

REPUBLIQUE DU MALI

12674

Ministère de l'Industrie, du Commerce
et des Transports

ETUDE des CONDITIONS
D'EXPLOITATION du TRANSPORT FLUVIAL
Au MALI

ANNEXES AU RAPPORT DEFINITIF

SOMMAIRE

ANNEXE A	Pages 2 à 84	Descriptif de la flotte COMANAV
ANNEXE B	Pages 85 à 118	Quelques notes significatives de la flotte COMANAV
ANNEXE C	Pages 118 bis à 128	Descriptif de certains ouvrages portuaires
ANNEXE D	Pages 129 à 136	Quelques photos significatives d'ouvrages portuaires utilisés par la COMANAV
ANNEXE E	Pages 137 à 197	Différents textes, documents et rapports cités dans le rapport principal
ANNEXE F	Pages 198 à 201	Projets de plans d'ensemble de navire

ANNEXE A : DESCRIPTIF DE LA FLOTTE DE COMANAV

UNITES MOTORISEES DE LA COMANAV

Année Construction	Type/Nom Unité	L X P X H	Puissance/Type moteurs
1956	Automoteur "GOUINA" à propulsion classique : 200 ch	43 X 6,8 X 1,6 m	2 moteurs BERLIET d'origine Type MMD 063540 F
1955	Remorque "KOUROUBA" à propulsion classique : 100 ch	16,97 X 4,2 X 0,45 m	2 moteurs MTLI d'origine Type 4 RO 95 AZ 91
1982	Bateau courrier "Kankou Moussa" 130 T, 448 Passagers avec 3 propulsions SCHOTTEL Type NAV 100	51,5 X 10,11 X 1,15 m	3 moteurs DEUTZ d'origine Type SBA 6 M 816 de 183 KW + 1 groupe électrogène
1978	Bateau courrier "Tombouctou" (130 T, 305 passagers) avec 3 propulseurs SCHOTTEL Type NAV 100	52 X 10,1 X 1,12 m	2 moteurs DEUTZ V12 Type BF 12 L 413 de 166 KW en abord 1 moteur DEUTZ Type BF 12 L 714 au centre + 1 groupe électrogène DEUTZ Type FS F 413 de 75 KVA
1964	Bateau courrier "Général SOUMARE" (130 T, 288 passagers) avec 3 propulseurs SCHOTTEL Type NAV 100	52 X 10,2 X 1,12 m	2 moteurs DEUTZ V10 de 320 cv Type FL 10 L 413 F et 1 moteur type FL 10 L 413 de 188 cv à 1 800 tr/mn + 1 groupe électrogène DEUTZ Type F 5 L 413
1979 (*)	Pétrolier "SONI ALI BER" - Capacité 330 m3 (*) / 1979 Equipé de 2 ensembles propulsifs DEUTZ/SCHOTTEL NAV 100		
1979 (*)	Pousseur "MEGUETAN" - 600 CV / 1979 - Capable de pousser 1200 T de barges		

(*) Ces 2 unités étaient en navigation fin Août 2002 et n'ont pu être visitées par la SOERNI

UNITES PORTEUSES DE LA COMANAV

Année Construction	Type/Nom Unité	L X P X H	Puissance/Type moteurs
1983	Barge "MAMADOU FOMBA" Matières solides/céréales - matériaux de construction	19 X 7 X 1,5	95 T de port en lourd
1988	Bare n° 3 Matières solides	38 X 6,44 X 1,5	200 T
1983	Barge "ISSAKA KANE" Matières solides	38 X 7 X 1,5	235 T
1988 (année de rénovation : 1970 probable)	Barge N° 19 "QUARTZ" Véhicules/engins	33 X 5,5 X 0,9	150 T
1943	Barge chaland N° 10	30 X 5 X 1	85 T
1943	Barge chaland N° 3	30 X 5 X 1	85 T
1983	Barge "TOUMANI SIDIBE" Matières solides	19 X 7 X 1,5	95 T
1988	Barge N° 5 Matières solides	38 X 6,44 X 1,5	200 T

N.B. : Seules les 8 unités ci-dessus ont pu être visitées par la SOERNI lors de sa mission fin Août 2002.
Les 10 autres unités étaient en navigation avec le "MEGUETAN" ou disséminées sur le territoire malien.

REMORQUEUR « KOUROUBA »

A - CARACTERISTIQUES PRINCIPALES

<i>Longueur :</i>	16,97 m
<i>Largeur :</i>	4,20 m
<i>Tirant d'eau :</i>	0,45 m

Constructeur : Chantier naval Rupelmonde S.A/Belgique

Plaque constructeur - Année : 1955

N° : 322

B - CONSTAT APRES INSPECTION

Un lot de photos de l'unité est joint à la fin de cette analyse.

B - 1 CONSTAT

Unité visitée à flot à Bamako.

- ❖ Bordées : déformations assez importantes sur les 2 bordés. Une ouverture a été réparée avec du ciment sur bâbord.
- ❖ Tablier avant déformé, absence de protections, acier sain, à réparer partiellement.

Coque: Acier riveté et parties soudées ultérieurement

- ❖ Bordées avec déformations moyennes sur tribord et bâbord - acier encore sain dans les œuvres mortes.

- ❖ Etrave ayant subie quelques déformations : acier sain dans les œuvres mortes.
- ❖ Tableau arrière avec renfort acier : déformations, acier sain dans œuvres mortes.

Plage avant :

- ❖ Tôle de pont : acier sain dans l'ensemble, sauf un peu de corrosion autour des structures du WC rapporté.
- ❖ Présence d'un petit pavois ayant subi quelques déformations : acier sain.
- ❖ 1 mât de pavillon avant : bon état.
- ❖ 2 bittes d'amarrages : bon état.
- ❖ Présence d'un WC – corrosion de la superstructure acier à la base – Servitude d'eau (tinette).

Pic AV :

- ❖ Trappes d'acier : bon état.
- ❖ Echelle : bon état.
- ❖ Cloison visible : acier sain.
- ❖ Fond encombré de matériaux /les tôles de fond n'ont pu être vérifiées. Des réserves sont donc portées sur leur état.

Pont côté Bâbord : Tôle de pont riveté et soudée

- ❖ Corrosion importante au niveau des écoulements d'eau : bon état pour le reste.
- ❖ Absence, sur ce bord, de chandeliers et filières.

Plage AR :

- ❖ De surface dégagée importante – tôle de pont : saine et sans déformation
- ❖ 1 bitte d'amarrage sur chaque bord : bon état
- ❖ Présence d'un système de gouvernail mécanique par chaînes et poulies de renvoi.
- ❖ 2 safrans à poste.
- ❖ Fonctionnement récalcitrant de l'ensemble dû au non réglage de la tension de la chaîne et du bras de liaison des 2 mèches de safran.
- ❖ Présence d'un guide-rail de chaîne à bâbord et tribord en place : bon état.
- ❖ 1 protection acier des appareils de gouverne avec fortes déformations.

1 Pic AR :

- ❖ Trappe d'accès : bon état.
- ❖ Tôle de cloison : saine.
- ❖ Tôle de fond avec corrosion importante malgré les fonds qui sont secs.
- ❖ 1 crochet de remorquage bien dimensionné, points de prises solide : bon état général.

1 cale AR :

- ❖ Trappe d'accès : bon état.
- ❖ Tôle cloison : bon état.
- ❖ Varangues, membrures : bon état – sauf corrosion à la base (y remédier rapidement).
- ❖ Tôle de fond : hors service

Pont côté Tribord : Tôle de pont riveté et soudée

- ❖ Corrosion au niveau des écoulements : à traiter dès que possible.
- ❖ Présence en abord de 8 chandeliers avec 2 rangées de filières qui sont à re-conditionner

Salle des machines :

- ❖ Accès par trappe sur timonerie.
- ❖ Echelle d'accès : bon état.
- ❖ Présence de 2 moteurs principaux

Tribord - moteur MTU :

- ❖ Base Mercedes OM 314.
- ❖ Type 4 RO 95 AZ 91.
- ❖ Puissance 54 KWA.
- ❖ Régime : 2700 T/mm.

Bâbord – moteur MTU :

- ❖ Base Mercedes OM 314.
- ❖ Même type même puissance.

- ❖ Ensemble de la motorisation stoppée depuis 4 ans
- ❖ Révision complète nécessaire comme pour le périphérique des accessoires.
- ❖ Inverseurs Mercedes à poste : état visuel satisfaisant. Une révision est nécessaire.

Bâbord et Tribord :

- ❖ Présence de 2 coffrets de démarrage par clé de contact : aspect correct.
Intégrant les instruments du fonctionnement des moteurs, tel compte tour, pression d'huile, température moteur, ampérage, horodateur.
- ❖ Heures moteur – bâbord : 8 624 heures - tribord : 8 820 heures.
- ❖ Présence de batteries 120 Amp/h : hors service – à remplacer.
- ❖ Présence de 2 réservoirs journaliers d'environ 100 L. chacun : corrects.
- ❖ Tuyauterie à poste.
- ❖ Présence de 2 cuves à gasoil d'environ 100 L. chacune.
- ❖ Trappe de visite boulonnée sur chaque cuve : bon état.
- ❖ 1 pompe de transfert Japy.
- ❖ Câblage électrique : à refaire.
- ❖ Structure interne acier du roof, compartiment moteur, bordées : bon état – acier sain.
- ❖ Calibotis : bon état.
- ❖ Supports moteurs : sain.
- ❖ Nettoyage et re-conditionnement de la salle des machines : à prévoir.

Timonerie :

- ❖ Accès par échelle tribord et bâbord : bon état.
- ❖ Tôle plancher : saine en acier riveté et soudé.
- ❖ Roof timonerie couverte avec 3 ouvertures avant et 2 sur le côtés. Structure acier : bon état.
- ❖ Présence d'une barre à roue mécanique obsolète : à re-conditionner ou à changer.
- ❖ Servitude électrique : à réviser et à compléter par un projecteur de pont, des feux de navigation, et un éclairage général.
- ❖ Présence sur la salle des machines d'une cheminée en tôle. L'ensemble est sain.

Roof AV :

Cabine équipage Tribord :

- ❖ Accès par poste latérale double : bon état.
- ❖ Cloisons internes : saines.
- ❖ Plancher : réserves sur tôles non visibles car local habité.

Cabine équipage Bâbord :

- ❖ Même caractéristique et remarque que pour tribord.
- ❖ + 1 ouverture à glissière vers l'avant : bon état.

B – 2 CONCLUSIONS

- ❖ Etat général mauvais.
- ❖ Mise à terre nécessaire.
- ❖ Changement tôle de fond : à prévoir.
- ❖ Re-conditionnement général nécessaire : gouverne, moteurs, système électrique.

AUTOMOTEUR « GOUINA »

A - CARACTERISTIQUES PRINCIPALES

<i>Longueur :</i>	43,00 m
<i>Largeur :</i>	6,80 m
<i>Tirant d'eau :</i>	1,60 m

Constructeur : Société Commerciale des Ateliers de Bordeaux Bassens

Année : 1956

B - CONSTAT APRES INSPECTION

Un lot de photos de l'unité est joint à la fin de cette analyse.

B - 1 CONSTAT

Unité visitée à flot le 27/08/02 à Mopti.

Coque: Tôles en acier riveté et soudée

- ❖ Bordée bâbord œuvres mortes : saines dans l'ensemble.
- ❖ Bordée tribord non visible car barge à couple. Semble être en état comme à bâbord.
- ❖ Etrave
 - .côté tribord : très fortes déformations. Tôle rivetée : saine dans les œuvres mortes extérieures.
 - . côté bâbord : déformations moins prononcées mais évidentes.
- ❖ Tableau arrière, tôles : saines, état satisfaisant.

Plage avant :

- ❖ Accès non possible car habité et encombré : cuisson en cours, et animaux sur plage avant.
- ❖ Tôle de pont acier riveté : réserves d'ensemble.

Pont principal – zone avant 13 m X 7 m :

- ❖ Ensemble des tôles rivetés : saines pour la plupart avec corrosion éparses vers les écoulement d'eau.
- ❖ Présence de 4 cales.
- ❖ Ouverture de 4 m X 2 m, cadre périphérique en acier rivetée : état satisfaisant pour les 4 cales.
- ❖ Chaque ouverture comprend 4 panneaux de fermeture de cale en acier : bon état général.
- ❖ Fonds de cales – varangues, membrures, tôles de bouchain, tôles de fond fortement corrodées. Présence d'eau dans les fonds : infiltrations probables.

Pont principal côté Bâbord :

- ❖ Présence de 3 bittes d'amarrage double : bon état.
- ❖ Rambardes manquantes.
- ❖ Rambardes à poste : état médiocre.

Plage AR :

- ❖ Tôle de pont soudée et rivetée avec traces de corrosion stabilisées : relativement saine dans l'ensemble.
- ❖ Présence de 2 bittes d'amarrage accusant une inclinaison prononcée, acier : sain .
- ❖ Présence d'un guindeau manuel : hors service, mouillage, ancre à poste, chaîne de 10 mm, corrosion : moyenne.
- ❖ Présence d'un système de gouvernail mécanique par chaîne et poulies de renvoi. Chaîne : hors service totalement rouillée et non articulée – graissée pendant l'expertise.
- ❖ 2 Safrans à poste : état indéterminé (réserves)
- ❖ Présence de 2 blocs de béton 0,80 X 0,80 X 0,40 m sur plage arrière probablement pour maintenir l'assiette du bateau en exploitation.

Salle des machines :

- ❖ Accès par porte tribord et bâbord, échelle : bon état.
- ❖ Nombre d'heures des moteurs principaux : indéfinissable.
Constructeur Berliet – 6 cylindres en ligne – type MMD 063540 F.

Moteur Bâbord :

- ❖ Nomenclature 20124/3 – n° série 6001.
- ❖ Réducteur déposé lors de la visite.

Moteur Tribord :

- ❖ Plaque absente mais probablement de même type que le moteur bâbord.
- ❖ Réducteur à poste.

- ❖ Accessoire périphérique des 2 moteurs : en mauvais état.
- ❖ Câblage électrique : dépouillé.
- ❖ Durites : hors services.
- ❖ Absence de colliers.
- ❖ Câbles batteries : hors service.

Ensemble couvert de poussière épaisse, sans entretien depuis longtemps.

- ❖ Echappement : mauvais état y compris les 2 silencieux.
- ❖ Présence de 2 caisses journalières : état moyen ;
- ❖ 1 cuve gasoil bâbord et tribord de 2,5 m X 1 m X 1 m : état moyen.
- ❖ Tableau électrique : dépouillé.
- ❖ Caillebotis à poste : bon état.
- ❖ Fonds couverts d'huiles (réserves).
- ❖ Structure interne salle machine, cloisons acier riveté : état passable.
- ❖ Salle des machines en piteux état

Superstructure salle des machines :

- ❖ Portes d'accès : état moyen, acier : correct bâbord et tribord.
- ❖ Cloisons niveau pont bâbord : bon état , sur tribord les trous sont à reprendre.
- ❖ Grilles d'aération à changer.

Cale AR – Zone pont AR :

- ❖ Zone de pont dégagée sur 13 m X 7 m, comprenant :
 - . 4 ouvertures de cale de 4 m X 2 m à 4 panneaux de fermeture en acier : état correct.
- ❖ Cadre périphérique des ouvertures en acier riveté : état correct.
- ❖ Fond de cale : varangues, membrures, tôle de fond : corrosion importante.
- ❖ Passage de coque des 2 lignes d'arbre : forte corrosion.
- ❖ Paliers : état visuel correct car déposés pour certains et graissés lors de notre passage.
- ❖ Cloisons internes : état satisfaisant dans œuvres mortes.
- ❖ Tôles de bouchain : en mauvais état, corrosion apparente.

Superstructures :

- ❖ Au centre du pont principal et de dimensions 5 m X 4 m.
- ❖ Locaux habitables : état déplorable , à refaire totalement.
- ❖ Toutes servitudes : hors service.
- ❖ Structures des tôles : état moyen.
- ❖ Série de 6 WC : hors service, à refaire totalement.

Pont AV et AR couverts :

- ❖ Structure acier de soutien d'un ensemble de tôles ondulées galvanisées présentant corrosion et déformations : à refaire mal fixées et disparates.
- ❖ Charpente métallique : état correct.

Passerelle 2^{ème} niveau :

Accès par pont principal,

- ❖ Escalier bâbord et tribord : 11 marches acier avec mains courantes : le tout est en bon état.
- ❖ Tôles de pont rivetés et soudées : saines.
- ❖ Rambardes de passerelle : bon état d'ensemble.
- ❖ Feux de navigation bâbord et tribord à poste : non-opérationnels.
- ❖ Présence d'une cheminée d'échappement moteurs : état moyen, corrosion.
- ❖ Système d'aération salle machine : état correct.

Timonerie :

- ❖ Structure acier : saine dans l'ensemble, comprenant 3 demi-cloisons AV/bâbord/tribord en bon état, corrosion sur 1 m à la base cloison bâbord.
- ❖ Structure de la couverture timonerie : tôles ondulées acier zingué : correct dans l'ensemble.
- ❖ Présence d'une barre à roue : bon état, actionnement mécanique : à re-conditionner.
- ❖ Présence d'un tableau électrique : hors d'âge.
 - . servitude électrique : inexistante.
 - . Console vérification marche moteurs : absente.

B – 2 CONCLUSIONS

Navire nécessitant beaucoup de travaux à tous les niveaux.

- ❖ Fonds partiellement hors service.
- ❖ Machinerie très vétuste à reprendre totalement.
- ❖ Système de barre à re-conditionner.
- ❖ Entrave avant à réparer.
- ❖ Aménagements : à refaire totalement.
- ❖ Remplacement des tôles de couverture des ponts avant et arrière.
- ❖ Servitudes eau et électricité à refaire complètement.

BARGE « MAMADOU FOMBA »

A - CARACTERISTIQUES PRINCIPALES

<i>Longueur :</i>	19,00 m
<i>Largeur :</i>	7,00 m
<i>Tirant d'eau :</i>	1,50 m
<i>Capacité :</i>	95 Tonnes

Transport de matières solides/Céréales, construction etc...

Constructeur : KRUPP/Ruhrorter Schiffswerft GmbH – Duisbourg - Allemagne

Année : 1983

B - CONSTAT APRES INSPECTION

B – 1 CONSTAT

Un lot de photos de l'unité est joint à la fin de cette analyse.

Unité visitée à flot sur fleuve Bani à Mopti le 25/08/02.

Coque:

- ❖ Bordée tribord sans déformation dans les œuvres mortes, acier : bon état.
- ❖ Bordée bâbord non visible : barge à couple (réserves).
- ❖ Face avant en tôle : bon état, acier de bonne section et sain.
- ❖ Tableau arrière sans déformation : acier sain.

- ❖ Présence d'une barre mécanique, gouvernail d'aide aux manœuvres en convoi poussé.
 - . Barre/roue voilée.
 - . Axe légèrement tordu.
- Mauvais état , réserves sur fonctionnement général.

Pic AR :

- ❖ Trappe d'accès : bon état.
 - ❖ Cadre support : bon état.
 - ❖ Echelle d'accès : bon état.
 - ❖ Membrures, varangues et cloison de séparation avec cale : bon état, peinture à poste.
 - ❖ Bordées visibles dans pic : bon état.
- Rien à signaler à ce niveau.

Pont côté Bâbord :

- ❖ Tôle de pont : bon état.
- ❖ Bitte d'amarrage : réparation ciment à la base probabilité d'une fissure colmatée par arrachement partiel de la bitte : à réparer.

Cale de chargement :

- ❖ Ouverture de cale : 6 m X 4 m.
- ❖ Structure acier du cadre périphérique : bon état.
- ❖ Panneau de fermeture en tôle zinguée : bon état.

B – 2 CONCLUSIONS

Barge en bon état à l'exception de :

- ❖ Présence d'une réparation au ciment prise rapide dans pic avant : 1,50 m².
- ❖ Système de barre et gouvernail place arrière : à re-conditionner si nécessaire.

BARGE « N° 3 »

A - CARACTERISTIQUES PRINCIPALES

<i>Longueur :</i>	38,00 m
<i>Largeur :</i>	6,44 m
<i>Tirant d'eau :</i>	1,50 m
<i>Capacité :</i>	200 Tonnes
<i>Chargement :</i>	Matières solides

Constructeur : KRUPP/Ruhrorter Schiffswerft GmbH – Duisbourg - Allemagne

Année : 1988

B - CONSTAT APRES INSPECTION

Un lot de photos de l'unité est joint à la fin de cette analyse.

B - 1 CONSTAT

Unité visitée à flot le 26/08/02, appellation sous n° 3 – signalisation Comanav / Inacom.

Coque:

- ❖ Face avant, tôle : bon état.
- ❖ Bordée tribord, œuvres mortes, tôles saines et sans déformation.
- ❖ Bordée bâbord non visible à couple de ce bord (réserves).
- ❖ Tableau arrière : bon état sans déformation.

- ❖ Tôle plancher de séparation avec tôle de fond : bon état.
- ❖ Parties visibles de tout le pic, y compris cloison, bordées, œuvres mortes : bon état – réserves des parties sous plancher de séparation tel une partie des varangues, cloison et tôle de fond.

Pont côté Tribord :

- ❖ Tôle de pont : bon état, quelques petites déformations.
- ❖ Bitte d'amarrage centrale : bon état.
- ❖ 1 zone centrale entre les 2 cales, dégagée surface tôle de pont avec légère corrosion.

Cale Av:

- ❖ Ouverture de cale : 15 m X 5 m, cadre structurel acier sain et sans déformation.
- ❖ Panneaux de fermeture en tôles zinguées, en place : bon état.
- ❖ Système de fixation des panneaux par cornières rabattables : bon état.
- ❖ Fond de cale – varangues membrures saines et peintes fond sec.
- ❖ Bordées internes : bon état jusqu'au niveau des œuvres vives, tôle de fond à ce niveau en bon état.

Cale AR :

- ❖ Ouverture de cale : 15 m X 5 m, cadre structurel acier : bon état.
- ❖ Panneaux de fermeture en tôles zinguées : bon état.
- ❖ Bordées internes visibles : bon état.
- ❖ Tôle de fond : correct.

B – 2 CONCLUSIONS

Barge en bon état à l'exception de :

- ❖ Réserves sur pic AV et AR sous tôle plancher non visible.
- ❖ Absence de mouillage à l'avant.

BARGE « ISSAKA KANE »

A - CARACTERISTIQUES PRINCIPALES

<i>Longueur :</i>	38,00 m
<i>Largeur :</i>	7,00 m
<i>Tirant d'eau :</i>	1,50 m
<i>Capacité :</i>	235 Tonnes
<i>Chargement :</i>	Matières solides

Constructeur : KRUPP/Ruhrorter Schiffswerft GmbH – Duisbourg - Allemagne

Année : 1983

B - CONSTAT APRES INSPECTION

UN lot de photos de l'unité est joint à la fin de cette analyse

B – 1 CONSTAT

Unité visitée à flot le 27/08/02, nom de la barge Issaka Kane sur butoir avant tribord, 2 cales non visibles : cadenassées.

Coque:

- ❖ Face avant, tôle acier : bon état, épaisseur constante et correcte.
- ❖ Bordée tribord avec légères déformations.
- ❖ Bordée bâbord à couple d'un automoteur : non visible (réserves).
- ❖ Tableau arrière : bon état.

Plage avant :

- ❖ Tôle de pont : bon état.
- ❖ 1 bitte d'amarrage centrale entre les 2 buttoirs : bon état.
- ❖ Présence d'une bitte d'amarrage à bâbord et à tribord : bon état.
- ❖ Présence de 2 buttoirs sur avant : sains et non déformés.
- ❖ Présence de 2 ouvertures d'aération et contrôle de fond de pic de \varnothing 300 : bon état.
- ❖ Présence d'un guindeau : état moyen. Krupp mouillage : bon état à poste.

Pic avant :

- ❖ Trappe d'accès : acier sain.
- ❖ Cadre support : sain.
- ❖ Echelle d'accès : bon état.
- ❖ Varangues, membrures, cloison de séparation avec cale : bon état sans corrosion.
- ❖ Tôle de fond – 1 réparation à tribord avant avec ciment prise rapide : changer tôle sur 2 m² environ.

Pont côté Bâbord :

- ❖ Tôle de pont : acier sain dans l'ensemble avec corrosion moyenne sur une déformation située au centre de la barge.
- ❖ 1 bitte d'amarrage : bon état.

Plage arrière :

- ❖ Tôle de pont : saine sans déformation.
- ❖ 1 bitte d'amarrage central : bon état.
- ❖ 1 bitte d'amarrage bâbord et tribord double : bon état.
- ❖ Présence d'un système mécanique de gouvernail à double safrans : déformation apparente.
 - . Barre à roue à poste : bon état mais absence de chaîne de liaison, système déconnecté et non opérationnel.
- ❖ Présence de 2 ouvertures d'aération du pic arrière de \varnothing 300 mm.

Pic AR :

- ❖ Trappe d'accès à poste : bon état.
- ❖ Cadre support : bon état
- ❖ Echelle d'accès : bon état.
- ❖ Réserves sur les fonds, visite non possible car entravé de matériel divers.

Pont côté Bâbord :

- ❖ Tôle de pont : saine dans l'ensemble.
- ❖ Présence d'une bitte d'amarrage au centre : bon état.

3 Cales :

- ❖ Dimensions des ouvertures : 6 m X 4 m.
- ❖ Toutes avec panneaux de fermeture en tôle zinguée : bon état général.
- ❖ Système de verrouillage des panneaux par cornières rabattables + cadenas : état correct.
- ❖ Structure périphérique des cadres d'ouverture de cales : bon état sans déformation.
- ❖ Dimensions intérieures des cales 8 m X 7 m.

Cale AV et centrale :

- ❖ Panneaux verrouillés par d'accès possible (réserves).

Cale AR :

- ❖ Fonds secs.
- ❖ Echelle : bon état.
- ❖ Bordées internes sans corrosion.
- ❖ Varangues, membrures en bon état sous peinture.
- ❖ Tôle de fond : sans corrosion.
- ❖ Tôle de pont entre les cales : acier sain.

Bon état général.

B – 2 CONCLUSIONS

L' état général de cette barge est bon pour toutes les parties visibles et expertisées :

- ❖ Seules des réserves sont portées sur l'intérieur des pics arrières et cales avant et centrale. L'ensemble doit malgré tout être en état satisfaisant.
- ❖ Absence de mouillage à l'avant.

BARGE N° 19 « QUARTZ »

A - CARACTERISTIQUES PRINCIPALES

<i>Longueur :</i>	33,00 m
<i>Largeur :</i>	5,50 m
<i>Tirant d'eau :</i>	0,90 m
<i>Capacité :</i>	150 Tonnes
<i>Chargement :</i>	Véhicules/engins

Constructeur : KRUPP/Ruhrorter Schiffswerft GmbH – Duisbourg - Allemagne

Année : non déterminée – rénovée 1988

B - CONSTAT APRES INSPECTION

Un jeu de photos de l'unité est joint à la fin de cette analyse.

B – 1 CONSTAT

Unité visitée à flot le 27/08/02, absence de marques d'identification .
Caractéristiques signalées, rectifiées peu précises.

Coque:

- ❖ Tôles rivetées et soudées.
- ❖ Etrave côté bâbord et tribord : acier sain + multiples déformations.
- ❖ Bordées bâbord et tribord petites déformations : acier sain.
- ❖ Tableau arrière : bon état.

Plage avant :

- ❖ Tôle de pont soudée : bon état et sans déformation
- ❖ Présence d'un pavois : bon état.
- ❖ 1 bitte d'amarrage centrale : bon état.
- ❖ Présence d'une trappe d'accès au pic avant : bon état, mais cadenassée, réserves sur les fonds.

Pont côté Bâbord :

- ❖ Tôle de pont : saine en acier riveté + soudures.
- ❖ Présence de 2 bittes d'amarrage : une avant et une arrière avec légère déformation.

Pont côté Tribord :

- ❖ Tôle de pont : saine en acier riveté + soudures.
- ❖ Légères déformations et corrosion sur petite surface.
- ❖ Présence de 2 bittes d'amarrage : une avant et une arrière avec légère déformation.

Partie arrière de la barge :

- ❖ Présence à bâbord et tribord d'un butoir destiné au poussage : bon état.
- ❖ Présence d'un chemin de roulage d'un tenant sur une largeur de 4 m sur une partie forme arrondie en transversal. Tôle de roulage : saine mais les cornières anti-dérappages soudées à même la tôle de roulage sont à reconditionner.
- ❖ Présence d'une charpente métallique sous tôle de roulage d'accès. Structure acier saine dans partie visible mais présence d'eau dans les fonds. Corrosion visible à la base à traiter.
- ❖ Présence d'une potence en fer I à bâbord et tribord : acier sain, de bonne section, petites déformations.
 - a) Elle est destinée au relevage des 2 rampes mobiles d'accès au chemin de roulage.
 - b) Le système de levage est à rendre opérationnel en remplacement des 2 barres de fixation actuelles.
- ❖ 2 Rampes d'accès à la barge sont de longueur 4 m et de largeur 1,5 m.
- ❖ Rampes saisies en position relevée à bâbord et tribord,
Tôles rainurées soudées sur structure métallique formant les 2 rampes : acier sains légères déformations et corrosion superficielle.

Zone de roulage et stationnement des engins à bord :

- ❖ Présence d'eau stagnante dans les fonds.
- ❖ Longueur du chemin de roulage, hors pente : 22 m, acier, tôles rainurées avec déformations légères sans incidence, fixations par soudures : bonnes.
- ❖ Présence de nombreux gravats dans les fonds.
- ❖ Varangues et membrures avec corrosion à la base. Certaines zones sont très atteintes.
- ❖ Cloison de séparation pic avant – aire de stationnement véhicules ou engins : correcte.
- ❖ Cadre périphérique au niveau du pont principal, structure en tôles rivetées : acier sain avec une déformation à bâbord.
- ❖ Tôle de fond : prévoir changement partiel.
- ❖ Traitement par sablage des varangues et membrures.

B – 2 CONCLUSIONS

Etat passable avec pas mal de travaux à envisager :

- ❖ Basé saine dans l'ensemble.
- ❖ Travaux préconisés – traitement des fonds comme cité.
- ❖ Système de levage, rampes : à refaire.
- ❖ Réserves sur pic avant qui n'a pu être visité.

BARGE- Chaland N° 10

A - CARACTERISTIQUES PRINCIPALES

<i>Longueur :</i>	30,00 m
<i>Largeur :</i>	5,00 m
<i>Tirant d'eau :</i>	1,00 m
<i>Capacité :</i>	85 Tonnes
<i>Chargement :</i>	matières solides

Constructeur : Société des Chantiers et Ateliers du Rhin.

Année : 1943

B - CONSTAT APRES INSPECTION

Un jeu de photos de l'unité est joint à la fin de cette analyse.

B - 1 CONSTAT

Unité visitée à flot, absence de numéro d'identification .
Barge arrêté servant d'habitation.

Coque:

- ❖ Acier riveté.
- ❖ Bordés avec déformations, acier œuvres mortes :sain.
- ❖ Etrave avec quelques déformations moyennes, acier sain dans œuvres mortes.

Plage avant :

- ❖ Tôle de pont : saine mais déformée.
- ❖ 1 bitte d'amarrage centrale avant : bon état.
- ❖ 1 bitte d'amarrage tribord : bon état.
- ❖ 1 bitte d'amarrage bâbord : tordue et penchée excessivement : acier sain.

Pic AV :

- ❖ Trappes d'accès : bon état.
- ❖ Echelle d'accès : bon état.
- ❖ Cloison de séparation avec la cale de chargement, corrosion à la base.
- ❖ Tôle de fond très douteuse sous immondices et eau stagnante. Fond à changer.

Pont côté Tribord :

- ❖ Tôle de pont : saine, acier riveté et soudé, déformations plus ou moins importantes.
- ❖ 1 bitte d'amarrage à tribord et bâbord : bon état.
- ❖ Présence sur le pont d'une ancre d'environ 40 Kg.
- ❖ A poste et opérationnel un gouvernail, à barre franche en acier. L'état reste très moyen.
- ❖ Présence également sur plage arrière d'un WC cabine rapporté de petites dimensions en acier.

Locaux habitables :

- ❖ Présence d'un roof rapporté ultérieurement à la construction d'origine – dimensions 2,7 m X 2,5 m – acier des tôles de cloisons : sain.
- ❖ 1 porte d'accès AR : bon état.
- ❖ Réserves sur les fonds à ce niveau non accessibles car habités.

2 cales principales de chargement des marchandises :

Cale avant :

- ❖ Ouverture de la cale – cadre acier – périphérique déformé mais sain – dimensions 9 m X 3 m.

- ❖ Absence de panneaux de fermeture.
- ❖ Varangues et membrures à forte corrosion à la base : à changer au moins partiellement.
- ❖ Tôle de fond : hors service.
- ❖ Tôles de bouchain : hors service.
- ❖ Dimension de la cale avant 12 m X 3,5 m.

Cale AR :

- ❖ Ouverture de la cale - cadre déformé, acier : sain – dimensions 6 m X 3 m.
- ❖ Varangues, membrures : hors service.
- ❖ Présence d'eau et de détritrus dans les fonds.
- ❖ Tôles de fond : hors service.
- ❖ Absence de panneaux de fermeture appropriés.
- ❖ Dimension de la cale 9 m X 3,5 m.

B – 2 CONCLUSIONS

- ❖ Chaland en très mauvais état. Les fonds au niveau des oeuvres vives sont à changer.
 - ❖ Les locaux habitables sont à rénover totalement.
- Ce chaland est donc proposé à la réforme.

