

ACCIDENTS ET POLLUTIONS EN MER

Collision entre un vraquier et un méthanier (Port de Gibraltar)



Le cargo OS 35 s'est échoué au large de Gibraltar après une collision avec un méthanier. Source : REUTERS/Jon Nazca

Navires impliqués :

- > **OS 35** : Vraquier sous pavillon Tuvalu. Au moment de la collision, il était chargé de barres d'armature en acier, de 183 tonnes de fioul lourd, 250 tonnes de diesel et 27 tonnes d'huile de lubrification et quittait Gibraltar pour se diriger vers Vlissingen aux Pays-Bas.
- > Lors de la collision, l'OS 35 était chargé de barres d'armature en acier.
- > **ADAM LNG** : Le méthanier sous pavillon des Iles Marshall était au mouillage au moment de la collision. Il n'a pas subi de dommages importants, à l'exception d'une bosse superficielle à sa proue. Aucun blessé n'a été signalé parmi l'équipage et il n'y a pas eu d'infiltration d'eau. Cela a été confirmé par des plongeurs et par une enquête interne.

Port impliqué :

- > **Port de Gibraltar** :

Situé au niveau du détroit de Gibraltar qui concentre 20% du trafic maritime mondial.

Le vraquier OS 35 et le méthanier ADAM LNG sont entrés en collision aux abords immédiats du port de Gibraltar alors que le vraquier était en train de quitter le port.

En 2011, sur 10 000 bateaux passés par le détroit de Gibraltar, 6 000 ont été avitaillés, ce qui fait de l'enclave britannique le quatrième site mondial pour le soutage et le plus important de Méditerranée occidentale.

En 2006, près de 7 600 navires ont fait escale au port de Gibraltar, 4,3 millions de tonnes de fioul ont été livrées à 5 640 navires de haute mer faisant escale au port.

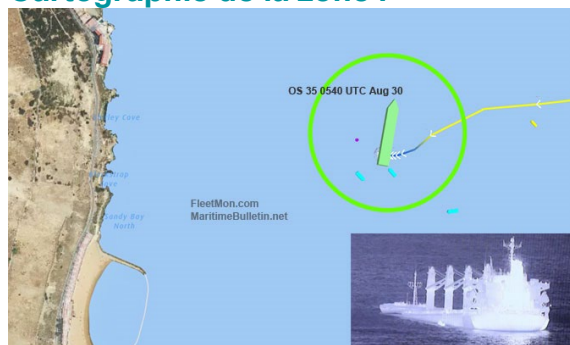
Date de l'accident :

- > **Lundi 29 août 2022, (soirée)**

Zone géographique concernée :

- > La collision s'est produite à la sortie du port de commerce de Gibraltar.
- > Le vraquier OS 35 a ensuite été tracté par les autorités portuaires jusqu'à Catalan bay pour s'y échouer, à 200m des côtes par 17m de fond.

Cartographie de la zone :



Source : Fleetmoon



Type de pollution :

- Au moment de la collision, le navire contenait 215 tonnes de fioul lourd, 250 tonnes de gasoil et 27 tonnes d'huile lubrifiante pour ses moteurs.
- Il contenait sa cargaison de barres d'acier (toujours à bord)
- Au 5 septembre, 41 000 litres de fioul avaient pu être pompés et récupérés.

Le vraquier actuellement ensablé (1,2m) par 17m de fond devra être renfloué

Principaux enjeux – Bilan provisoire

> Humain

Les 24 membres d'équipages du vraquier OS 35 ont été évacués suite à la collision. Aucun blessé n'est à déplorer sur les deux navires impliqués.

> Environnemental

- Des rejets de fioul sont constatés sur le littoral de Gibraltar et des côtes sud de l'Espagne.
- Quelques oiseaux mazoutés sont récupérés sur le littoral.
- L'OS35 transportait des barres en acier lors de son naufrage. La cargaison gît au fond de l'eau.
- Le vraquier est échoué, brisé en deux parties sur des hauts-fonds à 17m de profondeur et menace toujours l'écosystème marin environnant sans possibilité immédiate de renflouement.

