



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

| | | |
|-----------------------------------|-------------------|---|
| Point 3 de l'ordre du jour | IOPC/NOV24/3/15/2 | |
| Date | 30 septembre 2024 | |
| Original | Anglais | |
| Assemblée du Fonds de 1992 | 92A29 | |
| Comité exécutif du Fonds de 1992 | 92EC83 | ● |
| Assemblée du Fonds complémentaire | SA21 | |

SINISTRES DONT LES FIPOL ONT À CONNAÎTRE – FONDS DE 1992

MARINE HONOUR

Document présenté par la République de Singapour

Résumé :

Le 14 juin 2024, le navire-ravitailleur *Marine Honour* se trouvait en position stationnaire aux côtés du porte-conteneurs *Ever Blink* au terminal maritime de Pasir Panjang (port de Singapour), lorsqu'il a été heurté par le *Vox Maxima*. La collision a provoqué une rupture de l'une des citernes de cargaison à hydrocarbures du *Marine Honour*, entraînant le déversement d'environ 400 tonnes de fuel marin dans la mer.

Le présent document décrit les opérations de nettoyage menées par le Gouvernement de Singapour, notamment le confinement du déversement d'hydrocarbures immédiatement après la survenue du sinistre, le nettoyage des zones difficiles d'accès par des entreprises spécialisées et la phase finale d'enlèvement des restes d'hydrocarbures sur les plages.

Au 3 septembre 2024, les opérations de nettoyage étaient terminées, en avance sur le calendrier.

Le calcul des coûts encourus au titre des opérations de nettoyage est en cours, ce qui permettra d'évaluer les demandes d'indemnisation. D'après les informations disponibles à ce jour, le montant des demandes d'indemnisation présentées par les différents organismes publics du Gouvernement de Singapour ne devrait pas dépasser la limite fixée par la Convention de 1992 portant création du Fonds.

Mesures à prendre :

Comité exécutif du Fonds de 1992

- a) prendre note des opérations d'intervention et de nettoyage menées par le Gouvernement de Singapour à la suite du déversement survenu dans le cadre du sinistre du *Marine Honour* ; et
- b) autoriser l'Administrateur à commencer le versement des indemnités.

1 Rappel des faits et intervention immédiate

- 1.1 Le 14 juin 2024, une drague immatriculée aux Pays-Bas, le *Vox Maxima*, a subi une perte soudaine de contrôle de ses moteurs et de son système de gouverne et a heurté un navire-ravitailleur immatriculé à Singapour, le *Marine Honour*, qui était à l'état stationnaire dans le port de Singapour. Au moment du sinistre, le *Marine Honour* se trouvait aux côtés d'un porte-conteneurs, le *Ever Blink*, qui était amarré au terminal de Pasir Panjang. La collision a endommagé l'une des citernes à hydrocarbures du *Marine Honour* et on estime qu'environ 400 tonnes métriques de fuel-oil marin se sont déversées dans la mer.

- 1.2 Dès la notification du sinistre, l’Autorité maritime et portuaire de Singapour (MPA) a immédiatement réagi en déployant ses patrouilleurs pour pulvériser des dispersants sur le déversement, conformément aux procédures établies. Le premier patrouilleur de la MPA est arrivé sur le site du sinistre 11 minutes après avoir été notifié. La MPA a également fait appel à T&T Salvage Asia, son sous-traitant chargé de la lutte contre les déversements d’hydrocarbures, pour poser 200 mètres de barrages de confinement robustes autour du *Marine Honour*, à titre de mesure préventive contre une éventuelle nouvelle fuite d’hydrocarbures du navire endommagé.
- 1.3 Une partie des hydrocarbures déversés s’est finalement échouée sur les côtes méridionales de Singapour, notamment à Sentosa, dans la réserve naturelle Labrador, sur les îles St John’s, Lazarus et Kusu, sur la jetée sud de la marina et dans l’East Coast Park, ainsi que sur certaines parties de la côte méridionale de Johor (Malaisie).

