

ACCIDENTS ET POLLUTIONS EN MER

Fuite accidentelle de chlore (Port d'Aqaba, Jordanie)



Capture vidéo de l'explosion du conteneur citerne de chlore, Port d'Aqaba, Jordanie

Port impliqué :

> Port d'Aqaba :

Aqaba, l'un des principaux ports de la mer Rouge, est la seule entrée maritime du royaume hachémite, par lequel transitent la plupart des importations et exportations jordaniennes. La ville de Aqaba est en outre une importante station balnéaire.

Date de l'accident :

> Lundi 27 juin 2022, 17h18 (heure locale)

Zone concernée :

- > L'accident s'est produit dans l'enceinte du port d'Aqaba (quai n°4) lors d'un chargement de conteneur citerne sur un navire cargo, le *Forest 6*.
- > Le nuage de chlore échappé au cours de l'incident s'est dispersé dans l'air (vent quasi nul) et n'aurait pas engendré de pollution hors de l'enceinte portuaire selon les premiers éléments donnés par le gouvernement (28.06.2022)

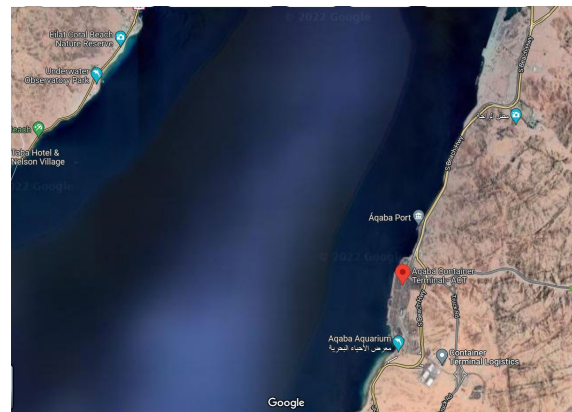
Cartographie de la zone :



Map source: maps4news.com/©HERE



Jordan AFP



Principaux enjeux - Bilan connu au 29 juin 2022 :

> Humain

Le bilan provisoire fait état de 13 personnes décédées par asphyxie suite à l'explosion (8 Jordaniens et 5 Vietnamiens).

Par ailleurs, au moins 260 personnes sont blessées suite à la fuite de chlore dont 120 toujours hospitalisées.

> Environnemental

Aucun bilan n'est communiqué à date. Certaines sources font état d'une potentielle pollution du Golfe d'Aqaba (des images vidéo montrent le gaz chloridrique se déposer à la surface de l'eau dans le port d'Aqaba).

> Economique

L'activité du port a été paralysée quelques heures suite à l'accident, mais dès le lendemain, l'ensemble des activités avaient reprises, excepté sur le quai 4 où l'explosion s'est produite.

Des silos à grain, situés à 600 mètres du lieu de l'accident, vont également devoir être examinés pour vérifier qu'il n'y ait pas de trace de pollution.

Le Golfe d'Aqaba étant une zone très touristique (tourisme balnéaire), cet accident pourrait avoir des conséquences sur la fréquentation touristique si une pollution marine venait à être avérée. Ce risque de pollution reste néanmoins faible selon les autorités en charge de l'enquête.

Synthèse de l'accident (chronologie des faits) :

- 27.06.2022 à 16h18 :

Chute d'un conteneur citerne contenant 25 tonnes de **dichlore sous forme liquide (UN1017)** sous pression au cours de son chargement entre le quai n°4 et un navire.

Un filin aurait rompu dans la grue de levage et serait à l'origine de l'accident.

Le conteneur citerne est alors brutalement retombé sur le pont du navire et une fuite est apparue sur la citerne qui a déversé l'ensemble de son contenu dans l'air.

Le premier ministre Bicher al-Khasawneh s'est rendu sur place et a indiqué avoir chargé le ministre de l'Intérieur, le général Mazen al-Faraya, de diriger l'enquête sur l'accident.

- 28.06.2022 :

Les activités ont repris dans le port excepté sur le quai n°4 (fermé dans le cadre de l'enquête).

Type de pollution :

Fuite de 20 à 30 tonnes de gaz liquide avec un fort pourcentage de chlore (dichlore sous forme liquide), un gaz toxique extrêmement corrosif pour les yeux, la peau et le système respiratoire, dont l'inhalation peut provoquer pneumonie, œdème pulmonaire voire la mort selon l'OMS.