BARGE- Chaland N° 3

A - CARACTERISTIQUES PRINCIPALES

<i>Longueur :</i>	30,00 m
<i>Largeur :</i>	5,00 m
<i>Tirant d'eau :</i>	1,00 m
<i>Capacité :</i>	85 Tonnes
<i>Chargement :</i>	matières solides

Constructeur : Société des Chantiers et Ateliers du Rhin.

Année : 1943

B - CONSTAT APRES INSPECTION

Un jeu de photo de l'unité est joint à la fin de cette analyse.

B - 1 CONSTAT

Unité visitée à flot, absence de numéro d'identification de l'expertise.
Barge arrêté servant d'habitation.

Coque:

- ❖ Etrave avant avec fortes déformations, œuvres mortes : saines dans l'ensemble au niveau des aciers.
- ❖ Bordées : déformations moins accentuées , œuvres mortes, acier : satisfaisant.

Plage avant :

- ❖ Tôles de pont rivetées et soudées, avec déformations notoires – acier : relativement bien conservé et correct.
- ❖ Présence d'une bitte d'amarrage centrale avant : bon état.
- ❖ Présence d'une bitte d'amarrage à bâbord et à tribord : bon état.

Pic AV :

- ❖ Trappes d'accès : bon état.
- ❖ Présence d'eau dans les fonds.
- ❖ Corrosion importante sur les parties visibles.
- ❖ Fond : hors service.

Pont côté :

- ❖ Tôle de pont tribord en acier : saine avec quelques déformations.

Plage AR :

- ❖ Tôle de pont avec légères déformations, acier : sain.
- ❖ Bitte d'amarrage bâbord et tribord : bon état.
- ❖ Présence d'un WC rapporté compartiment acier de petite taille : totalement hors service.
- ❖ Présence d'un gouvernail, sans barre franche (absente) pour son fonctionnement – réserves : aspect douteux.

Pic AR :

- ❖ Trappe d'accès avec corrosion.
- ❖ Fonds non visible présence d'eau (réserves).
- ❖ Forte probabilité du pont hors service.

Cales à marchandises X 2 :

Cale AV :

- ❖ Ouverture de la cale 11 m X 3 m – cadre périphérique – structure : saine sauf points de corrosion à la base.
- ❖ Varangues et membrures sous eau stagnante, et sable : corrosion importante
- ❖ Fond : hors service.

Cale AR :

- ❖ Ouverture de la cale 11 m X 3 m à forte déformation de son cadre acier : sain.
- ❖ Varangues, membrures : hors service.
- ❖ Présence d'eau et de détritrus dans les fonds.
- ❖ Tôles de fond : hors service.

B – 2 CONCLUSIONS

- ❖ Chaland en très mauvais état.
- ❖ Œuvres vives : à forte corrosion.
- ❖ Fonds : hors service.
- ❖ Déformation étrave avant.

Ce chaland est donc proposé à la réforme.

BARGE « TOUMANI SIDIBE »

A - CARACTERISTIQUES PRINCIPALES

<i>Longueur :</i>	19,00 m
<i>Largeur :</i>	7,00 m
<i>Tirant d'eau :</i>	1,50 m
<i>Capacité :</i>	95 Tonnes
<i>Chargement :</i>	matières solides (céréales, matériaux de construction, sable, ciment, etc..)

Constructeur : Krupp Ruhrorter Schiffswert GmbH – Duisburg - Allemagne.

Année : 1983

B - CONSTAT APRES INSPECTION

Un jeu de photo de l'unité est joint à la fin de cette analyse.

B - 1 CONSTAT

Unité visitée à flot, sur fleuve Bani à Mopti le 28/08/02.

Coque:

- ❖ Bordée bâbord : bon état dans les œuvres mortes, acier : sain.
- ❖ Bordées tribord : réserves car masquée par autre barge à couple.
- ❖ Face avant : bon état mais légère déformation, acier : sain.
- ❖ Tableau arrière : correct, acier : sain.

Plage avant :

- ❖ Tôles de pont : bon état.
- ❖ 2 bittes d'amarrage double : bon état.
- ❖ 1 bitte d'amarrage centrale : bon état.
- ❖ Présence de 2 butoirs d'accouplage en acier sain mais déformé.
- ❖ Présence d'un guindeau manuel (Krupp, chaîne de mouillage de 18 mm : bon état, ancre à poste, force de traction : 14 T), aspect correct dans l'ensemble mais entretien et graissage utile.
- ❖ Présence de 2 ouvertures d'aération de Ø 300 pour contrôle des fonds : bon état général.

Pic AV :

- ❖ Trappes d'accès : bon état.
- ❖ Cadre support : bon état.
- ❖ Echelle d'accès : bon état.
- ❖ Varangues, membrures : bon état, pas de corrosion, peinture d'origine.
- ❖ Cloison de séparation avec cale de marchandises : bon état, épaisseur d'origine : correct.
- ❖ Bordés visibles du pic : bon état.
- ❖ Tôle de fond : 1 réparation à tribord avec ciment à prise rapide (environ 1 m²). Enfoncement du à un choc.
- ❖ 1 déformation sur tôle de fond par son milieu dans pic avant.
- ❖ Mis à part les 2 avaries citées précédemment, l'ensemble du fond est sain. Ces 2 points devront être réparés rapidement.

Pont côté Tribord :

- ❖ Tôle de pont tribord : saine.

Plage AR :

- ❖ Tôle de pont : bon état, pas de déformation.
- ❖ 2 Bittes d'amarrage double : bon état.
- ❖ Présence d'une barre à roue, système de gouverne mécanique (hors service).
- ❖ Présence d'une aération et contrôle des fonds du pic : bon état.

Pic AR :

- ❖ Trappe d'accès : bon état.
- ❖ Cadre support : bon état.
- ❖ Echelle d'accès : bon état.
- ❖ Varangues, membrures, cloisons : bon état.
- ❖ Bordés visibles dans pic : bon état.
- ❖ Tôle de fond : bon état, peinture d'origine à poste.

Cales à marchandises :

- ❖ Ouverture de la cale 6 m X 4 m
- ❖ Structure acier du cadre périphérique : sain et sans déformation.
- ❖ Système de fermeture : panneau en tôle zinguée : bon état.

B – 2 CONCLUSIONS

Barge en état correct, sauf :

- ❖ Pic AV : 1 réparation au ciment prise rapide. Tôle à remplacer sur environ 2 m².
- ❖ Le système de barre d'aide à la manœuvre du convoi est à re-conditionner, si utile.

BARGE N° 5

A - CARACTERISTIQUES PRINCIPALES

<i>Longueur :</i>	38,00 m
<i>Largeur :</i>	6,44 m
<i>Tirant d'eau :</i>	1,50 m
<i>Capacité :</i>	200 Tonnes
<i>Chargement :</i>	matières solides

Constructeur : Krupp Ruhrorter Schiffswert GmbH – Duisburg - Allemagne.

Année : 1988

B - CONSTAT APRES INSPECTION

Un jeu de photos est joint à la fin de cette analyse.

B - 1 CONSTAT

Unité visitée à flot, à Mopti le 25/08/02. Appellation sous N° 5 suivant Comanav.

Coque:

- ❖ Face avant : tôle sans déformation, acier : sain, épaisseur : correct.
- ❖ Bordée bâbord : non visible à couple.
- ❖ Tableau arrière : acier : sain sans déformation de bonne épaisseur.

Plage avant :

- ❖ Tôles de pont : bon état sans déformation.
- ❖ 2 bittes d'amarrage double : bon état.
- ❖ 1 bitte d'amarrage centrale : bon état.
- ❖ Présence de 2 butoirs d'accouplage : bon état, acier : sain.
- ❖ Présence d'une bitte d'amarrage double à bâbord et tribord en bon état.
- ❖ Présence d'un guindeau manuel en état satisfaisant (fabricant Krupp, force de traction 14 T, chaîne de 18 mm - Année 1988 – mouillage à poste : correct).

Pic AV :

- ❖ Trappes d'accès tribord et bâbord : bon état.
- ❖ Cadre support : bon état.
- ❖ Tôle plancher de séparation avec fond : bon état,
- ❖ Varangues et tôle de fond masquées (réserves)
- ❖ Structure acier jusqu'à tôle plancher : bon état, acier : sain, peinture : bon état sur bordés, cloisons, raidisseurs

Pont côté Tribord :

- ❖ Tôle de pont : saine mais une déformation sans incidence vers l'avant.
- ❖ Présence d'une bitte d'amarrage centrale en bon état.

Plage AR :

- ❖ Tôle de pont : bon état.
- ❖ Présence à bâbord et tribord d'une bitte d'amarrage double en bon état.
- ❖ Présence de 2 butoirs sans déformation et sains.

Pic AR :

- ❖ Trappe d'accès : bon état, acier : sain, sans corrosion.
- ❖ Cadre support : bon état.

- ❖ Tôle plancher de séparation avec tôle de fond avec 2 ajourages dans tôle plancher.
- ❖ Varangues en partie visibles : bon état sans corrosion sous peinture (réserves sur les parties non accessibles dans le pic AR).
- ❖ Cloison de séparation avec cale à marchandise. Légère corrosion à la base qui sera à traiter.

Cale AV :

- ❖ Ouverture de la cale 15 m X 5 m
- ❖ Cadre structure acier : bon état.
- ❖ Panneau en tôle zinguée : bon état.
- ❖ Système de blocage des panneaux par cornières rabattables : correct dans leur ensemble.
- ❖ Varangues, membrures, bordés jusque dans œuvres vives : bon état sans corrosion et sous peinture (intérieur de cale sec)
- ❖ Tôle de fond en bon état.

Pont zone centrale entre les 2 cales :

- ❖ Espace libre de 5 m X 4 m.
- ❖ Tôle de pont : saine avec légères déformations sans incidences.

Cale AR :

- ❖ Ouverture de 15 m X 5 m.
- ❖ Cadre structure acier : bon état sans déformation majeure.
- ❖ Présence de panneaux de fermeture en tôle zinguée : bon état, sans corrosion ou déformation.
- ❖ Varangues, membrures : saines.
- ❖ Bordés internes : sains jusqu'aux œuvres vives.
- ❖ Tôle de fond, sous saletés, mais sèche, peinture apparente, surface lisse.

B – 2 CONCLUSIONS

Barge en état correct :

- ❖ Absence d'attribution d'une marque, nom ou immatriculation visible sur barge. A matérialiser dès que possible.

BATEAU COURRIER « KANKOU MOUSSA »

A - CARACTERISTIQUES PRINCIPALES

<i>Longueur :</i>	51,50 m
<i>Largeur :</i>	10,11 m
<i>Tirant d'eau :</i>	1,15 m
<i>Capacité :</i>	130 Tonnes
Nombre de passagers:	448

Constructeur : Krupp Ruhrorter Schiffswert GmbH – Duisburg - Allemagne.

Année : 1982

N° : 638

B - CONSTAT APRES INSPECTION

Un jeu de photos de l'unité est joint à la fin de cette analyse.

B - 1 CONSTAT

Unité visitée à flot, à Mopti le 24/08/02.

Coque:

- ❖ Etrave : quelques déformations légères sans incidence, acier : sain.
- ❖ Bordé bâbord : bon dans la zone œuvres mortes, quelques déformations légères, acier : sain, 1 déformation plus conséquente dû à un choc au niveau de la plage arrière.
- ❖ Bordé tribord correct dans la zone des œuvres mortes, acier : sain.
- ❖ Tableau arrière : acier : avec déformations par chocs notamment à hauteur de la plage avant sur bâbord et tribord.
- ❖ 1 réparation au ciment prise rapide sous flottaison dans pic avant (suite choc).

Plage avant :

- ❖ Tôles de pont : bon état.
- ❖ Présence de 2 genoux de poussée : bon état, acier : sain.
- ❖ Pavois présentant des déformations importantes, acier : sain malgré tout.
- ❖ Présence d'un guindeau électrique à double poupées
 - . Partie bâbord de guindeau : hors service – mouillage bâbord : inutilisable.
 - . Mouillage tribord : opérationnel uniquement.
- ❖ Présence de 2 treuils manuels d'accouplage : entretien nécessaire, câble Ø 18 à poste en mauvais état : à changer.
- ❖ Eclairage extérieur : à rétablir (câble coupé).

Pic AV :

- ❖ Trappes d'accès : bon état.
- ❖ Echelle : bon état.
- ❖ Cloisons internes : saines.
- ❖ Varangues et membrures sous l'eau présence possible d'infiltrations (réserves).
- ❖ Réserves sur l'état des fonds dans pic avant.
- ❖ Présence sur plage avant de 2 reniflards du pic avant.

Cabines AV – matelots – 8 couchettes X 2 = 16 personnes :

- ❖ Présence d'un roof au dessus des locaux situés sous plage avant : bon état.
- ❖ Accès par porte acier et panneau coulissant : bon état.
- ❖ 6 hublots d'aération : bon état.
- ❖ 2 prises d'air tournantes dynamiques : bon état.
- ❖ Locaux scindés en 2 cabines.
- ❖ Bordés internes + varangues sains.
- ❖ Tôle de fond : bon état dans l'ensemble.
- ❖ Aménagements internes sommaires : à moderniser.

Pont côté Tribord :

- ❖ Tôle de pont : saine sans déformation.
- ❖ Présence de 2 bittes d'amarrage double : bon état.
- ❖ Rambardes avec nombreuses déformations : à réparer.
- ❖ Eclairage extérieur : hors service.

Cale marchandises – Zone avant Bd – 25 m² environ :

- ❖ Accès par escalier acier + porte : bon état.
- ❖ Varangues, membrures : corrosion moyenne à la base.
- ❖ 1 réparation sur tôle de fond à tribord de la cale : tôle à changer sur 2 m² minimum.
- ❖ Eclairage : absent.

Zone centrale – 2 cales marchandises :

- ❖ Tôle de pont : bon état.
- ❖ Présence de 4 ouvertures de cale de 4 m X 2 m avec 8 panneaux de fermeture en acier : bon état (2 à Bd et 2 à Tribord).

1^{ère} cale – Surface intérieur 10 m X 9 m :

- ❖ Varangues et membrures avec corrosion à la base : état correct dans l'ensemble.
- ❖ Présence éparses d'eau, origine indéterminée (réserves).
- ❖ Tôles de bouchain : état moyen à surveiller, car très exposées aux chocs.
- ❖ Bordés internes sans déformation, acier : sain.
- ❖ Présence dans cette cale de 2 cuves à gasoil de 11000 L X 2, en bon état.
- ❖ Cloisons de séparation avant et arrière : correctes.
- ❖ Absence d'éclairage.
- ❖ Tôle de fond : correcte dans l'ensemble.
- ❖ Plancher disparate mais sec.

2^{ème} cale plus en retrait :

- ❖ Accès par échelle mobile : bon état.
- ❖ Surface intérieure disponible : 14 m X 10 m.
- ❖ Présence de 2 cuves en fibres contenant réserves d'eau douce (1800 L X 2 environ).
Bordés intérieurs : sains et sans déformation.
- ❖ Varangues et membrures : saines et sèches, peinture : bon état.
- ❖ Tôle de fond à ce niveau : correcte.
- ❖ Absence d'éclairage.
- ❖ Bois plancher : sec mais disparate.

Plage AR :

- ❖ Tôle de pont : saine. Ce dernier est couvert. Légère fissure constatée au niveau de la prise bitte d'amarrage tribord arrière.
- ❖ Bittes d'amarrage double : bon état.
- ❖ Pavois sur l'arrière avec déformations, acier : sain.
- ❖ Présence d'un guindeau manuel avec double système de frein – mouillage à poste : bon état.
- ❖ Présence d'un mât de charge avec potence : bon état.
- ❖ Présence des appareils de gouverne et propulsifs « type Schottel » Année de construction 1981, au nombre de 3 : état moyen de l'ensemble. Travaux de réparation en cours sur le bâbord.
- ❖ Présence des filtres à air moteurs : bon état.

Pic AR :

- ❖ Trappe d'accès grillagée : bon état.
- ❖ Présence d'eau douce dans les fonds (réserves).
- ❖ Fonds noircis par échappements moteurs.

Salle des machines :

- ❖ 3 Moteurs principaux situés à hauteur du pont principal.
- ❖ 5690 heures de marche de 1997 à 2001.

Moteurs Deutz :

- 1 - Tribord type SBA 6 M 816 n° 6639611
 - ❖ Puissance 183 KW.
 - ❖ Régime 1 800 T/mn.
 - 2 - Central type SBA 6 M 816 N° 6639613
 - ❖ Réducteur déposé.
 - 3 – Bd même type mais plus de plaque indicative.
 - ❖ Travaux effectués ces 3 dernières années suivant liste CMN : re-segmentation du moteur bâbord.
-
- 1 – Groupe électrogène Deutz F 5 L 413 – génératrice 75 KVA Leroy Somer année 1987.
 - ❖ Heures de marche indéterminées.
 - ❖ Groupe dans environnement chargé d'huile/d'aspect non soigné couvert de suie et de graisse : à nettoyer.
 - ❖ Travaux de révision effectués sur ce groupe en 2000 suivant liste travaux CMN.

Salle machine auxiliaire :

- ❖ à nettoyer, très sale.
- ❖ Présence de 4 batteries 200 Amp /h : bon état.
- ❖ Câblage défectueux : mauvaise isolation : à remplacer.
- ❖ A re-conditionner, local encombré et noirci.

Travaux effectué sur groupe Schottel en 2002 :

- ❖ Révision des boîtiers inférieur et supérieur de l'ensemble tribord.

Présence dans salle machine :

- ❖ 1 armoire électrique : état correct.
- ❖ 1 pupitre commandes et contrôle moteurs : bon état.
- ❖ Eclairage salle machines : bon état.
- ❖ Caisse journalière : bon état.

Réducteurs sur moteurs principaux :

- ❖ Tribord Desch Planox AA 27/1, auftrag n° 16880/8110993.
- ❖ Bâbord Desch Planox – Accouplement tourteau réducteur : état très moyen.
- ❖ Central : déposé – dernier voyage sans, car visite effectuée dès relâchement du navire à Koulikouro le 24/08/02.

- ❖ A déplorer heures de marche précises depuis mise en service du navire, avec horodateur signalétique absent.
 - . Moteurs principaux.
 - . Groupe électrogène.
- ❖ Absence d'un groupe électrogène de secours pour basculer lors des vidanges, pannes etc...ou mise en parallèle.
- ❖ Salle des machines moteurs principaux : état passable.
 - . Prévoir révision moteur tribord.
 - . Moteur central : probablement peu utilisé : à rendre opérationnel.
 - . Périphérique : accessoires à réviser.

Superstructures niveau pont principal d'avant vers arrière :

1 local parc à bestiaux / avant :

- ❖ Dimension : 7,5 X 7,5 m,
- ❖ Prenant toute la largeur du navire, sauf les coursives.
- ❖ Tôle plancher : bonne.
- ❖ Cloisons AV et AR : bonnes.
- ❖ Demi-cloisons latérales bâbord et tribord acier et peinture : bon état.
- ❖ Eclairage : à remettre en place.

Pont côté Bd :

- ❖ 1 grille d'aération de cale avant : bon état.
- ❖ 1 porte d'accès cale : bon état

Cuisine :

- ❖ 1 porte d'accès à bâbord et tribord : bon état.
- ❖ 2 ouvertures grillagées aération à bâbord et tribord : bon état.
- ❖ Tôle plancher avec corrosion dans les recoins : à traiter.
- ❖ Présence d'un monte charge vers les niveaux supérieurs : bon état .
- ❖ Présence d'un fourneau à bois : état très moyen, de dimension au-dessus du standard.
- ❖ Cuisine noircie par fumée : à nettoyer.

Pont côté Tribord :

- ❖ 1 grille d'aération de cale avant : bon état.
- ❖ 1 porte d'accès tribord cale avant.
- ❖ 1 plan à grillades avec cheminée d'évacuation à bâbord et tribord :
 - . Surface 2 m X 1 m.
 - . Non utilisé à cette fin et en bon état, peinture : correcte.
- ❖ 1 accès au 2^{ème} pont dans zone centrale tribord par escalier à 9 marches et mains courantes : bon état.
- ❖ Zone centrale : 2 lavabos et servitudes d'eau : bon état, éclairage : hors service.

Cabine centrale commissaire adjoint : 7 m X 2,50 m

- ❖ Porte accès tribord et bâbord : bon état.
- ❖ 4 hublots fenêtres : bon état.
- ❖ Tôle plancher : bon état.
- ❖ Equipement et servitudes : corrects.
- ❖ 1 accès par escalier au 2^{ème} niveau de pont par escalier Bd : bon état.

WC X 8 de 4è classe dans zone centrale :

- ❖ Portes accès individuelles : bon état.
- ❖ WC « type turc » : à re-conditionner.
- ❖ Cloisons avec corrosion à la base : à traiter, voir changer surfaces de tôle.

Cabine mécanicien Bâbord AR :

- ❖ Porte accès: bon état.
- ❖ Hublot fenêtre à déflecteurs à lamelles fixes : bon état.
- ❖ Cloison extérieure : bon état.
- ❖ Tôle plancher : bon état.
- ❖ Equipements : à rénover.

Salle des machines – structures extérieures :

- ❖ Porte accès tribord et bâbord arrière: bon état.
- ❖ 3 ouvertures grillagées de chaque bord : bon état.

- ❖ Cloisons externes bâbord et tribord : bon état.
- ❖ Cloison arrière et grilles aération arrière : bon état.

1 cabine tribord arrière aide mécanicien :

- ❖ Porte accès : bon état.
- ❖ Hublot fenêtre avec déflecteurs à lamelles : bon état.
- ❖ Cloison extérieure : bon état.
- ❖ Réserves pour l'intérieur : pas d'accès.

2^{ème} niveau pont :

- ❖ Face avant – tôle de pont et bastingages : bon état.
- ❖ Côte tribord et bâbord – tôle de pont et rambardes : bon état.
- Eclairage extérieur : à re-conditionner.

Bar 2^{ème} classe :

- ❖ Porte d'accès bâbord avant : bon état.
- ❖ Face avant 2 hublots fenêtres : bon état, climatisation : hors service.
- ❖ Cloisons saines et peintes : bon état.
- ❖ 2 hublots fenêtres bâbord : bon état.
- ❖ Pas d'accès, réserves sur aménagements.

Cabines 2^{ème} classe X 5 à bâbord :

- ❖ Porte d'accès individuelle : bon état.
- ❖ Surface intérieure 3 m X 2,20 m.
- ❖ Hublot fenêtre à déflecteurs mobiles : bon état.
- ❖ Cloison extérieure et peinture : bon état.
- ❖ Vaigrage intérieur correct – tôle plancher à traiter.
- ❖ 2 lits superposés : bon état, lavabo : bon état mais à vérifier.

1 WC Bd AV :

- ❖ Porte d'accès : bon état, absence de serrure à re-conditionner.

1 douche :

- ❖ Condamnée : à remettre à niveau et en service.

Cabine restaurateur bâbord AR :

- ❖ Porte d'accès au niveau de l'accueil.
- ❖ Hublot fenêtre à lamelles déflecteurs mobiles : bon état.
- ❖ Cloisons : correctes.
- ❖ 1 lit, lavabo, armoire, table rabattable : état moyen.
- ❖ Tôle plancher : à traiter.

Accueil/Bureau central 2^{ème} niveau :

- ❖ Surface 6 m X 1,5 m.
- ❖ Tôle plancher sous linoleum : prévoir traitement anti-corrosion dans le meilleur des cas.
- ❖ Cloisons : bon état.
- ❖ 2 portes vers coursives extérieures à bâbord et tribord : bon état.

3 cabines 3^{ème} classe - Bâbord :

- ❖ 12 couchettes par cabine.
- ❖ Lits superposés : corrects.
- ❖ Cloisons : saines intérieur et extérieur.
- ❖ Porte d'accès individuelle par cabine : bon état.
- ❖ 2 hublots fenêtres avec déflecteurs aluminium orientables : bon état.
- ❖ Tôle plancher : à traiter.

Plage AR – 2^{ème} niveau de pont :

- ❖ Tôle de pont : bon état.
- ❖ Présence d'une série de 3 douches et 4 WC à portée d'accès individuel : bon état : rafraîchir l'ensemble, cloisons : à réparer à la base.
- ❖ Eclairage plage arrière : bon état.
- ❖ 1 lavabo : hors service, à re-conditionner.
- ❖ Présence de 3 panneaux acier pour la sortie des moteurs en cas de panne.
- ❖ Présence de 2 extracteurs d'air de la salle des machines : bon état.
- ❖ Présence d'une caisse à eau sur la plage arrière.
- ❖ Rambardes en bon état.

2^{ème} pont coursives bâbord et tribord extérieure couverte, bonne structure acier, éclairage absent : à rétablir.

6 cabines identiques 2^{ème} classe - Tribord 2^{ème} niveau AV :

- ❖ Porte individuelle : bon état.
- ❖ Hublot déflecteurs lamellés : bon état.
- ❖ Cloisons : bon état.
- ❖ Vagrages : à rafraîchir.
- ❖ 2 lits superposés par cabine : bon état.
- ❖ 1 lavabo : plomberie à réviser.

3 cabines 3^{ème} classe - Tribord AR :

- ❖ Identiques à Bd, déjà citées.

3^{ème} niveau de pont :

- ❖ Accès par coursive extérieure tribord et bâbord – escaliers de 9 marches et mains courantes : bon état.
- ❖ Accès sur salle à manger 2^{ème} classe.

Pont côté Tribord et Bâbord :

- ❖ Tôle de pont : bon état.
- ❖ Rambardes : bon état.

Tribord AV cabine de luxe :

- ❖ Porte d'accès : bon état.
- ❖ 2 hublots fenêtres, vitres : bon état.
- ❖ Tôle de plancher, sous linoleum (réserves corrosion possible).
- ❖ Cloisons extérieures : saines et peintes.
- ❖ Eclairage cabine : bon état.
- ❖ 2 lits simples : bon état.
- ❖ Aménagements : corrects.
- ❖ Toilettes, douche, WC : sol plancher avec carrelage : bon état.
- ❖ Servitudes d'eau : correctes.

Bâbord avant Cabine de luxe :

- ❖ Porte d'accès au bout de la coursive tribord : bon état.
- ❖ 2 hublots fenêtres latéraux : état moyen, vérifier étanchéité.
- ❖ Vaigrage correct dans l'ensemble.
- ❖ Lit de 140 : bon état.
- ❖ Eclairage : bon état.
- ❖ Réfrigérateur : état médiocre, à changer.
- ❖ 1 douche WC : état moyen à rénover.
- ❖ Servitudes d'eau : correctes.
- ❖ 1 ouverture de climatisation bâbord : climatisation absente.

Bâbord Salle à manger – 2^{ème} classe :

- ❖ Côté bâbord, 6 hublots fenêtres : à refaire système de blocage position fermée.
- ❖ Zone centrale, 1 hublot fenêtre – étanchéité : à refaire.
- ❖ Hublots fenêtres tribord : à refaire, étanchéité pour les 6.
- ❖ Surface : 11 m X 7,5 m.
- ❖ Linoleum sur tôle plancher : réserves.
- ❖ Présence d'un comptoir de bar : bon état.
- ❖ 1 téléviseur : état indéterminé.
- ❖ Vaigrage cloisons internes : correct.
- ❖ Climatisation : hors service.
- ❖ 1 porte d'entrée – partie 2^{ème} classe : bon état.
- ❖ 1 porte d'entrée – partie 1^{ère} classe : bon état.
- ❖ Délimitation des 2 classes par porte à soufflets internes : bon état.

5 cabines – 1^{ère} classe :

1^{ère} cabine :

- ❖ Porte d'accès bâbord arrière : bon état.
- ❖ Hublot fenêtre non étanche : blocage à changer.
- ❖ Vaigrage interne : moyen.
- ❖ Présence de 2 lits superposés.
- ❖ 1 lavabo : plomberie à vérifier.
- ❖ 1 armoire : mauvais état.
- ❖ Climatiseur central : hors fonction à rétablir.

2^{ème} cabine :

Identique à la 1^{ère} cabine sauf :

- ❖ Armoire : hors service.
- ❖ Tôle plancher sous linoleum : à traiter.

3^{ème} cabine :

- ❖ Etanchéité des hublots fenêtres.
- ❖ Vérification plomberie lavabo.
- ❖ Tôle plancher : à traiter.
- ❖ Armoire : hors service.

4^{ème} cabine :

- ❖ Hublots, plomberie, tôle plancher, équipements : à re-conditionner.

5^{ème} cabine :

- ❖ Etanchéité, hublots, tôle plancher, équipements : à re-conditionner.

Plage AR – 3^{ème} niveau :

- ❖ Présence de 2 douches 1^{ère} classe : totalement hors service.
- ❖ Présence d'1 WC : à refaire entièrement.
- ❖ 1 lavabo extérieur manquant à bâbord arrière.
- ❖ Tôle de pont : saine.
- ❖ Rambardes : bon état.
- ❖ Présence d'un support de taud pour le soleil en bon état.
- ❖ Présence de 2 canots de sauvetage avec monte charge individuel manuel : bon état.
- ❖ Canot acier, long. 4 m X 1,40 m (6 pers. maximum) : bon état d'ensemble.
- ❖ 2 bouées couronnes sur berceau de rambarde : bon état.
- ❖ Cloisons structure arrière : bon état.
- ❖ Placards de rangement linge : état passable.

Côté Tribord AV :

- ❖ Toilettes hommes et dames communes au restaurant 2^{ème} classe : totalement à refaire.

5 Cabines 1^{ère} classe Tribord AR :

- ❖ Mêmes remarques sur les aménagements que les cabines Bd.

Passerelle de pilotage :

- ❖ Accès par échelle extérieure, face avant : bon état.
- ❖ Ailes extérieures timonerie bâbord et tribord, tôle plancher et bastingage : bon état.

Timonerie :

- ❖ Accès par ailes extérieures, 2 portes : bon état tribord et bâbord.
- ❖ 2 Hublots fenêtres latéraux bâbord et tribord : bon état.
- ❖ 5 hublots fenêtres face avant rabattables : à remplacer ou refaire joints de fixation des vitres sur cadre.
- ❖ Structure acier timonerie : bon état.
- ❖ Tôle plancher : bon état.
- ❖ Servitudes électriques : à refaire (système de gouverne Schottel : hors fonction sur volant tribord signalé par pilote de bord : réserves).
- ❖ Manœuvres s'effectuant sur seul volant bâbord : à réparer.
- ❖ Système de gouverne : totalement à réviser et remettre à niveau.
- ❖ Feux de navigation : bon état.
- ❖ Essuie-glace : absent à monter.
- ❖ Avertisseur sonore : hors service.
- ❖ Interphone timonerie/salle des machines : hors service, à changer impérativement.
- ❖ Indicateur position « Schottel » : bon état.
- ❖ Interrupteurs d'éclairage : à réviser.
- ❖ Aménagement timonerie : en dessous du minimum à re-conditionner.
- ❖ Cabines 1^{er} et 2^{ème} pilotes sur passerelle : à rénover.

B – 2 CONCLUSIONS

Structure du navire : saine et en état correct – bon potentiel à exploiter.:

- ❖ Réparation avec ciment à prise rapide dans le pic avant sur œuvres vives : à palier rapidement.
- ❖ 1 réparation côté tribord dans cale à marchandises avant - tôle de fond : à changer partiellement.
- ❖ Moteur central : à remettre en service – réducteur : déposé.
- ❖ Révision moteur tribord : à prévoir.
- ❖ Re-conditionnement de certains accessoires moteurs principaux.
- ❖ Etat général salle des machines : à améliorer.
- ❖ Groupe électrogène : local à nettoyer, groupe à nettoyer sérieusement, très chargé de suie.
- ❖ Câblage de batteries de démarrage : à changer.
- ❖ Locaux habitables : à améliorer notamment certains hublots dont verrouillage fermé et défectueux ou absent.
- ❖ Timonerie – instrument de navigation et commande volant tribord Schottel. à re-conditionner
- ❖ Hublots face avant : à changer ou réparer.

BATEAU COURRIER « TOMBOUCTOU »

A - CARACTERISTIQUES PRINCIPALES

<i>Longueur :</i>	52,00 m
<i>Largeur :</i>	10,10 m
<i>Tirant d'eau :</i>	1,12 m
<i>Capacité :</i>	130 Tonnes
Nombre de passagers:	305

Constructeur : Krupp Ruhrorter Schiffswert GmbH – Duisburg - Allemagne.

Année : 1978

B - CONSTAT APRES INSPECTION

Un jeu de photos de l'unité est joint à la fin de cette analyse.

B - 1 CONSTAT

Unité visitée à flot, à Kouilouro le 20/08/02 avant appareillage.

Coque:

- ❖ Etrave : avec déformations sur face avant.
- ❖ Bordé bâbord avant : déformations, acier : sain.
- ❖ Bordé tribord avant : déformations, acier sain.
- ❖ Bordé tribord et bâbord sur toute la longueur du navire : déformations acceptables au niveau des œuvres mortes.
- ❖ Présence sur l'étrave d'une protection caoutchouc partiellement arrachée sur bâbord.
- ❖ Ceinture de protection en acier sur toute la longueur des bordées bâbord et tribord au niveau du pont principal. Déformations plus ou moins importantes de ce renfort.
- ❖ Pare-battages épars : mettre à bord, dès que possible, un nombre approprié.

Plage avant :

- ❖ Présence d'un butoir autour de la plage avant jusqu'à hauteur des passes-avant bâbord et tribord.
- ❖ Pavois fissuré sur 300 mm à hauteur de la bitte d'amarrage bâbord avant.
- ❖ Présence de 2 chaumards à rouleaux : bon état.
- ❖ Bitte d'amarrage double bâbord et tribord : bon état.
- ❖ Présence d'un guindeau à double mouillage dont la partie bâbord est inutilisable et entravée. L'ensemble est à poste.
- ❖ Mouillage opérationnel à tribord .
- ❖ Tôle de pont avant : bon état dans l'ensemble malgré quelques points de corrosion qui sont à traiter.

