

Nouvelle société mère pour Sellafield

Le 24 novembre 2008 a vu la conclusion de la procédure de sélection de la Nuclear Decommissioning Authority (NDA) d'une nouvelle organisation mère (Parent Body Organisation – PBO) pour le site de Sellafield.

La NDA a finalisé en novembre l'un des programmes d'appel d'offre public les plus complexes dans l'histoire de l'industrie britannique, en transférant les actions de Sellafield Ltd à un consortium privé – Nuclear Management Partners Ltd.

Nuclear Management Partners Ltd (NMP) devient propriétaire des actions Sellafield Ltd pour une période allant jusqu'à 17 ans, durée du contrat entre NDA, NMP et Sellafield Ltd compte tenu du contrat initial et des prorogations éventuelles. D'une valeur de £1,3 milliards la première année, le contrat pourrait atteindre quelques £22 milliards sur les 17 ans.

La Nuclear Decommissioning Authority (NDA) est chargée du démantèlement des sites nucléaires civils en fin de vie. Elle sous-traite l'exploitation de chaque site à un Site Licence Company (SLC), détentrice de la licence d'exploitation et responsable de la gestion courante du site. Chaque SLC rend compte à une « organisation mère » (Parent Body Organisation – PBO) laquelle est actionnaire du SLC pour une durée déterminée, selon un contrat avec NDA.

Sellafield Ltd est le SLC qui exploite pour le compte de NDA l'usine de retraitement de combustibles nucléaires, les installations de gestion de déchets associées sur le site de Sellafield, ainsi que les anciennes centrales de production de Calder Hall et de Windscale, le site de Capenhurst et un centre d'ingénierie basé près de Manchester.

En novembre 2006 NDA a lancé une procédure d'appel d'offre conformément aux règles de l'Union Européenne afin de trouver une nouvelle PBO pour Sellafield Ltd. L'offre de Nuclear Management Partners Ltd a été retenue comme l'offre « préférée » dès juillet 2008, et un accord de transition a été conclu en octobre.

Nuclear Management Partners Ltd, un consortium spécialement formé pour répondre à la compétition PBO de Sellafield, regroupe la Division URS Washington, AMEC et AREVA NC.

L'accord PBO précise les obligations de la PBO en termes de finance, de gestion des ressources, et d'amélioration de la performance dans des secteurs définis. Un contrat de "Management & Exploitation" entre NDA, la PBO et Sellafield Ltd définit les opérations à effectuer

et les spécifications associées. L'accord PBO est d'une durée initiale de 5 ans, avec plusieurs prolongations possibles - sous réserve d'une performance satisfaisante – pour atteindre potentiellement une durée totale de 17 ans. Le contrat "Management & Exploitation" représente une valeur initiale de £1.3 milliards par an, associée à une dividende d'environ £50 millions par an, sous réserve de l'atteinte des objectifs fixés en termes d'amélioration et de performance de Sellafield Ltd.

Selon le Président de NDA, Stephen Henwood: "Ceci marque un nouveau style de rapport entre les secteurs publics et privés, fondé sur le partenariat, pour répondre à des défis significatifs en termes de démantèlement mais aussi en termes socio-économiques sur les sites exploités par Sellafield Ltd. Ce partenariat apportera de meilleures performances et un meilleur retour sur investissement pour le contribuable britannique."



Certification ISO confirmée pour le Terminal Maritime INS Dunkerque

A l'issue d'un audit de surveillance par une équipe de trois auditeurs de TUV Cert., le 3 décembre dernier, cet organisme de certification allemande a confirmé la certification ISO 9001 et ISO 14001 pour International Nuclear Services France.

La certification est fondée sur une re-certification complète avec audit approfondi tous les trois ans, et un audit annuel de surveillance pour confirmer que le système de management de l'entreprise est bien maintenu.

L'audit de décembre n'a révélé aucune non-conformité par rapport aux normes de référence, mais les auditeurs ont formulé quelques observations destinées à améliorer l'efficacité du système de management et la gestion de ce terminal du Port Est, spécialisé dans le transbordement de matières nucléaires.

International Nuclear Services France a choisi l'organisme TUV Cert depuis sa première certification ISO 9001 en 1996 en raison de la portée mondiale du certificateur allemand et de la confiance que celui-ci apportait aux clients de l'entreprise, notamment les exploitants de centrales nucléaires en Allemagne et en Suisse.

