

ENJEUX DE L'ACTUALITÉ MARITIME

Suivi des dossiers en cours

Rédacteur :

> **Francis Nativel**, VP Exécutif d'Axens, filiale de l'IFPEN (en retraite)

Tous droits réservés. Ce document, protégé par le droit d'auteur, est la propriété de Vigipol. Il ne peut être utilisé ou reproduit sous quelque forme ou par quelque moyen que ce soit sans autorisation écrite préalable de Vigipol ni sans citer la source. © Vigipol – Février 2021

1. Quid de l'épave du Gino

Pour mémoire : Le *Gino* (IMO 6904703 - 50327 t DWT - Pétro-vraquier - Construit en 1969 chez Fincantieri - Pavillon Libérien) est entré en collision avec le *Team Castor* le 28 avril 1979. Le *Team Castor* (navire norvégien) naviguant léger a perdu 1 000 t provenant d'un réservoir endommagé et le *Gino* a, quant à lui, coulé à 30 mn au large du cap de la Chèvre. 32 000 des 40 000 t transportées se sont déversées dans la mer.

Il resterait donc 8 000 t piégées dans la coque. Nous avons interrogé le Cedre pour en savoir plus sur la situation de l'épave. Nous avons reçu un mail de Mme Caroff le 22 octobre (réponse obtenue grâce à l'intervention de Pierre Pinlou). Ce mail contient 2 documents :

- Un extrait de *Maritime Casualties 1963-1996* de Ni Hooke qui précise que l'épave du *Gino* est située par 120 m de fond, dans une eau proche froide et que la cargaison à cette température a une consistance de caramel épais. L'extrait précise qu'un sous-marin a inspecté l'épave et que les photos prises montraient qu'elle est intacte sans trace de la cargaison autour ce qui est en contradiction avec le rapport du Cedre <https://www.cedre.fr/Ressources/Accidentologie/Accidents/Gino-Team-Castor>
- Le sommaire du rapport de la Marine Nationale datant de janvier 1980 portant précisément sur l'inspection du sous-marin. Ce rapport est disponible dans le fond documentaire du Cedre ainsi que 2 autres rapports (l'un de l'ISTPM et l'autre du CNEXO). Ils sont ouverts à la consultation sur place. Le mail fait également référence à une étude sur les épaves polluantes datant de 2000 et commandée par la Marine nationale au Cedre qui va faire l'objet d'une remise à jour.

Enfin, il y avait une confusion qui est maintenant levée en ce qui concerne la charge : Il s'agit de « carbone black oil ». C'est bien un liquide qui est un sous-produit du raffinage portant le CAS number : 64741-62-4. Il entre dans la composition du fuel et peut servir de charge pour la production de carbone black d'où la confusion. Ses principales propriétés sont les suivantes :

- Densité : 0,94 à 1,1
- Solubilité : Nulle dans l'eau (froide ou chaude)
- Viscosité cinématique (à 40°C) : 11,3 à 32,1 cSt (cargaison du Safer et du Nabarima à 40°C en comparaison : 1,48 et 31,11 cSt respectivement)

Enquête à suivre dès que nous pourrons avoir accès aux rapports mentionnés par Mme Caroff.

2. Derniers développements concernant le Safer

Le président du Parlement arabe, le Dr Mishaal al-Salami, a plaidé le 25 septembre auprès de la communauté internationale pour qu'elle intervienne pour arrêter la catastrophe imminente.

Il a tenu les Houthis entièrement responsables d'empêcher l'équipe de l'ONU d'effectuer les réparations et les opérations d'entretien nécessaires sur le navire.

Le 24 novembre dernier, le New York Times a annoncé le feu vert des Houthis d'une intervention des experts de l'ONU.

D'après l'OMI, cette mission d'évaluation est prévue pour cette année. La cadre de la mission convenue en novembre 2020 prévoit qu'une équipe de l'ONU embarquera à bord du FSO pendant 30 jours pour évaluer son état et mener à bien de légères réparations.

Le cadre de la mission n'inclut toujours pas le déchargement du pétrole actuellement à bord du FSO.

La date de la mission n'est toujours pas fixée : « Elle dépendra d'un certain nombre de facteurs, notamment la disponibilité sur le marché de l'équipement et du personnel nécessaires, des délais et itinéraires d'expédition, des conditions météorologiques de transit et de la disponibilité du financement ».

La situation déjà difficile aurait pu être d'autant plus dramatique que l'administration Trump à la toute fin du mandat (11 janvier) a placé les Houthis sur leur liste noire des groupes "terroristes" ce qui interdisait toutes interventions. Fort heureusement, l'administration Biden a déclaré le 4 février avoir l'intention de revenir sur cette décision.

