

Gazette de la Chambre



Lettre d'information de la Chambre Arbitrale Maritime de Paris

Comité éditorial : Philippe Delebecque - Claude Goussot - Jean-Yves Thomas - Michel Leparquier

Editeur : Philippe Delebecque

3 numéros par an

Numéro 30- Hiver 2012/2013



"Ne quid nimis"

Le "Jules Garnier II"

Premier navire spécialement construit pour les chargements de minerai de nickel.

Commandant François Laffoucrière
Arbitre Maritime

Dans la Gazette de la Chambre n°26, nous évoquions le problème de la liquéfaction des chargements de minerai de nickel transportés à bord des navires, et la solution juridique offerte par le Code maritime international des cargaisons solides en vrac (Code IMSBC) rendu obligatoire au 1er janvier 2011 par la SOLAS. Nous mentionnions également les trois propositions chinoises faites à l'OMI afin d'améliorer le Code IMSBC "en vue de prendre des mesures pour renforcer la sécurité du transport de cargaisons solides en vrac par les navires". L'une de ces propositions concernait la conception du navire. Nous avons alors rappelé, dans la Gazette de la Chambre n°27, la mise en œuvre à venir de cette solution en Nouvelle-Calédonie. La possibilité de s'affranchir du respect d'une MC (*Moisture Content*) inférieure à la TML (*Transportable Moisture Limit*), et des tests "aléatoires", est prévue par la Section 7 du Code IMSBC, paragraphe 7.3.2 Navires de charge spécialement construits ou munis d'aménagements spéciaux. Nous avons évoqué la société de classification RINA qui venait d'établir des standards de conception pour la modification ou la construction de vraquiers capables de transporter des minerais même liquéfiés. La société de classification NK (*Nippon Kaiji Kyokai*, connue aussi comme *ClassNK* ou *NK*) a également établi en 2011 des standards de construction, relativement au paragraphe 7.3.2.2, après avoir démarré en 2009 des recherches sur les caractéristiques du minerai de nickel. Ils ont été publiés en mars 2012, et approuvés par les Administrations du Japon et du Panama, à travers des "*Guidelines for the Safe Carriage of Nickel Ore*", téléchargeables gratuitement sur le site internet NK après inscription :

(https://www.classnk.or.jp/account/en/Rules_Guidance/ssl/login.aspx)

L'origine de cette démarche est à trouver chez les chargeurs néo-calédoniens et la Société Le Nickel (SLN) du groupe ERAMET, pionniers en la matière. Le résultat final est la livraison le 4 octobre 2012 du "Jules Garnier II", affrété à temps par la SLN. Il s'agit du premier navire au monde spécialement construit pour le transport de minerai de nickel, conformément au Code IMSBC. L'originalité technique réside dans une cale de chargement beaucoup plus étroite pour une largeur de coque similaire à celle d'un vraquier standard. Cela permet de transporter une quantité de minerai quasi-identique, mais chargée presque jusqu'au panneau de cale et éliminant une bonne partie des effets de carène liquide. Le "Jules Garnier II", 160,80 m pour 27454 t de port en lourd, construit par les chantiers japonais Naikai Zosen Corporation, est immatriculé au Panama et a obtenu la certification spéciale de la société de classification NK en octobre 2012.

L'aventure a démarré à la SLN en 2008, bien avant l'entrée en vigueur obligatoire du Code IMSBC, sous l'impulsion de la branche nickel d'ERAMET à Paris, assistée du courtier maritime français en affrètement et construction neuve Barry Rogliano Salles (BRS), et de la nécessité de remplacer le navire "Jules Garnier" dont le contrat d'affrètement venait à échéance à la fin de l'année 2012. C'était alors l'occasion pour BRS et la branche nickel d'ERAMET de pousser l'armateur japonais JX Shipping à construire un nouveau navire "anti effet carène liquide". Celui-ci est le fruit d'un travail d'équipe, de BRS et des travaux des services d'ERAMET essentiellement, et en Nouvelle-Calédonie : les services de recherche qui ont permis de valider les calculs sur la densité du nickel, jusque-là non précisément connue ; le service marine à Nouméa pour ce qui concerne l'organisation ; les Pilotes Maritimes de Nouvelle-Calédonie qui ont contribué significativement à une série d'améliorations techniques au regard de la sécurité du navire et de la manœuvre.

Ce navire, au-delà de l'importante réduction des effets de carène liquide, est innovant à plus d'un titre. Par rapport au navire précédent, il a une consommation de combustible réduite de plus de 20% alors que sa puissance est supérieure de 25%. Des locaux pour le personnel de manutention sont compris dans les aménagements; les treuils d'amarrage passent de 4 à 8, l'angle du gouvernail passe de 35° à 45° et nouveauté supplémentaire et inhabituelle pour un navire vraquier effectuant ce trafic, il est doté d'un propulseur d'étrave.

Fruit d'une concertation poussée des différents acteurs impliqués dans l'exploitation et le transport du minerai de nickel, ce navire d'avant-garde, premier au monde à satisfaire aux dispositions de l'article 7.3.2.2 du Code IMSBC, participe à l'amélioration de la sécurité de la communauté maritime. Son coût, s'il est légèrement supérieur, reste cependant comparable à celui d'un navire classique de même taille. Ce surcoût est compensé par une durée d'affrètement plus longue, puisque ce navire, dont le volume des cales est nécessairement réduit et peu propice au transport d'autres marchandises volumineuses, est dédié au transport de minerai de nickel. L'utilisation plus répandue à terme de ce type de navire, spécialement construit, pourrait permettre de s'affranchir de toute une série de problèmes soulevés précédemment.