

Autorités maritimes portugaises

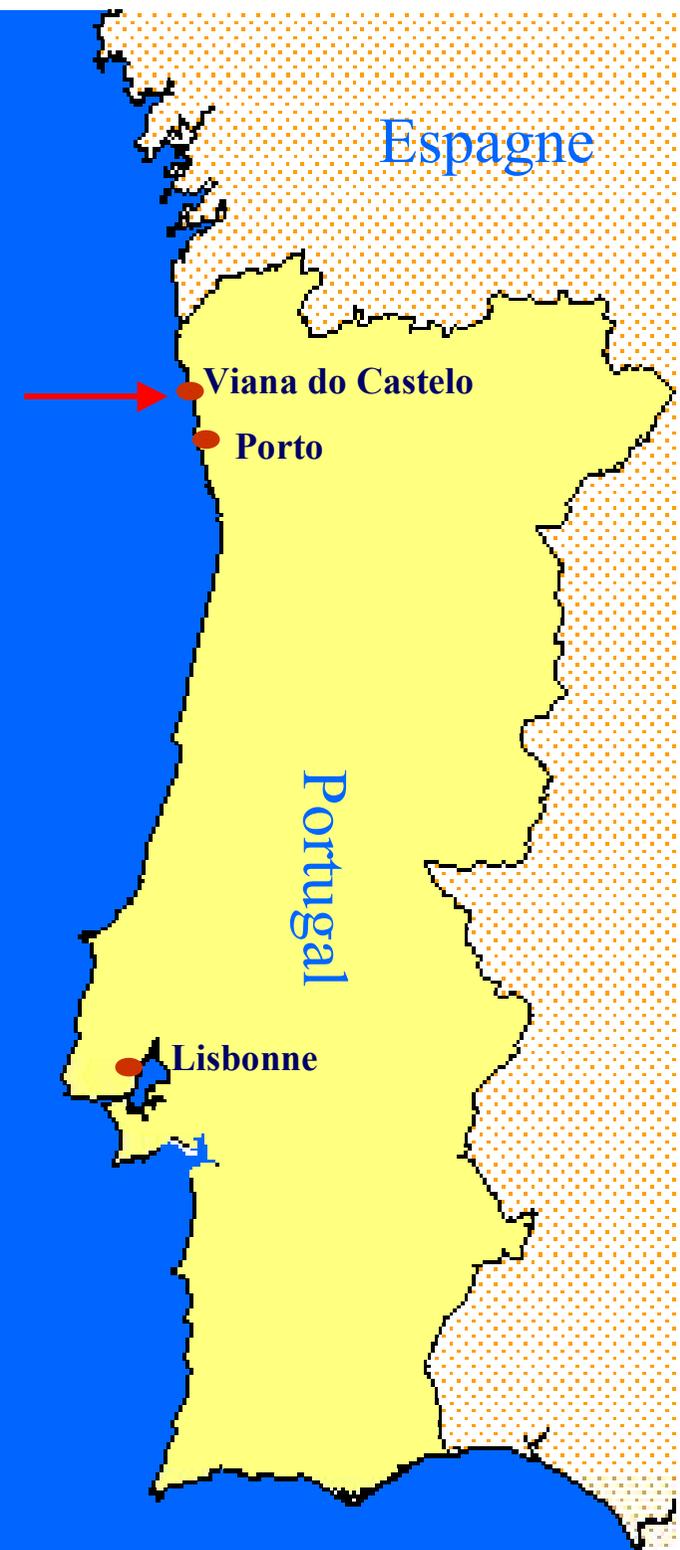
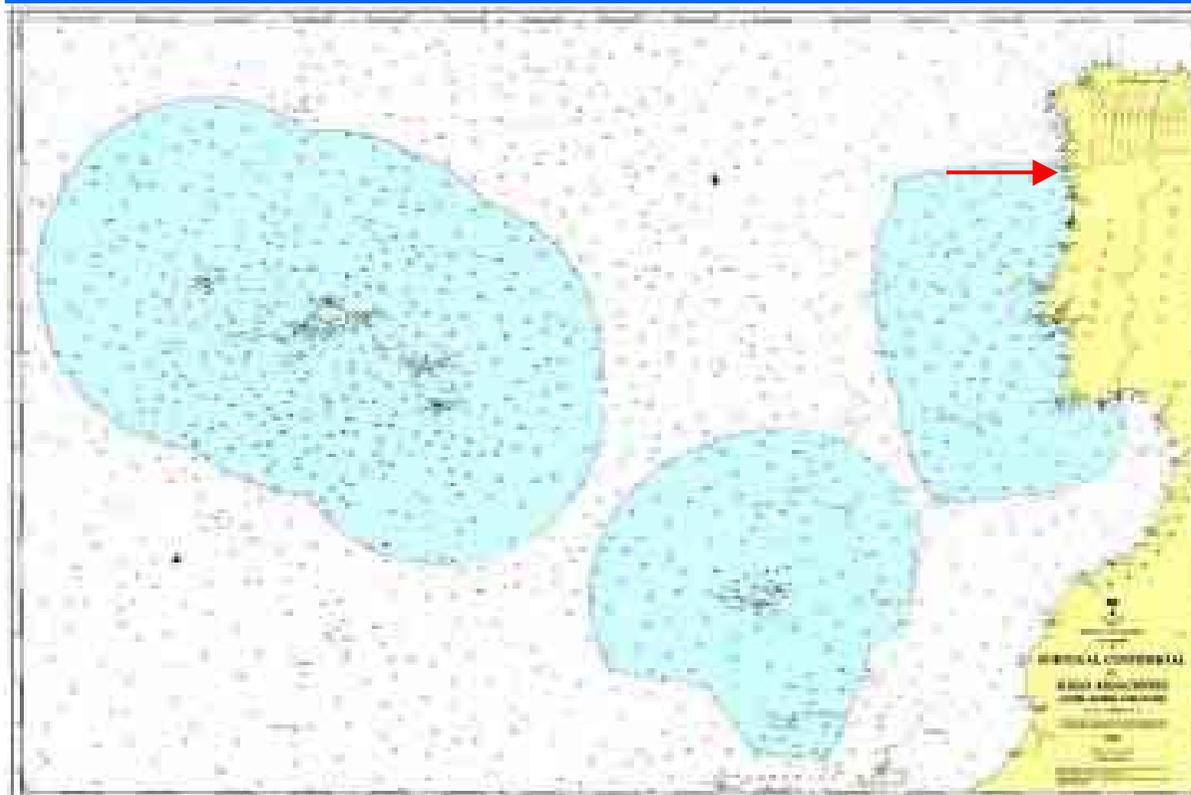
Direction Générale

