



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

Point 9 de l'ordre du jour	IOPC/APR24/9/WP.1/1	
Date	1 ^{er} mai 2024	
Original	Anglais	
Conseil d'administration du Fonds de 1992	92AC24/92AES28	
Comité exécutif du Fonds de 1992	92EC82	●
Assemblée du Fonds complémentaire	SAES12	●

PROJET

COMPTE RENDU DES DÉCISIONS DES SESSIONS D'AVRIL 2024 DES ORGANES DIRECTEURS DES FIPOL

(suite)

SINISTRES DONT LES FIPOL ONT À CONNAÎTRE

3 Sinistres dont les FIPOL ont à connaître

3.1	Sinistres dont les FIPOL ont à connaître Document IOPC/APR24/3/1		92EC	SAES
-----	---------------------------------------------------------------------------------------------------	--	------	------

3.1.1 Le Comité exécutif du Fonds de 1992 et l'Assemblée du Fonds complémentaire ont pris note du document [IOPC/APR24/3/1](#), qui contenait des informations sur les documents établis pour la réunion d'avril 2024 au sujet des sinistres dont les FIPOL ont à connaître.

3.1.2 Les organes directeurs ont également noté qu'il n'y avait actuellement aucun sinistre dont le Fonds complémentaire ait à connaître.

3.2	Sinistres dont les FIPOL ont à connaître – Fonds de 1992 : <i>Agia Zoni II</i> Document IOPC/APR24/3/2		92EC	
-----	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--	------	--

3.2.1 Le Comité exécutif du Fonds de 1992 a pris note du document [IOPC/APR24/3/2](#) relatif au sinistre de l'*Agia Zoni II*.

Procédure d'évaluation des demandes d'indemnisation contre le fonds de limitation

3.2.2 Le Comité exécutif du Fonds de 1992 a rappelé que l'administrateur du fonds de limitation avait clos la procédure d'évaluation des demandes présentées au tribunal de limitation (pour un montant total de EUR 94,4 millions) en publiant le montant total de ses évaluations provisoires de EUR 45,45 millions.

3.2.3 Le Comité exécutif du Fonds de 1992 a également rappelé que le Fonds de 1992 avait déposé des conclusions contre le fonds de limitation concernant les demandes qu'il avait réglées mais qui n'avaient pas été subrogées en raison du court délai (six mois) fixé par la loi grecque pour déposer des demandes contre le fonds de limitation, qui avait expiré en mai 2018. Le Comité exécutif a en outre rappelé qu'une audience avait eu lieu en 2020 devant le tribunal pour examiner les huit recours formés contre les évaluations de l'administrateur du fonds de limitation.

3.2.4 Il a été rappelé qu'en juin 2022, le tribunal de première instance à plusieurs juges du Pirée avait rendu un jugement dans lequel il confirmait, d'une manière générale, les évaluations de l'administrateur du fonds de limitation, mais rejetait le recours formé par le Fonds de 1992. Il a été noté que le Fonds de 1992 avait interjeté appel et que la date d'audience avait été ajournée jusqu'en septembre 2024.

Enquête sur la cause du sinistre

3.2.5 Le Comité exécutif a rappelé que deux enquêtes avaient été menées sur la cause du sinistre qui avaient chacune abouti à des conclusions différentes : l'une déterminant que l'*Agia Zoni II* avait coulé à la suite d'une explosion, et l'autre qu'il avait coulé après l'ouverture des vannes de ballast d'eau de mer. Il a également été rappelé que, dans son rapport, le Conseil d'enquête sur les accidents maritimes (ASNA) avait conclu que le sinistre était imputable aux actions délibérées et négligentes des personnes suivantes :

- i) le propriétaire du navire ;
- ii) les deux membres d'équipage à bord au moment du sinistre ;
- iii) le directeur général de la société propriétaire du navire ;
- iv) la personne désignée à terre par la société propriétaire du navire ; et
- v) les représentants de l'entreprise de sauvetage/entreprise sous-traitante de nettoyage.

3.2.6 Le Comité exécutif a en outre rappelé que la marine marchande grecque, en sa qualité d'organe de surveillance chargé de superviser les questions disciplinaires concernant les gens de mer, avait institué un tribunal disciplinaire contre les membres de l'équipage mentionnés dans le rapport de l'ASNA qui se trouvaient à bord de l'*Agia Zoni II* au moment du naufrage, et contre le représentant principal de l'entreprise de sauvetage également mentionné dans le rapport de l'ASNA.

3.2.7 Il a été rappelé qu'en juin 2021, le tribunal disciplinaire avait publié ses conclusions dans lesquelles il estimait que, de par sa négligence, le capitaine était responsable de la perte du navire, sans toutefois avoir examiné les critiques formulées dans le rapport de l'ASNA à l'encontre des sauveteurs pour leur retard dans la lutte contre la pollution lorsqu'ils avaient scellé l'épave et pompé son contenu.

3.2.8 Il a été noté que les avocats du Fonds de 1992 avaient récemment obtenu des copies du dossier pénal relatif au sinistre constitué par le procureur de district, qui comprenait une décision des juges pénaux siégeant en conseil dans laquelle il était conclu que de nombreux indices pointaient vers la responsabilité pénale de cinq des neuf parties envisagées au départ, aux motifs que :

- a) de l'avis de tous les experts, le navire avait été coulé intentionnellement afin de provoquer une pollution ;
- b) selon tous les experts (à l'exception de celui de l'Université technique nationale d'Athènes), le naufrage avait été provoqué par l'ouverture, depuis le navire, des vannes de ballast d'eau de mer des citernes à ballast de fond tribord 2, 3 et 4 et par l'ouverture du hublot de la salle des machines. Seuls les deux membres de l'équipage restés à bord avaient pu le faire (rien n'indiquait qu'une tierce personne était montée à bord puis repartie clandestinement) ;
- c) en dépit du fait que le navire prenait progressivement de la gîte sur tribord, les deux membres d'équipage ne sont pas intervenus et n'ont prévenu personne ;

- d) les garde-côtes grecs avaient été prévenus pour la première fois à 2 h 10 par un autre navire situé à proximité, sans qu'aucun des deux membres d'équipage restés à bord, le capitaine ou la société propriétaire du navire n'aient appelé plus tôt ;
- e) bien que la deuxième entreprise de nettoyage ait antérieurement contacté la société propriétaire du navire et que son navire de lutte contre la pollution ait déjà commencé ses opérations sur site, les propriétaires de l'*Agia Zoni II* avaient attribué le contrat de sauvetage et de lutte contre la pollution, tardivement à 6 h 30, à la première entreprise de nettoyage qui n'avait aucune expérience dans ce domaine ; et
- f) cette entreprise avait procédé à la fermeture et à l'étanchéification des 11 couvercles des citernes de cargaison 53 heures après le naufrage du navire, ce qui était considéré comme un délai très long.

3.2.9 Il a également été noté que, compte tenu de ce qui précède, les chefs d'accusation ci-dessous ont été retenus contre les deux membres de l'équipage qui étaient restés à bord :

- i) avoir causé intentionnellement une pollution maritime malveillante qui pouvait et a porté atteinte à l'environnement et aux biens de tiers, en dévissant les couvercles des citernes à cargaison d'où le pétrole s'est écoulé dans la mer après que le navire eut pris de la gîte sur tribord, ce qu'ils ont provoqué en laissant intentionnellement pénétrer de l'eau dans les citernes à ballast de fond tribord 2, 3 et 4 ;
- ii) avoir coulé intentionnellement le navire en ouvrant de manière illicite les vannes des citernes à ballasts de fond tribord 2, 3 et 4 et en ouvrant le hublot de la salle des machines, ce qui a mis en danger des vies humaines ; et
- iii) avoir rejeté intentionnellement dans la mer des matières polluantes.