Pic AV :

- ❖ Trappes d'accès : bon état.
- ❖ Echelle : bon état.
- ❖ Présence d'eau stagnante dans les fonds : réserves.
- ❖ Bordées internes œuvres mortes quelques points de corrosion sont à traiter.
- ❖ Tôle de bouchain et fond : réserves. Contrôler le système d'assèchement.
- ❖ 2 reniflards d'aération du pic avant, placé sur plage avant.

Locaux équipage / matelots = 16 personnes :

- ❖ Sous pont principal.
- ❖ Structure supérieure sous forme de roof, acier : sain situé au niveau de la plage avant.
- ❖ 1 porte d'accès avec trappe coulissante d'accès : bon état.
- ❖ Présence de 6 panneaux d'aération de chaque bord sur partie supérieure du roof : bon état.
- ❖ Dans locaux équipage , bordées visibles : bon état.
- ❖ 1 réparation de fond par soudure d'une caisse acier (pour isolation voie d'eau) : bon état mais changer tôle lors du prochain carénage.
- ❖ Aménagements sommaires.

Pont côté Bâbord :

- ❖ Tôle de pont : saine avec légères déformations sur partie avant.
- ❖ Présence de 2 bittes d'amarrage double : bon état.
- ❖ Rambardes avec déformations.

Zone centrale du pont principal – 2 cales :

1^{ère} zone avant :

- ❖ Tôle de pont : saine sur toute la surface .
- ❖ Présence de 2 ouvertures de cale 4 m X 2 m munies chacune bâbord et tribord de 8 panneaux de fermeture en acier : bon état.
- ❖ Accès par échelle mobile : bon état.
- ❖ Intérieur de cale zone avant, membrures, varangues, tôle de bouchain avec corrosion légère à plus importante, mais acier sain dans l'ensemble.
- ❖ Idem pour les cloisons.
- ❖ Plancher bois incomplet mais sec.

Cuves à gasoil présentes dans cette cale :

- ❖ Capacité 1100 litres par cuve.
- ❖ Remplissage sur pont : bon état.
- ❖ Cuves, structure acier : bon état.
- ❖ Trappes de visite neuves : bon état et boulonnées.

2^{ème} zone AR :

- ❖ Tôle de pont : saine sur toute la surface.
- ❖ Mêmes caractéristiques et état que la cale avant, sauf absence cuve à gasoil.
- ❖ Dimensions : 10 m X 9 m.
- ❖ Fonds secs.

Pont côté Tribord :

- ❖ Tôle de pont : saine, dans l'ensemble.
- ❖ Présence de 2 bittes d'amarrage double : bon état.
- ❖ Rambardes avec quelques déformations.

Salle des machines : moteurs principaux

Accès porte bâbord et tribord arrière :

- ❖ 3 moteurs DEUTZ V12.

Bâbord :

- ❖ DEUTZ BF 12 L 413 – n° 5766934 – KW 166 – 18000 Tours/mn.

Central :

- ❖ DEUTZ BF 12 L 714 – n° 4833157 – reste plaque illisible.

Tribord:

- ❖ DEUTZ BF 12 L 413 – n° 5766933.

- ❖ Moteur central hors service lors de l'expertise.
- ❖ Heures moteurs depuis leur installation : non connues. Selon les renseignements obtenus auprès de l'armateur les heures de marche de 1997 à 2001 seraient de 9 500 H.
- ❖ Travaux effectués sur moteurs signalés par l'armateur :
 - . Révision moteur bâbord BF 12 L 413 année 2000
 - . Révision moteur tribord BF 12 L 413 année 2001
 - Travaux moteur central BF 12 L 714 année 2002
- ❖ Groupe électrogène DEUTZ F5 F413 – 75 KVA, re-segmenté en 2001.
- ❖ Tableau électrique : état correct.
- ❖ Pupitre de commandes : correct.
- ❖ Etat général salle des machines : très insuffisant notamment partie basse groupe électrogène : nettoyage et dégraissage nécessaire

« Schottel »

Tribord :

- ❖ Type NAV 100.0 – Année 1978 – n° 6988.
- ❖ Révision du boîtier supérieur : 2002.

Bâbord :

- ❖ Type NAV 100.0 – Année 1978 – n° 6987.
- ❖ Révision du boîtier supérieur : 2002.

Central :

- ❖ Type NAV 100.0 – Année 1978 – n° 6989.
- ❖ Points saillants signalés par armateur concernant les moteurs Schottel :
 - . Couples coniques d'orientation des boîtiers supérieurs : cassures des membrures.
 - . Couples coniques de prise de force des boîtiers supérieurs : cassures des dents.
 - . Bagues et joints anti-fuites : ruptures et fuites d'huile.
- ❖ Etat général du système propulsif et de gouverne très sollicité : état très moyen.

Plage AR :

- ❖ Tôle de pont : bon état.
- ❖ Présence de 2 bittes d'amarrage double : fissure à la base sur 40 mm à bâbord.
- ❖ Déformation du pavois arrière.
- ❖ Présence d'un guindeau manuel : hors service, mouillage à poste.
- ❖ Présence des appareils de gouverne et propulsion Schottel hélices orientables.

Pic AR :

- ❖ Trappe d'accès noircie par les gaz d'échappement.
- ❖ Pic envahi par fumée, gaz d'échappement moteurs.
- ❖ Accès non possible (réserves).

Superstructure pont principal AV en AR :

Local pilote avant + cabine 3^{ème} classe à tribord 12

- ❖ Couchettes superposées : bon état.
- ❖ Portes d'accès, hublots fenêtres : bon état.
- ❖ Structure des cloisons : saine.
- ❖ Porte d'accès tribord avant : état médiocre.

Cuisine et magasin denrées :

Bâbord et Tribord :

- ❖ 2 Grilles d'aération double de chaque bord. Ces 2 grilles sont à changer.
- ❖ Porte d'accès bâbord et tribord : bon état.
- ❖ Présence d'un fourneau à bois « type ancien » mais opérationnel : état correct.
- ❖ Equipement de rangements : état moyen.
- ❖ Tôle plancher : correcte avec quelques points de corrosion dans les angles et à la base des cloisons.

1 local stockage bois de 6 m² :

- ❖ Porte d'accès : bon état.
- ❖ Local : état correct.

1 local sous-commissaire (central entre les 2 zones de fret) :

- ❖ Porte d'accès : bon état.
- ❖ Hublot fenêtre : bon état.
- ❖ Accès intérieur : impossible (réserves)

Cabine 3^{ème} classe bâbord et tribord AR

Bâbord :

- ❖ Portes accès : bon état, serrures à changer.
- ❖ 2 hublots fenêtres à déflecteurs alu : état moyen.
- ❖ Cloisons extérieures : bon état.

Tribord :

- ❖ Mêmes remarques.

2^{ème} pont :

- ❖ Accès par escalier de 10 marches : bon état.
- ❖ Mains courantes : bon état, situées partie centrale du navire.
- ❖ Pont bâbord et tribord au 2^{ème} niveau, tôles en bon état.
- ❖ Rambardes des 2 bords : bon état.
- ❖ Eclairage extérieur : non opérationnel.

Aménagement AV en AR :

*1 cabine – 1^{er} pilote Tribord AV,
1 cabine – 2^{ème} pilote Bd AV*

- ❖ Porte accès à bâbord et tribord : bon état.
- ❖ Hublot fenêtre : bon état.
- ❖ Cloison extérieure : bon état.
- ❖ Réserves pour l'intérieur : visite non possible.

Toilettes zone avant à re-conditionner entièrement..

Salon – Réfectoire 2^{ème} classe

- ❖ Surface 10 m X 5 m : corrosion du plancher.
- ❖ Hublots fenêtres et porte d'accès : bon état.
- ❖ Cloisons extérieures : bon état.
- ❖ Aménagements et servitudes à re-conditionner.

Cabines 2^{ème} classe à Tribord X 4

Cabines 2^{ème} classe à Bd X 4

4 lits par cabine : bon état.

- ❖ Porte et hublots fenêtres : état moyen.
- ❖ Cloisons extérieures : bonnes.
- ❖ Aménagements intérieurs à re-conditionner.

Zone arrière 2^{ème} pont :

5 cabines passagers 1^{ère} classe bâbord et tribord .

2 lits par cabine.

1 cabine transformée en infirmerie à tribord.

- ❖ Porte d'accès individuelle : bon état.
- ❖ Hublot fenêtre individuel par cabine : bon état.
- ❖ Cloison extérieure : bon état.
- ❖ Aménagements intérieurs : à rénover.

1 cabine commissaire à tribord arrière : à rafraîchir.

1 cabine restaurateur à bâbord arrière : à rafraîchir.

WC bâbord arrière fortement corrodé : à refaire entièrement.

Douche tribord arrière : état médiocre à re-conditionner également.

Page AR – 2^{ème} niveau de pont :

- ❖ Tôle de pont : bon état.
- ❖ Rambardes : bon état.
- ❖ Présence de 2 extracteurs d'air de la salle des machines.
- ❖ Présence de 3 trappes, sortie des moteurs : bon état.
- ❖ Présence de 6 filtres à air : à nettoyer.
- ❖ Présence d'une armoire de rangement lingerie : état moyen.
- ❖ Eclairage : hors service.

3^{ème} niveau de pont:

- ❖ Accès à bâbord et tribord au centre du 2^{ème} niveau, escalier de 10 marches acier , mains courantes : bon état.
- ❖ Pont promenade arrière ceinture de rambardes : bon état.
- ❖ Tôle de pont peinte bâbord et tribord : bon état.
- ❖ Présence d'un support de taud, en acier dont la structure paraît solide.
- ❖ Présence d'un treuil manuel de montée et descente passerelle d'embarquement des passagers : état moyen.

3^{ème} niveau de pont AV :

Cabines passagers – hors classe bâbord et tribord :

- ❖ Portes d'accès : bon état.
- ❖ 2 hublots fenêtres par cabine latérale : bon état.
- ❖ Cloisons extérieures saines : bon état.
- ❖ Aménagements : à re-conditionner.
- ❖ WC et douches : à re-conditionner.
- ❖ Climatisation et éclairage : bon état.

Salle à manger 1^{ère} classe :

- ❖ Porte d'accès , fermeture : hors service.
- ❖ 2 grandes ouvertures vitrées vers l'arrière : bon état.
- ❖ 4 grands hublots fenêtres à bâbord et tribord 1,20 m X 0,60 m.
- ❖ 1 porte d'accès à l'office situé à tribord : bon état.
- ❖ Réserves sur tôles plancher, si linoleum accès non possible.
- ❖ Re-conditionnements : à prévoir.

Pont extérieur :

- ❖ Ampoules d'éclairage manquantes à bâbord et tribord.

Timonerie – 3^{ème} niveau de pont :

- ❖ Accès par échelle de bâbord et tribord avant.
- ❖ Trappes : bon état.
- ❖ Accès latéraux à l'intérieur timonerie, portes : bon état.
- ❖ Aile extérieure tribord et bâbord : bon état.
- ❖ Structure acier timonerie : bon état.
- ❖ Ouvertures latérales : bon état.
- ❖ Ouvertures face avant : prévoir isolation des fermetures (1 essuie-glace en état de marche)
- ❖ Feux de navigation à poste : réserves sur fonctionnement.
- ❖ Avertisseur sonore.
- ❖ 2 Projecteurs de pont.
- ❖ Instruments de navigation et console moteurs : réserves sur fonctionnement.
- ❖ Instrument de mesure à poste : état correct.
- ❖ Volants de manœuvre : bon état.
- ❖ Indicateurs d'angle de barre (Schottel) : bon état.

B – 2 CONCLUSIONS

Bon potentiel de travail – base saine en ce qui concerne la structure du navire.

- ❖ Quelques améliorations au niveau des aménagements : à prévoir.
- ❖ Salle des machines : état médiocre.
- ❖ Système barre de propulsion « Schottel » : améliorer sa fiabilité.
- ❖ Pic avant œuvres vives : à surveiller tôle de fond ou bouchain, présence d'eau.
- ❖ Entretien des servitudes d'eau et d'électricité : à parfaire.
- ❖ Matériel de sécurité : à remettre à niveau.

BATEAU COURRIER « GENERAL SOUMARE »

A - CARACTERISTIQUES PRINCIPALES

<i>Longueur :</i>	52,00 m
<i>Largeur :</i>	10,20 m
<i>Tirant d'eau :</i>	1,12 m
<i>Capacité :</i>	130 Tonnes
Nombre de passagers:	288

Constructeur : Krupp Ruhrorter Schiffswert Gmbh – Duisburg - Allemagne.

Année : 1964

N° : 323

B - CONSTAT APRES INSPECTION

Un jeu des photos de l'unité est joint à la fin de cette analyse.

B - 1 CONSTAT

Unité visitée sur slip : travaux en cours à Kouilouro le 21/08/02.

Coque: en cours de travaux.

- ❖ Etrave : remplacement de 1 m² de tôle de fond au niveau du pic avant, épaisseur 8 mm + renfort étrave sous flottaison 1 m².

Partie avant :

- ❖ Changement de la tôle de fond dans locaux des matelots sous pont principal, 25 m² de tôle de 6 mm.
- ❖ Remplacement dans cette zone des tôles de bouchain arrondies bâbord et tribord.
- ❖ Changement opéré des varangues et membrures de ces locaux matelots : travail bien exécuté.

- ❖ Remplacement partiel cloison de séparation avec pic, sur hauteur 350 mm à la base et toute la largeur du local : bien exécuté.
- ❖ Bordés en bon état – épaisseur œuvres vives bâbord 7,2 mm, 7,1 mm – tribord 6,9 mm et 6,8 mm.

Plage avant :

- ❖ Tôle de pont saine dans l'ensemble mais 1 réparation au ciment autour du guindeau + 1 trou restant à colmater de Ø 40 du à la corrosion. Changement de 50 cm² de tôle de pont nécessaire pour l'ensemble de la réparation.
- ❖ Présence d'un pavois avec déformation avant tribord, acier sain dans l'ensemble avec corrosion éparsée à sa base.
- ❖ Présence d'un guindeau électrique à double poupée.
- ❖ 2 mouillages complets avec chaîne de 22.
- ❖ Câbles électriques du guindeau : à isoler correctement.
- ❖ Réserves sur bon fonctionnement.
- ❖ Présence de 2 écopés d'aération des locaux équipage : bon état.
- ❖ Présence d'un mât de pavillon et d'une cloche de mouillage : bon état.
- ❖ Bitte d'amarrage double bâbord et tribord : bon état.
- ❖ Chaumards à rouleaux placés à l'avant : les 2 sont en bon état.

Pic AV :

- ❖ Trappes d'accès : bon état.
- ❖ Echelle d'accès : bon état.
- ❖ Pic sec – membrures et varangues : bon état.
- ❖ Puit aux chaînes : correct.
- ❖ Travaux en cours sur tôle de fond comme cités précédemment dans la rubrique coque.

Locaux équipage / matelots :

- ❖ Roof de superstructure muni de 6 trappes pour aération tant à bâbord qu'à tribord, acier sain pour cet ensemble.
- ❖ 1 porte d'accès + panneau coulissant : bon état.
- ❖ Eclairage plage avant : bon état.

Pont côté Bâbord :

- ❖ Tôle de pont : avec quelques déformations, acier sain, quelques traces de corrosion au niveau des écoulements d'eau.
- ❖ 1 réparation au ciment à hauteur du local approvisionnement 1 m² de tôle à remplacer.
- ❖ 2 bittes d'amarrage double : bon état.
- ❖ Rambardes à bâbord avec déformations importantes.
- ❖ Remplissage gasoil : bon état.

Zone centrale du pont principal – 2 cales :

1^{ère} zone avant :

- ❖ Tôle de pont : saine.
- ❖ Présence sur bâbord et tribord de 2 ouvertures de cale 4 m X 2 m munies chacune de 8 panneaux de fermeture en acier.
- ❖ Accès par échelle mobile : bon état.
- ❖ Surface intérieure de cale 80 m² environ.
- ❖ Varangues, membrures : corrosion à la base moyenne.
- ❖ Travaux effectués, tôles de bouchain remplacées à bâbord sur 6 m de longueur.
- ❖ Cloisons de séparation : bon état, légère corrosion à la base.
- ❖ Bordés internes sains dans l'ensemble, peu de déformations.
- ❖ Tôle de fond avec corrosion plus ou moins importante – test épaisseur –
Côté tribord 6,2 – 7,2 – 7,3 –
Côté bâbord 6,3 – 5,6 (cotes en millimètres).
- ❖ Remplacement en cours de tôles de bouchain, côté tribord.
- ❖ Présence dans cette cale de 2 cuves à gasoil de 11 000 litres chacune, acier cuves : sain, trappes de visite : déposées.

2^{ème} zone AR :

- ❖ Tôle de pont : saine.
- ❖ Présence de 2 ouvertures de cale, 1 à tribord et 1 à bâbord, de dimensions 4 m X 2 m.
- ❖ Chaque ouverture munie de 8 panneaux de fermeture en acier : bon état.
- ❖ Accès par échelle mobile : bon état.
- ❖ Surface intérieur environ 80 m².

- ❖ Mêmes remarques que pour zone avant, en ce qui concerne membrures, varangues, cloisons et bordés : corrosion à la base.
- ❖ Remplacement en cours de certaines tôles de bouchain à tribord sur longueur de cale.
- ❖ Tôle de fond avec corrosion plus ou moins importante, test épaisseur côté tribord 5,8 – 6,8 mm
côté Bd 5,9 – 6,7 mm.
- ❖ Tôles de bouchain bâbord remplacées dans cette cale.

Plage arrière :

- ❖ Tôle de pont : saine.
- ❖ Déformations au niveau du tableau arrière.
- ❖ Légères corrosion à la base des superstructures arrières.
- ❖ Présence de 2 bittes d'amarrage double (1 de chaque bord) : bon état.
- ❖ Présence d'un pavois : acier sain mais quelques déformations tableau arrière.

Pic AR :

- ❖ Entravé : réserves.
- ❖ Trappe d'accès : saine mais noircie par gaz d'échappement.
- ❖ Présence sur plage arrière de 3 systèmes de gouverne et propulsion (Schottel).
- ❖ travaux de maintenance en cours, ensemble très sollicité nécessitant un soin particulier et assidu : état moyen.
- ❖ Hélices bronze 4 pales - tribord : bon état – bâbord pales très abîmées.

Pont côté Tribord :

- ❖ 2 Bittes d'amarrage double en bon état.
- ❖ Rambardes avec déformations importantes : à reprendre.

Salle des machines : moteurs principaux.

- ❖ 3 moteurs DEUTZ V10.

Tribord :

- ❖ DEUTZ V10 : F 10 L 413 F – n° 6101839 – 320 CV – 2500 Tours/mn.
- ❖ Réducteur Desch – Type AA – 27/1 – 14 " – F n° 9708389 –
Desch entreibtechnik Amsberg (Allemagne).

Central :

- ❖ DEUTZ V10 même type (plaque illisible).
- ❖ Réducteur absent.

Bâbord:

- ❖ DEUTZ V10 : F 10 L 413 – n° 5764661 – 188 CV – 1800 T/mn.
 - ❖ Réducteur Desch – Type AA – 27/1 – Auftrag n° 13680/86 09642.
-
- ❖ 3 moteurs DEUTZ changés en 2000 (moteurs d'occasion – heures de marche : indéterminées) d'après liste des travaux effectués par CMN.

1 groupe électrogène :

- ❖ F 5 L 413 DEUTZ révisé en 2002 d'après liste travaux CMN.
-
- ❖ Etat général salle des machines : à améliorer car insuffisant - nettoyage et dégraissage : inexistant.
 - ❖ Présence d'une armoire électrique : à réviser voire à compléter.
 - ❖ 1 pupitre de commande et de contrôle de fonctionnement moteurs. Lampes témoins manquantes notamment niveau hydraulique.
 - ❖ 3 Manettes de commande : correctes.
 - ❖ Transmetteurs d'ordre à timonerie en poste : réserves sur bon fonctionnement.
 - ❖ Présence d'une caisse de décantation journalière gasoil : bon état.
 - ❖ 2 extracteurs d'air : bon état.
 - ❖ 2 conduites par moteur pour alimenter les filtres à air vers l'extérieur : bon état.

Superstructure pont principal :

Cabine 3^{ème} classe à Bâbord AV :

- ❖ Porte d'accès : bon état.
- ❖ 2 hublots fenêtres : bon état.
- ❖ Surface environ 15 m².
- ❖ Réserves sur tôle plancher : pas d'accès
- ❖ Structure cloison extérieur : bon état.

1 local courrier Bâbord :

- ❖ Porte d'accès : bon état.
- ❖ Structure cloison : bon état.

1 local bagage sur tribord de 9 m² :

- ❖ Porte d'accès : sans serrure.
- ❖ Escalier d'accès en contrebas : bon état.
- ❖ Corrosion à la base des varangues.

1 cuisine :

- ❖ Accès porte bâbord et tribord : serrure manquante sur celle de bâbord.
- ❖ 2 grilles latérales d'aération à bâbord et tribord : bon état .
- ❖ Equipements sommaires.
- ❖ Fourneau à bois bien dimensionné : état moyen.
- ❖ Equipements de rangement : état très moyen.
- ❖ Cloisons : état très moyen, sales.
- ❖ Tôles plancher : correctes sur partie visible (réserves sur parties inaccessibles).

1 local approvisionnement :

- ❖ Surface environ 8 m².
- ❖ Vide de tout équipement.

- ❖ Porte d'accès avec partie supérieure grillagée : bon état.
- ❖ Absence d'éclairage.

Partie centrale du pont principal :

Cabine commissaire :

- ❖ Surface 3,5 m X 2,5 m.
- ❖ Porte d'accès : bon état.
- ❖ 1 hublot fenêtre muni de déflecteurs à lamelles à bâbord et tribord : bon état.
- ❖ Réserves sur équipement et aspect intérieur : pas d'accès.
- ❖ La structure des cloisons extérieures et les peintures sont en bon état.

WC :

- ❖ Série de 6 WC alignés côte à côte de bâbord à tribord.
- ❖ Chaque WC muni d'une porte d'accès : vétuste sans serrure : à re-conditionner.
- ❖ Servitudes d'eau : à re-conditionner.

2 Lavabo de part et d'autre des WC :

- ❖ Robinetterie à réparer.
- ❖ Servitude d'eau à rétablir.

Partie arrière niveau pont principal :

Bâbord une cabine de 3^{ème} classe :

- ❖ Porte accès : bon état.
- ❖ 2 Hublots fenêtres munis de lamelles déflecteurs en bon état.

Tribord 1 cabine 3^{ème} classe :

- ❖ Porte d'accès avec déformations.
- ❖ Idem pour le reste, visite non possible des aménagements intérieurs : réserves.
- ❖ Hublots fenêtres et porte d'accès : bon état.
- ❖ Cloisons extérieures : bon état.
- ❖ Aménagements et servitudes à re-conditionner.

Bâbord 1 cabine chef mécanicien :

- ❖ Porte d'accès : bon état.
- ❖ 2 hublots fenêtres avec lamelles déflecteurs : bon état.
- ❖ Cloisons extérieures : bonnes.
- ❖ Visite intérieur impossible : réserves.

Structure salle des machines :

Bâbord et Tribord :

- ❖ Présence de chaque bord d'une porte d'accès : bon état.
- ❖ 2 grilles d'aération : bon état.
- ❖ Cloisons : bon état.

Tribord : 1 cabine aide-mécanicien :

- ❖ Porte et fenêtre : bon état, visite non possible.

2^{ème} niveau de pont :

- ❖ Accès par escalier dans zone centrale bâbord et tribord.
- ❖ 9 marches , mains courantes : bon état, débouchant sur office d'accueil passagers.

Office d'accueil central – 2^{ème} niveau de pont :

- ❖ Tôle plancher avec corrosion moyenne.
- ❖ Surface 5 m X 1,5 m.
- ❖ Vaigrage local : à rénover.
- ❖ 2 portes en bois donnant sur coursives extérieures bâbord et tribord : bon état.
- ❖ Arrachage des paumelles à bâbord sur 1 porte.

Coursives extérieures Bâbord et Tribord et Avant :

- ❖ Tôle de pont saine.
- ❖ Rambardes : bon état.
- ❖ Eclairage extérieur : à remettre à niveau.

Superstructures – 2^{ème} niveau pont :

Face AV – Salle à manger 2^{ème} classe

- ❖ Porte d'accès bâbord : avec déformations.
- ❖ Bâbord 3 hublots fenêtres avec vitre : bon état.
- ❖ Tribord 3 hublots fenêtres avec vitre : bon état.
- ❖ Avant 3 hublots fenêtres avec vitre : bon état.
- ❖ Porte d'accès tribord : mauvais état.
- ❖ Tôle plancher recouvert de 2 couches de linoléum.
- ❖ Tôle plancher avec corrosion importante.
- ❖ Vaigrage à poste : très défraîchi.
- ❖ Climatisation : hors service.
- ❖ Eclairage dépouillé : hors service.
- ❖ Office de service : à re-conditionner.
- ❖ 2 WC à bâbord condamnés : prévoir réfection.

4 cabines – 2^{ème} classe Bâbord :

- ❖ Chacune avec 1 porte d'accès et 1 hublot fenêtre : bon état., non visitable : réserves sur l'intérieur.
- ❖ Structure des cloisons, peinture : bon état.

3 cabines – 2^{ème} classe Tribord :

- ❖ Mêmes remarques que sur bâbord.

Partie centrale pont 2^{ème} niveau :

1 cabine restaurateur :

- ❖ Porte d'accès : absence de poignée.
- ❖ Hublot fenêtre : bon état, vitre à poste.
- ❖ Cloison extérieure : bon état.

4 cabines – 1^{ère} classe :

- ❖ Portes d'accès individuelles : bon état.
- ❖ Hublot fenêtre individuel : bon état.
- ❖ Cloison extérieure : bon état.
- ❖ Vaigrage intérieur : état moyen.
- ❖ Equipement 1 placard + 2 lits superposés + 1 lavabo : ensemble à rafraîchir.

1 infirmerie :

- ❖ Porte et hublot fenêtre : bon état, visite impossible.

Douche et lavabo :

- ❖ Porte d'accès bâbord : bon état.
- ❖ A re-conditionner : mauvais état.
- ❖ Structure plancher et cloisons : tôles en mauvais état corrosion.

Plage AR – 2^{ème} niveau de pont :

- ❖ Tôle de pont : saine.
- ❖ Présence de 2 extracteurs d'air des salles de machines sous ce niveau.
- ❖ Présence de 6 filtres à air, moteurs : à nettoyer.
- ❖ Présence de 3 panneaux pour sortie moteurs : bon état.
- ❖ Présence d'une grosse climatisation pour ensemble locaux habitables à ce niveau – climatiseur : hors service Carrier model 50 MH048900.
- ❖ Rambardes périphériques : bon état.

- ❖ 1 WC et douche : pont côté tribord.
- ❖ Porte d'accès en état
- ❖ Servitudes et équipement en très mauvais état.

1 cabine capitaine Tribord AR :

- ❖ Porte d'accès : bon état.
- ❖ Hublot fenêtre à déflecteurs à lamelles : bon état.
- ❖ Cloisons extérieures : bon état.
- ❖ Accès intérieur impossible : réserves.

3^{ème} niveau de pont – zone AR :

- ❖ Accès escalier 10 marches à Tribord : bon état hauteur cabines 1^{ère} classe.
- ❖ Tôle de pont : bon état dans zone promenade arrière.
- ❖ Rambardes : bon état.
- ❖ Support de taud, pont promenade : bon état.
- ❖ Présence de 2 canots de sauvetage en tôles aluminium rivetées (7 personnes par canot environ).
- ❖ Treuils manuels d'actionnement des canots : bon état câble à changer.

1 cabine luxe bâbord et tribord avant :

- ❖ Porte d'accès individuelle : bon état.
- ❖ 2 Hublots fenêtres par cabine : bon état.
- ❖ Cloisons extérieures : bon état.
- ❖ Non visitable : réserves.

1 cabine Radio Bâbord avant – 1 cabine barman tribord avant :

- ❖ Porte d'accès : serrure hors service.
- ❖ Surface 2,5 m X 1,5 m
- ❖ Hublot fenêtre à déflecteurs à lamelles : bon état.

1 restaurant 1^{ère} classe :

- ❖ Surface environ 50 m².
- ❖ 1 porte d'accès centrale : bon état.
- ❖ 5 hublots fenêtres avec vitre à bâbord et tribord : bon état.
- ❖ Vaigrage intérieur : bon état.
- ❖ Tôle plancher sous linoleum : réserves.
- ❖ Servitudes électriques dépouillées.
- ❖ Présence de quelques éléments d'aménagement dont un bar : bon état.

Passerelle :

- ❖ Accès par échelle bâbord avant, mains courantes : bon état.
- ❖ Structure ailes extérieures : saine.

Timonerie :

- ❖ Accès par les ailes extérieures – 1 porte à bâbord – 1 porte à tribord : bon état.
- ❖ 1 vitre : hors service sur porte bâbord.
- ❖ Tôle plancher : saine.
- ❖ Structure acier cloisons : bon état.
- ❖ 5 Hublots de visibilité vers l'avant : 4 en bon état, 1 en hors service.
- ❖ 2 hublots latéraux en état.
- ❖ Etanchéité douteuse de tous ces hublots par forte pluie. Rénovation des joints souhaitables.

- ❖ Présence d'un pupitre de commande et de manœuvre « Schottel ».
- ❖ Pas de synchronisation de fonctionnement.
- ❖ Indicateurs d'angle des Schottel bâbord et tribord : réserves de bon fonctionnement.
- ❖ Instruments à poste : corrects .
- ❖ 2 volants de manœuvres : bon état.
- ❖ 3 boîtiers transmetteur d'ordre à la salle des machines à poste : état correct.
- ❖ Projecteur de pont – 1 sur chaque aile : bon état.
- ❖ Feux de navigation à poste : bon état.
- ❖ Equipements sommaires pour le reste : à moderniser.

B – 2 CONCLUSIONS

Navire de structure saine dans l'ensemble avec quelques points à surveiller, notamment les tôles de bouchains.

- ❖ Pic de plage arrière : à nettoyer – vérification provenance fuite probable des gaz d'échappements moteurs.
- ❖ Faiblesse des « Schottel » qui sont à réviser.
- ❖ Salle des machines : état très passable à améliorer état général.
- ❖ Quelques travaux de re-conditionnement à envisager dans timonerie/accessoires.
- ❖ Locaux (dont WC et douches) à rénover.
- ❖ Potentiel intéressant à la base : à exploiter dans de bonnes conditions.

CONVOI « MEGUETAN » ET PETROLIER SONI-ALI-BER

Le pousseur MEGUETAN ainsi que le pétrolier SONI-ALI-BER n'ont pas pu être expertisés pendant notre visite.

D'après les informations recueillies localement, ces unités sont encore fonctionnelles malgré leurs âges avancés.

Comme pour les autres unités motorisées, il y a probablement lieu de réaliser quelques travaux de chaudronnerie et une révision générale de la machinerie.

10 AUTRES UNITES PORTEUSES

Ces 10 barges et chalands étaient en navigation sur le fleuve ou amarrés à divers endroits sur le territoire malien. Ils n'ont pu être visités lors de la mission de la SOERNI à fin Août 2002.

PIROGUES A MOPTI

Secteur informel :

Personnes rencontrées à Mopti :

- ❖ Président coordinateur des coopératives, navigation fluviale, pirogues et transports routiers.
- ❖ Secrétaire à la production.
- ❖ Président des Transports Fluviaux.

Leurs préoccupations :

- ❖ Le refus de prise en charge par des assureurs de leurs pirogues et de leurs chargements, ce que nous comprenons.
- ❖ Problèmes techniques – fiabilité des pirogues sous chargement non proportionnés.

Propositions de LA SOERNI :

- ❖ Mise en place d'une réglementation dans la construction avec un contrôle local, comme la SOERNI le fait actuellement au CONGO.
- ❖ Contrôles techniques périodiques fiables à mettre en place (SOERNI le fait également au CONGO).
- ❖ Matériel de sécurité à mettre en vigueur.
- ❖ Vérification des chargements : surcharges fréquentes.
- ❖ Formation adéquate à envisager : machinerie, réglementation, sécurité des personnes.
- ❖ Constructions à fiabiliser – vu quelques exemples aberrants qui justifient pleinement la réticence des assureurs.

Fiabilisation des pirogues – Avis de la SOERNI sur ce qui a été vu à MOPTI

- ❖ Construction plus ou moins sauvage – concept dépassé – absence de machines à bois de précision d'où ajustements sommaires et approximatifs.
- ❖ Fonds très sollicités par chocs, frottement sur les fonds, surcharges, poinçonnements etc...
- ❖ Utilisation de résine, époxy et de colle et joints adaptés serait souhaitable.
- ❖ Séparation étanche partie chargement et moteurs à adopter pour la sécurité des personnes embarquées.
- ❖ Mise en place de pompe de cale couplée au moteur.

- ❖ Système de barre à réétudier car peu fiable et donc risqué pour l'ensemble.
- ❖ Batterie démarrage à placer dans caisson en hauteur et à l'écart des passagers.

Inconvénients :

- ❖ Coûts de réalisation à la hausse, gens peu fortunés, voire pauvres, compromis, intermédiaire nécessaire – entre modernisation radicale et panachage concept artisanat local + améliorations extérieures.

