2.5.1 Selon un document^{<5>} censé représenter une demande de réservation d'un pilote pour le remorqueur *Solo Creed* et sa barge *Culie Boy*^{<6>}, 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.

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

2.6 Recherche du remorqueur et de l'identité de son propriétaire, de son immatriculation et de sa classification après le sinistre

Saisie du navire

2.6.1 À la suite du sinistre, les recherches engagées afin de localiser le remorqueur *Solo Creed* par les autorités de Trinité-et-Tobago, qui ont demandé l'aide d'États voisins et de divers États du pavillon, ont fini par permettre aux autorités d'apprendre que le *Solo Creed* avait été saisi en Angola pour avoir franchi les limites d'un certain nombre de zones d'exclusion de champs pétrolifères.

2.6.2 Les autorités de Trinité-et-Tobago ont contacté le Gouvernement angolais pour obtenir confirmation de la saisie, mais n'ont reçu aucune réponse. Le Secrétariat a conseillé de contacter des avocats locaux en Angola pour procéder à une saisie du remorqueur qui pourrait éventuellement mener à une vente judiciaire et pour tenter d'obtenir des informations plus détaillées sur l'identité de son propriétaire. Les autorités de Trinité-et-Tobago ont chargé des avocats de prendre les mesures nécessaires pour procéder à une saisie du *Solo Creed* et une demande de saisie a été déposée à Luanda. L'on s'attend à ce que la demande soit présentée à un juge principal, et les avocats ont confirmé qu'ils informeraient rapidement les autorités de l'état d'avancement de la saisie du remorqueur.

2.6.3 Pour l'heure, il manque des informations officielles concernant l'identité du propriétaire de la barge *Gulfstream* au moment du sinistre, en partie du fait de la communication de faux documents au registre.

2.6.4 Les documents d'immatriculation de navire fournis par l'autorité maritime de Zanzibar^{<7>} 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 d'identification automatique (AIS).

<5> Les agents des douanes dont les coordonnées figurent dans le document n'ont pas donné suite à une demande de commentaires.

<6> 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*.

<7> Datés par erreur du 30 novembre 2022, mais confirmés ultérieurement par cette autorité comme se rapportant au 30 novembre 2023.

2.6.5 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 Les opérations de nettoyage se sont poursuivies, 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. Les premières opérations d'enlèvement des hydrocarbures devaient commencer la semaine du 1^{er} avril 2024, mais elles ont été entravées par le mauvais temps.

3.5 Les autorités locales déploient de nouveaux efforts pour traiter les grandes quantités de déchets qui ont été produites, plus de 9 000 m³ de déchets liquides et plus de 16 000 m³ de déchets solides ayant été récupérés.

3.6 Au 11 octobre 2024, des travaux supplémentaires étaient nécessaires afin d'éliminer les déchets initialement déposés dans une benne municipale à Tobago. Trois devis ont été reçus pour l'élimination définitive des déchets.

3.7 Enlèvement des hydrocarbures de la barge

3.7.1 Des opérations d'enlèvement d'hydrocarbures ont été entreprises par les sauveteurs engagés par les autorités de Trinité-et-Tobago, au moyen de pipelines fixés sur la barge chavirée jusqu'au littoral. Une fois récupérés, les hydrocarbures ont été transportés par des camions-citernes jusqu'à un pétrolier en attente, pour être déchargés dans une raffinerie de Trinidad. Les transferts vers le pétrolier en attente ont eu lieu sur une période allant du 8 mai 2024, date à laquelle environ 20 700 barils d'hydrocarbures ont été enlevés, au 29 juin 2024, date à laquelle environ 10 800 barils ont été déchargés. En raison de l'arrivée prévue d'une tempête tropicale, la location du pétrolier a été suspendue et les hydrocarbures restants ont été envoyés à la raffinerie par camions-remorques à bord du ferry reliant les différentes îles. Les transferts par camions-remorques vers la raffinerie ont eu lieu du 26 au 30 juillet 2024.