3.2.10 Il a en outre été noté que le capitaine, le représentant de la société propriétaire du navire et le représentant de la première entreprise de nettoyage étaient accusés d'être les instigateurs de toutes les actions criminelles susmentionnées, visant à provoquer une pollution maritime de grande ampleur afin de bénéficier de la rémunération des opérations de lutte contre la pollution.

3.2.11 Le Comité exécutif a noté que, dans leur décision, les juges pénaux ont renvoyé en jugement le contremaître de la salle des machines, le matelot qualifié, le capitaine, le représentant de la société propriétaire du navire et le représentant de la première entreprise de nettoyage, et il a également noté que cette décision contenait des observations défavorables concernant la première entreprise de nettoyage.

3.2.12 Le Comité exécutif a en outre noté que la date du 24 octobre 2024 avait été fixée pour la tenue d'un procès complet (qui devrait durer de 4 à 6 jours) à l'encontre des cinq parties susmentionnées, à l'issue duquel un jugement serait rendu.

Demandes d'indemnisation

3.2.13 Le Comité exécutif a noté que le Fonds de 1992 avait reçu 424 demandes d'indemnisation d'un montant de EUR 100,21 millions et une demande de USD 175 000, qu'il avait approuvé 418 demandes et réglé 192 d'entre elles pour un montant de EUR 16,88 millions d'indemnités. D'autres offres d'indemnisation et versements anticipés avaient été faites à un certain nombre de demandeurs, dont on attendait les réponses.

3.2.14 Le Comité exécutif a rappelé les détails des demandes d'indemnisation qui avaient été présentées contre le Fonds de 1992 par des entreprises de nettoyage, des pêcheurs, des demandeurs dans le secteur du tourisme et par l'État grec, lesquels figuraient dans le document [IOPC/APR24/3/2](#).

Déclaration de la délégation grecque

3.2.15 La délégation grecque a fait la déclaration suivante :

« Tout d'abord, nous tenons à vous remercier pour votre exposé complet et instructif. Après avoir entendu le résumé du sinistre, je crains que nous n'ayons pas d'autres avancées à signaler en ce qui concerne cette affaire. Cela s'explique principalement par la grève nationale des avocats qui a entraîné le report de tous les procès prévus, comme le mentionne également le document qui vient d'être présenté.

En ce qui concerne l'évolution de l'enquête sur le naufrage de l'*Agia Zoni II*, à savoir les procédures pénales en cours, les progrès judiciaires de l'affaire liée au sinistre et le prononcé d'une décision définitive du tribunal pénal, toutes les procédures pertinentes sont encore en cours et nous en attendons les résultats. »

Débat

3.2.16 En réponse à une demande d'une autre délégation concernant le détail des demandes d'indemnisation présentées par l'entreprise de nettoyage identifiée dans la procédure pénale, le Secrétariat a fourni les précisions demandées, notant qu'avant la publication du rapport de l'ASNA, une avance avait été versée aux sauveteurs, mais qu'aucun autre paiement n'avait été effectué par la suite à cette partie, dans l'attente de la conclusion de la procédure pénale. Le Secrétariat a également confirmé que le propriétaire du navire avait été inculpé.

3.2.17 Une autre délégation a déclaré qu'elle prenait note du document et des faits nouveaux relatifs à l'inculpation des différentes parties, notamment les deux membres de l'équipage et le capitaine du navire, qu'elle escomptait que le procès permettrait de déterminer si le naufrage du navire avait été causé intentionnellement, et qu'elle espérait qu'il serait fait rapport du jugement du tribunal lors de la prochaine réunion des organes directeurs.

Comité exécutif du Fonds de 1992

3.2.18 Le Comité exécutif du Fonds de 1992 a noté que l'Administrateur continuerait de suivre ce sinistre et qu'il ferait rapport de tout fait nouveau à la prochaine session des organes directeurs.

3.3	Sinistres dont les FIPOL ont à connaître – Fonds de 1992 : Bow Jubail Document IOPC/APR24/3/3		92EC	
-----	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--	------	--

3.3.1 Le Comité exécutif du Fonds de 1992 a pris note du document [IOPC/APR24/3/3](#) concernant le sinistre du *Bow Jubail*.

3.3.2 Le Comité exécutif a rappelé que, le 23 juin 2018, le pétrolier et chimiquier *Bow Jubail* (23 196 tjb) avait heurté une jetée appartenant à la société LBC Tank Terminals à Rotterdam (Pays-Bas). Par suite de cette collision, une fuite s'était produite dans la zone de la citerne à combustible de tribord, ce qui avait entraîné un déversement de fuel-oil dans le port.

- 3.3.3 Il a également été rappelé qu'au moment du sinistre, le *Bow Jubail* était lesté, mais que lors du voyage précédant le sinistre, il avait transporté des « hydrocarbures » au sens de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile (CLC de 1992). Il a en outre été rappelé, toutefois, que le propriétaire du navire avait déclaré qu'au moment du sinistre, les citernes étaient exemptes de résidus de cargaison d'hydrocarbures.
- 3.3.4 Le Comité exécutif a rappelé qu'en mai 2023, la Cour suprême avait confirmé les décisions antérieures du tribunal de district de Rotterdam et de la cour d'appel de La Haye selon lesquelles la Convention sur les hydrocarbures de soute de 2001 ne s'appliquait pas au sinistre du *Bow Jubail* et que, de fait, le *Bow Jubail* avait la qualité de navire au sens de la CLC de 1992.
- 3.3.5 Le Comité exécutif a également rappelé qu'au total, 29 actions en justice avaient été engagées par 57 demandeurs devant le tribunal de district de Rotterdam contre le propriétaire du navire, son assureur et d'autres parties. Il a en outre été rappelé que le Fonds de 1992 avait été notifié ou inclus en tant que défendeur dans ces actions.
- 3.3.6 Le Comité exécutif a également rappelé qu'à la suite d'un examen préliminaire des montants réclamés, le montant total provisoire serait plus proche de EUR 60 millions. Il dépasse donc largement la limite fixée par la CLC de 1992, ainsi que le remboursement que le propriétaire du navire verserait au Fonds de 1992 en vertu de l'Accord de remboursement en cas de pollution par des hydrocarbures déversés par des navires-citernes de petites dimensions (STOPIA 2006) (tel que modifié en 2017)^{<1>}.
- 3.3.7 Le Comité exécutif a également rappelé qu'à sa session de mai 2023, il avait autorisé l'Administrateur à effectuer des paiements au titre du sinistre du *Bow Jubail*.
- 3.3.8 Le Comité exécutif a en outre rappelé qu'en juin 2023, le propriétaire du navire avait demandé au tribunal de district de Rotterdam l'autorisation de limiter sa responsabilité à 15 991 676 DTS conformément à la CLC de 1992.
- 3.3.9 Le Comité exécutif a noté qu'en octobre 2023, après le rejet par le tribunal de sa demande de limiter sa responsabilité au seul montant prévu par la CLC de 1992, le propriétaire du navire avait de nouveau présenté une demande tendant à limiter sa responsabilité au montant prévu par la CLC de 1992, en y incluant cette fois les intérêts.
- 3.3.10 Le Comité exécutif a noté que, lors d'une audience tenue le 26 avril 2024, le tribunal avait indiqué qu'il déciderait s'il y avait lieu ou non d'accepter la demande du propriétaire du navire avant la fin du mois de mai 2024.