Navigation fluviale : avis – remèdes proposés ou à envisager :

- ❖ 6 mois maxi de Juillet à Décembre.
- ❖ Cause aménagement du lit du fleuve délaissé.
- ❖ Mise en place d'une taxe annuelle en fonction de la capacité des pirogues.
- ❖ Fonds collectés peuvent être alloués à l'entretien des secteurs les plus fréquentés.
- ❖ Balisage d'un chenal de navigation avec piquets de hauteur d'eau.
- ❖ Mise en place d'une réglementation de navigation fluviale sur la base de ce qui se fait en Europe et en Afrique Centrale actuellement.
- ❖ Dragage à prévoir afin de matérialiser les bancs de sable ou obstacles divers.
- ❖ Panneaux de signalisation : type :
 - . largeur et profondeur limitées,
 - . prendre la direction de la flèche,
 - . obligation de donner un signal sonore,
 - . chenal éloigné de X mètres de la rive droite ou gauche.

POUSSEUR « MEGUETAN »

Ce pousseur, en navigation lors de notre passage, est une unité de 600 cv à propulsion classique ligne d'arbre et hélices, capable de pousser ou tirer 1 200 t de barges (6 environ). Il est de 1983.

Les heures de fonctionnement pour les 2 dernières années d'exploitation sont de 900 H environ, ce qui correspond, à raison de 15 h/jour en moyenne, à 60 jours de navigation ce qui est, par rapport au 5 mois d'exploitation, possible.

Les 2 moteurs principaux sont de marque DEUTZ, type SBA6 M 816 de 300 ch unitaire. Ils ont été révisés en 2000 pour le tribord et 2001 pour le bâbord. Ils tournent sans problème actuellement.

L'état général coque/superstructure du navire est bon. Quelques fuites sont signalées au niveau du tube d'étambot de la ligne d'arbre bâbord (tresse à changer probablement).

Le groupe électrogène de bord avec moteur DEUTZ type F 5 L 413 est à changer car l'alternateur ne fonctionne plus correctement.

L'ensemble est fonctionnel. Comme sur le bateau courrier « Kankou Moussa », des travaux de peinture sont à prévoir ainsi qu'une remise en état des aménagements.

Du matériel de sécurité est également à installer.

PETROLIER « SONI-ALI-BER »

Pétrolier auto-moteur équipé de 2 moteurs DEUTZ et de propulseurs SCHOTTEL SRP 100.

Il est exploité depuis 1979, sa capacité de transport en carburant est de 330 000 litres.

Depuis 1999, ce pétrolier est utilisé comme barge pétrole et est poussé par le « Meguetan ». Un propulseur SCHOTTEL ayant été « perdu ».

Le reste du matériel moteur, en dehors du système de pompage qui sert aux opérations de remplissage et de transfert du carburant, a servi de pièces de rechange aux bateaux-courriers.

La coque a besoin d'être reprise notamment dans la partie avant qui est endommagée suite à des chocs répétitifs sur des roches.

La peinture d'ensemble est également à prévoir ainsi que quelques travaux de remise en état des rambardes.

BARGE « BOURRY TOURE »

Barge de 180 T, type "A" spécial.

C'est une barge à 2 cales équipées de 12 panneaux démontables. Le volume de ces cales est de 375 m³.

Il possède une potence centrale manuelle pour la manutention des containers qui ne fonctionne plus depuis 1992.

L'état général est bon. Seule une opération de peinture est à prévoir. Elle peut être conservée.

6 BARGES DE 180 T

Ces barges ont été mises en exploitation en 1989. Elles ne sont pas trop âgées par rapport aux autres unités.

- 2 barges ont été transformées en barges à carburant de chacune 50 000 litres.

Ces 2 unités sont en bon état général et doivent être conservées.

- 4 de ces barges sont équipées chacune de 2 cales à 10 panneaux démontables. Elles sont en bon état et fonctionnent actuellement.

Ces barges sont à garder en opération.

Sur les 18 barges recensées, il y en a 2 qui n'ont pu être visitées.

BARGES « MANFOUNE BAKOROBA » ET « BREMA FIA »

2 barges de 180 T à 3 cales couvertes.

- Couverture constituée chacune de 8 panneaux démontables.
- Volume de chargement : 312 m³ pour chaque barge.

Ces 2 barges sont en état de naviguer mais nécessiteraient d'être re-carénées et repeintes.

1 AUTRE UNITE PORTEUSE

Cette autre barge était en navigation sur le fleuve sur le territoire malien. Elle n'a pu être visitée lors de la mission de la SOERNI a fin Août 2002.

ANNEXE B : QUELQUES PHOTOS SIGNIFICATIVES DE LA FLOTTE COMANAV

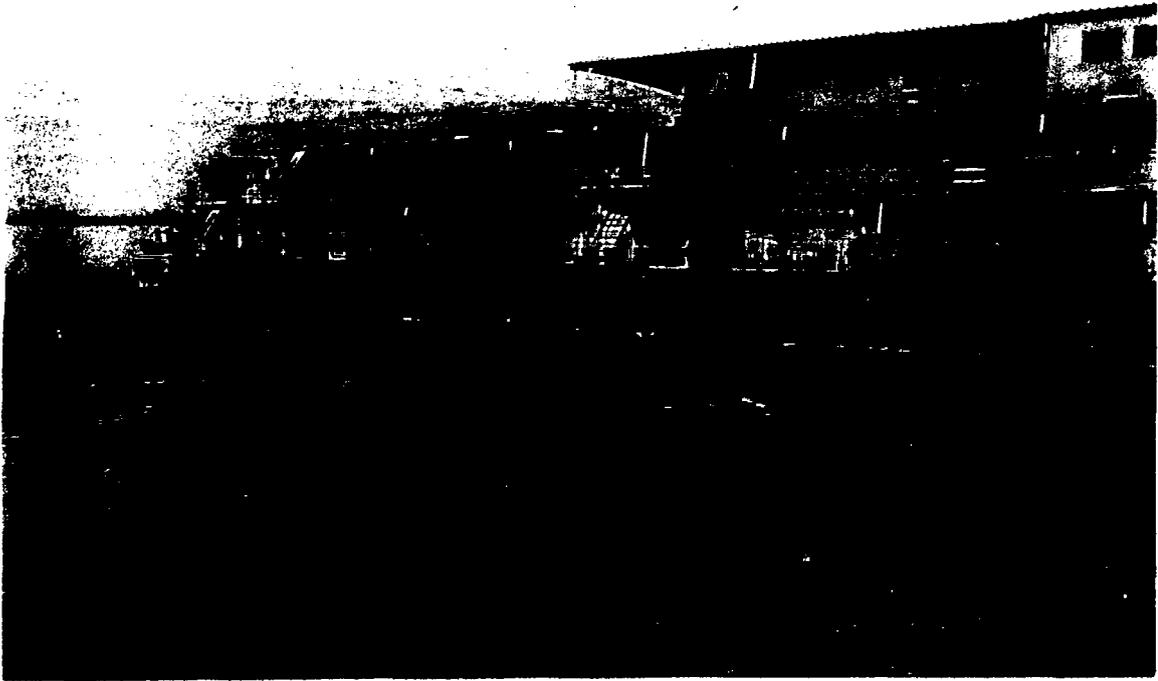
BATEAU COURRIER « GENERAL SOUMARE »



VUE AVANT COTE BABORD



VUE COTE TRIBORD



VUE COTE TRIBORD +VUE DU SLIPWAY INACOM A KOULIKORO

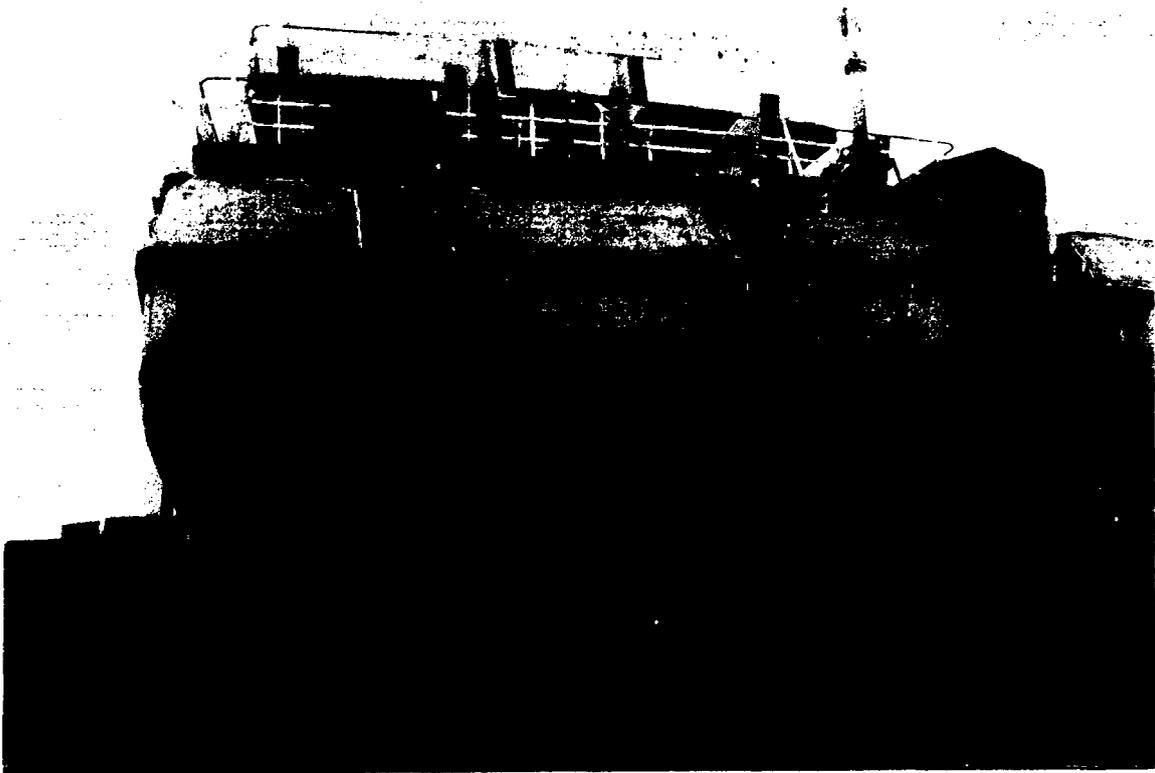
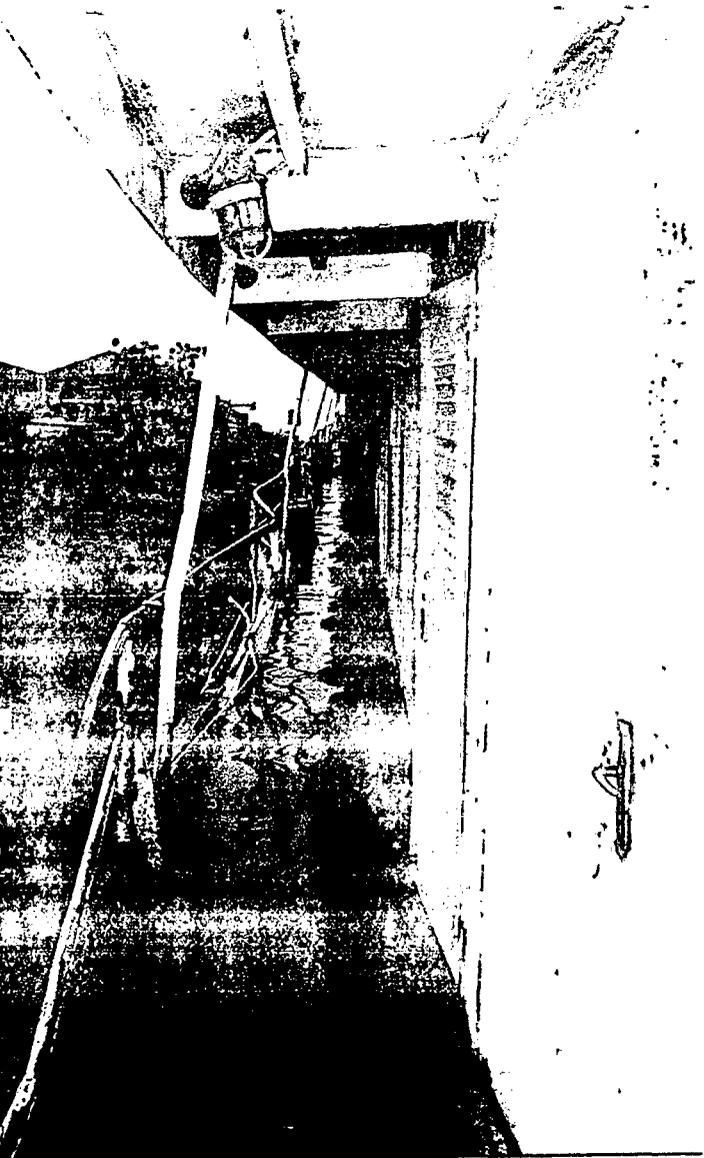


TABLEAU ARRIERE

BATEAU COURRIER « GENERAL SOUMARE »