2 Intervention et opérations de nettoyage systématiques en cas de déversement d’hydrocarbures

- 2.1 En étroite collaboration avec des équipes internationales telles que l’ITOPF, le Gouvernement de Singapour a opté pour une approche systématique des opérations de nettoyage du déversement d’hydrocarbures. Ces opérations se sont déroulées en trois phases.
- 2.2 Première phase
- 2.2.1 La première phase du nettoyage a consisté à enlever les nappes d’hydrocarbures et le sable contaminé de la surface des plages touchées, et à déployer des barrages flottants de confinement pour éviter toute nouvelle contamination. Certaines plages de l’East Coast Park, de la réserve naturelle Labrador, des îles St John’s, Lazarus et Kusu à Singapour, qui avaient été directement touchées par le déversement, ont été fermées pour procéder à un nettoyage général. Des opérations de nettoyage étant en cours en mer, les entreprises proposant des activités en mer ou opérant sur les plages touchées ont été fermées. Dans la mesure du possible, le Gouvernement de Singapour a laissé ouvertes au public les zones qui n’avaient pas été touchées par le déversement d’hydrocarbures, afin de réduire au minimum la perturbation des activités. De même, les établissements de bord de mer et les établissements de restauration de l’East Coast Park et de la réserve naturelle Labrador sont restés ouverts.
- 2.2.2 La MPA et ses sous-traitants ont opté pour une approche concertée en s’appuyant sur la modélisation prédictive des conditions de marée et de vent, l’emploi de drones et de l’imagerie satellitaire et les observations des navires en mer et du personnel sur le terrain pour évaluer le déplacement possible des hydrocarbures et confirmer l’emplacement des grandes nappes d’hydrocarbures. Des navires-écrémeurs d’hydrocarbures ont été déployés dans la matinée du 15 juin 2024 en complément à la pose des barrages de confinement ; ces navires n’ont pas pu être déployés dans les premières heures du déversement car la mauvaise visibilité due aux averses orageuses qui se sont abattues au moment du déversement ne permettait pas au personnel d’intervention de repérer précisément les nappes d’hydrocarbures dans la mer.
- 2.2.3 Indépendamment de la pose de barrages flottants autour du *Marine Honour*, Oil Spill Response Limited (OSRL), coopérative financée par l’industrie qui fournit des services de lutte contre les déversements d’hydrocarbures, a déployé des systèmes Current Buster (systèmes de brise-courants), c’est-à-dire des dispositifs flottants de confinement et de collecte déployés à partir d’un navire. L’utilisation de drones a permis de guider la pose des systèmes Current Buster afin de collecter les hydrocarbures en mer de façon plus précise, ce qui a facilité les efforts de nettoyage. En outre, le Conseil des parcs nationaux de Singapour (NParks) a déployé plus de 1,5 kilomètre de barrages absorbants pour, dans un premier temps, protéger la biodiversité des zones côtières et marines sensibles, notamment Berlayer Creek et Rocky Shore le long de la réserve naturelle Labrador. Ces barrages ont permis de contenir la propagation des hydrocarbures et de faciliter les opérations de nettoyage le long des plages et des côtes touchées.