> Economique

L'activité du port a été paralysée durant 4 heures suite à l'accident, mais dès le lendemain, l'ensemble des activités avaient reprises

Synthèse de l'accident (chronologie des faits) :

> 29.08.2022 (20h00) :

- Le vraquier OS 35 en manœuvre de sortie de port de Gibraltar entre en collision avec le méthanier ADAM LNG alors au mouillage.

La collision entraîne une faille de dix mètres sur quatre sur le côté tribord du vraquier.

- Dans un premier temps, le navire poursuit sa route et va finalement être pris en charge par les autorités du port qui vont le tracter à Catalan Bay, une petite baie naturelle située au côté opposé du Rocher, à 200m des côtes

La proue du navire repose sur le fond marin à 17 mètres de profondeur, ne s'élevant que de trois degrés à tribord.

- Le capitaine du port et le conseil d'urgence de Gibraltar ont déclaré un incident majeur
- Evacuation des 24 membres d'équipage du OS 35
- Un avis aux navigateurs a été émis avec une zone d'exclusion de 200 mètres autour de l'OS 35.
- Les opérations portuaires ont été suspendues pendant les 4 premières heures de l'opération de sauvetage le port a depuis été entièrement réouvert.
- 400m de barrage flottant ont été déployés autour du navire
- Tenu du premier conseil d'urgence présidé conjointement par le ministre principal Fabian Picardo et le gouverneur, le vice-amiral David Steel, se sont tenus au cours du week-end en présence des ministres en charge du port Vijay Daryanani et de l'environnement John Corte.

> 30.08.22:

- Une équipe de plongeurs est dépêchée sur place
- Smit salvage a été contacté pour assurer une évaluation approfondie et appuyer les opérations de secours et arrive sur zone.
- L'autorité portuaire de Gibraltar dispose de deux remorqueurs et de trois embarcations de service déployés sur les lieux, assistés par Salvamento Maritimo, compagnie en charge du sauvetage et du pompage.

> **31.08.2022 (soir) :**

Selon les autorités de Gibraltar, la coque du vraquier s'est brisée en deux entraînant « *une fuite de fioul lourd, dont une petite quantité s'est échappée du périmètre du barrage flottant* ».

L'épave se trouve donc séparée en deux parties : une section avant de 73 mètres et une section arrière de 105 m.

> **02.09.2022 :**

- Les premiers rejets de fioul sont constatés sur le littoral de l'enclave britannique, ainsi que les plages alentour du Sud de l'Espagne. Le fioul est arrivé sur « certaines parties de la côte de Gibraltar » selon Fabian Picardo, chef du gouvernement de Gibraltar.
- Des équipes ont été déployées pour « démarrer le nettoyage du fioul sur le littoral », a précisé le gouvernement dans un communiqué.
- Un « petit nombre d'oiseaux mazoutés » a été signalé.

> **03.09.2022 :**

Une infiltration d'eau est découverte dans la salle des machines et dans la soute 5 de l'OS 35. Par conséquent, ses propres systèmes de pompage ne pouvaient plus être utilisés pour pomper le carburant nécessitant le déploiement de systèmes externes de pompage.

> **05.09.2022 :**

- La cause de la fuite d'eau dans la salle des machines a été trouvée et résolue ainsi que de dans la soute 5. Les vents violents affectent les opérations de pompage du pétrole et une partie du pétrole a atteint plusieurs plages.
- Environ 80% du fioul de propulsion du navire a été enlevé. Au total, 41 000 litres de carburant et d'eau ont maintenant été retirés de la soute principale. Le pompage a ensuite continué à retirer le carburant des autres soutes du navire.

> **09.09.2022 :**

- Les opérations toujours en cours pour évacuer les résidus dans plusieurs cuves et inventorier les hydrocarbures restants dans de petits réservoirs.
- Le navire de travaux maritimes Nero (du néerlandais ST Marine Support), une unité de 30 mètres de long, par 12.5 de large, s'emploie à éliminer les déchets non liquides. Avec ses deux grues H.S. marine AKC 410/18 HE3 (49 tonnes à 5.74 mètres), il remonte peintures, vracs, fûts, matelas et autres déchets huileux stockés dans des big bags sur le pont.