Comité exécutif du Fonds de 1992

- 3.3.11 Le Comité exécutif du Fonds de 1992 a noté que l'Administrateur continuerait de suivre ce sinistre et qu'il ferait rapport de tout fait nouveau à la prochaine session des organes directeurs.

3.4	Sinistres dont les FIPOL ont à connaître – Fonds de 1992 : Sinistre survenu en Israël Document IOPC/APR24/3/4		92EC	
-----	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--	-------------	--

- 3.4.1 Le Comité exécutif du Fonds de 1992 a pris note des informations contenues dans le document [IOPC/APR24/3/4](#) concernant le sinistre survenu en Israël.

^{<1>} Dorénavant, toute référence à « STOPIA 2006 » doit être lue comme signifiant « STOPIA 2006 (tel que modifié en 2017) ».

- 3.4.2 Le Comité exécutif a rappelé qu'en février 2021, le Gouvernement israélien avait pris contact avec le Fonds de 1992 pour demander une assistance concernant des hydrocarbures découverts le long du littoral israélien. Le Comité exécutif a également rappelé que le Gouvernement israélien estimait qu'un déversement avait eu lieu dans les eaux de la zone économique exclusive (ZEE) d'Israël. Il a rappelé en outre que l'origine du déversement n'avait pas été identifiée.
- 3.4.3 Le Comité exécutif a également rappelé que, d'après les enquêtes menées par les experts engagés par le Fonds de 1992, la pollution avait été causée par du pétrole brut qui n'aurait pu provenir que d'un pétrolier de passage.
- 3.4.4 Le Comité exécutif a en outre rappelé qu'en conséquence, à sa session de juillet 2021, il avait décidé que la pollution qui avait touché le littoral israélien pouvait être considérée comme un déversement d'origine inconnue (dit « déversement mystère ») et que la CLC de 1992 et la Convention de 1992 portant création du Fonds s'appliqueraient à ce sinistre. Il a rappelé qu'il avait autorisé l'Administrateur à verser des indemnités au titre des demandes nées du sinistre survenu en Israël.
- 3.4.5 Le Comité exécutif a noté que 470 demandes d'indemnisation avaient été soumises au titre d'opérations de nettoyage, de dommages aux biens et de préjudices économiques, pour un montant total de ILS 39,8 millions et a noté que 12 demandes d'indemnisation avaient été réglées, pour un montant total de ILS 4,6 millions. Le Comité exécutif a également noté que 344 demandes d'indemnisation pour préjudices économiques et dommages aux biens avaient été rejetées en raison du manque d'informations à l'appui.
- 3.4.6 Le Comité exécutif a noté que d'autres demandes d'indemnisation avaient été évaluées à ILS 3,6 millions et que les demandeurs avaient été informés de l'évaluation, mais n'avaient pas encore répondu.
- 3.4.7 Le Comité exécutif a également noté que plusieurs demandes d'indemnisation, dont des demandes au titre d'opérations de lutte contre le déversement, d'opérations de nettoyage menées par des collectivités locales le long du littoral israélien et au titre de pertes économiques, avaient été reçues récemment par l'intermédiaire du tribunal maritime de Haïfa, devant lequel un certain nombre de demandeurs dont les demandes d'indemnisation n'avaient pas encore été réglées avaient engagé des actions en justice contre le Fonds de 1992, afin d'éviter que leurs demandes ne soient prescrites.

Comité exécutif du Fonds de 1992

- 3.4.8 Le Comité exécutif du Fonds de 1992 a noté que l'Administrateur continuerait de suivre ce sinistre et ferait rapport de tout fait nouveau à la prochaine session des organes directeurs.

3.5	Sinistres dont les FIPOL ont à connaître – Fonds de 1992 : <i>Princess Empress</i> Document IOPC/APR24/3/5		92EC	
-----	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--	-------------	--

- 3.5.1 Le Comité exécutif du Fonds de 1992 a pris note des informations contenues dans le document [IOPC/APR24/3/5](#) relatif au sinistre du *Princess Empress*.
- 3.5.2 Le Comité exécutif a rappelé que, le 28 février 2023, le *Princess Empress* avait coulé au large de Naujan, dans le Mindoro oriental (Philippines), alors qu'il transportait une cargaison de 800 000 litres de fuel-oil. Il s'en était suivi un déversement d'hydrocarbures qui avait été détecté autour de l'endroit où se trouvait le navire et s'était étendu à d'autres zones, causant des dommages de pollution.

- 3.5.3 Il a été rappelé que les côtes du Mindoro oriental avaient été touchées à des degrés divers par la pollution provoquée par le sinistre du *Princess Empress* et que les hydrocarbures avaient également atteint l'archipel de Caluya, situé au sud de l'île de Mindoro, affectant les îles de Semirara et Liwagao.
- 3.5.4 Le Comité exécutif a rappelé que le Fonds de 1992 et le Shipowners' P&I Club avaient ouvert un bureau central de soumission des demandes d'indemnisation à Calapan, dans le Mindoro oriental, et mis en place un certain nombre de centres de collecte temporaires dans différentes régions, dont certaines ne sont pas facilement accessibles.
- 3.5.5 Il a été rappelé que les demandes d'indemnisation issues de ce sinistre avaient dépassé la limite de responsabilité du propriétaire du navire en vertu de la CLC de 1992. Il a également été rappelé que, bien que le Fonds de 1992 ait commencé à verser des indemnités lorsque la limite fixée par la CLC de 1992 a été atteinte, l'assureur du propriétaire du navire avait remboursé au Fonds de 1992 les montants versés à titre d'indemnisation, jusqu'à concurrence de la limite fixée par STOPIA 2006, soit 20 millions de DTS. Il a été rappelé, cependant, que la limite de STOPIA 2006 avait également été atteinte.

Demandes d'indemnisation

- 3.5.6 Le Comité exécutif a pris note des informations relatives aux demandes d'indemnisation figurant à la section 8 du document [IOPC/APR24/3/5](#).
- 3.5.7 Il a été noté qu'après la publication du document, les experts en matière de pêche avaient finalisé leur évaluation de quelque 36 000 demandes d'indemnisation dans le secteur de la pêche. Il a été noté que, de ce nombre, environ 23 500 demandes d'indemnisation relatives à la pêche de capture avaient été évaluées à PHP 794,2 millions. Il a également été noté que le processus de paiement des montants approuvés avait été engagé, mais que compte tenu du volume important de demandes d'indemnisation à régler et des difficultés logistiques, il faudrait plusieurs mois pour effectuer tous les paiements.

Déclaration de la délégation des Philippines

- 3.5.8 La délégation des Philippines a fait la déclaration suivante :

« Les opérations d'intervention en mer et sur le littoral liées au déversement d'hydrocarbures provoqué par le naufrage du *Princess Empress* dans les eaux situées au large de Naujan (Mindoro oriental) le 28 février 2023 ont été levées à compter du 25 juillet 2023 après la série d'inspections finales effectuées par l'équipe de gestion du sinistre. Tous les organismes gouvernementaux et les services des collectivités locales intervenant dans le poste de commandement ont participé à l'inspection. Cependant, une surveillance continue des sites touchés doit se poursuivre.

Les garde-côtes philippins et d'autres organismes gouvernementaux se concentrent désormais sur la réhabilitation des zones touchées.

Les garde-côtes philippins et d'autres organismes préparent actuellement les documents nécessaires pour présenter une demande d'indemnisation à l'encontre des FIPOL.