3.7.2 Au total, 32 675 barils d'hydrocarbures ont été enlevés et livrés à la raffinerie. Les autorités de Trinité-et-Tobago ont déclaré qu'elles avaient l'intention de vendre les hydrocarbures récupérés au mieux-disant à un acheteur international, probablement par l'intermédiaire des dispositions habituelles de commercialisation de la raffinerie (compte tenu du fait que les hydrocarbures ont une teneur en soufre élevée), afin de rembourser les coûts engagés par les autorités et, ainsi, réduire leur demande d'indemnisation contre le Fonds de 1992. Les autorités de Trinité-et-Tobago ont fait savoir qu'elles pouvaient demander une autorisation de l'autorité américaine chargée du contrôle des avoirs étrangers (OFAC) auprès du département d'État américain, si cela s'avérait nécessaire pour procéder à la vente, compte tenu de l'origine présumée des hydrocarbures.

4 Applicabilité des conventions

4.1 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.

4.2 Hélas, au moment du sinistre, ni la CLC de 1992, ni la Convention de 1992 portant création du Fonds n'avaient été mises en œuvre dans la législation nationale de Trinité-et-Tobago. Le Secrétariat échange avec le bureau du procureur général à Trinité-et-Tobago afin de discuter de la bonne mise en œuvre des Conventions dans le droit interne.

5 Demandes d'indemnisation

5.1 Au 11 octobre 2024, 109 demandes d'indemnisation au titre de frais de nettoyage, pour un total de TTD 71,20 millions, USD 12,20 millions et £ 316 652, correspondant à une partie des opérations de nettoyage entreprises à Tobago, avaient été soumises au bureau de coordination. Ces demandes sont en cours d'évaluation par les experts du Fonds de 1992. En outre, le Fonds a connaissance de 171 demandes d'indemnisation dans le secteur de la pêche, pour un montant total de TTD 47,234 millions, qui devraient être déposées sous peu.

5.2 D'autres demandes d'indemnisation d'un montant total de £ 13 634, EUR 45 328 et USD 3 434 ont été reçues des autorités de Bonaire, qui ont entrepris des opérations de surveillance avant l'arrivée des hydrocarbures sur leurs côtes, le 26 février 2024, et des opérations de nettoyage par la suite.

5.3 D'autres demandes correspondant aux coûts liés à l'opération de récupération des hydrocarbures à bord de la barge n'ont pas encore été soumises et aucune estimation des pertes susceptibles de faire l'objet de demandes d'indemnisation dans le secteur du tourisme n'est actuellement disponible. Le Secrétariat est en contact avec les demandeurs potentiels afin de connaître l'ampleur de ces pertes.

6 Procédure de limitation

Au 11 octobre 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 11 octobre 2024, aucune procédure judiciaire n'avait été engagée contre le Fonds de 1992.

8 Point de vue de l'Administrateur

- 8.1 L'Administrateur note avec satisfaction que les opérations de nettoyage ont été conclues à Tobago.
- 8.2 L'Administrateur est toutefois préoccupé par le fait que ce sinistre 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. L'Administrateur encourage les autorités de Trinité-et-Tobago à étudier toutes les pistes permettant d'identifier le ou les véritables propriétaires de la barge et du remorqueur au moment du sinistre, et de mobiliser toutes les ressources disponibles pour que les propriétaires soient tenus responsables de la pollution et des dépenses engagées.
- 8.3 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.
- 8.4 L'Administrateur se réjouit de continuer de travailler en étroite collaboration avec les autorités de Trinité-et-Tobago et sait qu'il pourra compter sur leur entière coopération afin de prendre toutes les mesures juridiques nécessaires et raisonnables pour identifier et poursuivre les responsables de ce sinistre.

9 Mesures à prendre

Comité exécutif du Fonds de 1992

Le Comité exécutif du Fonds de 1992 est invité à :

- a) prendre connaissance des informations contenues dans ce document ; et
 - b) donner à l'Administrateur les instructions qu'il jugera appropriées concernant le traitement de ce sinistre.
-