



Gazette de la Chambre

Lettre d'information de la Chambre arbitrale maritime de Paris

Comité éditorial : Philippe Delebecque - Pierre Raymond - Jean Yves Grondin

Editeur : Jean Yves Grondin

Un exemple d'opération de secours et d'assistance - Le Ming Fortune en mai 1994, ou l'illustration de toute la technicité et la complexité d'une intervention.

Christian Quillivic

Directeur général - Les Abeilles International - Arbitre maritime

L'assistance du "Ming Fortune" réalisée en mai 1994 est une illustration parfaite des différents enjeux à prendre en compte.

Le 15 mai 1994, ce porte-conteneurs chargé de 1200 conteneurs se fait aborder en Manche par un général Cargo.

Immédiatement, la cellule sauvetage Les Abeilles International fait appareiller l'Abeille Languedoc ainsi que 3 remorqueurs Les Abeilles, basés au Havre, à Dunkerque et à Dieppe. Un navire de ravitaillement (Supply) de la société Smit (co-salvors) appareille de Rotterdam avec du matériel de pompage.

Dès leur arrivée sur zone les membres de la *Salvage Team* ne peuvent que constater l'invasissement total du compartiment machine, suite à une brèche de plus de 10 m. qui interdit toute tentative de pompage en mer.

Rapidement et sans perdre de temps, certains membres d'équipage de l'Abeille Languedoc s'affairent à resaisir dans des conditions extrêmement dangereuses les conteneurs en équilibre instable qui menacent de tomber à l'eau pendant que les autres personnes de la *Salvage Team* disposent des câbles électriques pour alimenter en énergie électrique le guindeau et les treuils d'amarrage à partir des générateurs installés à bord du supply positionné à couple, coté bâbord.

Le gouvernail remis dans l'axe, l'Abeille Languedoc remorque le navire en direction de la rade du Havre. L'équipe sauvetage restée à bord s'assure en permanence des tirants d'eau et de l'état de flottaison du navire. Les remorqueurs Les Abeilles assurent la sécurité du convoi et obligent un cargo à se détourner de son cap qui le menait directement entre l'Abeille Languedoc et le navire remorqué. Il faut savoir que cette situation se produit fréquemment de nuit et par visibilité réduite.

Ce remorquage durera près de deux jours, ce qui permettra au *Salvage Master* et à l'architecte naval de disposer de suffisamment de temps pour préparer l'entrée au port du Havre dans les meilleures conditions de sécurité et mettre en place les séquences de l'allégement, du déchargement, de la mise en cale sèche, de la préservation de la machine et bien entendu du plan antipollution.

En fonction des éléments qui lui sont fournis, l'architecte naval effectue les calculs de stabilité et de fatigue de coque qui permettront aux autorités du port de s'assurer qu'ils peuvent autoriser l'entrée du port en toute sécurité.

Le *Salvage Master* quant à lui prépare l'entrée au port et assure la coordination entre les trois départements dirigés par des *Salvage Officers*.

A savoir :

- le service logistique,
- le service planification en charge du déchargement et de la mise en cale sèche,
- le service antipollution chargé de la prévention et de la lutte.

Deux jours après l'accident, le porte-conteneurs, « ligoté » par les nombreux remorqueurs Les Abeilles, se présente lentement pour accoster au quai à charbon (seul quai disponible, du fait de son tirant d'eau arrière de 17 m.).

Durant près de 4 jours la *Salvage Team* intervient en rotation, jour et nuit, pour alléger le tirant d'eau arrière de 3 m. Le déchargement de 70 conteneurs s'effectuera au moyen d'une grue flottante dans une barge du coté mer et par l'intermédiaire d'un portique sur des camions du coté terre. Cet allégement était d'autant plus difficile que le quai était totalement inadapté.

Des camions hydrocureurs aspirent et écrèment en permanence la surface de l'eau dans la machine pendant que des plongeurs obturent des tuyaux de gasoil et un tuyau d'huile qui présentent des fuites significatives.

Les membres du service antipollution disposent de nombreux barrages autour de la brèche mais aussi dans la zone d'aspiration eau de mer du circuit de refroidissement de la centrale thermique du Havre. Des soudeurs profitent des temps de repos des dockers pour découper la partie endommagée du pavois et du portique de chargement du porte-conteneurs.

Le samedi 24 mai, ayant atteint un tirant d'eau arrière raisonnable d'environ 14 m., le "Ming Fortune" peut enfin déhaler vers le quai d'Osaka spécialisé dans le déchargement des conteneurs et quitter ce quai à charbon à la grande satisfaction du personnel d'intervention.

Bien entendu, le local machine est toujours envahi même si le niveau de l'eau a baissé compte tenu de la diminution du tirant d'eau.

Un exemple d'opération de secours et d'assistance (suite et fin)

Le déhalage à peine terminé, débutent les opérations de pompage et d'écramage du local machine pendant qu'on dispose un barrage de 300 m. autour du navire.

Les plongeurs tentent de fermer provisoirement l'ouverture machine mais renoncent très rapidement, compte tenu des dimensions et de la profondeur de la brèche dont les bords francs présentent une double courbure.

Durant une semaine, sous la conduite des *Salvage Officers*, les dockers vont débarquer les panneaux de cale endommagés puis suffisamment de conteneurs pour aboutir à une assiette nulle. Cet allègement est réalisé sous le contrôle permanent des sauveteurs et planifié par l'architecte naval de façon à éviter toute contrainte et fatigue excessive sur la structure affaiblie de la partie arrière.

Le lundi 30 mai, sans gîte, avec une assiette nulle, le tirant du "Ming Fortune" permet de le remorquer vers la cale sèche.

Si cette dernière étape peut paraître facile aux yeux du public elle n'en est pas moins délicate. En effet, l'assèchement en cale doit être synchronisé avec de nombreuses interventions. Pour éviter toute fatigue excessive ou cassure du navire avec le local machine envahi, l'échouage du "Ming Fortune" doit obligatoirement débuter avec un chargement de 500 conteneurs sur le pont avant, pour équilibrer les poids, puis être modifié progressivement lors de la baisse du niveau d'eau pour conserver une assiette nulle.

L'assèchement sera synchronisé de minute en minute avec le shifting des conteneurs (déplacement des conteneurs sur le pont) assuré par deux grues translatant sur rails en abord de la forme. Le débarquement progressif des conteneurs le long de la cale aurait été beaucoup plus simple, mais les contraintes imposées par le service des douanes auraient fait perdre énormément de temps.

Dès son entrée en cale, une équipe à bord d'un Zodiac dispose un barrage autour de la brèche, avec à l'intérieur des têtes de pompes flottantes de façon à écrémer en permanence la surface du local machine au fur et à mesure de l'assèchement de la cale.

Les 760 tonnes d'eau machine et pollution sont refoulées à bord d'une barge amarrée à l'extérieur de la cale sèche pendant qu'une équipe de nettoyeurs profite de la descente du niveau d'eau pour dégraisser les parquets machine et ouvrir toutes les portes de visite du moteur principal.

Au bout d'une heure et demie d'assèchement, le navire repose en toute sécurité sur la ligne de tins. Alors commence la phase de préservation des moteurs qui consiste à pulvériser immédiatement en fin d'assèchement un produit lubrifiant et anticorrosif pendant que les ouvriers d'un chantier de réparation navale installent un échafaudage le long de la brèche pour procéder au soudage d'une tôle provisoire.

Deux jours plus tard, le navire sera à nouveau déhalé au quai d'Osaka et livré en toute sécurité à l'Armateur après déchargement de la totalité de la cargaison.