Les Philippines mettent tout en œuvre pour informer les demandeurs potentiels du régime d'indemnisation géré par les FIPOL. Une coordination étroite entre le Gouvernement et les FIPOL existe également au sujet des demandes d'indemnisation par l'intermédiaire du Bureau de soumission des demandes d'indemnisation.

Dans l'attente, nous remercions le Secrétariat des FIPOLE et l'ensemble des partenaires et parties prenantes concernés pour tous les efforts et l'aide fournis aux Philippines et aux demandeurs, en particulier aux pêcheurs. »

Comité exécutif du Fonds de 1992

3.5.9 Le Comité exécutif du Fonds de 1992 a noté que l'Administrateur continuerait de suivre ce sinistre et qu'il ferait rapport de tout fait nouveau à la prochaine session des organes directeurs.

3.6	Sinistres dont les FIPOLE ont à connaître – Fonds de 1992 : Sinistre survenu à Trinité-et-Tobago Documents IOPC/APR24/3/6 et IOPC/APR24/3/6/1		92EC	
-----	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--	------	--

3.6.1 Le Comité exécutif du Fonds de 1992 a pris note du document [IOPC/APR24/3/6](#) soumis par le Secrétariat et du document [IOPC/APR24/3/6/1](#) soumis par le Gouvernement de la République de Trinité-et-Tobago.

Document IOPC/APR24/3/6 soumis par le Secrétariat

3.6.2 Le Comité exécutif du Fonds de 1992 a noté que le chaland articulé *Gulfstream*, remorqué par le remorqueur *Solo Creed*, avait chaviré les 5 et 6 février 2024, à environ 16 km au large de Tobago, avant de s'immobiliser à environ 150 mètres au large de Canoe Bay, sur la côte sud-est de Tobago, déversant une quantité inconnue de ses 4 652 tonnes de cargaison de fuel-oil de soute « C », qui avait pollué quelque 15 km de la côte de Tobago. Par la suite, des traces et des boulettes d'hydrocarbures avaient été rejetées sur la côte de Bonaire (Royaume des Pays-Bas), avant d'être nettoyées par les autorités locales.

3.6.3 Le Comité exécutif a également noté que la barge se rendait au Guyana en provenance de la baie de Pozuelo (Venezuela) et que l'agence de gestion des situations d'urgence de Tobago avait déclenché le plan national d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures pour gérer les interventions de lutte contre le déversement.

3.6.4 Le Comité exécutif a en outre noté que le Fonds de 1992 avait dépêché l'ITOPF afin de fournir une aide aux autorités et que, début mars 2024, l'Administratrice adjointe/Cheffe du Service des demandes d'indemnisation et un chargé des demandes d'indemnisation s'étaient rendus à Trinité-et-Tobago pour recueillir des informations et rencontrer des représentants du Ministère de l'énergie et des industries énergétiques.

3.6.5 Il a été noté que deux entreprises de sauvetage et de protection de l'environnement avaient été chargées d'enlever les hydrocarbures restant à l'intérieur de l'épave et qu'il restait une quantité inconnue d'hydrocarbures, pouvant aller jusqu'à 25 000 barils sur la cargaison initiale de 35 000 barils, à l'intérieur de la barge renversée.

3.6.6 Il a également été noté que les opérations de nettoyage se poursuivaient, mobilisant plus de 150 travailleurs et bénévoles.

3.6.7 Il a en outre été noté que les hydrocarbures transportés à bord de la barge étaient persistants et que la barge avait effectué des voyages en mer pendant de nombreuses années en étant poussée par un remorqueur, le *Marlin*.

- 3.6.8 Le Comité exécutif a noté que, d'après les bases de données en ligne, la barge *Gulfstream* était classée par l'American Bureau of Shipping (ABS) jusqu'au 31 décembre 2018, mais qu'aucune autre donnée d'immatriculation n'était disponible. Il a également été noté qu'il semblait que le bâtiment n'avait pas été reclassé ou immatriculé depuis plusieurs années.
- 3.6.9 Le Comité exécutif a noté que, dans le cadre de plusieurs sinistres, les organes directeurs des FIPOL avaient 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, notamment les sinistres du *Victoriya* (2003), de l'*Al Jaziah 1* (2000) et du *Pontoon 300* (1998).
- 3.6.10 Le Comité exécutif a en outre noté qu'en mars 2023, la barge *Gulfstream* avait été amarrée à Colón (Panama) et que, selon des documents judiciaires, elle était endommagée au point de nécessiter un pompage pour éviter qu'elle ne coule. En juin 2023, elle avait été vendue aux enchères, avant d'être laissée pendant sept mois échouée sur une grève.
- 3.6.11 Il a été noté que, le 30 décembre 2023, le remorqueur *Solo Creed* avait déplacé la barge et l'avait mise à l'ancre dans le port de Colón (Panama) et que la barge avait été ensuite été remorquée jusqu'au Venezuela.
- 3.6.12 Il a également été noté qu'une base de données en ligne avait permis de localiser le *Solo Creed* et le *Gulfstream* au large près d'Amuay (Venezuela), avant que le remorqueur et la barge soient observés dans la baie de Pozuelo (Venezuela) entre le 27 et le 31 janvier 2024.
- 3.6.13 Il a en outre été noté que, le 3 février 2024, après avoir quitté la baie de Pozuelo, l'imagerie satellite montrait le remorqueur et la barge se dirigeant vers le nord-est, avec la barge sur un long câble d'attelage. Les images indiquaient que la barge laissait déjà échapper une substance huileuse, laissant derrière elle une nappe qui s'étendait sur au moins 40 km. Cet élément indiquait qu'il était probable que le *Gulfstream* ait pris une cargaison au Venezuela dans la baie de Pozuelo, peut-être au moyen d'un transfert de navire à navire.
- 3.6.14 Le Comité exécutif a noté que des images satellite montraient que la barge *Gulfstream* avait chaviré à environ 16 km au sud-est de Tobago, et que le remorqueur *Solo Creed* avait apparemment lâché le câble d'attelage et s'était enfui. Malgré les recherches menées par les autorités locales et l'aide demandée aux États voisins et à divers registres de navires, le remorqueur n'a pas pu être localisé.
- 3.6.15 Le Comité exécutif a également noté que, selon un document censé représenter une demande de réservation d'un pilote pour le remorqueur *Solo Creed* et sa barge *Culie Boy*, la cargaison avait pour destination Guyana Power and Light, la compagnie d'électricité publique du Guyana. Il a été noté que Guyana Power and Light avait nié toute implication dans le sinistre, mais que l'existence d'autres contrats de fourniture d'hydrocarbures à des entités du Guyana ne pouvait être écartée.
- 3.6.16 Le Comité exécutif a en outre noté que les documents d'immatriculation de navire fournis par l'autorité maritime de Zanzibar indiquaient que le propriétaire déclaré du *Solo Creed*, lors de son voyage de remorquage de la barge *Gulfstream*, était un dirigeant d'une société basée au Panama, et que plusieurs directeurs de cette société étaient communs à trois autres sociétés qui possédaient également plusieurs autres bâtiments qui transitaient 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 (SIA).