> **16.09.2022 :**

- A l'approche d'une tempête prévue le week-end du 17 et 18 septembre, l'autorité portuaire de Gibraltar (GPA) a décidé de couler la poupe de l'OS 35 de manière contrôlée. C'est la société de sauvetage américaine Resolve mandatée pour traiter l'épave qui a géré cette opération

Le navire a pu être sécurisé le 17 septembre, limitant ainsi au maximum tout risque de nouveau déversements à l'approche d'une fenêtre météo défavorable.

> **20.09.2022 :**

- Des équipes de nettoyage sont à nouveau mobilisées à partir du 20.09.22 sur les zones de Camp Bay, Rosia Bay, Little Bay et Catalan Bay afin de collecter les résidus de carburant et les débris qui sont parvenus à la côte suite au mauvais temps des derniers jours.
- Un nouveau barrage flottant a été placé autour de l'épave le 20.09.22
- La pêche est toujours interdite dans ces zones ; la baignade est déconseillée.

> **03.10.2022 :**

- Le capitaine du port de Gibraltar a communiqué le calendrier d'enlèvement de l'épave du vraquier OS35. Le propriétaire et l'assureur du navire ont jusqu'à mai 2023 pour assurer l'enlèvement de l'épave qui se fera en trois phases :

- > la phase actuelle de gardiennage, qui implique la sécurité, la prise en charge et la gestion de la pollution;
 - > la phase d'appel d'offres, qui sélectionnera un entrepreneur pour mener à bien l'opération d'enlèvement de l'épave;
 - > la phase finale d'enlèvement de l'épave, qui devrait durer environ 6 mois (en prenant en compte les éventuelles perturbations météorologiques), et devrait être terminée d'ici le 30 mai 2023.
- > **19.12.2022:**
- Des opérations de démontage du navire ont débutées en décembre 2022.
 - Le plan de salage prévoit de diviser l'épave en deux parties, les parties scindées seront hissées sur des navires spécialisés et acheminées vers une usine de recyclage qui reste à déterminer.
 - Les navires spécialisés sont en cours de préparation et devraient rejoindre Gibraltar début janvier pour l'opération d'enlèvement de l'épave.
4 navires travailleront à cette opération :
 - > Les remorqueurs de manutention *Koole 42* et la barge *H283* ont quitté le Suriname, en Amérique du Sud,
 - > Les navires *Koole 31* et Barge *H10030* sont en cours de préparation aux Pays-Bas pour l'opération de sauvetage.
- > **07.01.2023**
- Le remorqueur *Koole 42* et la barge de sauvetage *H-283* sont arrivés à Gibraltar en provenance du Suriname, l'autre remorqueur *Koole 31* et la barge *H-10030* sont toujours en route vers Gibraltar ; elles ont dû s'abriter à Brest en raison du mauvais temps et devraient rallier Gibraltar d'ici fin janvier.
 - Des plongées régulières sont effectuées pour vérifier que le risque de fuite est sous contrôle et pour préparer les opérations physiques de démantèlement qui devraient démarrer fin janvier 2023.
 - Deux niveaux de confinement sont mis en place pour empêcher tout risque de pollution : au niveau des réservoirs du navire qui ont été sécurisés et autour du navire grâce à un barrage
- > **20.01.2023**
- + Les travaux de retrait de la cargaison de l'OS 35 ont commencé le 20 janvier avec les premiers lots de marchandises retirés de la cale 3 (33,632 tonnes de barre en acier)
 - + Les remorqueurs *Koole 31* remorqueur *K10030* ont pu quitter Brest avec succès ce matin et devraient arriver à Gibraltar avant la fin du mois de janvier, si le temps le permet.
- > **27.06.2023**
- + L'Autorité du port de Gibraltar signale que des opérations de renflouement étaient en cours pour dégager l'étrave.
 - + Le renflouement de la proue intervient environ deux semaines après le de celui de la poupe. Les deux morceaux de l'épave doivent être transportés sur un navire de transport de colis lourds pour être expédiés vers un chantier de recyclage spécialisé à Amsterdam, selon la presse locale.
 - + Présence du Fjord, un navire de transport de colis lourd semi-submersible, de Boskalis sur place.
- Source : Mer et marine, 04.07.2023
- > **04.07.2023**
- + Le Gouvernement de Gibraltar annonce que les deux morceaux de la coque de l'OS 35 ont été renfloués et chargés sur le semi-submersible Fjord.
 - + L'opération a été menée entre le 27 juin et le 3 juillet par l'entreprise *Koole contractors*, spécialisée dans l'enlèvement d'épaves. Elle a pour cela mobilisé le semi-submersible spécialisé dans le transport de colis lourds Fjord et plusieurs barges.
 - + Le Fjord, propriété de Boskalis et sous pavillon maltais, « devrait rester dans les eaux de Gibraltar pendant quelques semaines, afin que les sections de coque soient mieux sécurisées