TIMONERIE



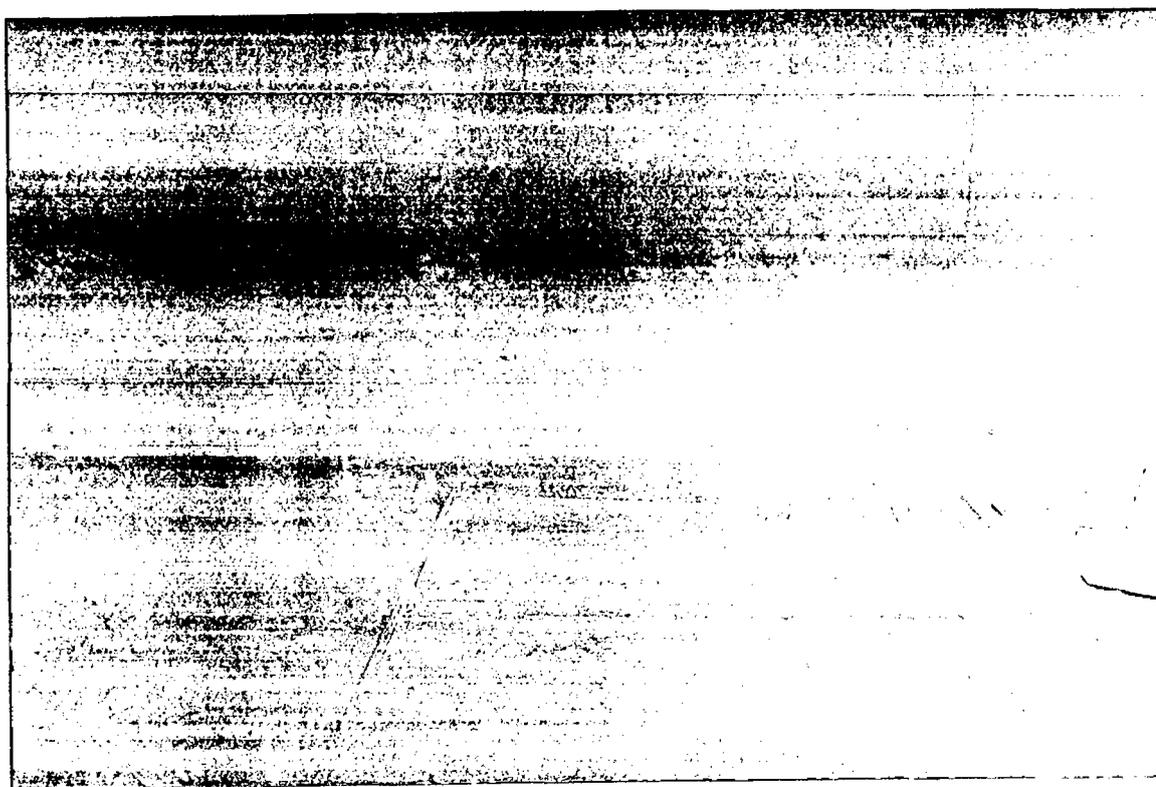
COURSIVE EXTERIEURE TRIBORD



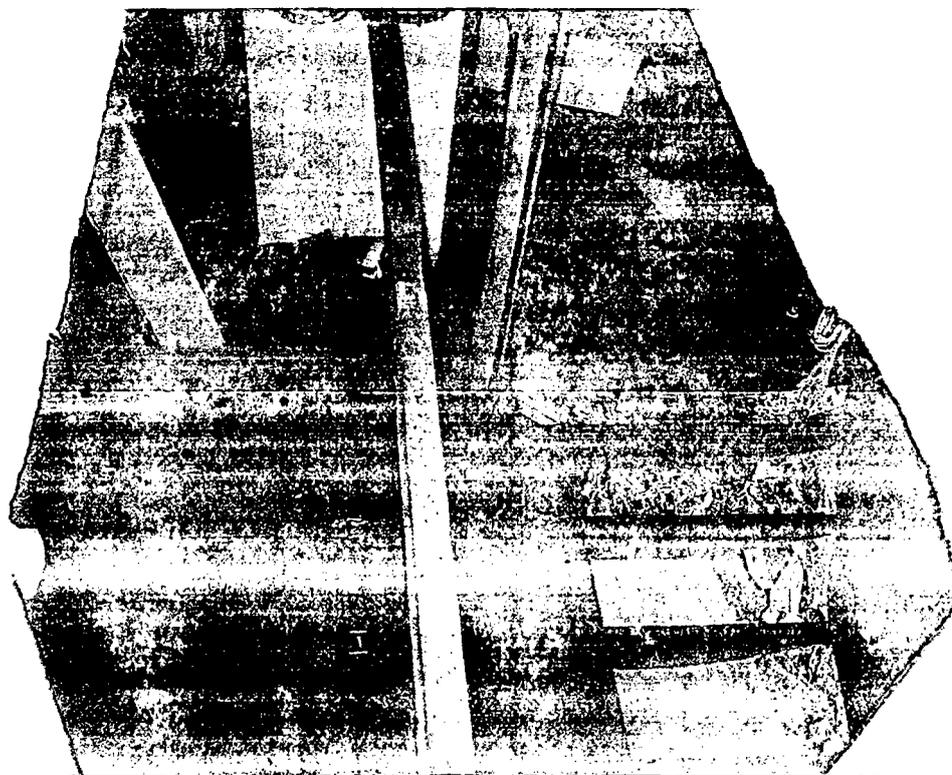
PONT PROMENADE 3 ème NIVEAU



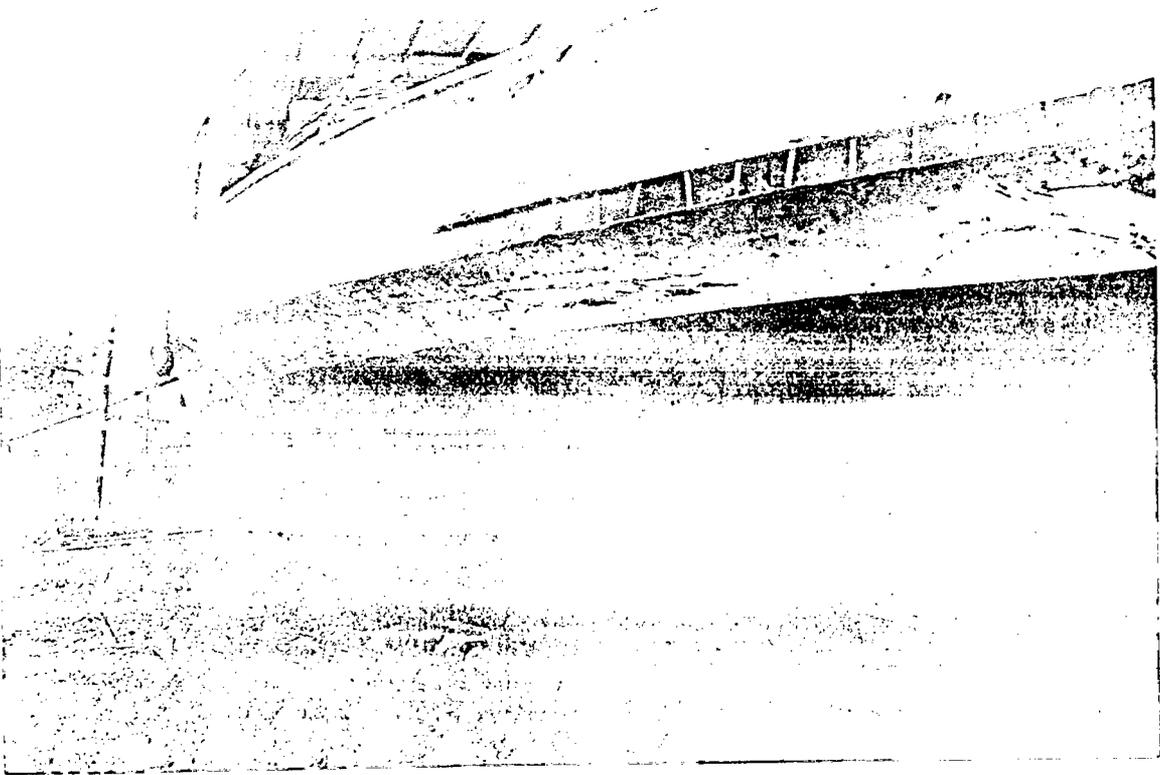
PLAGE ARRIERE



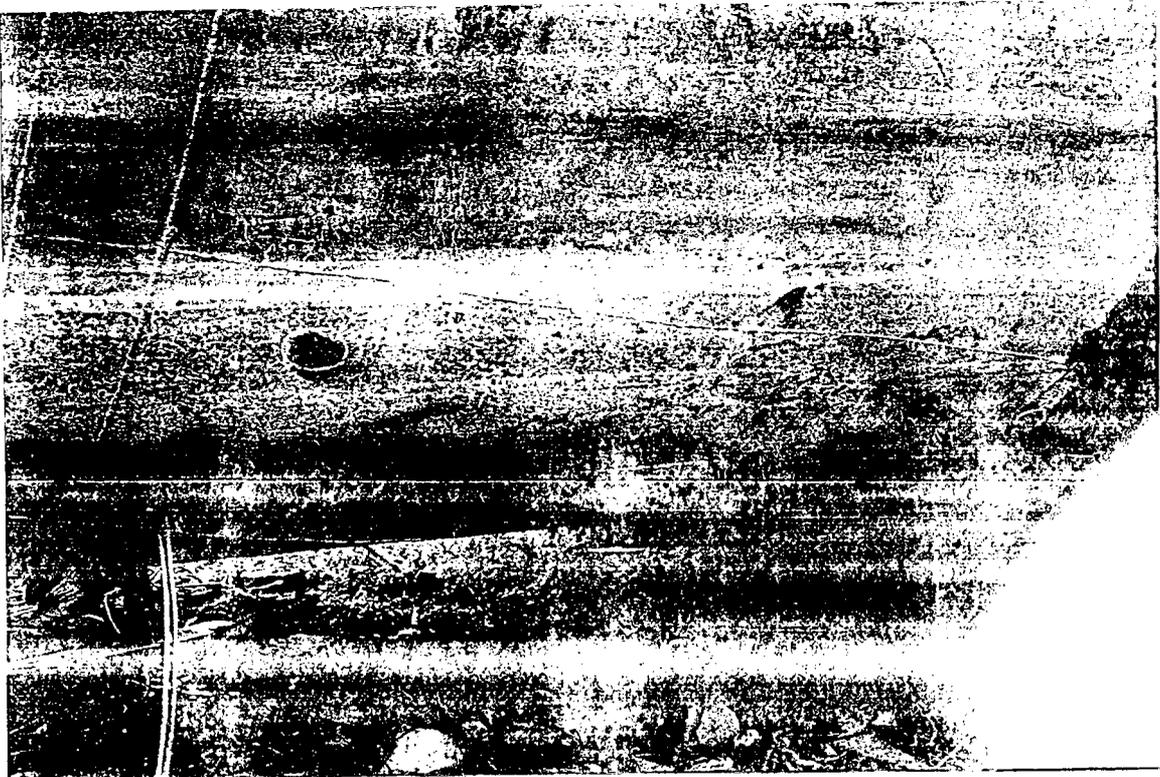
CALE ZONE CENTRALE



POSTE EQUIPAGE AVANT : CHANGEMENT DE FOND



LOCAUX EQUIPAGE TRIBORD AVANT :
TRAVAUX DE DECOUPE TOLE DE FOND



TOLES DE BOUCHAIN BABORD AVANT

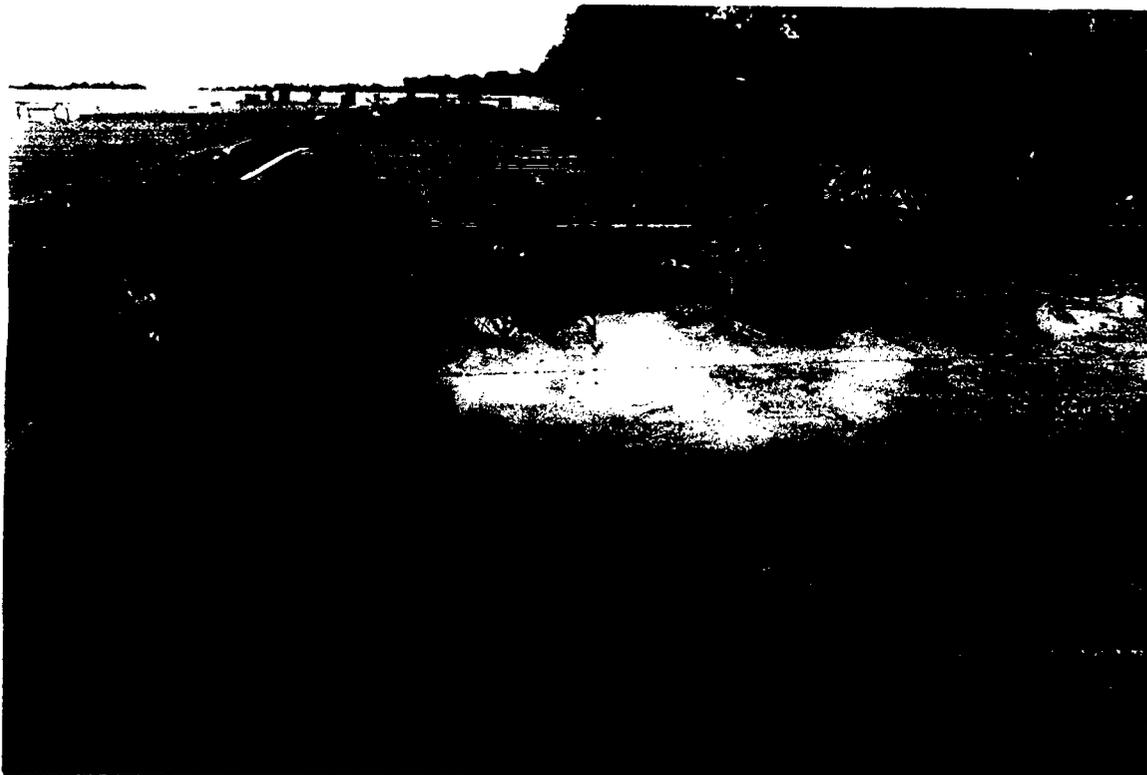


PRISE D'EPAISSEUR TRIBORD AVANT



SALLE DES MACHINES

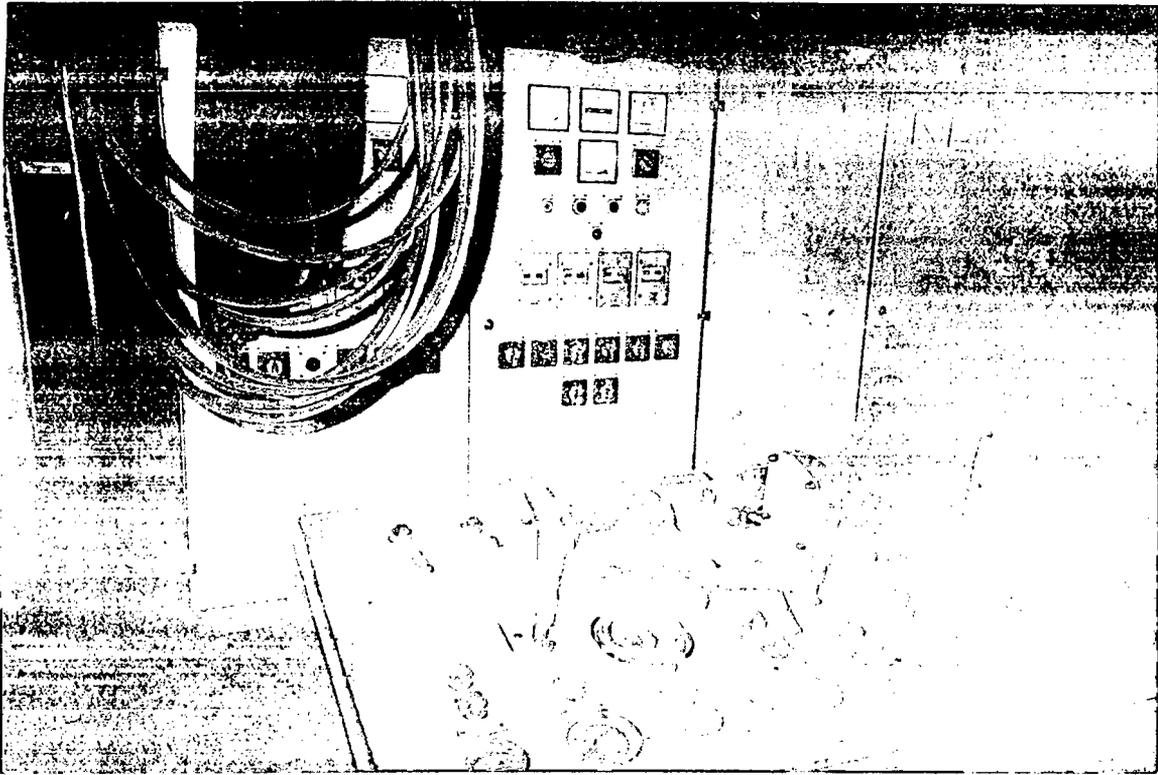
BARGE « KRUPP N°5 » 200 T



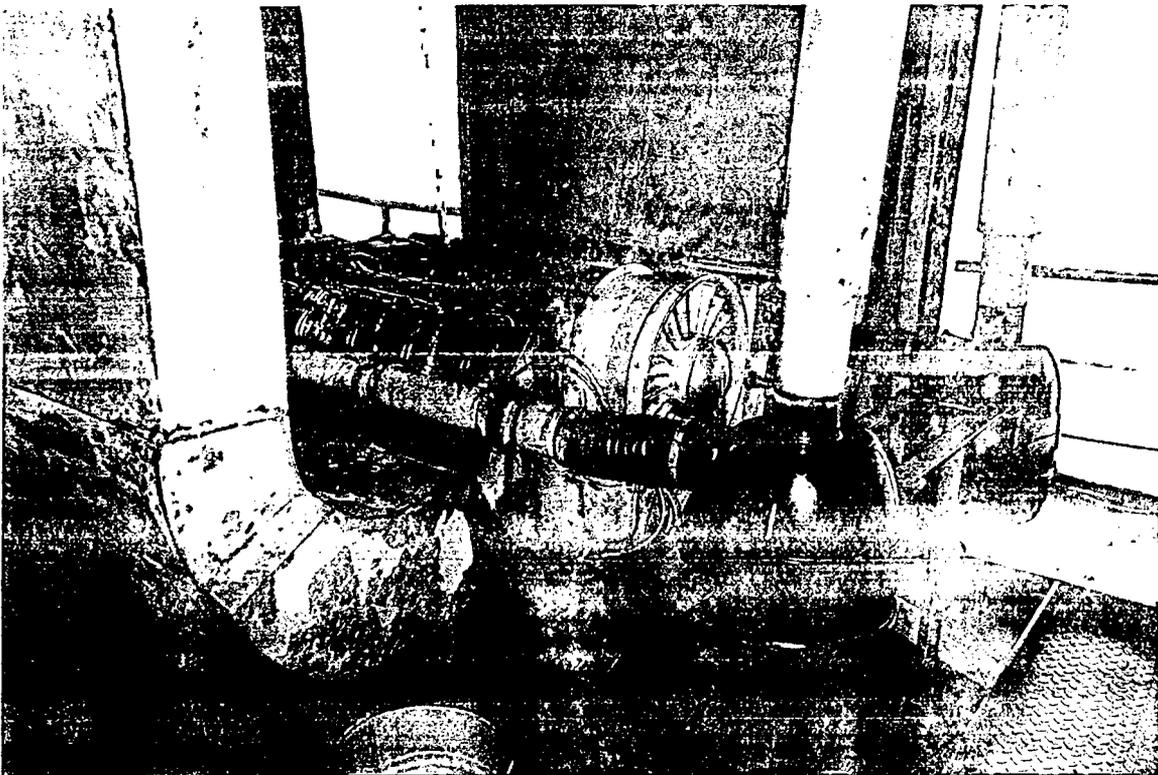
VUE SUR PONT



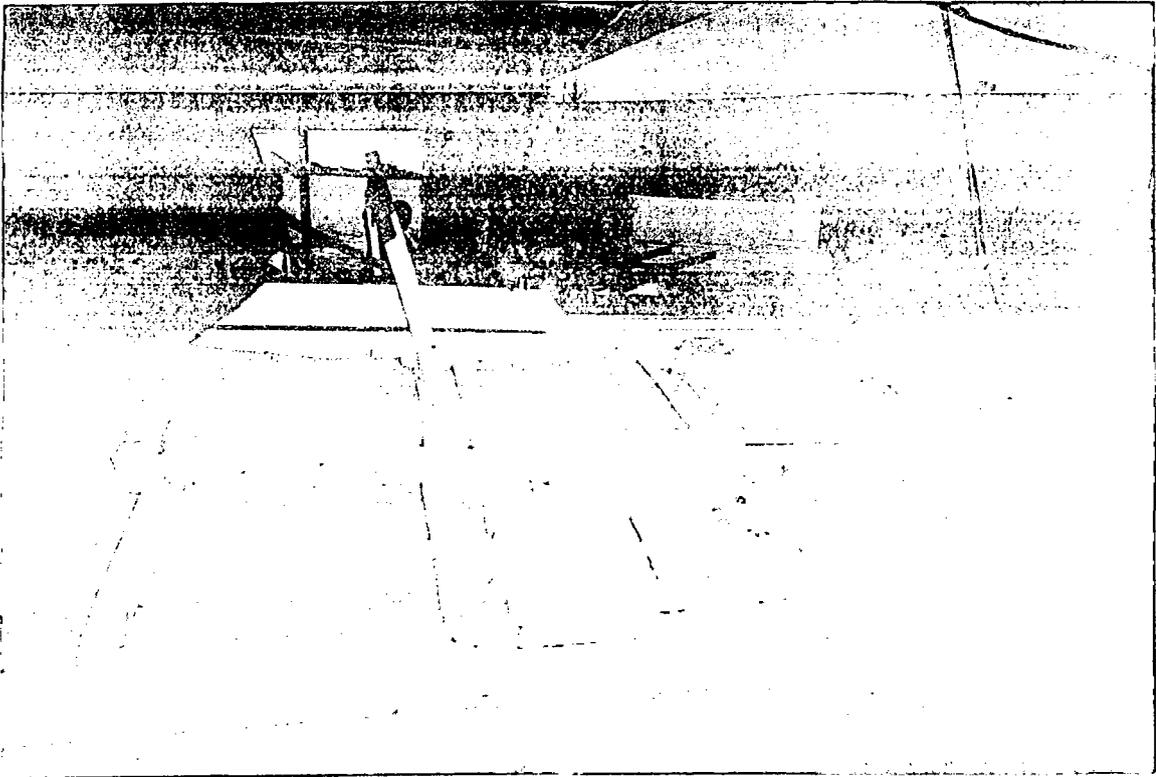
PIC AVANT



SALLE DES MACHINES



SALLE DES MACHINES : VUE SUR MOTEURS

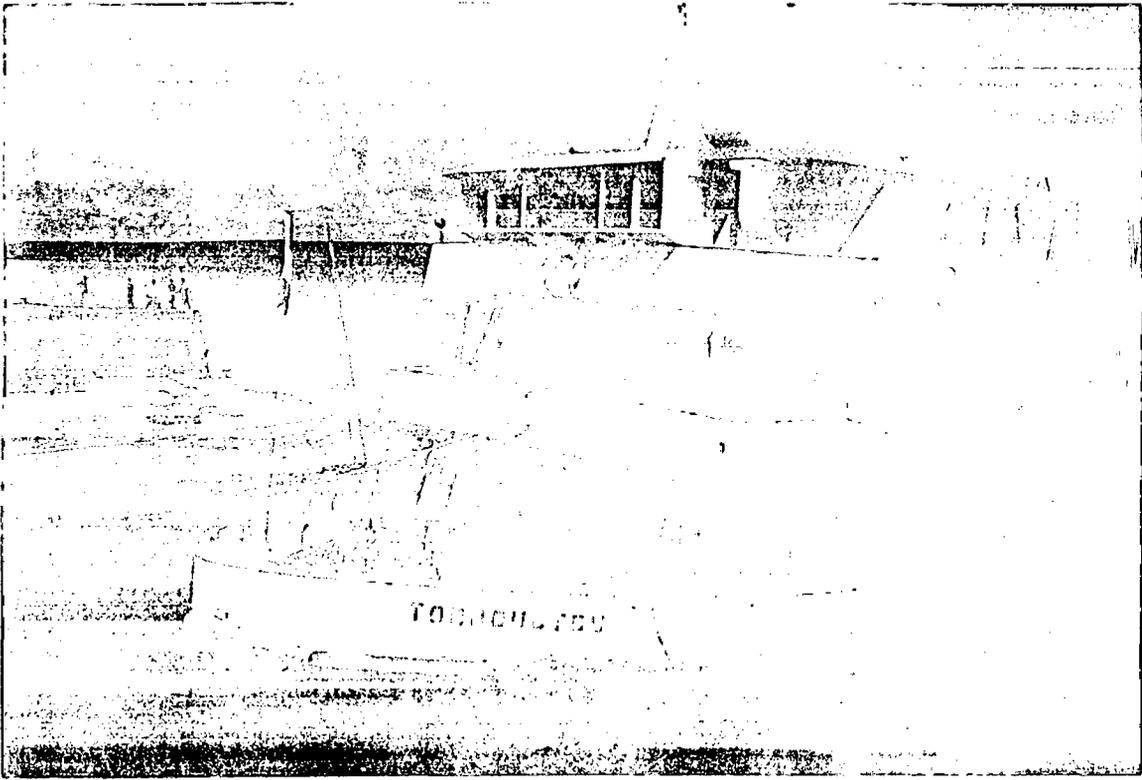


VUE SUR PANNEAUX DE CALE AVANT

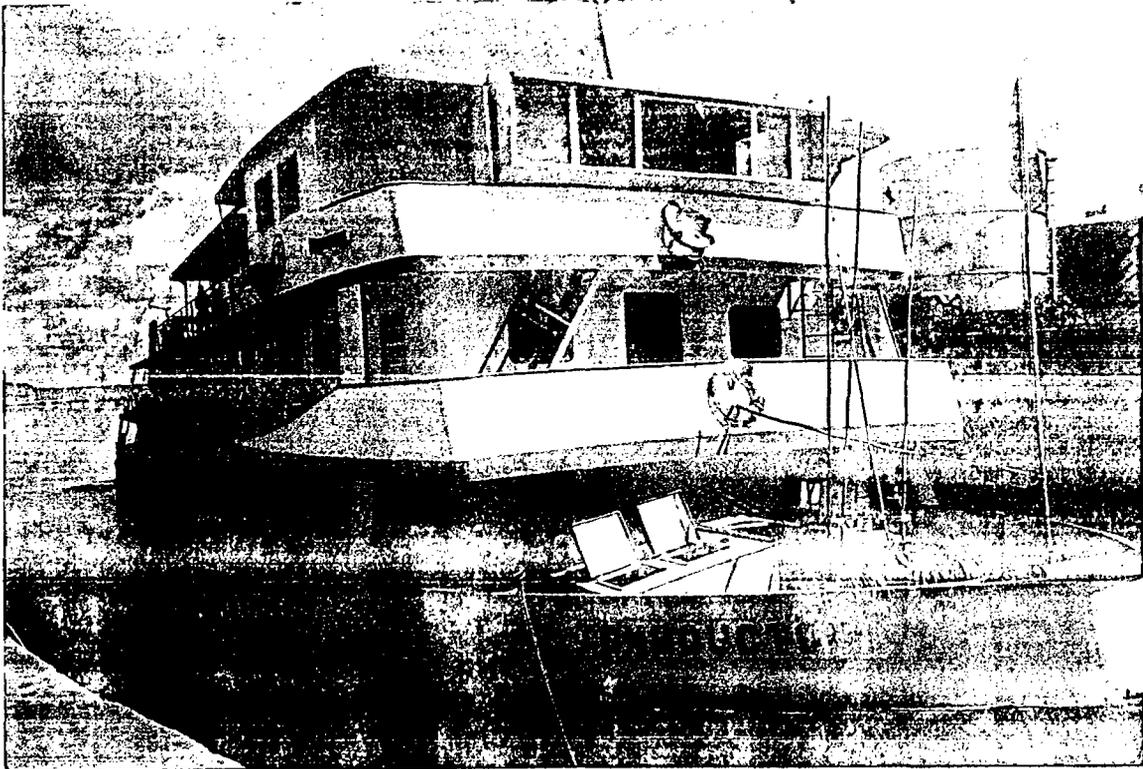


TIMONERIE

BATEAU COURRIER « TOMBOUCTOU »



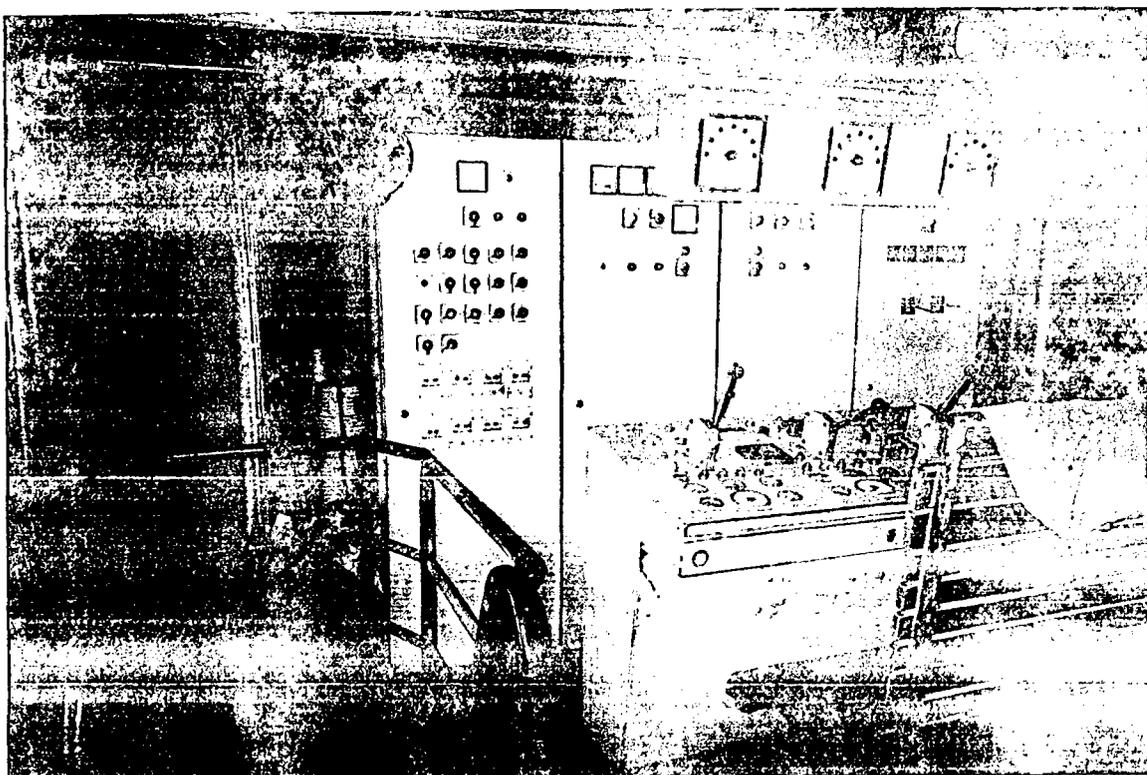
VUE AVANT COTE BABORD



VUE AVANT COTE TRIBORD



SALLE DES MACHINES



ARMOIRE ELECTRIQUE ET PUPITRE DE COMMANDE

BATEAU COURRIER « KANKOU MOUSSA »

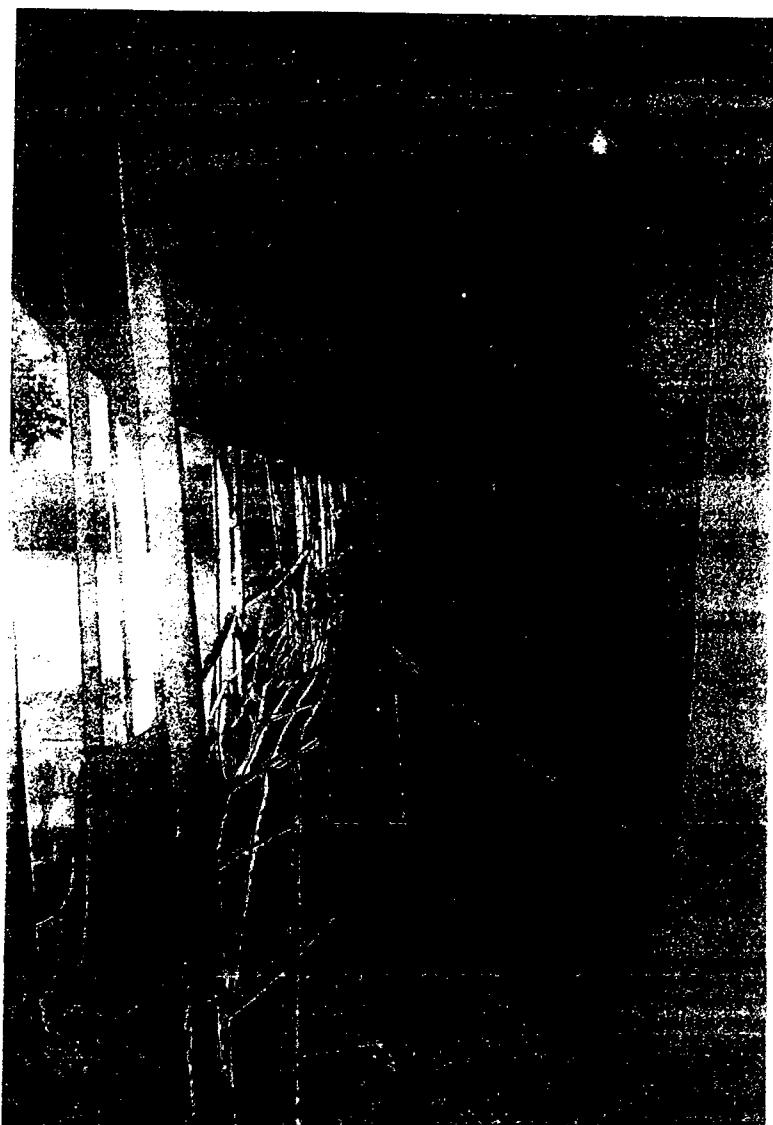


TRAVAUX SUR SCHOTTEL BABORD

BATEAU COURRIER « KANKOU MOUSSA »



TIMONERIE

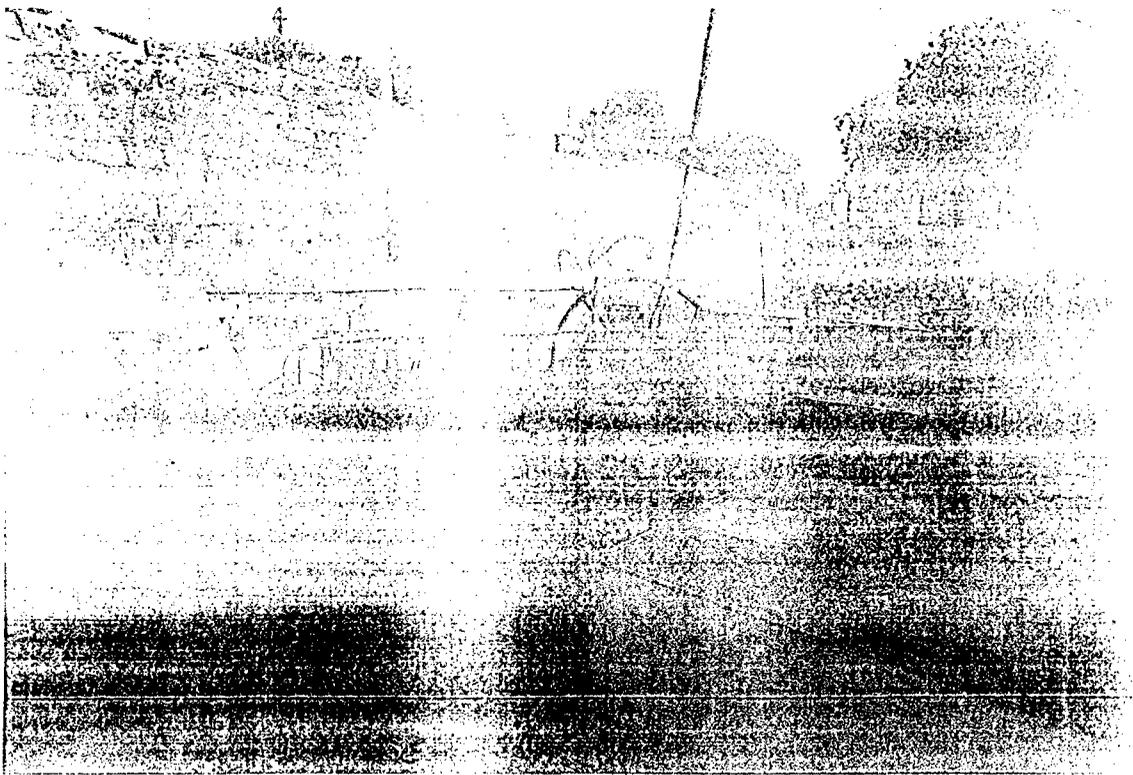


PONT COTE TRIBORD

BATEAU COURRIER « KANKOU MOUSSA »

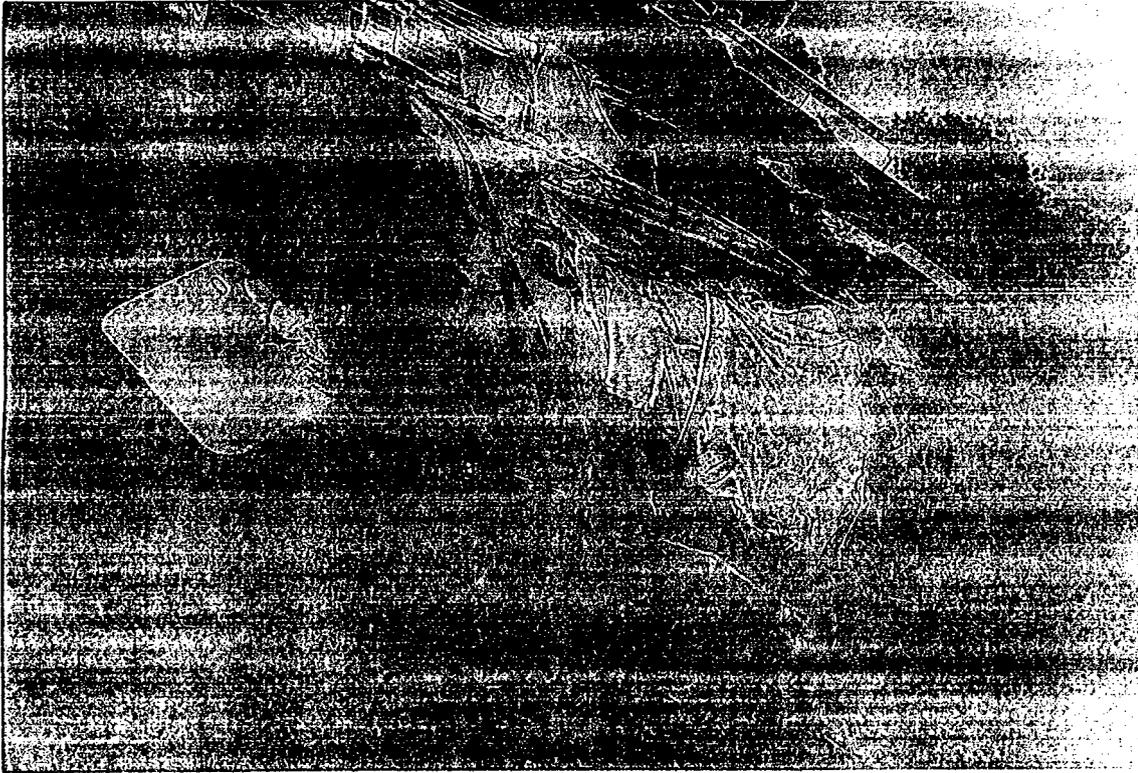


PLAGE AVANT

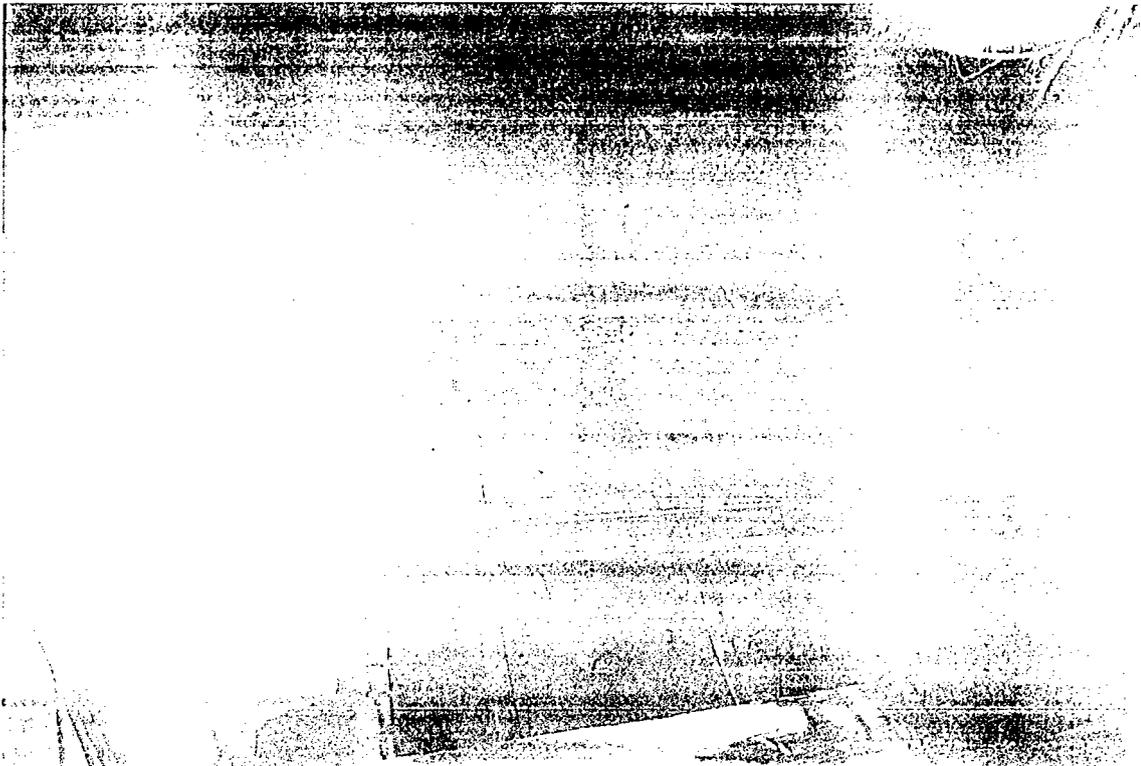


PLAGE AVANT

BARGE « CHALAND N° 3 » 85 T A BAMAKO

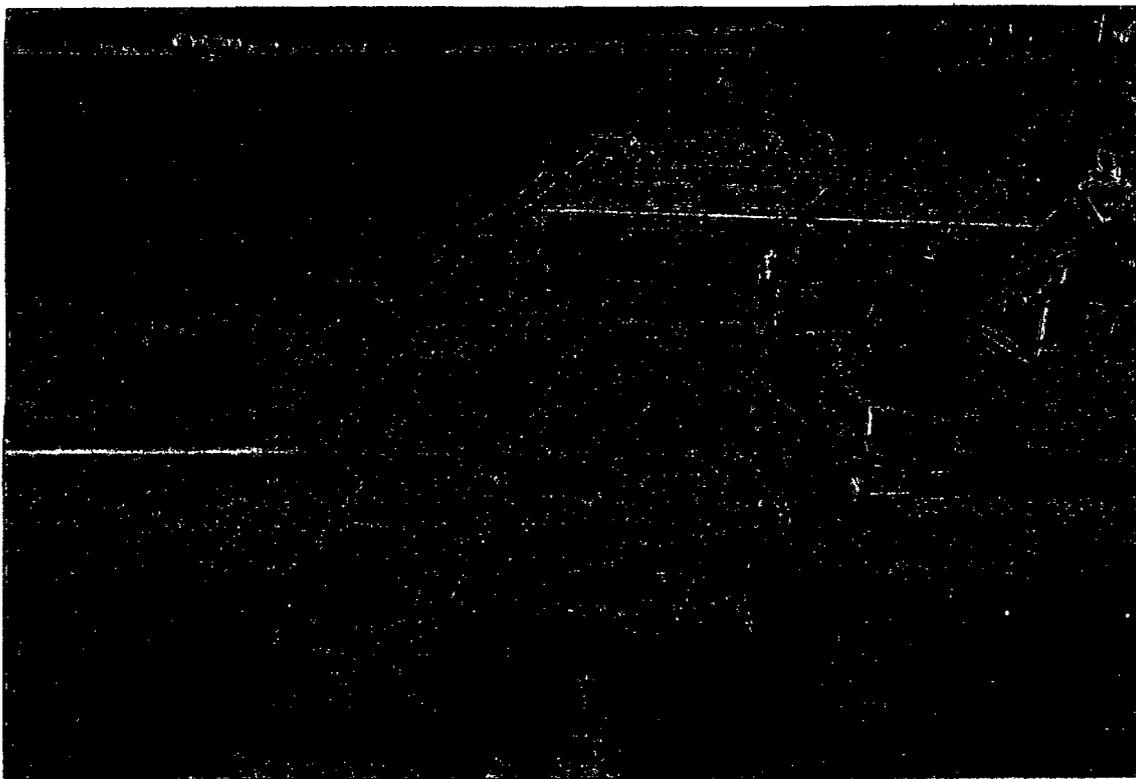


VUE DE L'ARRIERE COTE BABORD



VUE SUR FOND DE CALE

BARGE « TOUMANI SIDIBE » 95 T



VUE D'ENSEMBLE DU PONT

BARGE « CHALAND N° 10 » 85 T

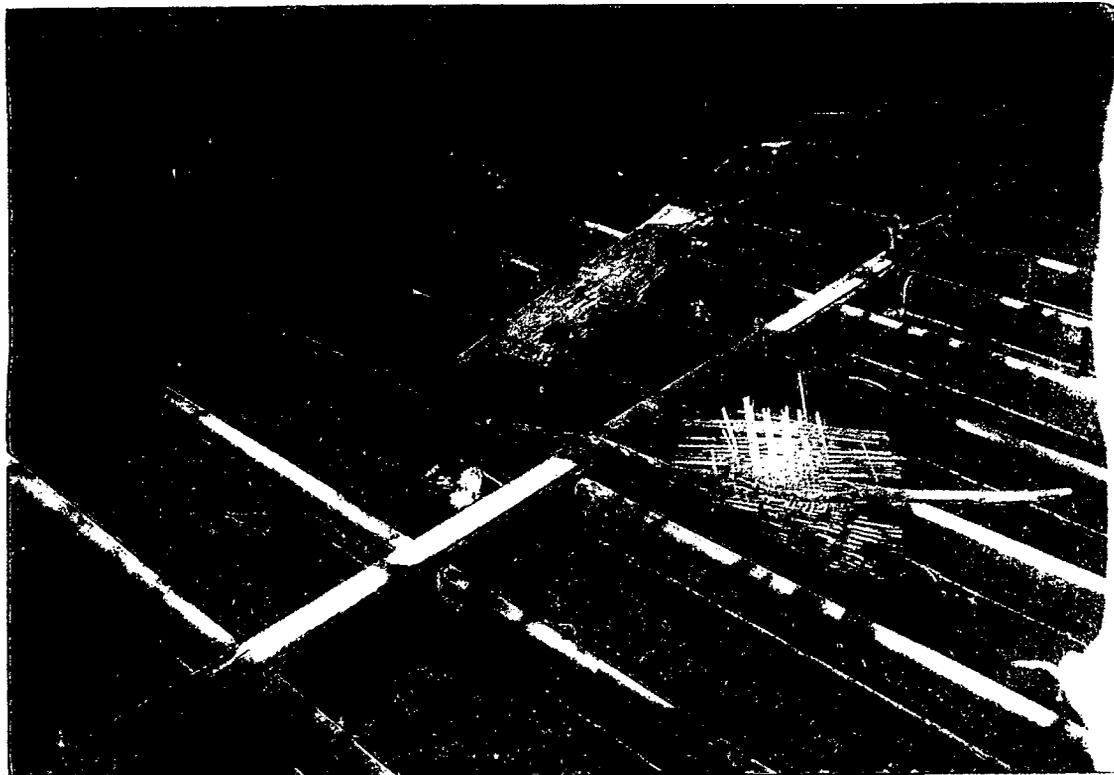


VUE DE L'AVANT



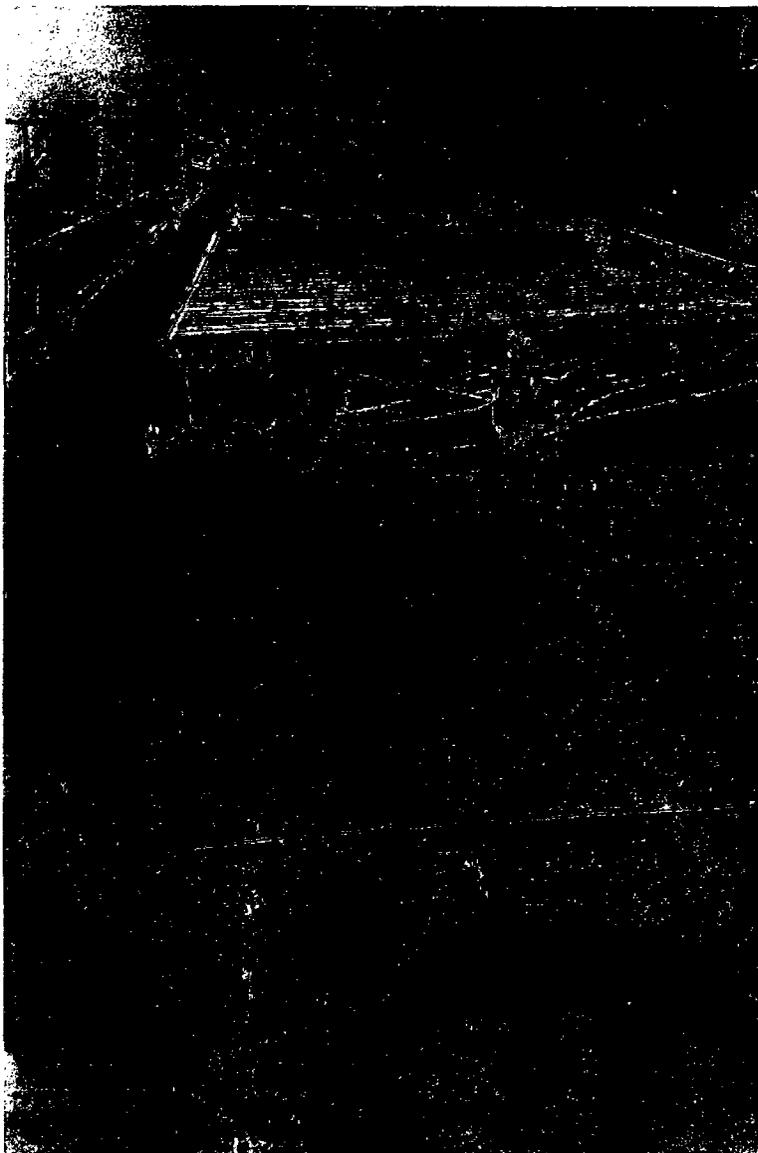
VUE DE L'ARRIERE

BARGE « CHALAND N° 10 » 85 T



VUE SUR FOND DE CALE

BARGE « ISSAKA KOUMARE » 235 T



VUE SUR PONT

CHALAND QUARTZ N°19 A MOPTI



VUE DE L'AVANT



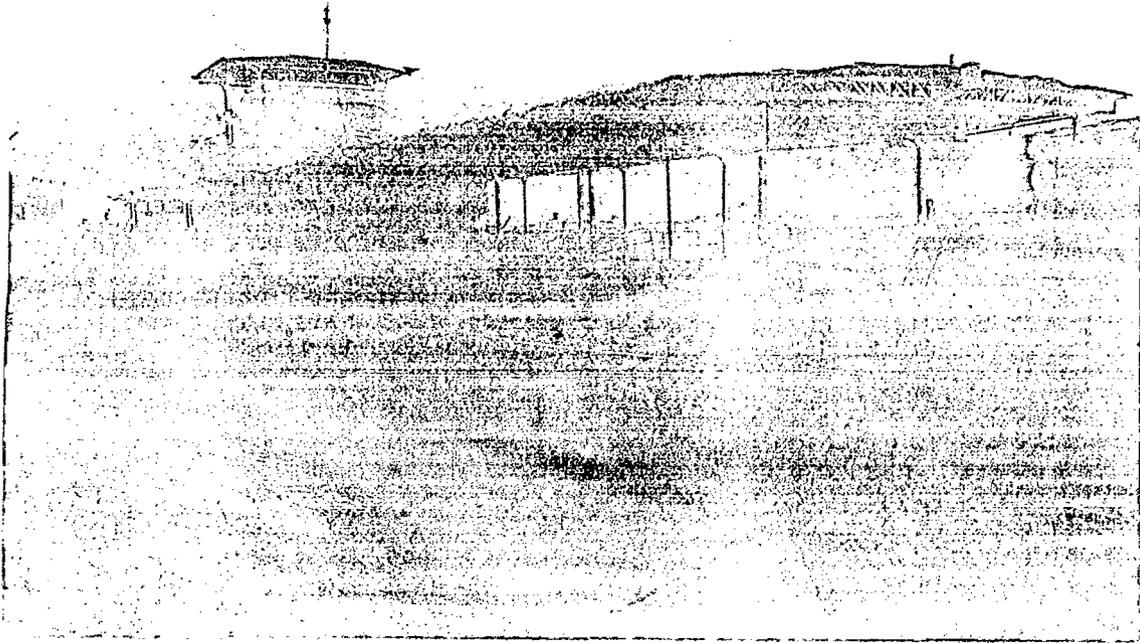
VUE SUR RAMPES

CHALAND QUARTZ N°19 A MOPTI

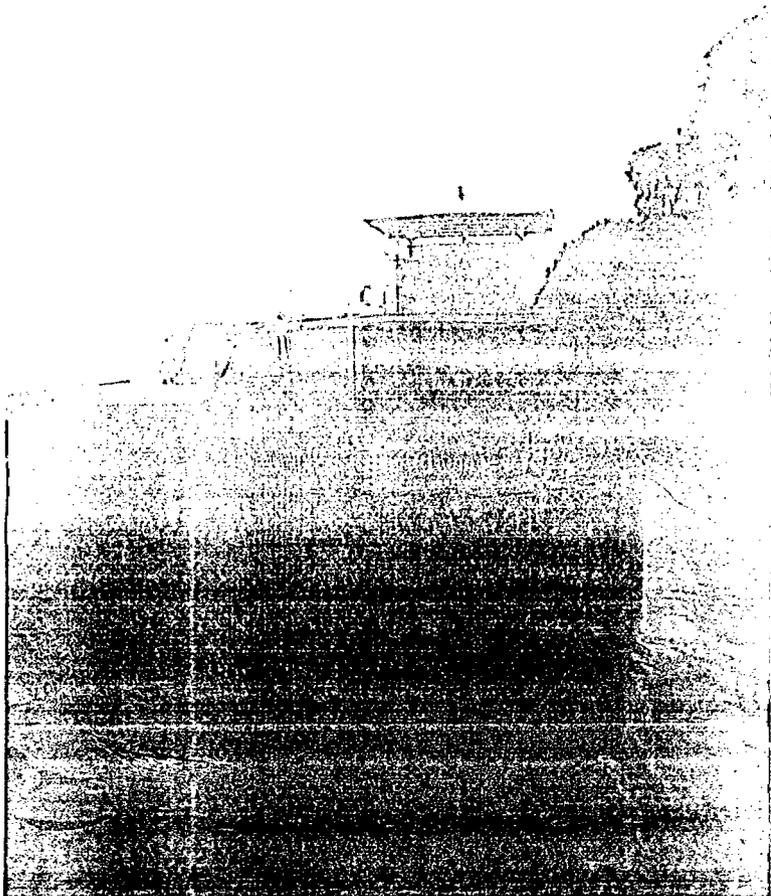


VUE INTERIEURE

AUTOMOTEUR « GOUINA »