2.3 Deuxième phase

- 2.3.1 La deuxième phase s'est concentrée sur les zones plus difficiles à nettoyer, telles que les digues en pierre, les brise-lames et les poches d'hydrocarbures piégées profondément dans le sable, qui ont nécessité les services de nettoyage d'entreprises spécialisées. Les méthodes de nettoyage de la deuxième phase ont été décidées conjointement par les consultants et les entreprises de nettoyage spécialisés, et adaptées en fonction des caractéristiques du littoral de chaque zone touchée. Le nettoyage spécialisé a été effectué en même temps que le nettoyage général des plages, car des restes d'hydrocarbures continuaient d'être rejetés sur le rivage.
- 2.3.2 Au cours de la deuxième phase, un barrage de confinement supplémentaire de 1 600 mètres a été déployé à Sentosa, dans la réserve naturelle Labrador, dans l'East Coast Park et dans les îles du Sud afin de prévenir tout rejet supplémentaire d'hydrocarbures sur le rivage, tandis que les opérations de nettoyage à terre des plages et des côtes touchées se poursuivaient. Sept autres engins de collecte des hydrocarbures ont également été déployés pour écrémer et collecter le reste des hydrocarbures déversés à la surface de l'eau, afin de réduire au minimum la propagation des hydrocarbures.
- 2.3.3 Dès que les opérations de nettoyage sur site ont été achevées, le Gouvernement de Singapour a progressivement rouvert les zones touchées. La plage Siloso à Sentosa a été rouverte aux activités nautiques à la fin du mois de juillet 2024, soit un mois et demi plus tôt que prévu. Certaines parties du East Coast Park ont également été rouvertes aux activités terrestres à peu près au même moment. Pour ce qui concerne les activités en mer, la qualité de l'eau a été testée pour s'assurer de sa normalité et de sa stabilité pendant au moins une semaine, avant que des avis publics ne soient émis sur la reprise de ces activités. Pendant cette période, l'Agence nationale de l'environnement de Singapour (NEA) a également procédé à des tests quotidiens de la qualité de l'air à l'aide de détecteurs mobiles dans les zones touchées, afin de garantir la sécurité du public et du personnel chargé du nettoyage.

2.4 Phase finale

- 2.4.1 La phase finale a consisté à enlever les restes d'hydrocarbures sur la terre ferme, comme les boulettes de goudron sur les plages, et à inspecter soigneusement les zones touchées afin de vérifier qu'il ne restait pas de traces d'hydrocarbures. Près de 2 750 volontaires venant d'organismes publics et locaux, y compris les organismes gouvernementaux, le National Youth Corps, le R.I.S.E Champions Network du Public Hygiene Council et le Corps des volontaires de la NEA, ont été mobilisés pour tamiser le sable et séparer les boulettes de goudron.
- 2.4.2 Au 3 septembre 2024, les opérations de nettoyage à terre étaient terminées, en avance sur le calendrier. Toutes les plages touchées ont depuis été rouvertes au public. Au total, 800 personnes ont participé aux opérations de nettoyage et plus de 3 750 tonnes de débris ont été enlevées.

3 Impact du déversement

- 3.1 Dans l'ensemble, la forte coordination et l'excellent travail d'équipe entre les organismes gouvernementaux concernés, les partenaires du secteur, les entreprises et les bénévoles ont permis de gérer et de réduire efficacement l'impact du déversement d'hydrocarbures, ce qui s'est traduit par l'achèvement des opérations de nettoyage avant la date prévue.

- 3.2 Afin de mieux comprendre l'impact du déversement d'hydrocarbures sur les activités commerciales, les organismes pertinents, tels que Sentosa Development Corporation, qui gère Sentosa et les entreprises des îles du Sud, et NParks, l'un des organes qui gère le front de mer le long de l'East Coast Park, ont dialogué activement avec leurs concessionnaires et fourni un soutien en matière de marketing et de médias sociaux afin d'encourager un retour de la fréquentation. Le Gouvernement de Singapour croit savoir que les entreprises touchées présenteront les demandes d'indemnisation appropriées au titre des préjudices économiques dus au déversement.
- 3.3 Les fermes aquacoles de Singapour n'ont pas été touchées par le déversement. Des mesures préventives avaient été prises et des alertes lancées aux pisciculteurs. Les résultats des tests de sécurité alimentaire effectués par l'Agence alimentaire de Singapour dans les fermes aquacoles côtières du détroit East Johor, ainsi que sur les poissons et fruits de mer importés, ont montré que le poisson local et importé restait propre à la consommation.
- 3.4 L'approvisionnement de Singapour en eau potable n'a pas été affecté. Des tests périodiques ont montré que la qualité de l'eau potable était normale et que les activités des usines de dessalement et des réservoirs d'eau douce de Singapour n'avaient pas été affectées par le déversement d'hydrocarbures.
- 3.5 Bien qu'aucun impact significatif sur la biodiversité et la faune marine de Singapour n'ait été observé à ce jour, l'évaluation de l'impact environnemental à long terme du déversement d'hydrocarbures est toujours en cours.