- 3.6.17 Il a été noté qu'un organisme d'enquête indépendant avait pris contact avec une personne au Nigéria qui avait par la suite déclaré avoir acheté le remorqueur et la barge en août 2023 (produisant un acte de vente non notarié de la barge *Gulf Stream*, dont le nom avait été mal orthographié) et affirmé qu'il faisait venir les deux bâtiments au Nigéria lorsque le sinistre s'était produit, qu'ils n'étaient pas assurés et que le remorqueur *Solo Creed* était toujours en route vers le Nigéria.
- 3.6.18 Il a également été noté qu'un nouveau certificat d'immatriculation avait été fourni par l'autorité maritime de Zanzibar en date du 13 février 2024, indiquant un nouveau propriétaire basé à Georgetown (Guyana), mais qu'il n'avait pas été possible de localiser la société en question dans le registre du commerce du Guyana et que les autorités de Trinité-et-Tobago poursuivaient leurs recherches.
- 3.6.19 Il a en outre été noté que le nettoyage et le confinement en mer avaient commencé le 8 février 2024, avec la participation de plus de 200 personnes, mais qu'en raison des marées de printemps, les hydrocarbures avaient été poussés au-delà de la ligne de marée haute habituelle, souillant de nombreuses zones. Il a également été noté que l'action des vagues lors des prochaines marées de printemps contribuerait à nettoyer naturellement de nombreuses zones contaminées.
- 3.6.20 Le Comité exécutif a noté qu'il était prévu que les opérations d'enlèvement des hydrocarbures commencent au cours de la semaine du 1^{er} avril 2024, mais qu'elles avaient été entravées par le mauvais temps.
- 3.6.21 Le Comité exécutif a également noté qu'au 4 avril 2024, quelque 8 255 m³ de déchets liquides et 15 926 m³ de déchets solides avaient été récupérés.
- 3.6.22 Le Comité exécutif a en outre noté qu'aucune demande d'indemnisation n'avait encore été déposée et que des recherches étaient toujours en cours pour retrouver les propriétaires de la barge *Gulfstream*.
- 3.6.23 Il a été noté que le sinistre mettait en cause une barge qui semblait ne pas avoir d'assurance, qui était en mauvais état et dont aucun propriétaire enregistré n'avait encore été identifié, et qui semblait présenter des fuites d'hydrocarbures au début du voyage, ce qui laissait penser que la barge n'était pas en état de naviguer ni avant ni au début du voyage.

Document IOPC/APR24/3/6/1 – Soumis par le Gouvernement de la République de Trinité-et-Tobago

- 3.6.24 Le Comité exécutif du Fonds de 1992 a également pris note du document [IOPC/APR24/3/6/1](#) soumis par le Gouvernement de la République de Trinité-et-Tobago, qui précisait que la barge aurait une capacité de 60 000 barils de cargaison et qu'elle aurait transporté une cargaison de 35 000 barils à destination de la République du Guyana. Le Comité exécutif a en outre noté que les autorités tanzaniennes avaient fait savoir que le certificat d'enregistrement était frauduleux.
- 3.6.25 Il a été noté que les autorités locales recherchaient le *Solo Creed* partout dans le monde et que des courriers officiels avaient été adressés au Panama et à la Tanzanie afin d'obtenir toute information pertinente concernant les deux bâtiments. Il a également été noté que la division des services maritimes du Ministère des travaux publics et des transports avait été contactée par un avocat nigérian représentant le propriétaire présumé du remorqueur et de la barge et qu'elle examinait actuellement la véracité des allégations et avait entamé des démarches auprès du Gouvernement nigérian.

- 3.6.26 Il a en outre été noté que les garde-côtes de Trinité-et-Tobago travaillaient 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.
- 3.6.27 Le Comité exécutif a noté que les premières estimations du coût de la lutte contre le déversement étaient de l'ordre de USD 23,5 millions, dont USD 12,5 millions déjà dépensés au 6 avril 2024. Le Comité exécutif a également noté que les opérations de nettoyage avaient été pour la plupart achevées en mars 2024 et que le nettoyage du littoral devait être achevé en avril 2024, l'enlèvement des hydrocarbures de l'épave devant pour sa part être achevé à la mi-mai 2024.
- 3.6.28 Le Comité exécutif a en outre noté que le Gouvernement de Trinité-et-Tobago avait 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, afin de récupérer les sommes dépensées au titre de la lutte contre le déversement et des opérations de nettoyage, et qu'il avait aussi l'intention d'utiliser le fuel-oil de soute « C » qui avait été récupéré dans le bâtiment afin de rembourser les coûts.
- 3.6.29 Le Comité exécutif a pris note des mesures d'intervention engagées par les autorités locales telles que précisées dans le document. Il a également noté que, concernant les recherches pour retrouver le *Solo Creed*, l'agence CARICOM IMPACS avait indiqué qu'un cabinet d'avocats représentant l'affréteur d'une barge avait informé la centrale électrique du Guyana, présumée être le destinataire prévu de la cargaison, 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. Il a également été noté que la correspondance ne mentionnait pas le nom de la barge et indiquait que le volume de fuel-oil lourd à bord était 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, qui avait fait mention d'une barge, le *Culie Boy*, dont le numéro OMI figurant dans le document de services de pilotage correspondait à celui de la barge *Gulfstream*, d'après des sources en ligne.
- 3.6.30 Il a en outre été noté que l'assistance de l'agence CARICOM IMPACS avait 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. Des photos avaient été fournies, montrant le remorqueur tirant une barge qui correspondait à celle que l'on voyait couler dans les vidéos mises à la disposition des autorités de Trinité-et-Tobago.
- 3.6.31 Le Comité exécutif du Fonds de 1992 a noté que la division des services maritimes avait écrit à l'OMI pour lui demander de détacher un consultant pour faciliter l'enquête, et que l'OMI était activement engagée dans le processus d'identification d'un consultant. Le Comité exécutif a également noté que le Gouvernement de Trinité-et-Tobago avait 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.
- 3.6.32 La délégation de Trinité-et-Tobago a fait une déclaration détaillée concernant ce sinistre, qui est reproduite en intégralité à l'annexe jointe.

Déclaration de la délégation de la République de Corée

- 3.6.33 La délégation de la République de Corée a fait la déclaration suivante :

« Premièrement, nous tenons à adresser nos remerciements au Secrétariat et à la République de Trinité-et-Tobago pour avoir fourni les informations pertinentes et soumis les documents relatifs au sinistre survenu à Trinité-et-Tobago, qui a eu lieu début février cette année.

Ce sinistre revêt une importance considérable pour la mise en œuvre de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1992 portant création du Fonds, qui constituent les fondements des FIPOL, et les enjeux que révèlent les documents sont tous liés au non-respect d'obligations essentielles prévues par ces Conventions.

En particulier, comme il est précisé dans les documents, on soupçonne que le sinistre soit lié à des actions illicites délibérées, tels que l'évitement intentionnel d'enregistrement d'un bâtiment par certains propriétaires dans des zones données. Il y a également eu des problèmes pour identifier les propriétaires en raison de l'absence d'informations relatives à l'enregistrement des navires mis en cause dans le sinistre, ainsi que des questions de classification.

En outre, il est évident que la barge en question présentait de graves problèmes d'entretien et de navigabilité avant le sinistre, ce qui augmente potentiellement et considérablement le risque de déversements d'hydrocarbures. Par conséquent, l'intervention des FIPOL devient inévitable, entraînant une hausse de la contribution des États Membres.

Par ailleurs, les propriétaires de navires dans tous les États Membres sont obligés de disposer d'une assurance responsabilité en vertu de la CLC de 1992. Or, dans la situation actuelle, on pense que le propriétaire non identifié de la barge ne s'est, dans le cas présent, pas acquitté de l'obligation qui lui incombe en vertu de la Convention. Même si le propriétaire est identifié par la suite, on s'attend à ce que le Fonds de 1992 subisse des pertes financières si le propriétaire ne dispose pas de l'assurance prévue par la Convention. La République de Corée se dit gravement préoccupée par le fait que cette situation fera directement peser une charge sur les États Membres.