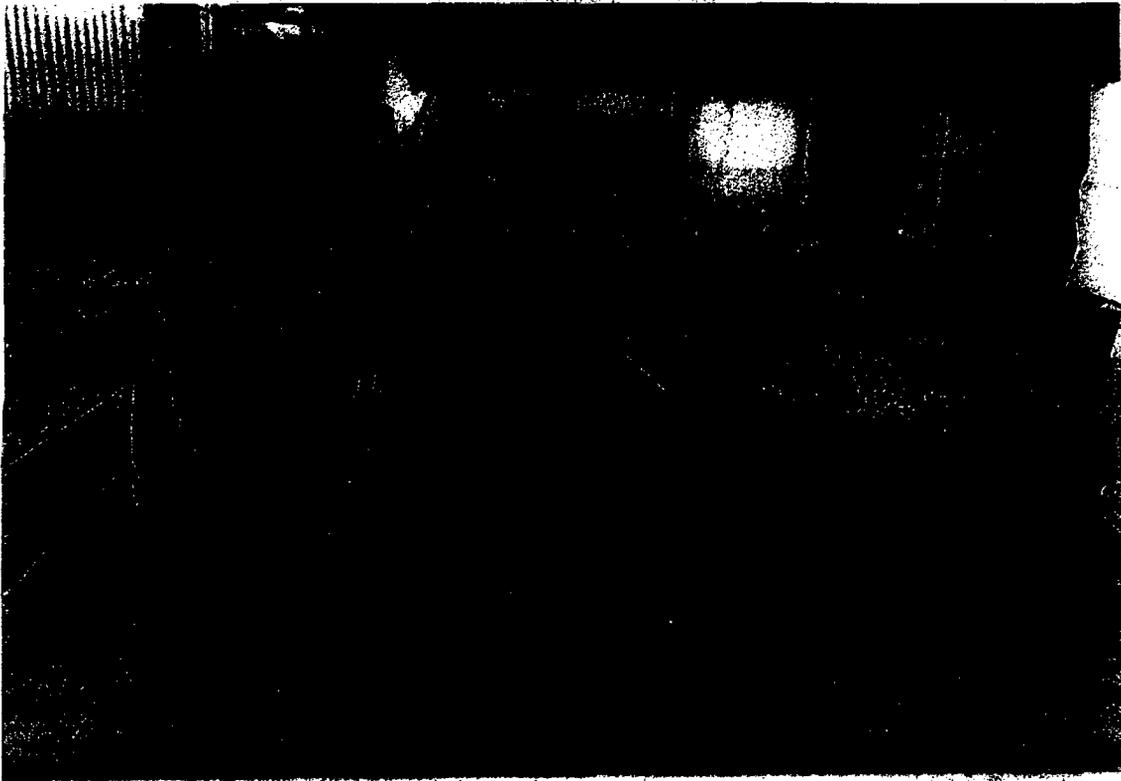


VUE SUR BABORD

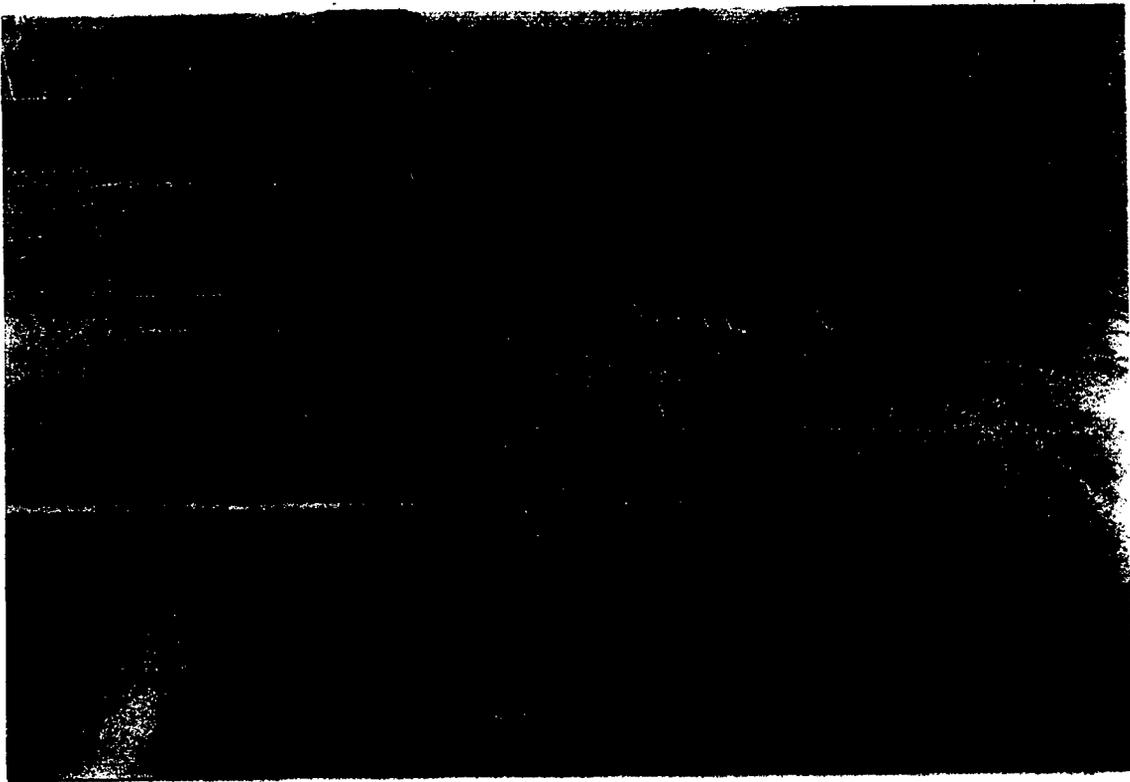


VUE SUR FACE AVANT

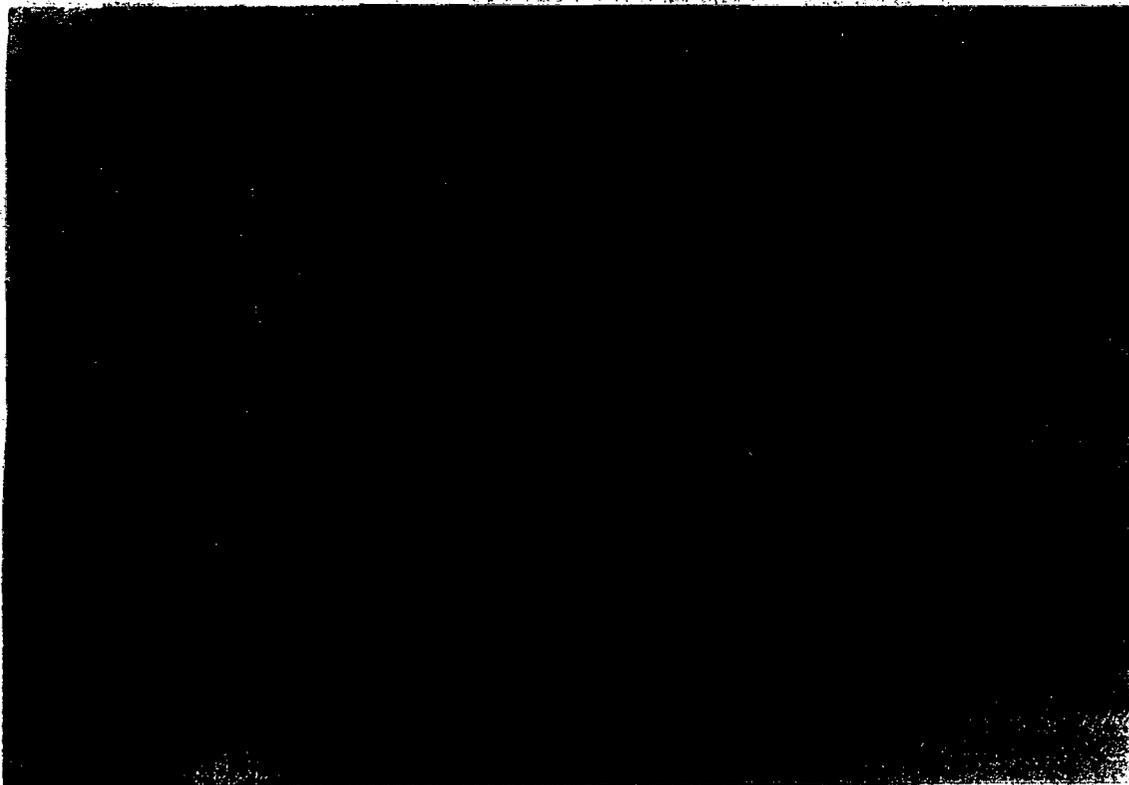
AUTOMOTEUR « GOUINA »



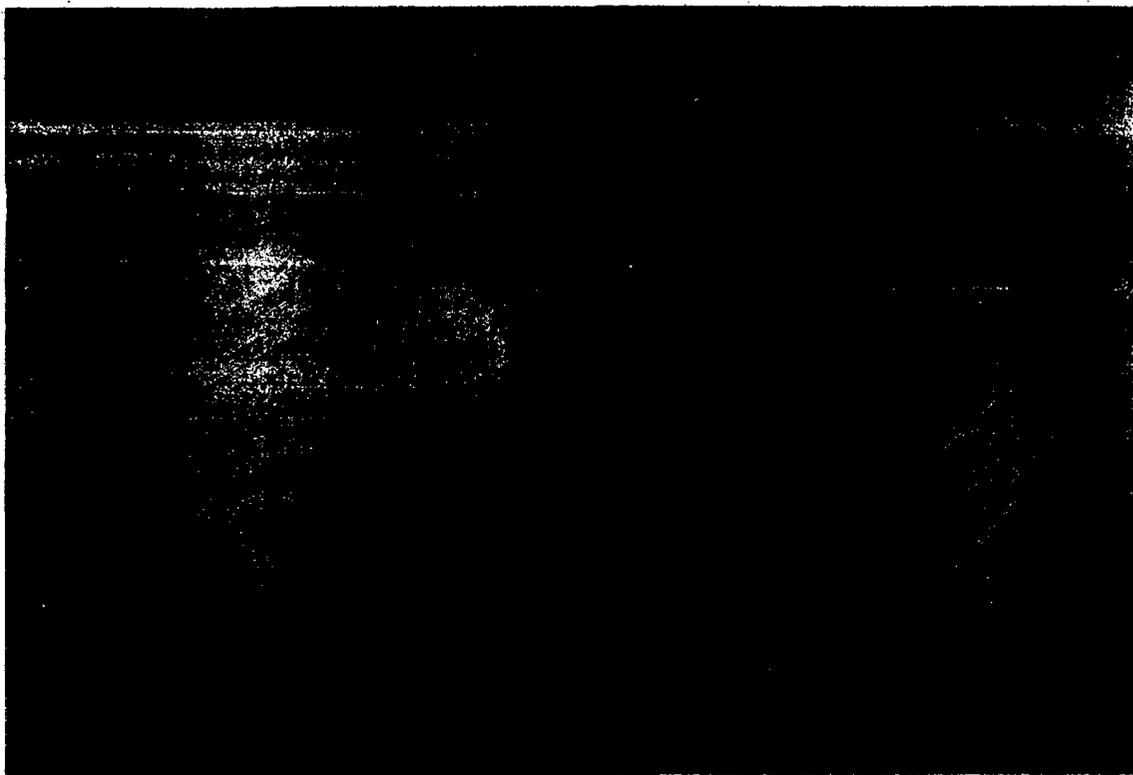
PONT AVANT COUVERT



PLAGE ARRIERE

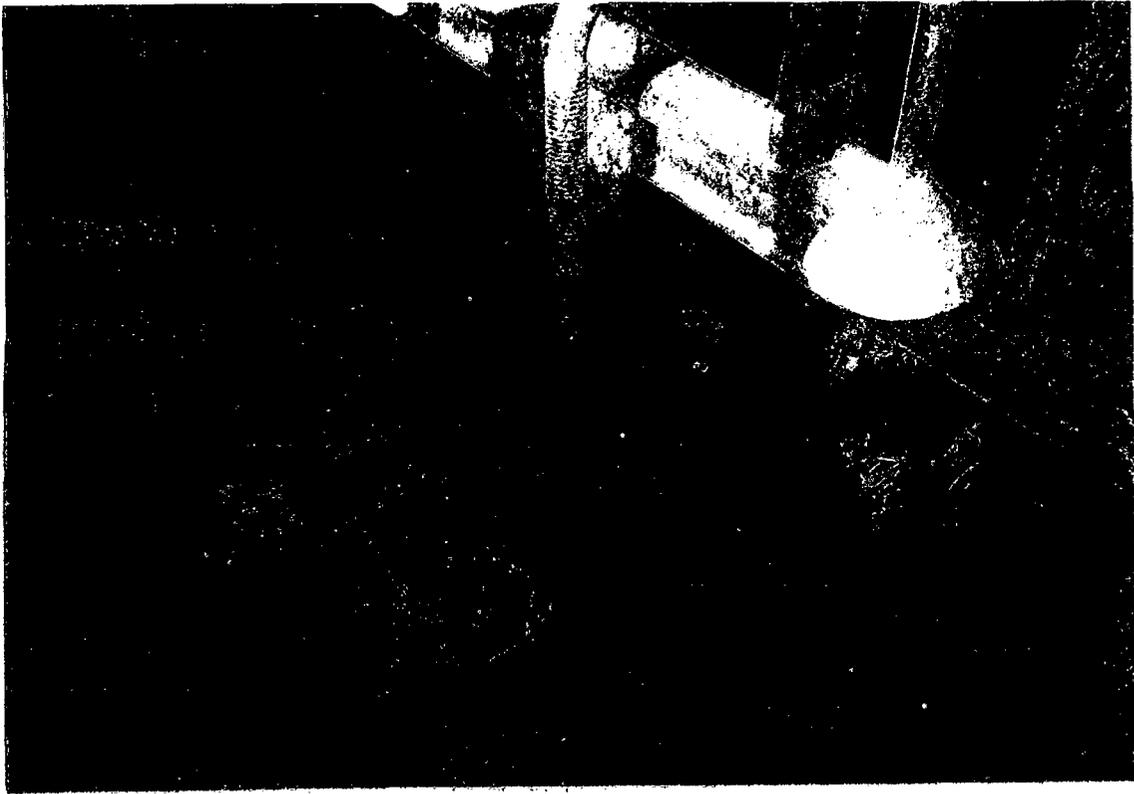


2^{ème} NIVEAU DE PONT : COUVERTURE PONT ARRIERE EN TOLES ZINGUEES



CALE AVANT

AUTOMOTEUR « GOUINA »



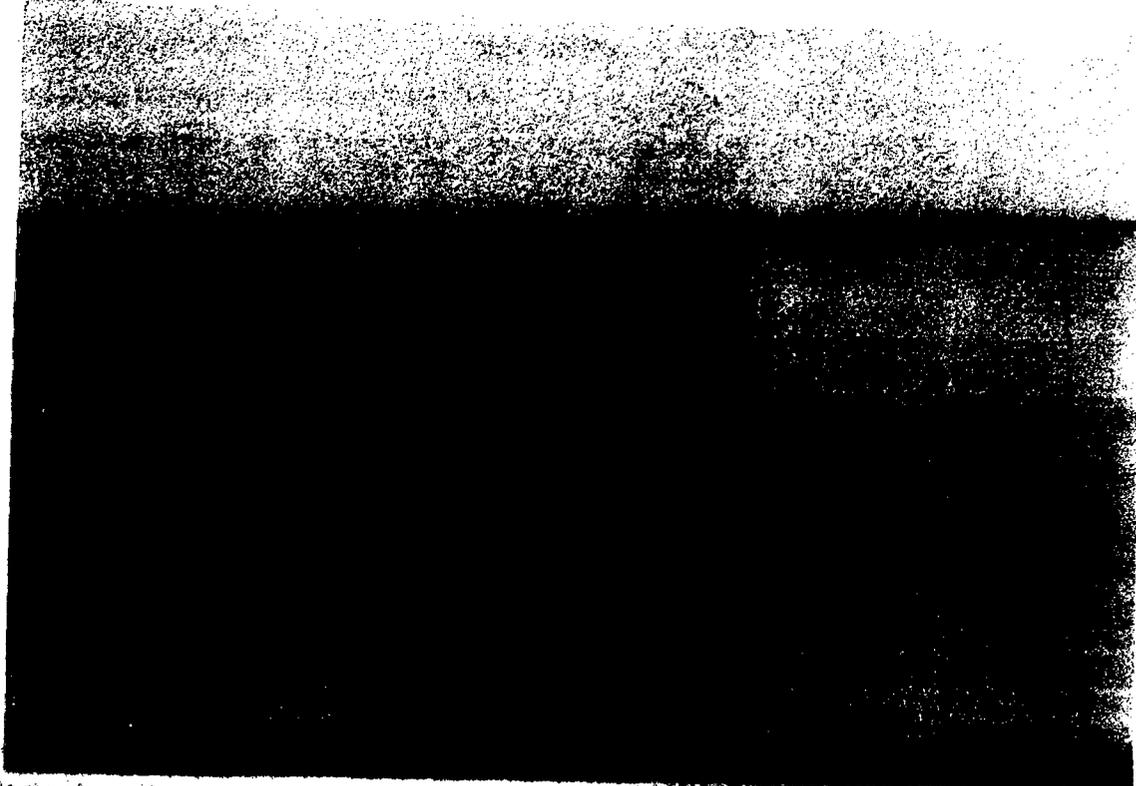
SALLE DES MACHINES



VUE SUR PONT



VUE SUR FOND DE CALE



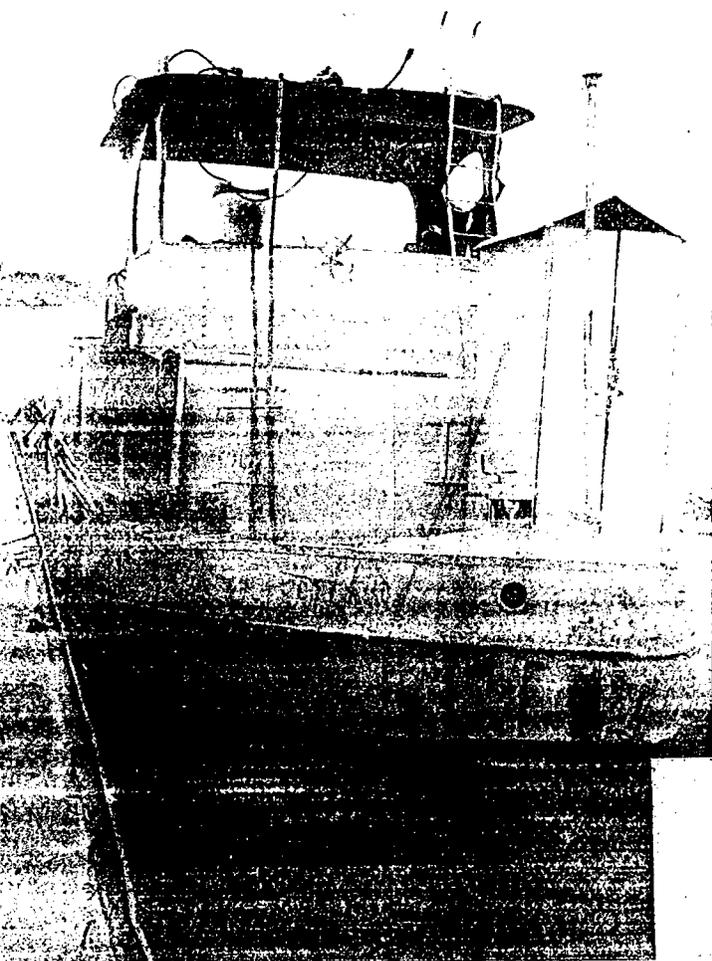
VUE DE L'AVANT



VUE SUR PONT

REMORQUEUR « KOUROUBA »

VUE DE L'AVANT



PONT COTE TRIBORD

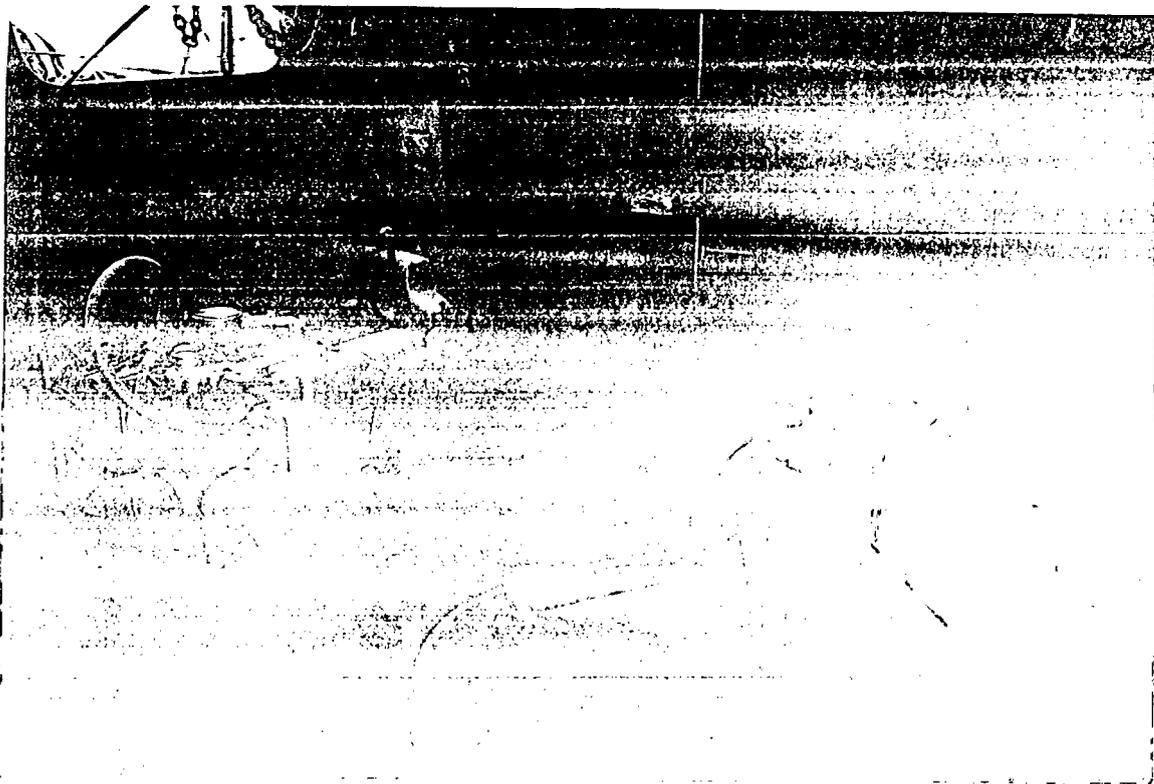


REMORQUEUR « KOUROUBA »



VUE SUR TIMONERIE ET LOCAUX EQUIPAGE AVANT TRIBORD

REMORQUEUR « KOUROUBA »



MOTEURS PRINCIPAUX



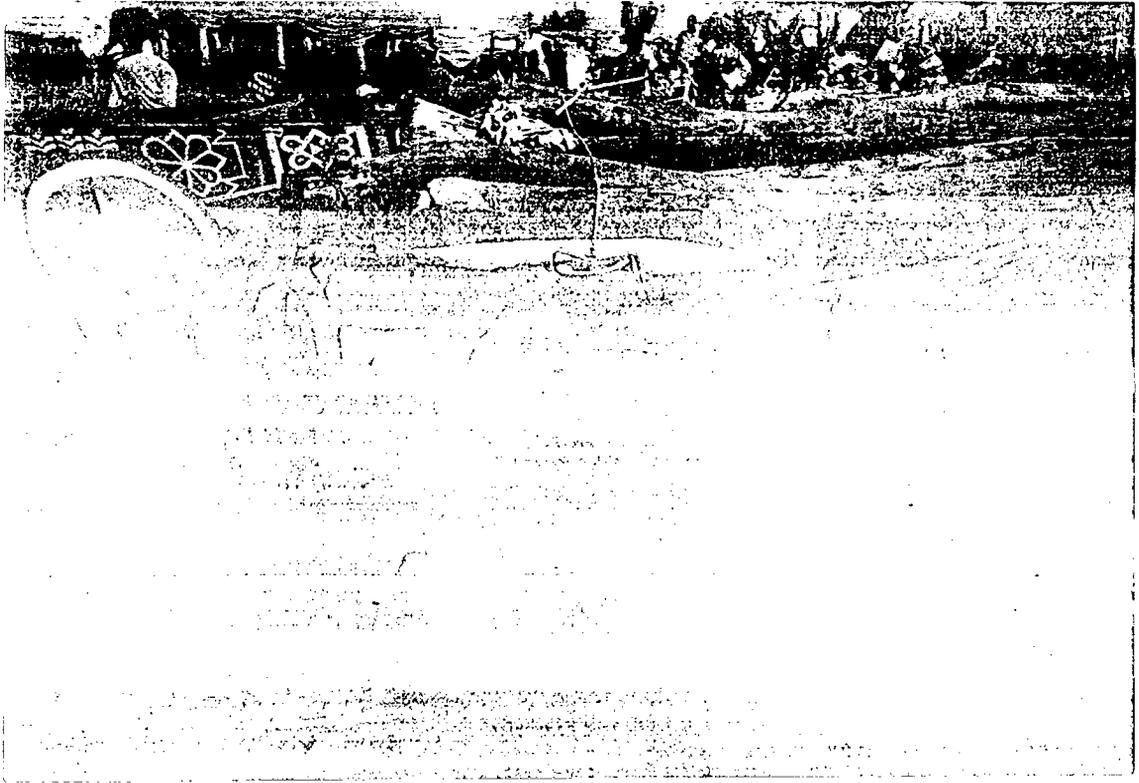
SALLE DES MACHINES

CHANTIER DE FABRICATION DE PIROGUES A
MOPTI

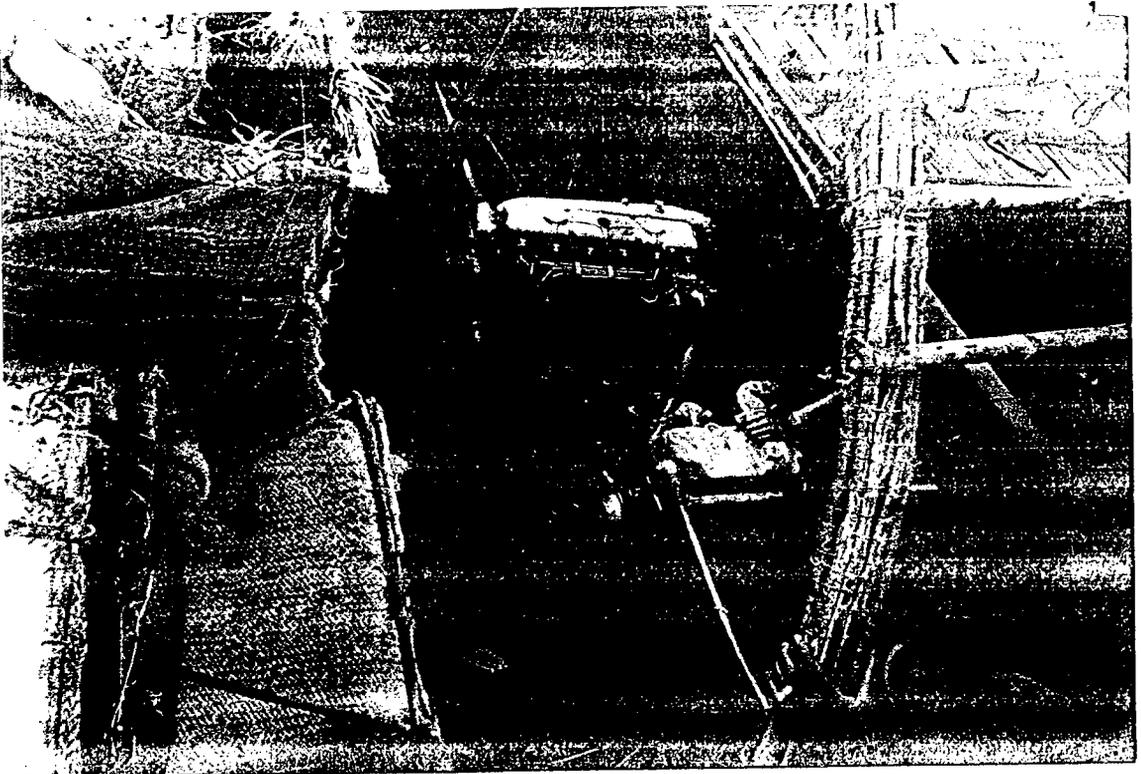


PIROGUE EN COURS DE FINITION

**CHANTIER DE FABRICATION DE PIROGUES A
MOPTI**



SYSTEME DE BARRE GRANDE PIROGUE



EXEMPLE MOTORISATION GRANDE PIROGUE

ANNEXE C : DESCRIPTIF DE CERTAINS OUVRAGES PORTUAIRES

MOPTI

Ouvrages portuaires et aménagements visités entre les 25 et 28 Août 2002.

I - COMMENTAIRES ET AVIS

OUVRAGES PORTUAIRES

1) *L'aménagement de la rive droite en aval du fleuve Bani confluant du Niger.*

- a- Berge stabilisée par moëllons de pierres naturelles et ciment, Hauteur entre 3 et 4 mètres, Détérioration plus ou moins marquée de cet ouvrage s'étendant sur plusieurs centaines de mètres.

2) *En amont, près des zones d'activités, dans le prolongement de la rive.*

- b - Un quai sur piliers béton armé, Longueur 30 mètres, largeur 5,50 m, Les 3 piliers situés en aval ont subi quelques dommages au niveau de leurs enveloppes béton.

3) *En face des ateliers C.M.N. et de la route longeant le fleuve.*

- c - Un plan incliné, pouvant être utilisé en cale de halage, Largeur 20 m, longueur 40 m, Construction en moëllons de pierres naturelles prises dans le ciment ,
 - Surface à consolider,
 - Zone 2 et 3 encombrées par activités de fabrication artisanale (gravures sur poteries et stockage).

4) *Plus en amont, aménagement de la berge en pente douce pour faciliter l'échouage des pirogues en majorité sur le plan d'eau.*

- e - Plan incliné en pente douce en moëllons de pierres naturelles et ciment s'étendant jusqu'à la darse,
 - Zone très fréquentée avec beaucoup de parties couvertes ou encombrées,
 - Aspect d'ensemble vu : correct.

5) *Ouverture du bassin vers le fleuve.*

- f - Périmètre du bassin dans le même concept : Trois pentes douces formant les abords du bassin. Ouvrage en moëllons de pierres naturelles,
 - Ouverture du bassin au fleuve – largeur 120 m ,
 - Longueur vers l'intérieur de la ville 250 m,
 - Zone très fréquentée et encombrée de marchandises diverses sur son terre-plein,
 - Ouvrage en pente douce formant périmètre du bassin, Parties vues : bon état.

6) *Au-delà en amont du bassin*

- g - Rives naturelles environ 50 m après bassin (réserves sur stabilité de ces dernières car extrêmement encombrées).

II - RECOMMANDATIONS

II – a Avis

Berge : Remise en place de moëllons en pierres naturelles dans les zones effondrées afin de maintenir les berges concernées.

Quai : 3 piliers à consolider + rajouts de madriers bois dur de béton protection pour les accostages.
- 1 éclairage à prévoir pour l'ensemble du quai.

Plan incliné : - Surface à consolider,
en face CMN - 2 éclairages sont à prévoir.

Bassin : - Trafic très dense rendant le bassin actuel saturé, un second ouvrage serait donc utile pour le désengorger.
- La signalisation d'entrée aux normes en vigueur pour la navigation fluviale est également à prévoir.
- En règle générale, dans les zones à risques la nuit, les barges devraient être signalées par un éclairage.

