

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 31- Printemps 2013



" Nulla regula sine exceptione "

Interview d'un Commandant de navire méthanier géré par Gazocéan

Cdt Hervé Flatrès

<http://www.gazocean.com>

En tant que commandant de méthanier, quelle est votre fonction ?

HF : Je suis le chef d'une expédition maritime, gérant une entité à la tête de quelques marins qui a la particularité d'être sur l'eau, mobile, soumise aux aléas météorologiques et nautiques et à l'éloignement familial. Ces éléments sont importants et nous guident sur la manière d'exploiter le navire démontrant ainsi toute la particularité du métier de marin et le rôle du capitaine.

Comment est composé l'équipage d'un méthanier ? Quelle est sa particularité ?

HF : *Stricto sensu* comme tout navire, un commandant, des officiers et du personnel d'exécution. Au-delà, pour continuer l'analogie avec la première question, en plus des standards classiques de la filière maritime, tous les membres de l'équipage reçoivent des formations particulières en rapport avec la spécificité du méthanier, sa conduite et la particularité de sa cargaison.

L'équipage est composé d'officiers pont et machine. Il en est de même pour le personnel d'exécution. Le commandant supervise l'ensemble, secondé par le chef mécanicien qui est en charge de la partie technique, production d'énergie, propulsion, installation gaz et tous les auxiliaires nécessaires à la bonne marche du navire.

Il est également secondé par le second capitaine qui est en charge de la cargaison, son chargement, son déchargement et de la maintenance des installations associées. Il participe dans une grande part à la sécurité de l'expédition et à la sauvegarde de la vie en mer.

Le rôle thermo-flottant d'un méthanier exige de fortes contraintes. Quelles sont les procédures spécifiques à mener lors de la conduite et de l'exploitation ?

HF : Bien sûr les contraintes sont fortes, car il s'agit d'un transport spécifique, très encadré réglementairement. Cela exige un savoir faire et une bonne connaissance de la conduite des outils mis à notre disposition. Globalement les procédures d'exploitation sont proposées par la Compagnie qui exploite le navire et elles sont agréées par l'Etat du pavillon où est immatriculé le navire. Ces procédures sont régulièrement auditées par cet Etat afin de maintenir un niveau de sécurité constant en conformité avec les règles d'exploitation internationales, sans cesse en évolution.

Quelles sont les autres spécificités liées au transport méthanier (long trajet, accostage) ?

HF : Il nous faut contrôler le "boil off", l'évaporation naturelle de la cargaison qui est conservée à une température de -160°C, avec une légère surpression de quelques millibars au-dessus de la pression atmosphérique. C'est l'isolation thermique des cuves qui permet de maintenir ces paramètres. Particulièrement sensibles aux conditions météorologiques (pression atmosphérique, état de la mer, roulis, tangage, etc), il nous appartient de gérer ces évaporations qui servent également de carburant à la propulsion, le rejet à l'atmosphère étant prohibé. La conception des méthaniers tient compte de ces contraintes, pour conserver au mieux la cargaison et préserver les intérêts de son propriétaire.

Etant donné la taille des navires et leur faible manœuvrabilité toutes les précautions sont prises là encore pour les accostages. Tous les terminaux méthaniers ont des infrastructures et des moyens conçus pour accueillir en toute sécurité les méthaniers, même si la manœuvre reste délicate, pour accoster et positionner un navire de 290 mètres de long avec une précision de plus ou moins 50 cm.

L'entretien est également une étape primordiale, quel est le rôle de chacun ?

HF : Il faut distinguer la maintenance curative de la maintenance planifiée. Cette dernière se décompose en deux parties.

Les arrêts techniques avec passage au bassin de carénage. Durant ces périodes, on vérifie tout ce qui ne peut l'être lorsque le navire est à flot et nous programmons les révisions qui impliquent une immobilisation du navire.

Puis une maintenance périodique des équipements et machines durant toute l'exploitation est programmée.

Les aléas et pannes éventuelles en exploitation font l'objet d'une maintenance curative qui est gérée par le chef mécanicien et le second capitaine.

Un tel navire demande des conditions de sécurité optimale. Quelle est la conduite à avoir ?

HF : Nous ne faisons aucune impasse sur la sécurité. Nous sommes à bord pour anticiper et remédier aux défaillances et pannes dès qu'elles apparaissent. Tout est important, car de nombreuses interactions existent entre tous les appareils du bord. La conduite joue un rôle très important.

Intégrer l'équipage d'un méthanier nécessite une formation précise. En quoi consiste-t-elle ?

HF : Tout d'abord une formation maritime dispensée dans les Ecoles Nationales de la Marine Marchande est indispensable. Puis un acquis d'expérience et des formations spécifiques permettent de prétendre à la délivrance des brevets et certificats spécifiques à ce genre de navires.

Est-il difficile aujourd'hui de recruter du personnel compétent ?

HF : Il s'agit moins d'un problème de compétence que de motivations. Etant donné le type de navire dont nous parlons il est impératif que l'équipage soit motivé par ce type de transport avant toute autre chose. Une personne intéressée, travailleuse et motivée qui possède bien ses brevets, y arrivera. Mais le plus difficile est sans doute de partir en mer plusieurs semaines sans revoir sa famille. La motivation compte ainsi pour beaucoup.

Quel est le rôle de l'équipage au moment des étapes décisives et délicates que sont le chargement et le déchargement des navires ?

HF : "Chacun son bout" dit on à bord ! Tous les officiers et le personnel d'exécution savent ce qu'ils ont à faire. Cela se passe sous la houlette du second capitaine, qui est le chef d'orchestre en coordination avec la terre, car quand le navire est connecté, il fait alors partie de l'installation terrestre. Des chronologies bien précises se succèdent depuis l'accostage jusqu'à l'appareillage. L'équipage met en œuvre ces chronologies.

Ndlr : Cette interview a déjà été publiée dans la revue Gaz d'aujourd'hui.