Mesures d'urgences mises en œuvre :

- Secours aux victimes
- Consignes données par les autorités à la population alentour de rester confinée chez elle
- Fermeture de l'accès au port
- Ouverture d'une enquête

Pas de travail de modélisation (plume) de la dispersion du gaz ni de l'impact environnement (air et mer) connu à ce jour.

Réponse en cours et moyens mis à disposition :

- Fin des activités de réponse d'urgence
- Pas d'activités particulière de dépollution signalée
- Retour à la normale dès le lendemain et reprise des activités du port

Causes de l'accident :

- Selon les premiers éléments de l'enquête, la charge supérieure à la CMU de l'élingue serait en cause « Le poids du conteneur était de 28,9 tonnes, soit trois fois plus que la capacité du câble de 8,6 tonnes, ce qui a entraîné sa rupture. » selon le ministre de l'intérieur.

Prochaines étapes - Prévisions :

- Enquête en cours pour déterminer les causes et responsabilités de cet accident
- 03.07.2022 : Le Premier ministre a déclaré lors du conseil des ministres que l'enquête avait conclu à des « grandes négligences sur les procédures de sécurité et le traitement des matières dangereuses dans le port d'Aqaba »

Enquêtes et suite juridiques :

- Le ministre jordanien de l'Intérieur, Mazen al-Faraya, qui a présidé la commission d'enquête, a confirmé lors d'une conférence de presse que des « négligences à plusieurs niveaux » étaient à l'origine de l'accident.
- Il a notamment pointé la responsabilité du « directeur général de l'Autorité maritime jordanienne, du directeur général de l'entreprise de gestion et d'exploitation des ports d'Aqaba », ainsi que deux autres chefs de département de cette entreprise.

Enjeux et intérêts pour Vigipol

Au-delà de rappeler la dangerosité du transport maritime, cet accident interroge sur les conséquences à moyen terme d'un déversement aussi important de matière dangereuse dans l'environnement. Si les autorités se veulent rassurante quant à la dispersion immédiate et du chlore dans l'air, il demeure des interrogations sur l'impact de ce déversement sur l'écosystème marin ainsi que sur les dépôts de chlore sur les infrastructures adjacentes au lieu de l'explosion (silos à grain, zone de stockage, infrastructures portuaires, navires) et plus largement sur le périmètre à proximité du port potentiellement atteint par la pollution au chlore.

Cet accident soulève ensuite des interrogations notamment sur les opérations de manutention de matières dangereuses :

- > Qualité des infrastructures portuaires (plusieurs sources mentionnent des plaintes répétées sur la vétusté des infrastructures portuaire et le manque d'entretien).
- > Respect du protocole de manutention de marchandises dangereuses.
- > Équipements de sécurité des manutentionnaires et personnes présentes lors de la manutention navire.
- > Sécurisation du quai et prévention sur la zone de manutention de matières dangereuses.
- > Vérification /entretien des dispositifs de manutention.

Dans cette zone extrêmement touristique (nombreuses plages, clubs de vacances internationaux), les enjeux liés aux pollutions maritimes sont extrêmement importants. Pour autant, aucune mesure particulière ne semble avoir été prise suite à la fuite de chlore pour protéger le littoral.

Le retour à la normale et la préservation de l'image de marque de la zone semble être la priorité des autorités.

ANNEXES :

> Images de l'accident :



Source : capture Twitter AL MAMLAKA

Fiche signalétique du navire¹

Nom du navire	FOREST 6
IMO	9875343
Type navire	CONTAINER SHIP
AIS – genre de navire	Cargo - Hazard A (Major)
Année de construction	2022
Chantier	N/C
Pavillon	HONG KONG (Special Administrative Region of the People's Republic of China)
Longueur/largeur/tirant d'eau	134 m - 22 m – 4,8 m
Puissance moteur principal	3600 kw – 1 ligne d'arbre
Jauge brute	8425 UMS
Port en lourd (DWT)	9000 TM
Effectif de sécurité	17 (crew and passengers – ref : minimum safe manning)
Armateur	HK PEACE SHIPPING CO LTD - Hong Kong, China.
Ship Manager/Commercial Manager	HK PEACE SHIPPING CO LTD - Hong Kong, China.
ISM Manager	SEACON SHIPS MANAGEMENT CO-HKG - Shandong, 266101, China.
Classification – Status & Survey	RINA
P&I informations	The London P&I Club
Port State Control	Tokyo Mou database – 14.01.2022 - Hong Kong China – 1 def (IOPP)

¹Base de données sur le contrôle des navires par l'État du Port - EQUASIS/EMSA