II – b Propositions

En dehors de la reprise des effondrements cités précédemment, les gros travaux à prévoir concerneraient la mise en place de ducs d'Albe (au moins un tous les 15 m). Ces derniers permettront un amarrage efficace des barges tout en protégeant les berges et quais concernés (plus de chocs de ces derniers avec les barges lors des opérations d'accostage).

MOPTI

INSTALLATIONS COMANAV

Situées face au fleuve Bani, sur une surface d'environ 28 ares, les installations ci-après ont pu être recensées voire visitées.

1- Les zones de stockage gasoil :

Surface 164 m² - environ 100.000 L - 2 cuves dont 1 opérationnelle (selon informations Comanav) :

- 1 cuve de 100 m³ : bon état.
- 1 cuve de 53 m³ : à re-conditionner.

2- Les bureaux et le logement du chef d'escale :

Surface d'environ 355 m²

3- Le magasin d'escale :

Surface d'environ 88 m²

4- L'atelier :

- Construction en dur, charpente métallique, couverture tôles zingués : bon état.
- Surface d'environ 360 m², comprenant :
 - . 1 bureau 11 m²,
 - . 1 atelier d'électricien 16 m²,
 - . 1 magasin 16 m²,
 - . 1 WC douche 16 m²,
- Equipé du matériel suivant :
 - . 1 perceuse radiale : bon état,
 - . 1 perceuse à colonne : bon état,
 - . 1 tour (Erdmann D II L 250) : bon état,
 - . 1 fraiseuse (Erdmann) : bon état,
 - . 1 scie automatique,
 - . 1 meule : bon état,
 - . 2 marbres,
 - . 1 cisaille à main.

5- Le parc fermé :

Il est équipé d'un groupe électrogène Deutz 5 cylindres refroidi par air 75 KVA dont l'état est correct.

6- Le logement du chef adjoint d'escale : 100 m²

7- Le logement du gardien : 13 m²

8- Un ensemble WC douches : 15 m²

9- Un bâtiment de 73 m²

Construction en dur, comprenant :

- 1 chambre.
- 1 cuisine.
- 1 salle d'archives.
- et 2 magasins.

10- Le local gardien du quai : 10 m²

SEGOU

Ouvrages portuaires et aménagements visités entre le 25 et le 28 Août 2002.

I- COMMENTAIRES ET AVIS

INFRASTRUCTURES PORTUAIRES

1) *Môle d'accostage avancé de 30 m perpendiculaire au lit du fleuve Niger, large de 800 m à son extrémité.*

a) Ouvrage en dur, béton armé dans les fondements.

Une surface cimentée de 5 m de largeur permet l'accès par roulage. Elle est en bon état.

La structure de consolidation de cette dernière constituée de moëllons de pierres naturelles et de ciment est également en bon état.

2) *En amont du môle, aménagement de la berge sur 200 m de longueur environ*

b) Pente douce d'accès au fleuve, largeur de 22 à 25 m.

Matériaux ciment et moëllons de pierres naturelles : en bon état pour les 100 premiers mètres, côté terre.

Les 100 autres mètres sont en mauvais état avec une surface de roulage inégale et une structure qui se détériore sérieusement.

3) *Ponton flottant d'accostage amarré le long de cette berge aménagée en amont du môle.*

c) - Matériaux : tôles acier,

- Longueur 50 m, largeur 10 m,

- Structure saine dans l'ensemble : sans corrosion des œuvres mortes,

- Renforts acier, en abord, présentés aux accostages : bon état et de bonne section,

- Tôle supérieure : saine sur toute la surface,

. Présence au centre du ponton de trappes de visite boulonnées : bon état, réserves sur les fonds qui n'ont pu être visités,

- 4 bittes d'amarrage côté accostage face au fleuve,

- 4 bittes d'amarrage côté berge : bon état,

- 2 treuils manuels avec leur câble section 16 mm utilisé pour amarrage à terre du ponton

d) Présence d'une rampe constituée d'une structure en acier, (dimensions 15 m X 5 m).

Cette rampe est actuellement posée sur l'extrémité du ponton.

Il faut donc prévoir sa mise en place avec les aménagements nécessaires (sur ponton et sur berge).

II - RECOMMANDATIONS

Une mise en place d'un éclairage du môle par panneaux solaires serait judicieux.

KOULIKOURO

Ouvrages portuaires et aménagements visités entre les 25 au 28 Août 2002.

I - COMMENTAIRES ET AVIS

Accès à la COMANAV et embarcadère

- Terre-plein clôturé,
- Divers installations sur terre-plein.

Bureaux COMANAV

- Construction en dur, état d'ensemble moyen.

1 bâtiment en dur

- Bureau d'escale : réception des clients et magasin central + pièces de rechange

1 bâtiment

- Réception bagages et matériel : aspect très vétuste,
- Murs en dur : partie supérieure, charpente métallique, couverture : tôles ondulées zinguées : bon état,
- Charpente métallique : à traiter,
- Murs : à entretenir voir à réparer,
- Dimensions du bâtiment : longueur 33 m, largeur 11 m.

1 hangar de transit : couvert

- Construction combinée en dur + charpente métallique dans sa partie supérieure,
- Couverture tôles ondulées zinguées,
- Dimensions : 80 m X 18 m,
- Etat moyen de l'ensemble ;

1) *Périmètre de stockage des réserves de carburant*

Situé encore sur terre plein en bordure de fleuve.

5 cuves à gas-oil

- a) Cuve CN1 - Capacité de 108 000 L
- Cuve de capacité de stockage plus importante: hors service,
 - Tôles : acier correct avec quelques déformations vers la partie supérieure – sans incidence,
 - Echelle d'accès au dôme supérieur : bon état,
 - Trappe de visite au dessus de la cuve déboulonné et non en place,
 - Présence d'eau de pluie visible dans les fonds,
 - Event supérieur +vannes sont en bon état.
- b) Cuve CN2 - Capacité de 56 360 L
- Citerne en position horizontale sur 3 berceaux support constitués de moëllons de pierres naturelles et de ciment,
 - Cuve hors service,
 - Citerne en tôle rivetée,
 - Partie supérieure de la citerne – 1 event trappe de visite supérieure en partie ouverte,
 - Remplissage –vannes de distribution : bon état,
 - Trappe de visite laissée ouverte aux pluies !
 - Pourrait être remis en service : absence d'entretien,
- c) Cuve CN3 - Capacité de 49 800 L
- Cuve posée sur socle béton, socle à renforcer,
 - Acier des tôles : sain, bon état sous peinture,
 - Echelle d'accès à la plate-forme supérieure : bon état,
 - Trappe de visite : en très bon état,
 - Cuve en très bon état
- d) Cuve CN 4 - Capacité de 56 800 L
- Cuve posée sur support stable,
 - Acier sain : sans déformation – peinture : correcte,
 - Plaque de visite boulonnée : bon état,
 - Légère fuite au niveau de la vanne de sortie distribution,
 - Tuyauterie : bon état,
 - Echelle d'accès à plate-forme supérieure : bon état,
 - Cuve en bon état.
- e) Cuve CN5 - Capacité de 43 400 L
- Cuve en plaques de tôles boulonnées entre elles sur joints,
 - Cuve : hors service, cause fuites.

2) *Présence dans périmètre de stockage des cuves*

- f) 1 moto-pompe de transfert de fuel
- Marque : hatz,
 - Lancement manuel,
 - Pompe stockée dans petit local grillagé.
 - Réserves sur son fonctionnement / état général : passable.

3) *Ouvrages portuaires et aménagements de la berge d'amont en aval dans le périmètre de la COMANAV.*

Plan incliné cimenté de 50 m de long, 6,5 m de large descendant du terre plein vers le quai dit « des basses eaux » en abord du fleuve.

- Bon état du revêtement sur toute sa surface.

Quai dit « des basses eaux » s'étendant en amont de ce plan incliné de 40 m de long et 15 m de large en aval jusqu'au môle de chargement du carburant.

- Structure ciment de largeur 7 m en bon état,

- Présence en amont du quai d'un escalier dont les marches finissent dans les eaux du fleuve,

- Quai à la limite des flots couvrant et découvrant (actuellement période des eaux hautes).

Môle de chargement en carburant

- Situé dans le prolongement du quai à l'axe du périmètre de stockage des réserves de carburant et perpendiculairement au lit du fleuve.

- Structure béton armé de la plate-forme + moëllons de pierre cimentés à sa base : bon état d'ensemble.

. Ouvrage compact n'offrant de par sa conception que peu de prise au courant du fleuve.

. Longueur de l'avancée : 20 m, largeur : 8 m.

- Présence, en bout de môle, d'un local technique recevant l'arrivée et le retour des tuyauteries des cuves de stockage qui sont très proches. Réserves sur son utilité.

- Certaines tuyauteries sont hors service.

- Parois du môle présentant des aspérités saillantes sous forme de vis de fixation. Probablement pour d'anciens madriers en bois devant servir de protection aux accostages. Ils sont à remettre en état.

4) *Périmètre de stockage du carburant*

Stabilisé par ouvrage en moëllons de pierres naturelles cimentés, le tout est en bon état.

g) Un bassin

- Situé en aval à côté immédiat de l'aire de stockage du carburant,

- Ouverture : largeur 15 m face au lit du fleuve – longueur 40 m,

- Ouvrage en moëllons de pierres naturelles cimentés sur son périmètre et en profondeur

- Côté amont, présence de 3 bollards de taille correcte + 1 échelle d'accès en fond de bassin : bon état,

- Légère détérioration en haut du bassin côté amont (sur 2 m les moëllons sont effondrés). A réparer rapidement avant élargissement de la brèche,

- Profondeur du bassin jusqu'au niveau de l'eau du fleuve :

8 à 10 m en amont,

8 à 2,5 m en aval.

1^{er} plan incliné en aval du bassin

- Partie aval du bassin finissant en plan incliné,
- Longueur du plan incliné : 40 m environ, largeur 35 m,
- Surface cimentée par plaques de 10 m X 10 m anti-fissures,
- Aménagement utilisé pour les opérations de chargement/déchargement des marchandises vers les navires,
- Structure en bon état jusqu'au bord du fleuve se terminant en quai d'accostage improvisé : absence de bollards.

Quai

- Dans le prolongement du lit du fleuve après le plan incliné en aval,
- Longueur d'environ 80 mètres,
- Quai en moëllons de pierres et ciment : bon état,
- 4 bollards répartis sur 80 m de quai : bon état,
- Hauteur du quai jusqu'aux eaux du fleuve (période de moyennes à hautes eaux) fin août : 5,5 m,
- 3 escaliers d'accès en moëllons de pierres naturelles cimentés jusqu'au niveau des eaux du fleuve : état correct,
- Présence d'une grue à flèche sur rail Liebherr : hors service

2^{ème} plan incliné en aval du quai

- Ouvrage de moëllons de pierres naturelles cimentées,
- Largeur du terre-plein au fleuve : 40 m en pente,
- Longueur environ 50 m,
- Bon état d'ensemble,
- Mur de délimitation quai – plan incliné en moëllons de pierres + ciment : bon état dans l'ensemble.

II - RECOMMANDATIONS

- Certaines installations sont à remettre à niveau tel le local technique en bout du môle dont les tuyauteries sont hors d'usage,
- Certaines cuves sont à remettre en service après réparation ou nettoyage,
- Eclairage à prévoir,
- La Détérioration de la muraille amont du bassin dans sa partie supérieure est à reprendre,
- Mise en place d'une borne de prise de courant électrique placée en hauteur, avec sectionneur à distance, courant de quai également à prévoir.

**ANNEXE D : QUELQUES PHOTOS SIGNIFICATIVES D'OUVRAGES
PORTUAIRES UTILISES PAR LA COMANAV**

OUVRAGES PORTUAIRES A MOPTI



BERGE STABILISEE PAR MOELLONS DE PIERRES NATURELLES CIMENTEES



ENTREE ATELIER CMN

OUVRAGES PORTUAIRES A MOPTI



BERGE EN AMONT DU BASSIN



AMENAGEMENT DE LA BERGE A PROXIMITE DE L'ENTREE DU BASSIN

OUVRAGES PORTUAIRES A MOPTI

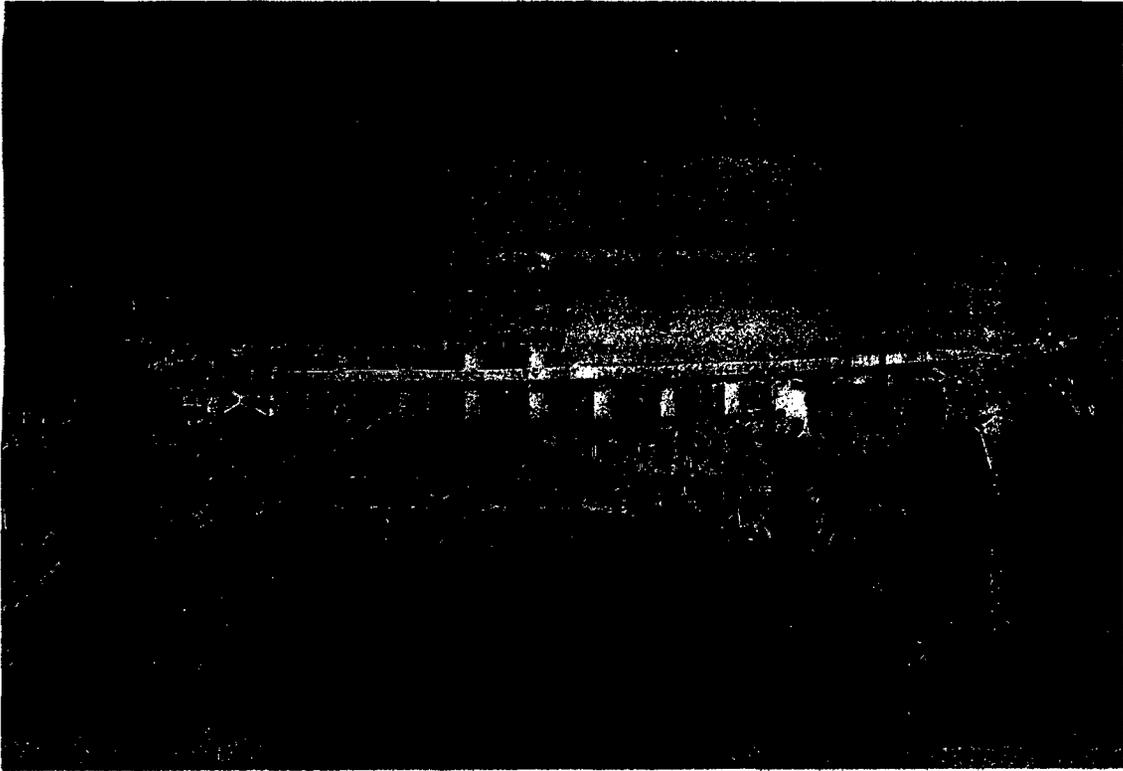


BASSIN COTE AVAL



VUE SUR BASSIN

OUVRAGES PORTUAIRES A MOPTI



AMENAGEMENT DE LA BERGE EN PENTE DOUCE



CONCENTRATION DE PIROGUES

OUVRAGES PORTUAIRES A MOPTI

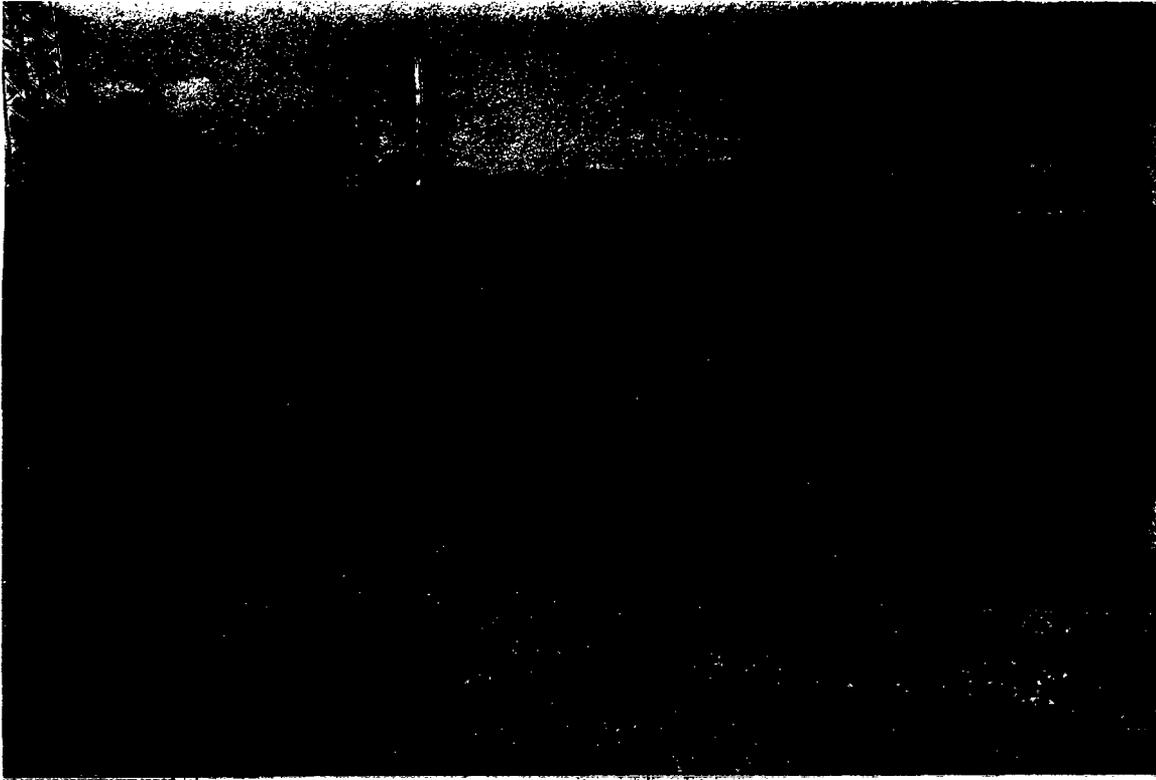


QUAI SUR PILIERS BETON



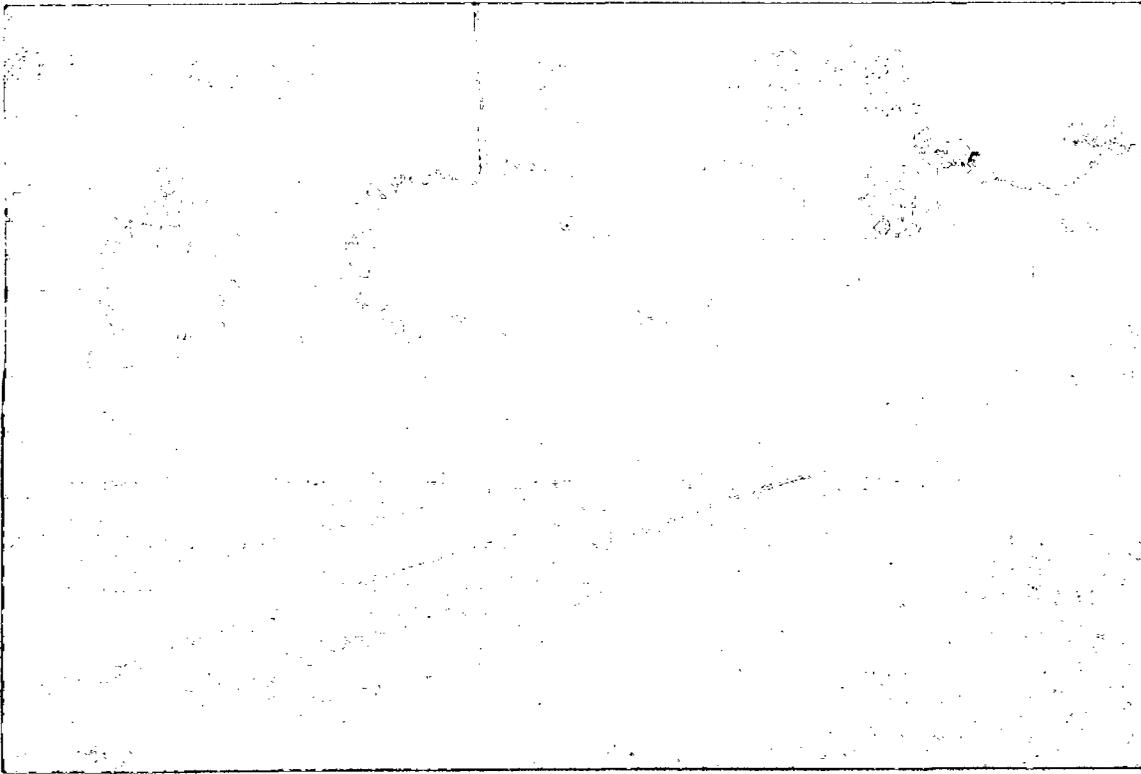
PLAN INCLINE EN FACE DE LA CMN

**INSTALLATIONS A KOULIKORO DE LA
COMANAV**

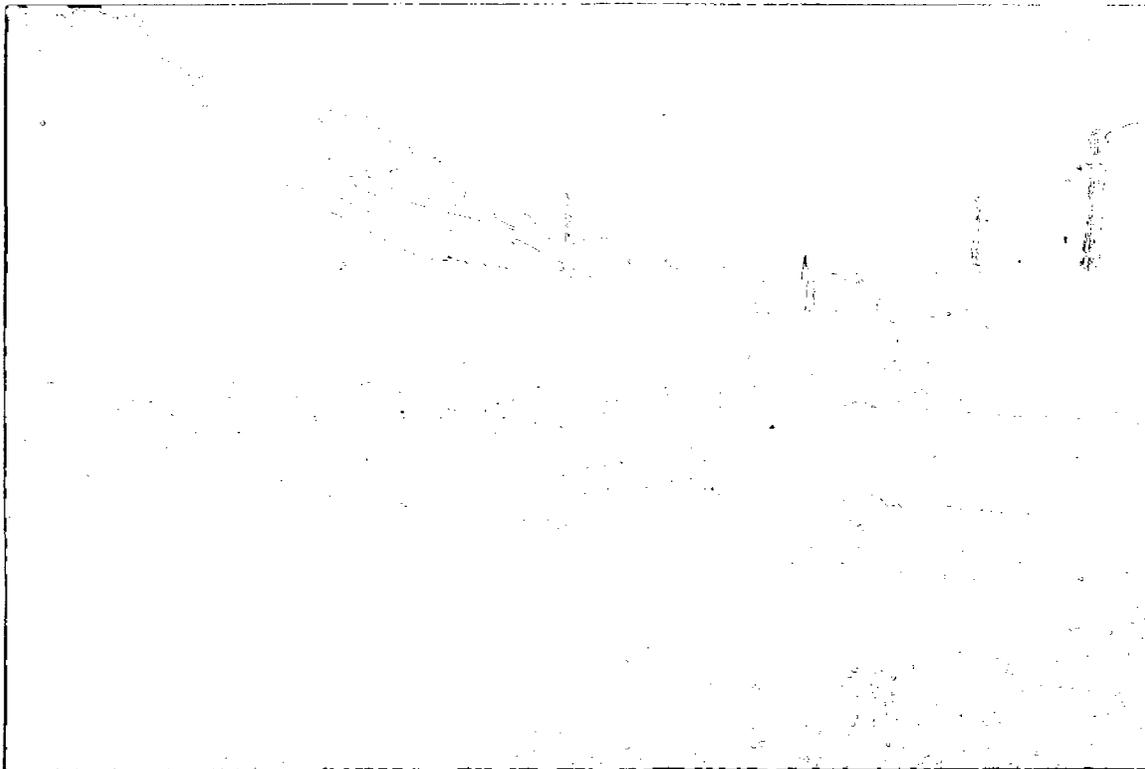


PLAN INCLINE DE 50 M VERS QUAI DES BASSES EAUX

**INSTALLATIONS A KOULIKORO DE LA
COMANAV**



TERRE PLEIN DE LA COMANAV – VUE DES BUREAUX



A GAUCHE : BATIMENT RECEPTION BAGAGES ET MATERIEL DES CLIENTS

A DROITE AU FOND : HANGAR TRANSIT

J.O n° 203 du 31 août 2002 page 14489

Décrets, arrêtés, circulaires

Textes généraux

Ministère de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la
mer

**Décret n° 2002-1104 du 29 août 2002 modifiant le décret n° 91-731 du 23 juillet
1991 relatif à l'équipage et à la conduite des bateaux circulant ou stationnant
sur les eaux intérieures**

NOR: EQU0201168D

Le Premier ministre,

Sur le rapport du ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme
et de la mer,

Vu la convention révisée pour la navigation sur le Rhin signée à Mannheim le 17
octobre 1868 et la convention révisée au sujet de la canalisation de la Moselle signée
à Luxembourg le 27 octobre 1956, ensemble le règlement relatif à la délivrance des
patentes du Rhin ;

Vu la résolution n° 40 du groupe de travail des transports par voie navigable de la
commission économique pour l'Europe de l'Organisation des Nations unies adoptée
le 16 octobre 1998 ;

Vu la directive 96/50/CE du Conseil du 23 juillet 1996 concernant l'harmonisation des
conditions d'obtention des certificats nationaux de conduite de bateaux de navigation
intérieure pour le transport de marchandises et de personnes dans la Communauté ;

Vu la loi n° 72-1202 du 23 décembre 1972 relative aux infractions concernant les
bateaux, engins et établissements flottants circulant ou stationnant sur les eaux
intérieures ;

Vu le décret du 17 avril 1934 modifié réglementant le service des bateaux, engins
stationnaires et établissements flottants ayant une source d'énergie à bord et des
barges susceptibles d'être intégrées dans un convoi poussé ou d'être propulsées et
non soumis à la réglementation de la navigation maritime ;

Vu le décret n° 70-207 du 9 mars 1970 modifié relatif au pilotage des bateaux,
convois et autres engins flottants fluviaux qui effectuent une navigation en mer, dans
les ports et rades, sur les étangs ou canaux salés dépendant du domaine public
maritime et dans les estuaires, fleuves, rivières et canaux, en aval du premier
obstacle à la navigation des bâtiments de mer ;

Vu le décret n° 91-731 du 23 juillet 1991 relatif à l'équipage et à la conduite des bateaux circulant ou stationnant sur les eaux intérieures, modifié par le décret n° 95-603 du 6 mai 1995 ;

Vu l'avis de la Commission européenne du 21 mars 2002 ;

Le Conseil d'Etat (section des travaux publics) entendu,

Décète :

Article 1

L'article 1er du décret du 23 juillet 1991 susvisé est complété par les dispositions suivantes :

« Pour l'application du présent décret, on entend :

« 1° Par "bateau de marchandises un bateau motorisé ou non, destiné à transporter, manipuler ou stocker des biens ;

« 2° Par "bateau à passagers un bateau motorisé ou non, construit et aménagé pour transporter ou recevoir à son bord plus de douze personnes non compris les membres de l'équipage ;

« 3° Par "bateau de plaisance un bateau motorisé ou non, construit et aménagé pour transporter ou recevoir à son bord au plus douze personnes non compris les membres de l'équipage.

« Les "bateaux de marchandises et les "bateaux à passagers sont des bateaux de commerce.

« Le conducteur de bateau est la personne qui a l'aptitude et la qualification nécessaires pour assurer la conduite du bateau sur les eaux intérieures et exerce la responsabilité nautique à bord. Le membre d'équipage de pont est une personne qui habituellement participe à la conduite et tient la barre d'un bateau de navigation intérieure. »

Article 2

L'article 3 du décret du 23 juillet 1991 susvisé est remplacé par les dispositions suivantes :

« Art. 3. - L'aptitude à la conduite des bateaux de navigation intérieure ne dispense pas du respect des règles de pilotage prévues par le décret du 9 mars 1970 susvisé. »

L'article 5 du décret du 23 juillet 1991 susvisé est remplacé par les dispositions suivantes :

« Art. 5. - Sur tout bateau transportant des passagers, le conducteur ou un membre d'équipage doit être titulaire de l'attestation spéciale "passagers prévue à l'article 11-6. Lorsque plus de cinquante personnes sont admises sur le bateau, la présence à bord d'une seconde personne titulaire de l'attestation spéciale "passagers est obligatoire.

« Le président de la commission de surveillance territorialement compétente instituée par le décret du 17 avril 1934 susvisé peut exiger la présence d'une personne titulaire de l'attestation spéciale "passagers à bord de tout bateau en stationnement ou de tout bateau stationnaire, recevant du public et dont l'effectif admis est supérieur à douze personnes. »

Article 4

I. - Au chapitre Ier du titre II du décret du 23 juillet 1991 susvisé, la section 1 est intitulée : « Certificats de capacité pour la conduite des bateaux de plaisance ».

II. - Après l'article 8 du décret du 23 juillet 1991 susvisé, sont insérés les articles 8-1, 8-2, 8-3 et 8-4 ainsi rédigés :

« Art. 8-1. - L'obtention des certificats de capacité pour la conduite des bateaux de plaisance est subordonnée à la réussite à un examen comprenant une épreuve théorique portant sur la sécurité du bateau et de ses passagers, la connaissance des règles de route et de conduite de la navigation, la signalisation visuelle et sonore et une épreuve pratique sur un bateau de même catégorie et de même gabarit que le bateau pour lequel le certificat est demandé.

« Art. 8-2. - Le candidat aux certificats de capacité de catégorie C et S ou à la carte de plaisance doit être âgé de seize ans au moins à la date de délivrance du titre.

« Le candidat aux certificats de capacité de catégorie C et S doit attester, par une déclaration sur l'honneur, de son aptitude physique et mentale à pratiquer la navigation intérieure.

« Le candidat au certificat de capacité de catégorie PP doit être âgé de dix-huit ans au moins à la date de délivrance du titre. Il doit attester de son aptitude physique et mentale à pratiquer la navigation intérieure par la production d'un certificat médical.

« Art. 8-3. - Les certificats de capacité pour la conduite des bateaux de plaisance sont délivrés sans limitation de durée par le président de la commission de surveillance.

« Tout certificat détruit ou volé peut être remplacé par un duplicata établi par le président de la commission de surveillance qui a délivré l'original.

« Art. 8-4. - Le certificat international de conducteur de bateau de plaisance, délivré conformément aux recommandations de la résolution n° 40 susvisée du groupe de

travail des transports par voie navigable de la Commission économique pour l'Europe de l'Organisation des Nations unies, est équivalent aux certificats de capacité de catégorie C, S et PP. »

Article 5

Au chapitre Ier du titre II du décret du 23 juillet 1991 susvisé, les sections 2 et 3 sont remplacées par une section 2 intitulée : « Certificats de capacité pour la conduite des bateaux de commerce » et comprenant les articles 9 à 13 ainsi rédigés :

« Art. 9. - Sous réserve des dispositions de l'article 10, nul ne peut être conducteur d'un bateau de commerce sur les eaux intérieures s'il n'est titulaire d'un certificat de capacité pour la conduite des bateaux de commerce ou d'un titre équivalent dans les conditions prévues à l'article 13.

« Art. 10. - I. - Une personne peut tenir la barre d'un bateau de commerce sans être titulaire du certificat de capacité pour la conduite des bateaux de commerce, à condition d'être âgée de plus de quinze ans, d'être assistée du conducteur du bateau et d'être titulaire d'un livret de service ou d'un livret de formation prévus au I de l'article 11-3.

« II. - Le conducteur d'un bateau non motorisé d'une longueur inférieure à quinze mètres, qui transporte des passagers en service saisonnier sur un parcours précis et limité à une section de voie d'eau non reliée au réseau communautaire ou à un plan d'eau restreint, est dispensé du certificat de capacité pour la conduite des bateaux de commerce à condition d'être titulaire d'un certificat de capacité de catégorie PA.

« Ce certificat est délivré après réussite à un examen dont les modalités sont définies par arrêté du ministre chargé des transports et qui porte sur les règles de sécurité spécifiques au type de bateaux utilisés et sur la connaissance du secteur de navigation retenu. Il mentionne le type de bateaux et le secteur de navigation pour lesquels il est valable, ainsi que le nombre maximal de passagers transportables sur ces bateaux.

« III. - Le conducteur d'un bateau d'une longueur au plus de trente-cinq mètres autorisé à transporter au plus soixante-quinze passagers et qui effectue des services saisonniers sur un parcours précis et limité à une section de voie d'eau non reliée au réseau communautaire ou à un plan d'eau restreint est dispensé du certificat de capacité pour la conduite des bateaux de commerce à condition d'être titulaire du certificat de capacité de catégorie PB.

« Ce certificat est délivré après réussite à un examen dont les modalités sont définies par arrêté du ministre chargé des transports et qui porte sur les règles de sécurité spécifiques au type de bateaux utilisés et sur la connaissance du secteur de navigation retenu.

« Pour être admis à se présenter aux épreuves de cet examen, le candidat doit justifier d'une expérience professionnelle de trois mois au minimum en qualité de membre d'équipage de pont, attestée par un livret de service ou un livret de formation prévus au I de l'article 11-3.

« Le certificat de capacité de catégorie PB mentionne le type de bateaux, les périodes et le secteur de navigation pour lesquels il est valable, ainsi que le nombre maximal

de passagers transportables sur ces bateaux.

« IV. - Le conducteur d'un bateau de marchandises d'une longueur inférieure à vingt mètres est dispensé du certificat de capacité pour la conduite des bateaux de commerce à condition d'être titulaire du certificat de capacité de catégorie PC.

« Ce certificat est délivré après réussite à un examen dont les modalités sont définies par arrêté du ministre chargé des transports et qui porte sur les règles de conduite, de navigation et de sécurité.

« Art. 11. - L'obtention du certificat de capacité pour la conduite des bateaux de commerce est subordonnée à la réussite à un examen comprenant des épreuves théoriques et pratiques portant sur les connaissances professionnelles des candidats, notamment en matière de conduite, de navigation et de sécurité.

« La nature et le programme des épreuves ainsi que les modalités de délivrance du certificat de capacité sont définis par arrêté du ministre chargé des transports.