Lors de précédentes réunions des FIPOL, les organes directeurs des FIPOL ont accepté qu'un bâtiment qui effectuait des opérations régulières en mer, y compris un chaland transportant des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison d'un lieu à un autre, était un bâtiment "de mer" répondant à la définition du terme "navire" au sens de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile. Étant donné que ce sinistre est à interpréter comme une affaire similaire, on estime que le versement d'indemnités est inévitable, et la République de Corée accepte donc que des indemnités soient versées au titre des demandes d'indemnisation nées de ce sinistre.

Toutefois, cette délégation exprime ses vives préoccupations quant à la forte probabilité que des sinistres similaires se produisent à l'avenir. Au regard de la survenue constante d'affaires portant sur l'interprétation de la définition du terme "navire", les sinistres intentionnels, et la sous-assurance insuffisante pour couvrir la responsabilité du propriétaire du navire, la République de Corée s'inquiète des conséquences négatives pour les FIPOL et les États Membres des problèmes persistants de respect des Conventions de 1992.

En particulier, les pratiques illicites associées aux enregistrements frauduleux de navires, qui sont le principal problème identifié dans cette affaire, ont fait l'objet de discussions au Comité juridique de l'OMI la semaine dernière, et la question concerne directement les FIPOL étant donné qu'elle a trait à l'identification des propriétaires de navires.

Par conséquent, la République de Corée prie tous les États Membres de s'acquitter de leurs obligations en vertu des Conventions, y compris les obligations de gestion et de supervision des États du pavillon, afin de protéger les intérêts des FIPOL et des États Membres.

En outre, cette délégation prie le Secrétariat de bien vouloir s'engager activement sur ce dossier, notamment en prenant toutes les mesures juridiques nécessaires et raisonnables concernant le sinistre, afin de s'assurer que les États Membres s'acquittent de leurs obligations en vertu de la Convention, en coopérant avec le Secrétariat des FIPOL à l'avenir. »

Déclaration de la délégation du Royaume des Pays-Bas

3.6.34 La délégation du Royaume des Pays-Bas a fait la déclaration suivante :

« Nous souhaitons tout d'abord remercier Trinité-et-Tobago et les FIPOL pour les mesures déjà prises dans le cadre de ce sinistre et les efforts qui ont déjà été engagés afin d'identifier le propriétaire du bâtiment. Le Royaume des Pays-Bas se félicite d'entendre des membres du Comité exécutif déclarer que les Conventions de 1992 devraient s'appliquer à ce sinistre, étant donné que des hydrocarbures et des boulettes d'hydrocarbures ont été rejetés sur la côte de Bonaire par suite de ce sinistre. Des plages et des mangroves ont été polluées, mais fort heureusement nettoyées assez rapidement par les autorités néerlandaises. Il existe à Bonaire un entraînement annuel à l'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures, qui s'est révélé très efficace dans cette situation. Cependant, malgré cette intervention efficace, une pollution a tout de même eu lieu et ce sinistre donnera donc lieu à des demandes d'indemnisation.

Nous soutenons également les préoccupations qui ont été exprimées par d'autres États Membres, à savoir que le manque d'informations quant à l'identité du propriétaire et à l'assurance des bâtiments dans ce type de sinistres pourrait mettre en péril le fonctionnement du système mis en place dans le cadre des FIPOL. Nous nous félicitons vivement de la proposition de discuter plus avant de cette question.

De notre côté, nous souhaitons en outre souligner l'importance d'une bonne coopération entre États concernés par un tel sinistre. Dans le cas du sinistre survenu à TrinitéetTobago, en raison des hydrocarbures rejetés sur la côte de Bonaire, le Royaume des Pays-Bas a également proposé à TrinitéetTobago son aide pour l'enlèvement de l'épave, afin d'éviter de nouveaux dommages écologiques potentiels dans la zone des Caraïbes dans son ensemble et également de réfléchir à des possibilités de coopérer pour obtenir une indemnisation de la part du propriétaire du bâtiment. »

Débat

- 3.6.35 Une délégation a déclaré que ce sinistre soulignait la nécessité de renforcer le contrôle du transport maritime afin de minimiser l'éventualité de bâtiments similaires présentant des risques importants de dommages aux côtes et à l'environnement et a insisté sur l'importance de l'appui fourni par les FIPOL et des raisons d'être membre du Fonds de 1992.
- 3.6.36 Un nombre important de délégations a convenu que la CLC de 1992 et la Convention de 1992 portant création du Fonds s'appliquaient à ce sinistre et a autorisé l'Administrateur à verser des indemnités au titre des demandes d'indemnisation nées de ce sinistre, et qu'il y avait lieu de poursuivre les efforts engagés pour identifier le propriétaire du navire et pour engager une action récursoire au titre de la part supportée par le Fonds de 1992.
- 3.6.37 Plusieurs délégations ont déclaré qu'elles saluaient les efforts engagés pour récupérer davantage d'informations et identifier le propriétaire du navire, mais ont noté que malgré les efforts du Secrétariat et du Gouvernement de Trinité-et-Tobago, l'identité du propriétaire n'avait pas encore été confirmée. Elles ont indiqué que, même si le propriétaire était retrouvé, il était peu probable que le bâtiment en cause soit assuré. Cette situation était source de vives préoccupations et mettait en péril l'intégrité du régime d'indemnisation.

- 3.6.38 Plusieurs délégations se sont déclarées favorables à une discussion plus approfondie au sein de l'Assemblée du Fonds de 1992, et une délégation a déclaré que cette question devrait être portée à l'attention du Comité juridique de l'OMI.
- 3.6.39 Une délégation a noté la difficulté à identifier le propriétaire du navire, même en ayant à disposition une couverture satellite moderne, et une autre délégation, notant qu'elle n'était pas membre du Comité exécutif, a déclaré faire siennes les préoccupations exprimées par l'Administrateur concernant la menace que constituaient pour le milieu marin et la stabilité du régime d'indemnisation les bâtiments ne respectant pas les normes et naviguant en étant insuffisamment ou pas assurés.
- 3.6.40 Cette délégation a noté que le document [IOPC/APR24/3/6](#) fournissait suffisamment de motifs et de précédents juridiques pour conclure que la barge et les hydrocarbures chargés à bord de celle-ci répondaient aux définitions des termes « navire » et « hydrocarbures », visés par la CLC de 1992, et a également noté que l'Assemblée du Fonds de 1992 avait mis en place le 7^e groupe de travail intersessions sur la définition du terme « navire », dont le rapport final figurait dans le document [IOPC/APR15/8/2](#) et qui, à son paragraphe 12.2.7.3, analysait un scénario identique et parvenait aux mêmes conclusions.

Décisions du Comité exécutif du Fonds de 1992

- 3.6.41 Le Comité exécutif du Fonds de 1992 a décidé :
- a) que la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et la Convention de 1992 portant création du Fonds s'appliquaient à ce sinistre ; et
 - b) d'autoriser l'Administrateur à verser des indemnités au titre des demandes nées de ce sinistre .