Pacific Nuclear Transport Ltd : la flotte évolue

Pacific Nuclear Transport Ltd (PNTL), une filiale de International Nuclear Services, est leader mondial du transport maritime de matières nucléaires. PNTL a mis en service le premier navire spécialement conçu pour le transport de ces matières, le Pacific Swan, en 1979. Quatre autres navires ont suivi jusqu'en 1987 pour constituer une flotte, unique au monde, de cinq navires entièrement dédiés et qui depuis ont assuré le transport en toute sécurité de plus de 2000 colis de combustibles nucléaires usés, de résidus vitrifiés et de combustibles MOX. Soit plus de 170 voyages et plus de 5 millions de miles nautiques. Ces navires ont assuré notamment les transports entre le Japon et les usines de retraitement de La Hague (France) et de Sellafield (Royaume-Uni).

En 1993 l'organisation Maritime Internationale (OMI) a introduit pour les navires transportant certaines matières nucléaires (combustibles nucléaires usés, résidus vitrifiés, plutonium), et en complément de la réglementation maritime existante, une nouvelle série d'exigences sous forme du Code INF. Le Code INF portait notamment sur la stabilité du navire en cas d'avarie, la protection contre l'incendie, le contrôle de la température dans les cales, des considérations d'ordre structurel, l'arrimage, l'alimentation électrique, la protection radiologique, ainsi que sur l'exploitation du navire en termes de formation et de procédures en cas d'urgence. Le Code comporte trois catégories, INF 1, INF 2, et INF 3, dont les exigences varient en fonction de la quantité de radioactivité transportée. Introduit d'abord à titre volontaire, le Code INF est devenu obligatoire le 1er janvier 2001.

Mais les navires de la flotte PNTL, dès le Pacific Swan en 1979, étaient déjà conformes, et souvent allaient au-delà des exigences du futur Code INF.

Les premiers navires étaient ainsi pourvus d'une construction à double coque, divisée en une multitude de sous compartiments étanches afin de maintenir la flottabilité et la manoeuvrabilité, y compris en cas d'avarie. Les équipements essentiels,

notamment de navigation, de lutte contre l'incendie et d'alimentation électrique étaient dupliqués, et les procédures à bord existaient déjà.

Les navires PNTL étaient déjà conformes à ce qui allait devenir la catégorie la plus contraignante du futur Code INF, la classification INF3, applicable aux navires transportant de très grandes quantités de matières nucléaires.

Deux autres navires, le European Shearwater et l'Atlantic Osprey, appartenant à la NDA, et classés respectivement INF 3 et INF 2, viennent compléter la capacité de transport d'International Nuclear Services. Aujourd'hui, 30 ans après la mise en service du premier navire spécialement conçu, la flotte PNTL évolue. Le Pacific Swan, le Pacific Crane et le Pacific Teal ont tous les trois été démantelés dans un atelier spécialisé en Europe, dans le respect le plus rigoureux des normes et règlements aussi bien en matière d'environnement que d'hygiène et sécurité, et la quasi-totalité des matériaux ont été recyclés.

Pour maintenir notre capacité à transporter des matières nucléaires en toute sécurité un nouveau navire, le Pacific Heron, a été mis en service en 2007, et deux autres sont actuellement en commande, leur livraison étant prévue en 2010.





Le Pacific Héron, qui a rejoint son port d'attache de Barrow-in-Furness au nord-ouest de l'Angleterre en juin 2008, reprend le concept des navires existants, mais bénéficie d'un certain nombre d'améliorations, le fruit de 30 années d'expérience opérationnelle et d'avancées technologiques. Il est doté de deux moteurs diesel MAN B&W de 2720kW situés dans deux salles de machines indépendantes, et comme les navires existants d'une redondance de tous les systèmes essentiels à la sécurité, avec notamment plusieurs groupes électrogènes à l'avant comme à l'arrière. Ainsi en cas de panne mécanique ou d'accident affectant l'un des systèmes il y a toujours un autre appareil pour prendre le relais.

La passerelle, entièrement remaniée, est pourvue de systèmes de navigation intégrés et interactifs, avec une duplication de tous les équipements essentiels à la sécurité, et une visibilité sur 360°.

La prise en compte de l'impact environnemental fait son entrée dès le stade de la conception et parmi les améliorations apportées, un grand nombre portent précisément sur la réduction de cet impact.