Traitement d'une épave échouée sur un
brise-lames : **LE CORAL BULKER**

Raul H. I. Valente

Capitaine (PO NAVY)

EMPLACEMENT DE L'ÉPAVE



CARTE DU PORT DE VIANA DO CASTELO







CORAL BULKER

-
- **Enregistré à Hong Kong**
 - **Navire chinois**
 - **Longueur – 169 m**
 - **Largeur – 27,2 m**
 - **Profondeur – 8 m**
 - **Port en lourd – 28454 tonnes**
 - **Cargaison – 10300 tonnes de sciure de bois, 5300 tonnes de copeaux de bois et 3200 tonnes de bois de construction**
 - **Polluants – 610 tonnes de fuel lourd et 100 tonnes de gas-oil et de lubrifiants**

















CORAL BULKER

Lors de la cérémonie (8SET01) un hommage a été rendu au professionnalisme de l'armateur et de la compagnie d'assurance



MERCI DE VOTRE ATTENTION

LE CORAL BULKER : Traitement d'une épave échouée sur un brise-lames.

[Diapositive 1](#)

M. le président,

Mesdames et Messieurs:

[Diapositive 2](#)

Le M/V "Coral Bulker" arrivé devant le port de Viana do Castelo dans l'après-midi du 24 décembre 2000 mais n'a put entrer dans le port à cause des mauvaises conditions météo.

Le commandant du navire décida alors de jeter l'ancre à 0,8 mile à l'extérieur du môle nord du port.

Les mauvaises conditions météorologiques et l'apparition d'une violente tempête dans la nuit du 25 décembre, le Coral Bulker chassa sur ses ancres et s'échoua près du môle nord et y resta coincé. [Diapositive 3](#)

La partie arrière du navire se trouvait alors à une quinzaine de mètres du môle et la partie avant à près de 50 mètres. [Diapositive 4](#)

Le lieu de l'échouage se situait dans une zone exposée, soumise aux fortes houles hivernales de l'Atlantique-nord. Ce site étant localisé à l'entrée de la ville, il ne peut donc pas passer inaperçu aux yeux des estivants. [Diapositive 5](#)

Les SOS émis par le navire en difficulté fut reçu dans la nuit de Noël. Trois heures après avoir envoyé ce message, le commandant demanda le sauvetage de son équipage.

[Diapositive 6](#)

Le centre opérationnel de sauvetage en mer de Lisbonne a immédiatement mis en place le plan de sauvetage.

Deux navires de la marine portugaise furent dépêchés sur place, ainsi qu'un hélicoptère de l'armée de l'air qui commença à secourir les 22 membres d'équipage vers 3h50 du matin.

