



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

Point 3 de l'ordre du jour	IOPC/APR25/3/6	
Date	21 mars 2025	
Original	Anglais	
Assemblée du Fonds de 1992	92AES29	
Comité exécutif du Fonds de 1992	92EC84	●
Assemblée du Fonds complémentaire	SAES13	

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 activé le plan national d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures afin de gérer les interventions de lutte contre le déversement qui a pollué quelque 15 km de la côte de Tobago, notamment des rivages rocaillieux, des plages et des mangroves. Le Fonds de 1992 a dépêché des experts pour faciliter les opérations de nettoyage, fournir des conseils en la matière, 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. En mai 2024, l'Administrateur et le Chargé des demandes d'indemnisation se sont rendus sur place pour tenir d'autres réunions avec les autorités.

Le 11 mars 2024, l'ampleur de l'intervention a été 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.

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 est resté à l'ancre dans la baie de Luanda (Angola).

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 sur les assureurs. En réponse, les autorités de Trinité-et-Tobago ont chargé des avocats de lancer un mandat d'arrêt contre les propriétaires du *Solo Creed* et/ou son équipage. Une demande de placement sous saisie du navire a été accordée à Luanda ; le remorqueur a été saisi et des gardes ont été postés à bord. Cependant, juste avant les sessions des organes directeurs des FIPOL de novembre 2024, les autorités de Trinité-et-Tobago ont été informées que le remorqueur s'était soustrait à la saisie et n'a pas été localisé depuis. Il a été fait appel à une société de surveillance par satellite pour le localiser mais le remorqueur reste introuvable.

Faits nouveaux : *Demandes d'indemnisation*

Le bureau de coordination du Fonds de 1992, mis en place à Trinité en juin 2024, a reçu à ce jour 290 demandes d'indemnisation, pour un montant total de USD 30,3 millions. Ces demandes portent sur les opérations de nettoyage entreprises à Tobago et les préjudices subis par des pêcheurs. Les entretiens avec les demandeurs du secteur de la pêche ont commencé pendant la semaine du 17 mars 2025. Des demandes d'indemnisation ont également été reçues au titre des opérations de surveillance et de nettoyage menées à Bonaire, où des hydrocarbures ont également été retrouvés à la suite du sinistre.

Enlèvement des hydrocarbures du 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. La vente devait être conclue le 12 mars 2025. Un acheteur est également recherché pour les hydrocarbures récupérés à bord de la barge.

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	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 ^{<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

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 Des 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 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, car un certain nombre de documents d'immatriculation incomplets ou falsifiés avaient été fournis aux autorités. Une déclaration ultérieure d'un individu revendiquant la propriété de la barge a été considérée comme une tentative de brouiller les pistes et de détourner l'attention des véritables propriétaires de la barge et du remorqueur.

<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.

2.3 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 tanzaniennes que le propriétaire inscrit dans leur registre au moment du sinistre était une personne physique basée au Panama. Les autorités de Trinité-et-Tobago ont indiqué qu'elles écriraient aux autorités panaméennes pour obtenir de plus amples informations. Par la suite, un nouveau document d'immatriculation a été fourni par les autorités tanzaniennes, indiquant que le propriétaire était une société basée au Guyana. Cette société ne figure pas dans le registre du commerce du Guyana.

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, l'imagerie satellite montre qu'après avoir quitté la baie de Pozuelo, le remorqueur et la barge sur un long câble d'attelage se sont dirigés vers le nord-est. Les images satellite de la barge montrent notamment qu'elle laissait déjà échapper une substance huileuse, laissant derrière elle une nappe qui s'étendait 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. Il est impossible de vérifier ces informations car on ne dispose pas d'images satellite pour tous les jours concernés.

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 kilomètres au sud-est de Tobago.