Le Pacific Héron prend en compte le programme de notation environnementale

de la "Lloyds Register". La performance des machines a été améliorée, le système principal de lutte contre l'incendie est à présent de type vapeur d'eau à haute pression, un incinérateur de déchets et un compacteur de métaux permettent de réduire le volume de déchets.

Les deux navires actuellement en commande seront, comme le Pacific Héron, construits par Mitsui Engineering and Shipbuilding Co. aux chantiers de Tamano (Japon). Ils reprendront les principales caractéristiques du Pacific Héron et bénéficieront du retour d'expérience acquis lors de la construction de celui-ci.

PNTL est détenue par International Nuclear Services (62,5%), un consortium de sociétés japonaises (25%) et AREVA par l'intermédiaire de sa filiale TN International (12,5%).



Reproduction graphique d'un navire PNTL

International Nuclear Services recrute un supporteur du Stade Français

International Nuclear Services a récemment recruté pour son bureau près de Manchester un nouvel ingénieur, spécialiste de la mécanique et de la sûreté nucléaire. Rien de surprenant, sauf que celui-ci est français - et fervent supporteur du Stade Français !

Toute l'équipe INS, en Angleterre et en France, souhaite la bienvenue à Ben.



Fact file

Name: Benjamin Acker

Age: 25

Nationality: French

Family: Engaged to be married to Nadia

Background: Mechanical design Master degree and Nuclear Safety master degree

Interests: My family, Burgundy, Rugby-Stade Français (I am still French...), Skiing, Music (cello)...

Other information: I am looking for people who would like to play squash with a beginner.

INS France: Courtier Maritime pour le compte de James Fisher & Son, armateur représentant les navires appartenant à NDA et à PNTL



Le courtier maritime assure, pour le compte d'un armateur (James Fisher & Sons pour les navires exploités par International Nuclear Services et PNTL), un certain nombre d'obligations administratives. Ses missions essentielles sont de faciliter les formalités afférentes à l'entrée et à la sortie des navires étrangers dans les ports français, et de servir d'intermédiaire entre les chargeurs (entreprises ayant du fret à transporter) et les transporteurs (armateurs ou navires).

Chargé de gérer l'ensemble des documents douaniers des navires étrangers touchant un port français, le courtier maritime a pour rôle d'être le maillon administratif entre les douanes et les armateurs et affréteurs. Les transitaires assurent les formalités en douane relatives à la marchandise, pour le compte de l'expéditeur ou du destinataire. Les courtiers jouissaient depuis plus de trois siècles d'un véritable monopole professionnel et géographique. Nommés par le chef de l'État, ils avaient un statut d'officier ministériel comparable à celui des notaires ou des huissiers. Cette charge a été supprimée par la loi de janvier 2001 prenant effet le 21 mars 2004. Depuis, les fonctions accomplies jusque-là par le courtier officier ministériel peuvent être prises en

charge par l'armateur directement, ou par une personne ou un organisme de son choix, qu'il estime apte à le représenter dans le port étranger en toute confiance et en toute indépendance, comme le faisait auparavant l'officier ministériel.

International Nuclear Services, en accord avec son armateur James Fisher & Sons, a souhaité que les navires appartenant à NDA et à PNTL soient représentés dans les ports français par sa propre filiale International Nuclear Services France. Ceci permet de maintenir une séparation des responsabilités, essentielle en cas de conflit d'intérêt entre le navire et les pouvoirs publics, les transitaires représentant les expéditeurs ou chargeurs de la marchandise, ou un autre navire utilisateur du port.

INS France travaille ainsi en étroite collaboration avec les expéditeurs exportateurs ou destinataires importateurs et avec leurs transitaires, pour que les formalités propres à la représentation du navire et celles relatives à l'importation/exportation des marchandises soient parfaitement synchronisées.



International Nuclear Services France

Siège Social:
56, ave Hoche
75008 Paris Tél. 01 56 60 54 26
Terminal Maritime de Dunkerque:
Route du Môle 6, Freycinet XIII
Port Est
59140 Dunkerque
Tél. 03 28 24 58 58
www.innuserv.fr

Directeur de la Publication: Jacques-Maxime Aupetit

Rédacteur en Chef: Paul Harding

Comité de Rédaction: Jacques-Maxime Aupetit, Edouard Grall, Paul Harding, Dominique Pujet,

Direction Artistique: International Nuclear Services

Crédit photos: International Nuclear Services, Happy Day,

Photogravure: Nord'Imprim

Impression: Nord'Imprim