Cette opération, qui mit en avant le courage et l'intrépidité de l'équipage de l'hélicoptère, prit près de deux heures du fait de conditions climatiques des plus épouvantables.

Le 26 décembre, une réunion de crise fut mise en place pour coordonner les opérations de traitement de la pollution.

A cette réunion étaient présents des représentants de l'armateur, Alderran Shipping BVI, le Wallen Shipmanagement Ltd, de la compagnie d'assurance, le P&I London Steam Ship, pour le compte de l'agent maritime D.A.Knudsen, et de Smit Tak qui à été engagée par l'armateur pour transférer le fuel.

Smit Tak a été engagée par l'armateur d'après les conditions du LOF2000, avec invocation de la clause SCORPIC. Aussi commencèrent-ils à réaliser toutes les opérations en étroite collaboration avec l'agent Knudsen, la compagnie portugaise de sauvetage et de remorquage Tinita et la compagnie espagnole Technosub.

Le Coral Bulker enregistré à Hong Kong sous pavillon chinois, mesure 169m de long pour 27m de large et 8m de profondeur. [Diapositive 7](#)

Il transportait 10300 tonnes de sciure, 5300 tonnes de copeaux de bois et 3200 tonnes de bois de construction.

Il transportait également près de 620 tonnes de fuel lourd et 100 tonnes de gas-oil et de lubrifiants.

Ayant la preuve d'une pollution marine, le Capitaine du Port de Viana do Castelo (personne faisant office d'autorité pour cette zone), déclencha le niveau 3 du plan mer propre ainsi que le plan d'urgence local.

L'arrangement établi concernant la protection contre une éventuelle pollution se termina 6 mois plus tard, lorsque l'enlèvement de l'épave remontée à terre fut terminé

Pendant ce temps, le ministère de l'environnement demanda que soit réalisée une étude de l'impact environnemental de cette catastrophe sur le milieu.

Le projet concernant la surveillance de la zone côtière, d'une trentaine de kilomètres située entre les plages de Castelo de Neiva et Montedor, fut dirigé par le département zoologie et anthropologie de la faculté des sciences de Porto.

L'opération se décompose en trois différentes phases:

La première concerne l'enlèvement des polluants et le traitement de la pollution en provenance de l'épave échouée.

Le traitement de cette pollution marine a eu lieu le 27 décembre et fut coordonnée par le Capitaine du Port de Viana do Castelo avec le concours du département antipollution maritime portugais (SCPMH).

[Diapositive 8](#)

Des ressources humaines et matérielles furent mises à disposition pour traiter les nappes d'hydrocarbures émanant de l'épave et se dirigeant vers les plages et rochers alentour. ([Diapositives 9 and 10](#))

Le personnel de chez Smit Tak arriva sur les lieux le 27 décembre, en même temps que la main d'oeuvre et le matériel appartenant à des sous-contractants locaux qui s'étaient engagés auprès de la compagnie.

Une entreprise locale de travaux publics, fut engagée pour construire une route accédant directement au brise-lames, pour permettre aux opérations de récupération d'avoir lieu.

Du fait des mauvaises conditions météorologiques, avec des creux de 5 mètres, l'accès au bateau ne put être rétabli avant le 29 décembre.

Il était donc impossible de procéder à une inspection complète du navire, cependant celle-ci a quand même révélé que les cuves de fuel lourd à double fond étaient endommagées et qu'il y avait du Fuel lourd dans la soute latérale tribord N°4.

L'équipement de sauvetage arriva sur place le 30 décembre.

Faisant suite à l'inspection initiale, la tâche première se résumait à atteindre la salle des machines et les citernes pour récupérer le plus de pétrole possible.

Les mauvaises conditions climatiques empêchèrent l'accès au navire du 31 décembre au 2 janvier, période au cours de laquelle une partie de la cargaison entreposée sur le pont fut emportée par les flots.

L'épave s'abîma ensuite lourdement sur les fonds marins rocheux. Les préparatifs de l'opération de récupération d'hydrocarbures, comprenant le transfert de pompes et de tuyaux à bord du navire au moyen de grues portatives, continuèrent lors des périodes d'accalmie

Les sauveteurs purent accéder au bateau le 3 janvier et continuèrent les préparatifs de l'opération. Des pompes furent placées dans la salle des machines et sur le pont principal, on relia également des tuyaux à un camion-citerne placé sur la route menant au môle

Le 3 janvier, Smit Tak commença le transfert du polluant après approbation du plan par les autorités maritimes. Au 4 janvier 2001, plus de 42 tonnes d'hydrocarbures divers avaient été récupérées par pompage. A la même période, la salle des machines avait pu être vidée.