3. Derniers développements concernant le Nabarima

Le 16 octobre 2020, Joseph Mondello, l'ambassadeur des États-Unis à Trinidad et Tobago, a déclaré que "les sanctions ne s'appliquaient pas dans cette situation où un désastre écologique serait imminent :

Le programme de sanctions États-Unis/Venezuela ne vise pas des activités liées à la sécurité qu'elles soient d'ordre écologique ou humanitaire".

Le 16 octobre des représentants d'un groupe de surveillance environnemental indépendant basé à Trinidad FFOS (Fishermen and Friends of the Sea) sont allés voir le navire et ont constaté un gîte sur tribord d'environ 25°.



Figure 1 : Photographie du Nabarima (16.10.2020)
(FFOS)



Figure 2 : Photographie du Nabarima (16.10.2020)
(FFOS)

Le gouvernement de Trinidad et Tobago a obtenu des autorités vénézuéliennes la possibilité de visiter le navire. Cette visite a eu lieu le 21 octobre. L'équipe d'experts citée par un communiqué du 23 octobre de l'agence Reuters indique qu'aucun problème majeur ne leur était apparu et que la gîte du navire avait été corrigée.

Le porte-parole de FFOS a réagi en s'interrogeant sur le mandat de la délégation et sur sa composition qui ne comprenait pas d'observateurs internationaux. PDVSA a annoncé en décembre depuis avoir commencé à transférer le pétrole du Nabarima vers l'Icaro (pétrolier battant pavillon du Panama (IMO 9038842, construit en 1993, 99438 t de port en lourd).

Au Venezuela, l'opposition a fait part de préoccupations concernant cette opération en affirmant que l'Icaro était trop vieux et mal équipé pour ce qu'elle décrit comme étant une opération à « haut risque ».

La revue Maritime Executive a identifié le 16 décembre 2 bateaux vénézuéliens à proximité du Nabarima, l'OSV *Seabulk St. Frances* et le remorqueur *Mare* participant à l'opération. La barge *Inmaculada*, battant également pavillon vénézuélien fait également part du dispositif.

Il ne nous a pas été possible de vérifier par une autre source si l'opération de déchargement était en cours. Sa position AIS à la date du 14 novembre à 21h35 UTC indiquait qu'il était bien ancré par 10,27° de latitude N et 62,17° de longitude W c'est-à-dire à proximité du Nabarima.

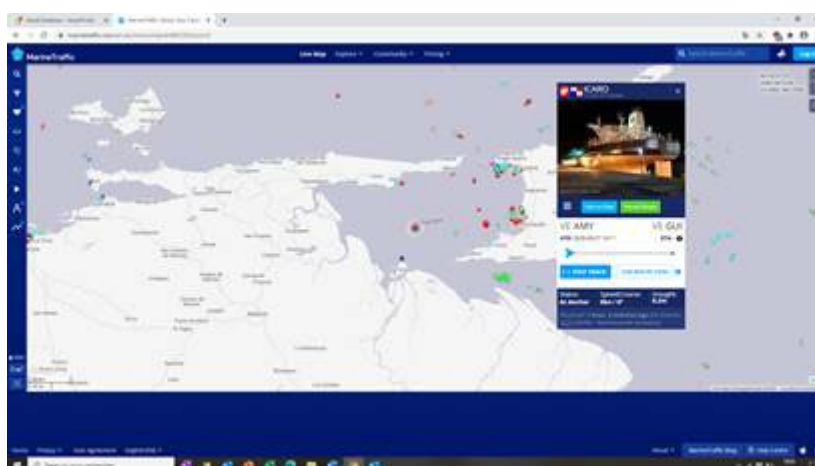


Figure 3 : Position AIS de l'Icaro le 14 novembre 2020
(MarineTraffic)

L'Icaro presque à pleine charge aurait rejoint le terminal off-shore d'Amua fin décembre. A la date du 6 février, le bateau est ancré au port d'Amuay situé à l'est au bord de la mer des Caraïbes près de la péninsule de Paraguaná.

D'après le site MarineLink PDVSA aurait commencé à commercialiser en janvier 570 000 barils déchargés du FSO. Si le brut ne peut pas être vendu dans les prochains jours, il serait transféré sur le Rio Caroni pour être soit exporté soit transféré dans une autre raffinerie du Groupe (Amuay est une raffinerie appartenant à PDVSA).

Le Rio Caroni est un tanker battant pavillon vénézuélien de 88151 t DWT construit en 1983. Le 6 février 2021, il était localisé par Marine Traffic à Puerto Ordaz sur l'Orénoque donc très loin d'Amuay.

Il n'est pas précisé si l'Icaro retournera dans le Golfe de Paria pour récupérer une nouvelle charge de brut du Nabarima.