4 Enseignements à tirer pour les futurs déversements d'hydrocarbures

- 4.1 Au fil des ans, Singapour a pris des mesures préventives pour renforcer la sécurité des navires et minimiser le risque d'accidents et de déversements d'hydrocarbures dans ses eaux. Ces mesures comprennent notamment la mise en place d'une formation obligatoire à la sécurité et d'exercices à bord préparant l'équipage des navires aux opérations d'intervention, des inspections régulières par l'État du port pour s'assurer que les navires respectent les conventions internationales en matière de sécurité, et une collaboration étroite avec les partenaires du secteur pour définir un plan d'urgence en cas de déversement d'hydrocarbures dont le scénario est répété tous les deux ans au cours d'un exercice interinstitutions.
- 4.2 Comme l'a montré le sinistre du *Marine Honour*, il n'est pas possible d'éliminer totalement le risque de déversement d'hydrocarbures dans les eaux de Singapour, et le Gouvernement de Singapour saisit toutes les occasions pour procéder à une analyse approfondie de chaque sinistre afin de vérifier et de garantir que ses plans d'intervention et d'urgence en cas de déversement d'hydrocarbures sont actualisés périodiquement et conservent leur pertinence.
- 4.3 En tant que Membre du Fonds de 1992, Singapour, par l'intermédiaire de la MPA, a informé le Secrétariat des FIPOL et engagé un dialogue avec ce dernier au début du mois de juin 2024, peu après que le sinistre s'est produit. Depuis lors, la MPA et le Secrétariat des FIPOL se sont régulièrement concertés à Londres et à Singapour. Ce dialogue a permis à la MPA et au Secrétariat des FIPOL de débattre utilement des difficultés ou des questions liées à l'approche et à la gestion des demandes d'indemnisation.
- 4.4 Le Secrétariat des FIPOL a également été invité à participer au webinaire sur la gestion des conséquences des déversements d'hydrocarbures organisé par la Singapore Shipping Association le 23 juillet 2024.

5 Demandes d'indemnisation

- 5.1 Les demandes d'indemnisation soumises par le Gouvernement de Singapour porteront sur les trois phases des opérations de nettoyage.
- 5.2 Les organismes publics pertinents du Gouvernement de Singapour consolident actuellement leurs demandes d'indemnisation au titre des opérations de nettoyage et les soumettront pour évaluation en temps voulu.
- 5.3 D'après les informations disponibles à ce jour, le montant des demandes d'indemnisation présentées par les différents organismes publics du Gouvernement de Singapour ne devrait pas dépasser la limite fixée par la Convention de 1992 portant création du Fonds.

5.4 Applicabilité des conventions

- 5.4.1 Singapour est partie à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile (CLC de 1992) et à la Convention de 1992 portant création du Fonds.
- 5.4.2 D'après les dernières informations disponibles, le montant des demandes d'indemnisation liées à ce sinistre dépassera la limite de responsabilité prévue par la CLC de 1992. Le propriétaire du *Marine Honour* n'est pas partie à l'Accord 2006 de remboursement en cas de pollution par des hydrocarbures déversés par des navires-citernes de petites dimensions (STOPIA 2006) (tel que modifié en 2017). Le Fonds de 1992 sera donc appelé à verser des indemnités.
- 5.4.3 À Singapour, les demandes d'indemnisation au titre des dommages par pollution causés par le rejet d'hydrocarbures persistants provenant de navires-citernes sont régies par la Loi de 1998 sur la marine marchande (responsabilité civile et indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures), qui donne effet à la CLC de 1992 et à la Convention de 1992 portant création du Fonds.

6 Mesures à prendre

Comité exécutif du Fonds de 1992

Le Comité exécutif du Fonds de 1992 est invité :

- a) à prendre note des opérations d'intervention et de nettoyage menées par le Gouvernement de Singapour à la suite du déversement survenu dans le cadre du sinistre du *Marine Honour* ; et
- b) à autoriser l'Administrateur à commencer le versement des indemnités.
-