* * *

ANNEXE

Déclaration de la délégation de la République de Trinité-et-Tobago

« Je me présente devant vous en tant que chef de la délégation de la République de Trinité-et-Tobago, qui est partie à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et à la Convention de 1992 portant création du Fonds. Je tiens également à me présenter personnellement : je m'appelle Stuart Young et je suis Ministre de l'énergie et des industries énergétiques, rattaché au Cabinet du Premier ministre du Gouvernement de la République de Trinité-et-Tobago. Dans le cadre de mon portefeuille ministériel, j'ai notamment pour responsabilité de superviser la gestion du secteur de l'énergie de Trinité-et-Tobago, qui inclut la gestion globale des déversements d'hydrocarbures à l'échelle nationale dans le cadre du plan national d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures.

Je souhaite que cette déclaration soit incluse dans le compte rendu des décisions.

Pour présenter brièvement notre pays, Trinité-et-Tobago est un petit État composé de deux îles jumelles, situé à la pointe la plus méridionale de l'archipel des Caraïbes. Il se trouve à environ 11 kilomètres au large des côtes du Venezuela. La superficie conjuguée de nos deux îles est d'environ 5 131 kilomètres carrés, dont environ 300 kilomètres carrés pour Tobago. Il est essentiel de noter que l'économie intérieure de Tobago dépend totalement du tourisme et, en particulier, de ses plages de sable blanc immaculées et de ses eaux bleues cristallines.

Ce fâcheux et dramatique déversement d'hydrocarbures a touché l'île de Tobago sans prévenir le 7 février 2024, menaçant immédiatement la vie et les moyens de subsistance des habitants de Tobago. La zone où ce bâtiment renversé et sans équipage s'est échoué à Tobago se trouve à seulement quelques kilomètres des plages les plus touristiques de l'île. Si les marées et les courants n'avaient pas joué en notre faveur, ce déversement d'hydrocarbures aurait pu détruire l'économie et les moyens de subsistance de Tobago. Nous n'avons reçu aucun avertissement, aucun propriétaire ne s'est fait connaître, et personne n'a pris la responsabilité de ce bâtiment et du rejet d'hydrocarbures sur notre récif et nos 15 kilomètres de côtes. Il s'agissait réellement d'un "voleur dans la nuit" qui nous a frappés et agressés et nous coûte plusieurs millions de dollars sans aucune faute de notre part ni d'une quelconque personne associée à Trinité-et-Tobago. Le bâtiment n'avait ni lien ni activité avec Trinité-et-Tobago.

L'importance de ce dossier et le document que nous avons soumis ont poussé le Gouvernement de Trinité-et-Tobago à me confier la lourde et importante responsabilité de me présenter devant vous pour défendre notre cause, plaider notre cause et demander votre aide et votre indemnisation non seulement pour prendre en charge les coûts croissants liés à la gestion de ce déversement d'hydrocarbures dramatique, mais aussi pour repérer et localiser les personnes responsables de cette catastrophe et faire en sorte qu'elles répondent de leurs actes. Je tiens à vous rassurer immédiatement quant au fait que nous travaillerons en étroite collaboration avec vous pour trouver les personnes responsables de façon à ce que le Fonds de 1992 puisse, *in fine*, se faire rembourser les sommes versées. L'État coopérera pleinement avec le Fonds de 1992 afin que celui-ci se fasse rembourser toutes les indemnités versées à Trinité-et-Tobago.

Comme vous le savez sans doute tous, Trinité-et-Tobago a soumis le document [IOPC/APR24/3/6/1](#) à l'invitation du Secrétariat des FIPOL, en raison du fâcheux déversement d'hydrocarbures qui a touché l'île de Tobago.

Je présente donc la demande des habitants de Trinité-et-Tobago aux autres États Membres du Fonds de 1992, afin que vous autorisiez l'Administrateur des FIPOL à verser des indemnités raisonnables au titre des lourdes pertes financières liées aux dépenses engagées pour lutter contre ce déversement et pour mettre en place les mesures préventives nécessaires. L'absence d'indemnisation de la part du Fonds constituerait un grand poids, étant donné que les coûts importants engagés n'étaient pas prévus au budget et qu'ils nous mettront en difficulté.

Le “bâtiment” et le déversement d’hydrocarbures

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. Nous sommes conscients que ce nom est l’ancien nom du bâtiment en question ; toutefois, son nom actuel reste encore à établir de manière définitive. Environ 15 kilomètres de côtes ont été touchés, sur la façade atlantique de l’île. 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), qui est l’organisme chargé de la gestion des catastrophes sur l’île. Le plan d’urgence de Tobago en cas de déversement d’hydrocarbures et le plan national d’intervention en cas de déversement d’hydrocarbures ont tous deux été immédiatement déclenchés.

Le Ministère de l’énergie et des industries énergétiques s’est assuré les services de la compagnie pétrolière nationale publique, Heritage Petroleum Company Limited (HPCL), pour aider à 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. Par l’intermédiaire de HPCL, il a été fait appel à Oil Spill Response Limited (OSRL) pour apporter un soutien technique à nos opérations d’intervention. Les opérations de nettoyage des côtes ont mobilisé à la fois des équipements mécaniques, des entreprises spécialisées dans les déversements d’hydrocarbures, des équipes de nettoyage du secteur public et des bénévoles. Globalement, au plus fort des opérations, 200 personnes par jour environ étaient chargées du nettoyage.

Je me suis personnellement rendu à Tobago avec mon collègue du Gouvernement, le Ministre des travaux publics et des transports, le 9 février 2024, et nous avons rencontré le Premier secrétaire de l’Assemblée de Tobago afin d’avoir un compte rendu direct des conséquences de cette catastrophe et des interventions effectuées. Une semaine plus tard, le Premier ministre de Trinité-et-Tobago, à la tête d’une délégation incluant le Ministre des travaux publics et des transports et moi-même, s’est rendu à Tobago pour une séance d’information sur la situation et pour s’adresser à la nation au sujet des travaux en cours pour contenir le déversement d’hydrocarbures, les nettoyer et gérer les répercussions du sinistre, témoignant de l’importance et du caractère majeur de ce sinistre à l’échelle nationale.

L’agence de gestion des situations d’urgence de Tobago a initialement fait appel à des entreprises pour contenir le déversement provenant de l’épave. Cette opération ayant échoué, le Ministère de l’énergie et des industries énergétiques a ensuite coordonné ces opérations une fois l’entreprise de sauvetage T&T Salvage LLC/QT Environmental Inc. engagée.

Tentatives visant à déterminer l’identité du propriétaire du navire/bâtiment

Des images prises par des véhicules téléc commandés et des photographies sous-marines de l’épave ont révélé que le nom *Gulfstream* figurait sur la proue tribord, dans le cadre d’une tentative visant à déterminer le nom du bâtiment et ses caractéristiques. Sur la base d’une recherche effectuée sur les bâtiments portant le nom de *Gulfstream* et dont les dimensions et la description correspondent, 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" qui était visiblement à destination de la République coopérative du 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 présumé avoir remorqué la barge, figure sur son registre. La barge fait actuellement l'objet d'un vidage de ses différents réservoirs et citernes et il a été établi qu'elle comptait 12 citernes à cargaison avec citernes à ballast attenantes, qui contenaient différentes quantités d'hydrocarbures. À ce jour, malgré toutes les tentatives raisonnables que nous avons engagées, nous n'avons pas été en mesure de localiser le(s) propriétaire(s) de ce bâtiment et du remorqueur qui le tirait avant cette catastrophe. Nous avons fait appel à une entreprise internationale de satellites pour nous aider à localiser le remorqueur. Toutefois, à ce jour, l'entreprise n'a pas pu le localiser.