en vue du voyage vers le site de démantèlement final aux Pays-Bas », indique le communiqué du gouvernement de Gibraltar.

- + Une opération de dépollution a en parallèle été menée, le renflouement de la coque de l'épave ayant « comme prévu » libéré des résidus, dont certains d'huile lourde. Des barrages préventifs ont été mis en place.

Source : Le Marin, 05.07.2023

Causes de l'accident :

- > Selon les premiers éléments, le capitaine du vraquier OS 35 aurait signalé à l'autorité portuaire avoir heurté le méthanier *ADAM LNG* alors au mouillage au cours de sa manœuvre de sortie de port tout en indiquant ne pas avoir subi de dommages importants. Le port l'aurait enjoint de s'arrêter, mais il aurait poursuivi sa route en mer, quittant la baie de Gibraltar et se dirigeant vers le détroit. Ce n'est qu'à ce moment-là que le capitaine a signalé que son navire prenait l'eau et les responsables du port ont estimé qu'il n'y avait pas d'autre choix que d'ordonner l'échouage du navire.

Prochaines étapes - Prévisions :

- > L'épave est protégée par un barrage flottant car le risque de nouvelles fuites n'est pas écarté
- > Les équipes de la société de secours Resolve sont en train d'extraire les débris du navire
- > Un calendrier de démantèlement et d'enlèvement de l'épave a été élaboré. Le propriétaire et l'assureur ont jusqu'à mai 2023 pour assurer l'enlèvement complet du vraquier

Suites judiciaires :

- > Enquête officielle lancée par Gibraltar pour déterminer les causes et responsabilités de cet accident.
- > Le Maire de La Línea de la Concepción (Espagne), dit avoir ordonné « aux services juridiques de la municipalité d'étudier d'éventuelles mesures judiciaires et civiles » contre les responsables de l'accident¹.

Enjeux et intérêts pour Vigipol

- > Trafic maritime

Le détroit de Gibraltar concentre à lui seul 20% du trafic maritime mondial et rappelle la dangerosité d'une telle densité de navires.

Une telle concentration de navires transportant des matières dangereuses à proximité immédiate des côtes accroît considérablement le risque d'accident et de pollution d'ampleur et rappelle le besoin de mise en place de dispositifs de préparation et de réponse pour anticiper et gérer tout risque de pollution maritime.

- > Responsabilités et prises de décisions

Les premiers éléments disponibles semblent indiquer que malgré les injonctions de l'autorité portuaire de stopper ses manœuvres, le capitaine du vraquier aurait décidé seul de poursuivre sa route et ce n'est qu'après s'être aperçu de la fuite qu'il aurait alors obtempéré et procédé à l'échouage du navire. Cet événement rappelle l'importance d'une chaîne de commandement claire et la nécessité de disposer d'une autorité portuaire à même de prendre des décisions en cas d'urgence (menace de pollution).