La seconde phase, implique l'enlèvement du pont du navire. Dans ce but, l'armateur engagea également Smit Tak pour que cette compagnie élabore un plan à ce sujet. Après approbation du plan, sa réalisation fut confiée à l'entreprise portugaise Transfradelos.

Lors de cette phase de l'opération, toute la cargaison qui s'était déversée le long des plages fut récupérée. [Diapositive 11](#)

Les sauveteurs continuèrent de récupérer le fuel des soutes lors des opérations de

déchargement de la cargaison du pont.

Pour liquéfier le fuel de soute désormais solidifié, un générateur de vapeur fut loué. Il servit à produire la vapeur nécessaire aux rouleaux chauffants qui avaient été introduits dans les soutes. Finalement, il devint nécessaire d'injecter directement de la vapeur dans certaines des citernes.

L'enlèvement de la soute s'avéra une opération lente et minutieuse. Au total, près de 226 m³ de fuels et d'hydrocarbures divers furent récupérés du navire.

L'ITOPF, quant à elle, estimait la quantité initiale du déversement d'hydrocarbure à environ 200 m³, et c'est pour cette raison que l'on n'explique pas la disparition des 250 m³ de fuel de soute manquants. On suppose que l'ampleur du déversement initial était supérieur à la première estimation et qu'en plus de cela, une partie du fuel de soute se serait répandue dans les cales et mélangée avec la cargaison sous pont.

L'armateur choisit d'engager TITAN Maritime Llc pour les opérations d'enlèvement du navire et de son pont.

La troisième phase de l'opération commença. Ce fut la plus étonnante de toutes. Le navire fut découpé en deux puis transporté à terre. [Diapositive 12](#)

A cette époque je n'appartenais pas aux autorités maritimes, donc j'étais dans l'incapacité d'imaginer la portée d'une telle expérience technologique. [Diapositive 13](#)

Pour vous parler de ce sujet, nous avons invité Mr. Alvaro Guidotti de chez TITAN Maritime, qui à l'époque dirigeait les opérations de sauvetage. [Diapositive 14](#)

Huit mois après la catastrophe, le site affecté avait retrouvé sa configuration d'origine. [Diapositive 15](#)

Le gros de la récupération du polluant s'est fait en deux mois.

De nombreux équipements ont été utilisés et en moyenne, une trentaine de personnes travaillaient sur place tous les jours. 153 tonnes de fuel lourd en provenance de l'épave furent récupérées, alors que sur les plages ce sont près de 360 tonnes de sable contaminé qui furent ramassées

Les frais relevant des actions entreprises pour traiter la pollution et les opérations d'enlèvement de l'épave furent totalement prises en charge par l'armateur et la compagnie d'assurance, pour un montant approximatif de 12 500 000 euros.

L'accident du Coral Bulker a provoqué des dommages pour les personnes habitant dans les environs. La rapidité et l'efficacité avec lesquelles les polluants ont été récupérés ont fait que l'on a minimisé l'impact de la catastrophe sur l'écosystème, les dégâts subis par les pêcheries locales et les autres secteurs d'activités. Cet accident s'étant produit en hiver, le tourisme n'en a pas trop souffert.

Pour marquer la fin de tous les travaux qui ont été accomplis durant cette opération, une cérémonie officielle a été organisée en la présence des Ministres de la Défense, de

l'Economie, de l'Environnement, ainsi que de l'amiral en chef de la marine portugaise (qui fait également office d'autorité maritime au Portugal) et de bien d'autres officiels.

Lors de cette cérémonie, un hommage a été rendu à l'armateur et à la compagnie d'assurance pour leur sens des responsabilités à assumer et à exécuter leur travail avec un grand professionnalisme, leur sens des institutions et leur grande efficacité.

Un représentant de l'agent Knudsen, pour le compte de l'armateur, ainsi que l'agent Pinto Basto Comercial de chez P&I, faisaient également parti des invités.

[Diapositive 16](#)

Pour saluer les efforts des personnes impliquées dans cette opération, la plage près du môle a été rebaptisée "Praia do Coral", la Plage de Corail.

Malheureusement, il est dommage que les journaux télévisés portugais n'aient couvert les événements que lorsque la situation semblait incontrôlable. Les efforts fournis par les personnes ayant contribué à la réussite d'une opération aussi difficile ont tout simplement été occultés par les médias.

[Diapositive 17](#)

Merci de votre attention

Et maintenant, laissez-moi vous présenter Mr. Guidotti.

Raul Henrique Isidro Valente
Capitaine (PO Navy)
Direcção Geral da Autoridade Marítima