2.5 Destination prévue du couple remorqueur-barge

2.5.1 Selon un document censé être une demande de réservation d'un pilote pour le remorqueur *Solo Creed* et sa barge *Culie Boy*, 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. Ce document n'a pas été vérifié et l'appellation *Culie Boy* est inconnue, mais il pourrait s'agir d'un autre nom pour le *Gulfstream*. Les agents des douanes nommés dans le document n'ont pas donné suite à une demande de commenter. Guyana Power and Light a nié toute implication dans le sinistre. Les autorités de Trinité-et-Tobago poursuivent leurs investigations. 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 autorités de Trinité-et-Tobago ont sollicité l'aide d'États voisins et de divers États du pavillon afin de mener des recherches pour localiser le remorqueur *Solo Creed*, ce qui leur a permis d'apprendre que le *Solo Creed* avait été saisi en Angola au motif qu'il avait 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. Cependant, en novembre 2024, le remorqueur a pris le large et est toujours en fuite. Par la suite, les autorités de Trinité-et-Tobago ont engagé les services d'une société de surveillance par satellite afin de localiser le remorqueur. Au 20 mars 2025, le navire n'avait toujours pas été détecté.
- 2.6.3 Pour l'heure, on manque d'éléments précis sur la véritable identité du propriétaire de la barge *Gulfstream* au moment du sinistre, en partie à cause du fait que des documents non vérifiés ont été communiqués au registre.
- 2.6.4 Les coordonnées du propriétaire présumé du remorqueur au moment du sinistre, établies sur la base des documents d'immatriculation du navire fournis par l'Autorité maritime de Zanzibar^{<4>}, tant au moment du sinistre que par la suite, ont été fournies dans le document [IOPC/NOV24/3/14](#). Les autorités de Trinité-et-Tobago poursuivent leurs enquêtes.

3 Opérations d'intervention

- 3.1 Les opérations d'intervention sont décrites en détail dans le document [IOPC/NOV24/3/14](#). La principale question en suspens concerne la gestion des déchets d'hydrocarbures collectés et stockés à Tobago. La National Gas Company de Trinité-et-Tobago, agissant au nom du Ministère de l'énergie et des industries énergétiques, a lancé un appel d'offres pour le traitement des déchets d'hydrocarbures stockés dans une décharge municipale à Studley Park (Tobago). L'appel d'offres a été clos en décembre 2024.
- 3.2 Au 20 mars 2025, un comité d'examen évaluait les offres.
- 3.3 Enlèvement des hydrocarbures de la barge
- 3.3.1 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.
- 3.3.2 Au total, 32 675 barils d'hydrocarbures ont été enlevés et livrés à la raffinerie et sont actuellement entreposés à la Paria Fuel Trading Company Limited (Paria). Cette société tente de se débarrasser de ces hydrocarbures et, pour ce faire, elle a obtenu une certification afin d'en faciliter la vente sur le marché international.

^{<4>} Datés par erreur du 30 novembre 2022, mais confirmés ultérieurement par cette autorité comme se rapportant au 30 novembre 2023.

- 3.3.3 Il semble cependant que l'origine des hydrocarbures ne puisse toujours pas être déterminée, ce qui est nécessaire pour procéder à une vente légitime sur le marché international. Les autorités de Trinité-et-Tobago attendent que la raffinerie leur fournisse des informations sur la manière dont elles pourraient procéder à la vente des hydrocarbures. Elles étudient actuellement les options disponibles et seuls deux États voisins ont répondu à leur demande officielle d'échantillons de fuel-oil lourd provenant des raffineries de la région. Ces deux États ont exprimé leur volonté d'envoyer des échantillons d'hydrocarbures à Trinité-et-Tobago à des fins d'analyse.
- 3.3.4 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 selon les modalités commerciales habituelles de la raffinerie. Compte tenu de la teneur en soufre élevée de ces hydrocarbures, cette vente a pour but de rembourser les coûts engagés par les autorités et, ainsi, de réduire leur demande d'indemnisation contre le Fonds de 1992.
- 3.3.5 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 20 mars 2025, 290 demandes d'indemnisation provenant du secteur des opérations de nettoyage et du secteur de la pêche, pour un total de USD 30,3 millions, correspondant à une partie des opérations de nettoyage entreprises à Tobago et aux opérations de nettoyage menées à Bonaire, avaient été soumises au bureau de coordination. Ces demandes sont en cours d'évaluation par les experts du Fonds de 1992.
- 5.2 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 préjudices 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 préjudices.

6 Procédure de limitation

Au 20 mars 2025, 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 20 mars 2025, 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 sont maintenant terminées à Tobago et que les indemnités sont en cours de versement.
- 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 L'Administrateur note également que le régime d'indemnisation fonctionne efficacement lorsque toutes les parties concernées, à savoir, le propriétaire du navire, l'assureur, l'État et les FIPOL, coopèrent pour s'assurer que chacune d'entre elles respecte les obligations et responsabilités qui lui incombent et qu'elle s'en acquitte.
- 8.4 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.
- 8.5 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.
-