En l'occurrence, il semble que l'autorité portuaire ait tout mis en œuvre pour limiter la pollution lorsqu'elle est survenue. En revanche, il est fort probable que la responsabilité du capitaine soit mise en jeu au regard de ses agissements malgré les injonctions qui lui ont été faites. Il a d'ailleurs été arrêté le jeudi 1^{er} septembre pour avoir ignoré les instructions du port². Dans le même sens, l'enquête déterminera la place de l'armateur et/ou du ship manager (Oldstone Cargo LTD et/ou Oldstone Management LTD) dans la décision de poursuivre la route malgré la collision. En parallèle, l'autorité portuaire de Gibraltar travaille avec les propriétaires, les récupérateurs et les assureurs du P&I Club. De

¹ RTP NOTÍCIAS, « Navio de carga semi-afundado em Gibraltar. Derrame "significativo" de combustível confirmado », 2 sept. 2022

² Ibid.

plus, l'assureur du navire, QBE Europe SA/NV, a accepté de nommer Resolve Marine Services (Gibraltar) Ltd comme société pour entreprendre les services de sauvetage du navire³.

> Gestion des bénévoles

Dès le 2 septembre et les premiers constats de pollution sur les côtes de Gibraltar et de l'Espagne, les associations environnementales, ONG et bénévoles ont afflués sur le littoral pour aider aux ramassages des boulettes de fioul.

La responsabilité des collectivités territoriales est centrale dans la gestion des bénévoles des le lendemain d'une pollution maritime. En effet, les Maires sont directement responsables des dommages qui pourraient arriver aux bénévoles présents sur leurs communes (brûlures, blessures, etc.).

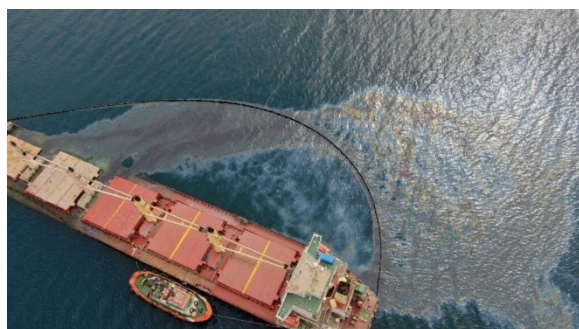
L'anticipation de l'afflux de bénévoles est donc clé dans les dispositifs de préparation (démarche infra-POLMAR).

> Enjeux juridiques

Le vraquier OS 35 est sous pavillon de Tuvalu, il est peu probable que cet État soit proactif dans la mise en place d'une enquête et de dispositifs financiers de prise en charge des frais de dépollution et d'indemnisation. En revanche, l'assureur semble plutôt coopératif dans l'entreprise du sauvetage du navire ce qui permettrait de mettre directement à sa charge les mesures anti-pollution et le renflouement du navire.

ANNEXES

> Images de l'accident



Source : Gibraltar Port Authority

³ VOZPOPULI, « Gibraltar declara "incidente grave" la ruptura en dos de un buque cargado de combustible », 31 août 2022



Source : Government of Gibraltar

Fiche signalétique du navire⁴

Nom du navire	OS 35
IMO	9172399
Type navire	Vraquier - Bulk Carrier
AIS – genre de navire	Cargo
Année de construction	1999
Chantier	N/C
Pavillon	Tuvalu
Longueur/largeur/tirant d'eau	178 m - 28 m – 8,5 m
Puissance moteur principal	N/C
Jauge brute	N/C
Port en lourd (DWT)	35.362 Tonnes
Effectif embarqué	24
Armateur	Oldstone Cargo LTD (Greece)
Ship Manager/Commercial Manager	Oldstone Management LTD (Greece)
Classification – Status & Survey	Nippon Kaiji Kyokai (IACS) since 25.07.2007 (last renewal survey 04.05.2022)
P&I informations	QBE Europe SA/NV
Port State Control	N/C

⁴ Base de données sur le contrôle des navires par l'État du Port - EQUASIS/EMSA