L'Institut des affaires maritimes (IMA), organisme scientifique public rattaché au Ministère de la planification et du développement, a procédé à l'analyse des hydrocarbures, prélevés directement dans le bâtiment, par chromatographie en phase gazeuse et spectrométrie de masse (GC-MS). L'analyse a révélé que les hydrocarbures étaient bien du fuel-oil de soute "C" persistant. Nous allons tenter de savoir si des raffineries de la région disposent d'un fuel-oil qui correspond, afin de nous aider à trouver les personnes responsables.

La République de Trinité-et-Tobago est actuellement à la recherche du *Solo Creed*, le remorqueur dont on pense qu'il 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. Les autorités du Panama ont fait savoir que, d'après leurs recherches, le *Solo Creed* bat pavillon tanzanien. Nous attendons des réponses de la part de la Tanzanie ainsi qu'une réponse supplémentaire du Panama quant à la question de savoir si le *Solo Creed* a quitté les eaux panaméennes en janvier 2024.

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. En outre, le Gouvernement nigérian a indiqué que l'avocat est officiellement enregistré comme tel et qu'il est inscrit au barreau du Nigéria. Le Gouvernement du Nigéria a également fait savoir, s'agissant de la nationalité nigériane du propriétaire présumé du bâtiment qui a chaviré, qu'il avait mobilisé les autorités concernées et qu'il transmettrait toute information obtenue sur ce point au Gouvernement de la République de Trinité-et-Tobago. Nous attendons leurs réponses. Je pense que cette lettre est un subterfuge destiné à orienter nos recherches des personnes responsables dans la mauvaise direction.

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 de localiser le remorqueur en cause dans le déversement d'hydrocarbures survenu à Tobago.

Nous avons eu recours à tous les moyens raisonnables pour suivre, repérer, identifier et localiser les personnes responsables de ce sinistre. À ce jour, il apparaît évident que les personnes responsables nous évitent et que personne ne prend légitimement la responsabilité de ce bâtiment qui transportait des hydrocarbures quand il s'est trouvé en difficulté, avant de chavirer et de s'échouer sur un récif à Tobago.

Gestion du déversement d'hydrocarbures

À ce jour, les premières estimations prudentes du coût de la lutte contre le déversement, y compris l'enlèvement des hydrocarbures de l'épave, sont de l'ordre de USD 35 millions (TTD 238 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. Nous disposons de reçus/factures et de pièces justificatives à l'appui de notre demande d'indemnisation.

Les opérations de nettoyage étaient pour la plupart achevées en mars 2024 et la majeure partie du nettoyage du littoral a été achevée en avril 2024. De l'avis de l'ITOPF, certaines zones doivent encore être nettoyées pour arriver à des conditions acceptables, principalement par la projection de grands volumes d'eau à faible pression sur des zones rocheuses, ce qui devrait prendre encore quelques mois. En outre, la gestion des déchets constitués par les hydrocarbures récupérés et le sable contaminé, qui sont stockés temporairement à la décharge de Studley Park (Tobago) doit être réglée, probablement par incinération des déchets liquides et par bioremédiation du sable mazouté. Plus de 50 000 barils de déchets liquides et environ 16 000 mètres cubes de matériaux de plage ont été récupérés et stockés à Studley Park. L'enlèvement des hydrocarbures de l'épave devrait être achevé à la mi-mai 2024, à la suite de quoi ils seront transportés à Trinidad. Le processus de vidage des citernes et réservoirs nécessite de pomper les hydrocarbures et de les stocker dans des réservoirs de fracturation situés à terre, puis de transférer ces réservoirs sur des camions-remorques jusqu'au port de Scarborough (Tobago). Ils seraient ensuite débarqués vers un navire d'avitaillement d'une capacité de 25 000 barils, qui transportera les hydrocarbures vers un réservoir de stockage d'une capacité de 400 000 barils de la Paria Fuel Trading Company Limited à Pointe-à-Pierre (Trinité).

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 Secrétariat des FIPOL 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 Secrétariat des FIPOL se sont rendus à Trinité-et-Tobago en mars 2024. Je tiens à remercier sincèrement le Secrétariat pour toute l'aide et les conseils fournis jusqu'à présent, ainsi que l'ITOPF et son personnel pour l'aide et les conseils précieux fournis sur place. Je remercie l'Administratrice adjointe et le Chargé des demandes d'indemnisation de leur intérêt et d'avoir pris le temps de venir à Tobago pour se rendre personnellement sur place et nous soutenir.

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. Je tiens également à assurer le Fonds de 1992 de notre collaboration afin de récupérer les indemnités qui seront versées au titre des frais que nous avons engagés auprès des personnes responsables.

Les autorités de Trinité-et-Tobago envisagent d'utiliser le fuel-oil de soute "C" qui a été récupéré dans le bâtiment afin de rembourser une partie des coûts, si cela est effectivement possible.

Position de Trinité-et-Tobago

Comme indiqué, Trinité-et-Tobago est partie à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et à la Convention de 1992 portant création du Fonds. Les autorités de Trinité-et-Tobago sont également à jour dans la présentation des rapports sur les hydrocarbures au Secrétariat des FIPOL. Le dernier rapport sur les hydrocarbures qui a été déposé concernait l'année 2023. 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. Les plans du bâtiment *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. Au 23 avril 2024, il a été possible de tarauder à chaud huit des douze citernes et de les jauger et le volume total estimé est de 27 000 barils à bord du bâtiment *Gulfstream*, qui aurait transporté 35 000 barils de fuel-oil de soute "C" juste avant le sinistre, 8 150 barils d'hydrocarbures ayant été retirés de l'épave.

Par conséquent, 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.** Comme vous le savez, le Fonds de 1992 a eu à se prononcer sur des situations similaires par le passé et a conclu que des bâtiments similaires avaient la qualité de "navire" au sens de la CLC de 1992, et je vous implore d'en conclure de même dans les circonstances présentes.

Droit à l'indemnisation par le Fonds de 1992

Par votre entremise, Madame la Présidente, le Comité exécutif du Fonds de 1992 est invité à considérer et à 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 des hydrocarbures persistants et était en route pour effectuer une transaction de fuel-oil de soute "C" apparemment avec une société d'un autre État Membre du Fonds de 1992. Trinité-et-Tobago est en règle vis-à-vis des FIPOL. Trinité-et-Tobago est à jour de ses obligations en matière de rapports sur les 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 des recommandations 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.

Chers Membres, nous faisons respectueusement valoir que les causes de cette catastrophe ne relèvent en aucun cas de la responsabilité de Trinité-et-Tobago, et que nous ne sommes aucunement en faute. Nous avons fait tout ce qui était raisonnablement attendu de nous à ce jour pour localiser le(s) propriétaire(s) du navire qui a chaviré et qui transportait ces hydrocarbures, ainsi que le remorqueur, et nous poursuivrons ces efforts afin qu'ils répondent de leurs actes. Les coûts engagés pour contenir, nettoyer et enlever les hydrocarbures du navire sont importants pour nous et sont de l'ordre d'environ USD 35 millions. Nous avons suivi les conseils des FIPOL et de l'ITOPF, envers lesquels nous sommes reconnaissants. En conclusion, j'attends donc avec intérêt votre confirmation du fait que la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et la Convention de 1992 portant

création du Fonds s'appliquent à ce sinistre et votre décision d'autoriser l'Administrateur à verser des indemnités au titre des demandes nées de ce sinistre. Je vous remercie et me tiens à disposition pour répondre à vos éventuelles questions. »

Stuart R. Young, député

Ministre de l'énergie et des industries énergétiques, rattaché au Cabinet du Premier ministre du Gouvernement de la République de Trinité-et-Tobago

29 avril 2024

PROJET