« Pour la conduite de bateaux de commerce sur certaines voies définies par arrêté du ministre des transports, l'examen comporte une épreuve complémentaire relative à la connaissance des conditions locales de navigation. Le contenu de cette épreuve est défini par le président de la commission de surveillance.

« Pour la conduite de bateaux à passagers sur certains secteurs de navigation définis par arrêté du ministre chargé des transports, l'examen comporte une épreuve complémentaire relative à la connaissance de la sécurité des passagers, notamment dans le cas d'accident, d'incendie et de naufrage.

« Dans les cas prévus aux deux alinéas précédents, le certificat de capacité mentionne le type de bateaux et le secteur de navigation qui ont donné lieu à une épreuve complémentaire.

« Art. 11-1. - Le candidat au certificat de capacité pour la conduite des bateaux de commerce ou aux certificats PA, PB et PC doit être âgé de dix-huit ans au moins à la date de délivrance du titre.

« Le certificat de capacité délivré à un candidat de moins de vingt et un ans n'est pas valable, tant que le titulaire n'a pas atteint l'âge de vingt et un ans, pour la conduite des bateaux transportant des marchandises dans les Etats membres de la Communauté européenne qui n'autorisent la délivrance du certificat de capacité qu'aux personnes ayant au moins vingt et un ans.

« Art. 11-2. - Le candidat au certificat de capacité ou aux certificats PA, PB et PC doit justifier, par la production d'un certificat médical, de son aptitude physique et mentale à la conduite des bateaux de commerce.

« Les modalités d'application du présent article sont définies par arrêté du ministre chargé des transports.

« Art. 11-3. - I. - Pour être admis à se présenter aux épreuves de l'examen en vue de l'obtention du certificat de capacité pour la conduite de bateaux de commerce, le candidat doit justifier d'une expérience professionnelle de quatre ans au minimum en qualité de membre d'équipage de pont d'un bateau de commerce.

« L'expérience professionnelle est attestée par la présentation d'un livret de service ou d'un livret de formation, accompagné d'un document indiquant le statut au titre duquel le candidat a acquis cette expérience.

« Le livret de service ou le livret de formation mentionne chacun des voyages au cours desquels le candidat a participé à la conduite du bateau.

« Les informations portées sur le livret de service et le livret de formation et justifiant de l'expérience en navigation intérieure sont validées par le président de la commission de surveillance.

II. - La durée de l'expérience professionnelle mentionnée au I est réduite de trois ans au plus dans les cas suivants :

« a) Lorsque le candidat est titulaire d'un diplôme figurant sur une liste définie par arrêté du ministre chargé des transports et sanctionnant une formation spécialisée en navigation intérieure qui comporte des stages pratiques de conduite de bateaux. Les stages effectués par le candidat sont attestés par le livret de formation. L'arrêté susmentionné détermine à quelle réduction ouvre droit chacun de ces diplômes, la réduction ne pouvant être supérieure à la durée de la formation spécialisée ;

« b) Lorsque le candidat justifie d'une expérience professionnelle acquise sur un navire de mer en qualité de membre d'équipage de pont. Un arrêté du ministre chargé des transports détermine à quelle réduction ouvre droit, selon sa durée, l'expérience acquise en navigation maritime, la réduction maximale de trois ans ne pouvant être accordée sans justifier d'une expérience professionnelle en navigation maritime d'au moins quatre ans.

« III. - Par dérogation aux dispositions des I et II ci-dessus, le candidat qui justifie d'une année d'expérience professionnelle en qualité de membre d'équipage de pont d'un bateau de commerce peut obtenir le certificat de capacité pour la conduite des bateaux de commerce. Dans ce cas, le certificat de capacité n'est valable que pour la conduite des bateaux ayant des caractéristiques nautiques similaires à celles du bateau sur lequel l'examen a été passé. Le certificat mentionne le type de bateaux pour lequel il est valable.

« Art. 11-4. - Le certificat de capacité pour la conduite des bateaux de commerce mentionne le groupe de voies pour lequel il est valable.

« Les voies d'eau du "groupe A comprennent l'ensemble des eaux intérieures à l'exception des voies sur lesquelles s'applique le règlement relatif à la délivrance des patentes du Rhin.

« Les voies d'eau du "groupe B comprennent les voies du "groupe A à l'exclusion des voies à caractère maritime.

« Le titulaire d'un certificat de capacité du "groupe B peut échanger ce certificat contre un certificat de capacité du "groupe A s'il satisfait à l'une des conditions suivantes :

« a) Avoir réussi un examen dont les modalités sont définies par arrêté du ministre chargé des transports et qui porte notamment sur les conditions de navigation dans les eaux maritimes ;

« b) Présenter un titre de conduite en mer ou la licence de patron-pilote prévue par le décret du 9 mars 1970 susvisé.

« Art. 11-5. - Pour être admis à conduire un bateau de commerce au radar, le conducteur doit détenir une attestation spéciale "radar" délivrée après réussite à un examen dont les modalités sont définies par arrêté du ministre chargé des transports et qui porte sur les connaissances professionnelles relatives à la conduite au radar.

« Le certificat de capacité mentionne l'aptitude à la conduite au radar.

« Art. 11-6. - L'obtention de l'attestation spéciale "passagers" est subordonnée à la réussite à un examen dont les modalités sont définies par arrêté du ministre chargé des transports et qui porte sur les connaissances professionnelles relatives au transport et à la sécurité des passagers.

« Pour être admis à se présenter aux épreuves de l'examen mentionné au premier alinéa, le candidat doit présenter une attestation de formation aux premiers secours reconnue par l'Etat.

« Art. 12. - Les certificats de capacité et les attestations spéciales sont délivrés sans limitation de durée par le président de la commission de surveillance.

« Toutefois, la validité du certificat de capacité est suspendue lorsque le titulaire du certificat de capacité pour la conduite des bateaux de commerce, qui atteint l'âge de soixante-cinq ans, ne respecte pas l'obligation de produire, dans les trois mois de son anniversaire et de chacun des anniversaires suivants, un certificat médical attestant son aptitude physique et mentale à exercer cette activité.

« Le certificat de capacité mentionne que les obligations définies à l'alinéa précédent ont été respectées.

« Tout certificat détruit ou volé peut être remplacé par un duplicata établi par la commission de surveillance qui a délivré l'original.

« Art. 13. - I. - Les certificats de capacité pour la conduite de bateaux de commerce du groupe A et du groupe B et les attestations spéciales relatives à la conduite au radar et au transport des passagers, délivrés par un Etat membre de la Communauté européenne en conformité avec la directive du 16 juillet 1996 susvisée, sont valables sur les eaux intérieures françaises, à l'exception des voies sur lesquelles s'applique le règlement relatif à la délivrance des patentes du Rhin.

« La grande patente du Rhin et la patente radar délivrées en application du règlement relatif à la délivrance des patentes du Rhin sont valables sur les eaux intérieures françaises.

« Les dispositions des alinéas précédents s'appliquent, le cas échéant, sous réserve de la réussite aux épreuves complémentaires prévues aux deuxième et troisième alinéas de l'article 11.

« II. - Les certificats techniques délivrés par les autorités militaires pour la conduite des engins et bateaux de navigation intérieure sont équivalents, pour la conduite sur les eaux intérieures françaises, aux certificats de capacité définis aux articles 8 et 9 et aux II et III de l'article 10 dans les conditions définies par arrêté conjoint du ministre chargé des transports et du ministre de la défense.

« III. - Le certificat de capacité pour la conduite de bateaux de marchandises délivré par un Etat non membre de la Communauté européenne ayant conclu avec la France un accord de reconnaissance réciproque des titres de conduite des bateaux de navigation intérieure destinés au transport de marchandises est valable sur les eaux intérieures françaises pour l'objet sur lequel il porte.

« Le certificat de capacité pour la conduite de bateaux munis de radar délivré par un Etat non membre de la Communauté européenne ayant conclu avec la France un accord de reconnaissance réciproque des titres de conduite des bateaux de navigation intérieure munis d'un radar est équivalent sur les eaux intérieures françaises à l'attestation spéciale "radar prévue à l'article 11-5.

« Le certificat de capacité pour la conduite de bateaux-à passagers délivré par un Etat non membre de la Communauté européenne ayant conclu avec la France un accord de reconnaissance réciproque des titres de conduite des bateaux de navigation intérieure destinés au transport de passagers est valable sur les eaux intérieures françaises pour l'objet sur lequel il porte.

« L'attestation spéciale "passagers délivrée par un Etat non membre de la Communauté européenne ayant conclu avec la France un accord de reconnaissance réciproque des titres de conduite des bateaux de navigation intérieure destinés au transport de passagers est équivalente sur les eaux intérieures françaises à l'attestation spéciale "passagers prévue à l'article 11-6. »

Article 6

A l'article 14 du décret du 23 juillet 1991 susvisé, les mots : « Par dérogation au premier alinéa de l'article 11 » sont remplacés par les mots : « Par dérogation au premier alinéa de l'article 8-1 ».

Article 7

L'article 19 du décret du 23 juillet 1991 susvisé est remplacé par les dispositions suivantes :

« Art. 19. - Les conducteurs et les titulaires des attestations spéciales prévus au présent décret sont tenus de présenter leurs certificats et attestations lors de toute réquisition des autorités compétentes mentionnées à l'article 22 de la loi du 23 décembre 1972 susvisée. »

Article 8

L'article 20 du décret du 23 juillet 1991 susvisé est modifié ainsi qu'il suit :

I. - Au troisième alinéa, les mots : « d'une durée maximale de trois mois » sont remplacés par les mots : « d'une durée maximale de six mois ».

II. - Cet article est complété par les dispositions suivantes :

« Lorsque le conducteur en infraction est titulaire d'un titre de conduite en mer mentionné au sixième alinéa de l'article 7 délivré par les autorités maritimes françaises, le président de la commission de surveillance informe l'autorité qui a délivré le titre de conduite des constatations faites et des décisions qu'il a prises. »

Article 9

L'article 25 du décret du 23 juillet 1991 susvisé est remplacé par les dispositions suivantes :

« Art. 25. - Dans des conditions définies par arrêté du ministre chargé des transports, les titulaires des certificats de capacité de catégorie S et PP peuvent obtenir, sur leur demande, un certificat international de conducteur de bateau de plaisance mentionné à l'article 8-4. »

Article 10

Ceux des certificats de capacité de catégorie A, R, CP, MD, AS et P, mentionnés aux articles 5, 9 et 10 du décret du 23 juillet 1991 susvisé avant sa modification par le présent décret, qui ont été délivrés après le 7 avril 1998 cessent d'être valables au terme d'une période de dix-huit mois à compter de la date de publication du présent décret.

« Au cours de cette période, ils peuvent être échangés, selon des modalités définies par arrêté du ministre chargé des transports, contre un certificat de capacité ou une attestation correspondant à leur objet.

Article 11

La ministre de la défense, le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer et le secrétaire d'Etat aux transports et à la mer sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au Journal officiel de la République française.

Fait à Paris, le 29 août 2002.

Jean-Pierre Raffarin

Par le Premier ministre :

Le ministre de l'équipement, des transports,
du logement, du tourisme et de la mer,
Gilles de Robien

La ministre de la défense,
Michèle Alliot-Marie

Le secrétaire d'Etat aux transports
et à la mer,

I

Oumar KOUMA

Expert Comptable Agréé

Près la Cour d'Appel et les Tribunaux du Mali

Inscrit au Tableau de l'Ordre

Commissaire aux Comptes de Sociétés

COMPAGNIE MALIENNE DE NAVIGATION
Etablissement Public à Caractère
Industriel et Commercial
B.P. 10

KOULIKORO

RAPPORTS DEFINITIFS DU COMMISSAIRE AUX COMPTES
CONCERNANT L'EXERCICE CLOS AU 31 DECEMBRE 2000

-
- Rapport général
 - Rapport spécial

Oumar KOUMA

Expert Comptable Agréé
Près la Cour d'Appel et les Tribunaux du Mali
Inscrit au Tableau de l'Ordre
Commissaire aux Comptes de sociétés

Madame Le Ministre de
l'Industrie, du Commerce et des
Transports
et

Monsieur Le Ministre de
l'Economie et des Finances

B A M A K O

Bamako, le 04 octobre 2001

RAPPORT GENERAL DU COMMISSAIRE AUX COMPTES CONCERNANT L'EXERCICE CLOS AU 31 DECEMBRE 2000 DE LA COMANAV

Madame et Monsieur Les Ministres,

Conformément aux dispositions légales et en exécution du mandat qui nous a été confié par l'arrêté n°96-0856/MFC-SG du 31 mai 1996 de Monsieur le Ministre des Finances et du Commerce, nous avons l'honneur de vous présenter notre rapport relatif à l'exercice clos le 31 décembre 2000 sur :

- le contrôle des comptes annuels de la COMANAV, tels qu'ils sont joints au présent rapport.
- les vérifications spécifiques et les informations prévues par la loi.

Les comptes annuels ont été arrêtés par le Conseil d'Administration. Il nous appartient, sur la base de notre audit, d'exprimer une opinion sur ces comptes.

I - OPINION SUR LES COMPTES ANNUELS

Nous avons effectué notre audit selon les normes de la profession ; ces normes requièrent la mise en oeuvre de diligences permettant d'obtenir l'assurance raisonnable que les comptes annuels ne comportent pas d'anomalies significatives. Un audit consiste à examiner, par sondages, les éléments probants justifiant les données contenues dans ces comptes. Il consiste également à apprécier les principes comptables suivis et les estimations significatives retenues pour l'arrêté des comptes et à apprécier leur présentation d'ensemble. Nous estimons que nos contrôles fournissent une base raisonnable à l'opinion exprimée ci-après.

Au cours de nos contrôles, nous avons fait les constatations suivantes :

... / ...

1. Les immobilisations

A la clôture de l'exercice au 31 décembre 2000, la COMANAV a procédé à un inventaire physique de ses immobilisations.

La COMANAV a procédé à un rapprochement des données de cet inventaire avec les fiches d'immobilisations pour corriger les erreurs et les omissions de part et d'autre.

A l'issue de ce rapprochement, la COMANAV a fait ressortir des écarts de part et d'autre, notamment :

A) Des matériels relevés sur les fiches d'immobilisations mais non retrouvés lors des prises d'inventaire physique, pour un montant de F CFA 12 858 260.

B) Des matériels identifiés lors des prises d'inventaire physique mais non retrouvés sur les fiches d'immobilisations. Ces matériels, composés de mobiliers de bureau et de logement, et d'outillage ne sont pas valorisés.

Il s'agit principalement des matériels de tous les bureaux et escales de la COMANAV.

Cependant, malgré ce constat la COMANAV n'a pas procédé aux régularisations nécessaires au 31 décembre 2000.

Nous n'avons également pas pu obtenir les titres de propriété des terrains inscrits à l'actif du bilan de la COMANAV au 31 décembre 2000 pour une valeur totale de F CFA 32 426 805. Il s'agit principalement des terrains des logements n°3, 8, 9, 10, 12, 16, de l'infirmerie, de l'école et du magasin navigation, des bureaux centraux, de l'atelier, du Club Niger, et des escales de la COMANAV. Nous n'avons donc pas pu vérifier la propriété de la COMANAV sur ces terrains inscrits à son actif à cette date.

2. Situation nette

Selon l'article 4 du décret n° 113/PGP du 07 juillet 1969, portant statut de la COMANAV, le capital de la COMANAV est fixé à 100 000 000 Francs Maliens, soit F CFA 50 000 000.

Le capital social indiqué au passif du bilan au 31 mai 1997 et au 31 décembre 1997 est de F CFA 1 566 987 760. Au 31 décembre 1998, il a été porté à F CFA 4 969 707 357, et il est resté à ce niveau aux 31 décembre 1999 et 2000.

Au cours de nos travaux, nous n'avons pas pu obtenir les documents justificatifs des décisions successives d'augmentation du capital de la COMANAV.

Nous n'avons donc pas pu obtenir le fondement légal du capital figurant au bilan au 31 décembre 2000.

... / ...

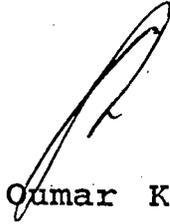
Sous réserves des faits exposés aux points 1 et 2 ci-dessus, de leurs incidences sur les comptes, et des ajustements proposés, nous certifions que les comptes annuels tels qu'ils sont présentés dans le présent rapport sont réguliers et sincères et donnent une image fidèle du résultat des opérations de l'exercice clos le 31 décembre 2000, ainsi que de la situation financière et du patrimoine de la COMANAV à la fin de cet exercice.

II - VERIFICATIONS ET INFORMATIONS SPECIFIQUES

Nous avons également procédé, conformément aux normes de la profession, aux vérifications spécifiques prévues par la loi.

Nous n'avons pas obtenu le rapport de gestion du Conseil d'Administration. Par conséquent, nous ne pouvons pas nous prononcer sur la sincérité et la concordance avec les comptes annuels des informations données dans le rapport de gestion du Conseil d'Administration et dans les documents adressés aux Ministres de "l'Industrie, du Commerce et des Transports" et de "l'économie et des Finances" sur la situation financière et les comptes annuels.

LE COMMISSAIRE AUX COMPTES



Oumar KOUMA

Oumar KOUMA

Expert Comptable Agréé

près la Cour d'Appel et les Tribunaux du Mali

Inscrit au Tableau de l'Ordre

Commissaire aux Comptes de sociétés

Madame Le Ministre de

l'Industrie, du Commerce et des
Transports

et

Monsieur Le Ministre de

l'Economie et des Finances

B A M A K O

Bamako, le 04 octobre 2001

RAPPORT SPECIAL DU COMMISSAIRE AUX COMPTES ETABLI EN
APPLICATION DE L'ARTICLE 440 DE L'ACTE UNIFORME DE
L'OHADA RELATIF AU DROIT DES SOCIETES COMMERCIALES
ET DU GROUPEMENT D'INTERET ECONOMIQUE
EXERCICE CLOS LE 31 DECEMBRE 2000 DE LA COMANAV

Madame et Monsieur Les Ministres,

En notre qualité de commissaire aux comptes de votre société, nous vous présentons notre rapport sur les conventions réglementées.

En application des dispositions des articles 440 à 442 de l'Acte Uniforme de l'OHADA relatif au Droit des Sociétés Commerciales et du Groupement d'Intérêt Economique, nous portons à votre connaissance les conventions visées aux articles 438 à 448 de cet Acte Uniforme.

I - CONVENTIONS CONCLUES AU COURS DE L'EXERCICE

Nous vous informons qu'il ne nous a été donné avis d'aucune convention conclue au cours de l'exercice et visée à l'article 438 de l'Acte Uniforme de l'OHADA relatif au Droit des Sociétés Commerciales et du Groupement d'Intérêt Economique.

II - CONVENTIONS CONCLUES AU COURS D'EXERCICES ANTERIEURS ET DONT L'EXECUTION S'EST POURSUIVIE DURANT L'EXERCICE EN COURS

Nous n'avons eu connaissance d'aucune convention conclue au cours d'exercices antérieurs et dont l'exécution s'est poursuivie durant l'exercice en cours.

III - REMUNERATIONS EXCEPTIONNELLES DES ADMINISTRATEURS AU COURS DE L'EXERCICE CLOS LE 31 DECEMBRE 2000

Nous n'avons eu connaissance d'aucune convention susceptible d'entrer dans le cadre des dispositions visées à l'article 432 de l'Acte Uniforme de l'OHADA relatif au Droit des Sociétés Commerciales et du Groupement d'Intérêt Economique.

LE COMMISSAIRE AUX COMPTES

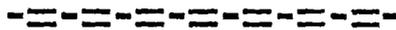

Oumar KOUMA

ANNEXE II
DETAIL DU COMPTE "DOTATIONS CAPITALISER"
ETATS FINANCIERS DE LA COMANAV

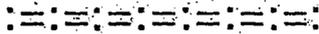
DATES	DESIGNATION	REFERENCES	MONTANTS
1985	1/ Rénovation G. A . Soumaré	AF/OD spécial TREUARBEIT Page 89	176 156 170
	2/ Equipement Ateliers de Mopti	AF/OD spécial TREUARBEIT Page 89	89 671 321
	3/ Pièces de rechange Sony et Tombouctou	AF/OD spécial TREUARBEIT Page 89	20 985 579
	4/ Equipement sécurité walter à Mopti	AF/OD spécial TREUARBEIT Page 89	8 831 000
	5/ Sécurité Sony + Amélioration Tombouctou	AF/OD spécial TREUARBEIT Page 89	1 499 622
S/TOTAL			297 143 692
1986	1/ Pièces de rechange et réparation Soumaré	OD n° 118/85/86	56 636 845
	2/ Ingénierie "Marine Service"	OD n° 119/85/86	14 986 662
	3/ Pièces de rechange et réparation	OD n°120/85/86	61 216 556
	4/ Rénovation G. A . Soumaré	OD n°120/85/86	11 905 758
	5/ Sécurité Sony + cuves de stockage	OD n°120/85/86	2 996 625
	6/ Amélioration Tombouctou	OD n°120/85/86	1 502 515
	7/ Emprunt Sony et Tombouctou	OD n°137/85/86	695 706 747
S/TOTAL			844 951 708
1987	1/ Pièces de rechange	OD n°11/86/87 AF n° 80	7 944 750
	2/ Ingénierie "Marine Service"	OD n°36/86/87 AF n° 81	1 862 073
S/TOTAL			9 806 823
1988	1/ Ingénierie "Marine Service"	OD n°74/87/88 AF n°89-90	3 461 205
	2/ Pièces de rechange	OD n°1 Treuarbeit AF n°83	27 156 525
	3/Matières pour construction d'équipements, pièces de rechange et ingénierie	OD n°4 Treuarbeit	180 213 572
S/TOTAL			210 831 302
1989	1/ Construction de barges et pièces de rechange	OD n° 5388/89 AF n° 96/98/99/100/101/102/103/ 104 et 105	313 425 030
	2/ Ingénierie "Marine Service"	AF n° 106/107/108/109 et 110	2 363 887
	3/ Pièces de rechange	OD n° 0288/89 AF n° 97	716 650
S/TOTAL			316 505 567
1990	1/ Construction équipements, pièces de rechange et rénovation barges	OD n° 90AF n°112 /114/ 115/ 116 et 017	113 298 262
S/TOTAL			113 298 262
1991	1/ Pièces de rechange	OD n°93/91/91AFn°118 à 121	60 971 533
	2/ Pièces de rechange	OD n° 7 Treuarbeit AF s/n°	8 762 488
	3/ Equipements rénovés	OD n°5 Treuarbeit AFn° 18 et 19	27 000 000
	4/ Etat malien	OD n°6/ABK Cabinet DIARRA	351 000 000
S/TOTAL			447 734 021
1992	1/ Pièces de rechange	OD n° 10 AF n° 122	15 339 950
	2/ Rétrocession financement Méguétan	OD n° 55	875 176 888

1993	1/Pièces de rechange	OD n° 27 AF n° 124/125 et 126	890 516 838
S/TOTAL			32 618 795
1994 et 1997	Etat malien	OD n°53/93/94 et 54/96/97	239 312 589
S/TOTAL			239 312 589
TOTAL GENERAL			3 402 719 597

COMPAGNIE MALIENNE DE NAVIGATION



CAHIER DES CHARGES



Suivant Arrêté N° 5217 / MT - CAB du 02 Septembre 1993
portant Approbation du cahier des charges de la COMANAV

COMPAGNIE MALIENNE DE NAVIGATION

=====

CAHIER DES CHARGES

.....

SUIVANT ARRETE N° 5217 /MT-CAB du 02 Septembre 1993

Portant Approbation du cahier des charges de la COMANAV

SEPTEMBRE 1993

CAHIER DES CHARGES
DE LA COMPAGNIE MALIENNE DE NAVIGATION

CHAPITRE I - DES GENERALITES

Article 1er : La Compagnie Malienne de Navigation a été créée par la Loi n°68-37/DI-RM du 20 /06 /1968. Elle est dotée de la personnalité civile et de l'autonomie financière. Depuis le 18 /05/1991 elle est régie par l'Ordonnance n°91-014/P-OTSP. Le Siège Social est à Koulikoro.

L'objet principal de la Compagnie Malienne de Navigation est l'Exploitation des transports fluviaux, et plus généralement toutes opérations commerciales, industrielles, mobilières et financières ^{ou} rattachant directement ou indirectement à son objet principal.

Article 2 : Le transport des Personnes et des Marchandises par les Services de la Compagnie Malienne de Navigation est régi par le Code ^{de} Commerce du Mali.

Article 3 : Au titre de l'Article 1124 du dit code "le Contrat de Transport est une convention par laquelle une personne physique ou morale appelée transporteur s'engage, moyennant rémunération, à prendre en charge une personne ou une chose et à la déplacer dans des conditions convenues".

Article 4 : Le Code du Commerce en son Article 1129 fait obligation à toutes Sociétés ou Entreprise de transport d'établir un Cahier des Charges qui leur soit propre.

Ce Cahier des Charges fait connaître au client la nature précise, les qualifications et les limites du service qu'il doit attendre du transporteur.

Ce Cahier des Charges définit avec clarté les responsabilités de l'expéditeur, du transporteur et du destinataire dans les différentes éventualités que l'expérience a permis de prévoir.

Pour certains contrats de transport, les parties d'un commun accord peuvent définir des règles particulières plus précises, sous réserve qu'elles ne soient contraires ni au cahier de charges ni aux lois et règlements en vigueur.

.../2

Article 5 : Les tronçons navigables sont :a) sur le Fleuve Niger et ses affluents :1) Rief Sud :

- Bamako -- Siguiri -- Kankan 385 Km
- Bamako -- Siguiri -- Kouroussa 374 Km

2) Rief Nord :

- Koulikoro -- Mopti -- Gao -- Ansongo 1408 Km
- Mopti -- Djéné -- San (Bani) 225 Km
- Mopti -- Saraféré -- Gounanbouagou (Bare-Issa) 265 Km

3) Les Canaux de l'Office du Niger :

- Ségou -- Mankala -- Kourouma 195 Km
- Ségou -- Mankala -- Kolongotomo 115 Km
- Ségou -- Mankala -- Diarafarabé -- Tenenkou (Diaka) 252 Km

b) Sur le Fleuve Sénégal :

- Kayes -- Saint -- Louis 924 Km.

Article 6 : Les différents services sont assurés par :

- Des Batacaux Courriers
- Des Automoteurs
- Des Remorqueurs et Pousseurs
- Des Chalands et Barges.

Article 7 : Les Bateaux Courriers sont de grandes unités portées à propulsion autonome qui assurent le transport des passagers et des marchandises. Ils comportent plusieurs classes de voyage -- Cabine de Luxe, Cabine de 1ère Classe, Cabine de 2ème Classe, Cabine de 3ème Classe. Les occupants des Cabines ci-dessus sont nourris jusqu'à destination.

Les voyageurs de la 4ème Classe, occupent le pont principal, ne sont pas nourris.

Les Bateaux-Courriers naviguent suivant un programme préétabli et desservent les Escales de : Koulikoro, Ségou, Mopti, Niarfunké, Diré, Kabara, Rharous, Bourem et Gao et les points d'arrêts de Niaryna, Mankala, Macina, Diarafarabé, Aka, Tonka, Barba et Ténéra.

Ils admettent des expéditions dont le poids unitaire ne dépasse pas 100 Kgr. dans la limite des places disponibles.

Les conditions techniques et tarifaires de ces transports sont réglées par des arrangements particuliers.

Article 8 : Les automoteurs sont des bateaux portés ou non, à propulsion autonome, aménagés pour assurer le transport des passagers et des marchandises.

Leur aménagement ne comporte pas de couchettes, mais prévoit des commodités : WC, lavabos, Fourneaux de cuisine.

Article 9 : Les remorqueurs et pousseurs sont des unités à propulsion autonome qui sont uniquement destinés à tracter ou à pousser les Chalands et Barges.

Ils peuvent toucher toutes les Escales et points d'Arrêts suivant la destination du fret embarqué et des demandes d'affrètement.

Destinés au transport de marchandises, les remorqueurs ou pousseurs et les chalands ou barges constituent des convois pouvant prendre tous les colis dans la limite des moyens de manutention et de la jauge.

CHAPITRE II - DU TRANSPORT DE MARCHANDISES

Article 10 : Sont marchandises : tous objets, effets, matériels ou matériaux, d'une façon générale, toutes choses faisant l'objet d'un commerce ou non, remis à la Compagnie Malienne de Navigation en vue de transport.

Les bagages à main des voyageurs, restés sous la garde des propriétaires en sont exclus.

Paragraphe 1 : De la formation du contrat de transport de marchandises.

Article 11 : La Compagnie Malienne de Navigation accepte de passer différents types de contrats suivant le désir du client - Contrat à temps, Contrat au tonnage, Contrat au Voyage.

Article 12 : Tous les Contrats de Transports doivent faire l'objet d'un écrit sous peine de nullité.

1.1. Du Contrat à Temps

Article 13 : Le Contrat à Temps consiste dans la mise à disposition d'un expéditeur, pour une durée déterminée d'un Bateau et du Personnel nécessaire pour le conduire. Il ne peut comporter que des prix à l'année au mois ou à la journée.

Article 14 : Les prix de Contrat à temps sont fixés sur barème en vigueur pour les conventions de voyage.

Ils peuvent cependant être librement débattus.

Article 15 : Lorsque la Compagnie Malienne de Navigation passe un contrat à temps avec l'expéditeur, elle ne tient plus compte des délais de planche ni de surestaries en raison de son mode de rémunération.

Le mode de rémunération est sans effet quand au retard apporté au chargement ou déchargement du bateau.

1.2. - Du Contrat au Tonnage

Article 16 : Lorsque la Compagnie Malienne de Navigation passe un Contrat au Tonnage, elle s'engage à acheminer pendant une période fixée, un tonnage déterminé, moyennant un prix par tonne.

De même que dans le contrat à temps, ce prix est en principe librement débattu.

Article 17 : La rémunération étant fixée à la tonne, les délais de planches et les surestaries sont spécifiés dans le contrat.

Des délais de planches et ces taux de surestaries sont ceux valables pour les contrats au voyage, mais en considération de la marchandise (sa nature) et des relations en cause, des délais et des taux différents peuvent être conventionnels.

1.3. - Du Contrat au Voyage

Article 18 : Le Contrat au Voyage appelé aussi "Convention d'Affrètement" ne porte que sur un voyage déterminé.

Article 19 : La Compagnie Malienne de Navigation s'engage à fournir des prestations de qualité en assurant :

1) Pour le Trafic Passagers :

- la mise à disposition de matériels de transport adéquats
- le confort et la sécurité des passagers
- la régularité et la fréquence des bateaux
- une couverture sanitaire à bord.

2) Pour le Trafic Marchandises :

- la mise à disposition de matériel de transport adéquats
- le respect et la régularité des Convois
- les délais d'acheminement et de livraison des marchandises
- la sécurisation du fret (préservation qualité et quantité).

1.4. - Des Dispositions Communes

Article 20 : Tout client désireux de faire transporter des marchandises par la Compagnie Malienne de Navigation devra adresser une demande de frêt au Chef d'Escale dont il relève, 40 heures au plus tard avant le départ du Bateau.

Les dispositions de cet article ne s'appliquant pas aux clients qui ont passé des conventions de transport avec l'Entreprise.

Article 21 : La demande de frêt est le document par lequel un client émet le désir de faire transporter des marchandises d'une Escale à une autre.

Cette demande, établie en deux (2) exemplaires devra porter les mentions suivantes :

- Nom et adresse de l'expéditeur
- Nom et adresse du destinataire
- Nature et poids de la marchandise
- Nombre de colis
- Mode de paiement (port dû, port payé, à facturer)
- L'Escale d'origine
- L'Escale destinataire
- Date d'établissement.
- Signature de l'expéditeur.

Article 22 : La demande de frêt arrivée à l'Escale est examinée par le Chef d'Escale qui peut l'accepter ou la retourner en considération des places disponibles.

Article 23 : Quand la demande de frêt est acceptée, l'escale établit un billet de bord en 3 copies qui, en plus des renseignements figurant sur la demande de frêt doit porter les réserves éventuelles émises par la Compagnie Malienne de Navigation.

Article 24 : Quand la Compagnie Malienne de Navigation accepte la marchandise au transport, elle la prend en charge et établit, sur la base du billet de bord, un connaissement en sept Exemplaires qui constitue le contrat de transport.

Article 25 : Le connaissement est le document par lequel la Compagnie Malienne de Navigation s'engage à effectuer le transport qui lui est demandé. Le connaissement est à la livraison ordre et est non négociable.

Il représente la marchandise et donne droit à la livraison.

L'ensemble connaissement - demande de frêt constitue le contrat de transport.

Paragraphe 2 : - De la Prise en Charge de la Marchandise :

Article 26 : La prise en charge est un acte juridique par lequel la Compagnie Malienne de Navigation accepte la marchandise au transport.

L'acceptation de la demande fret ne vaut pas prise en charge.

Celle-ci n'intervient que lorsque l'expéditeur livre effectivement la marchandise à transporter.

Article 27 : Les Agents de la Compagnie Malienne de Navigation ont la faculté de vérifier avant la prise en charge tous les colis qui leur sont remis.

Toutefois, lorsque cette vérification s'avère impossible faute de temps ou pour toute autre cause, elle pourra intervenir à l'arrivée de la marchandise à destination, en présence du destinataire ou de toute autre personne dûment mandatée à cet effet.

Article 28 : La prise en charge peut être antérieure ou postérieure au chargement.

Elle est antérieure au chargement lorsque la chose objet du contrat a été remise au bureau du transit de l'Entreprise ou à un préposé dans ses magasins ou entrepôts.

La Compagnie Malienne de Navigation répond alors de tous les dommages (sauf ceux occasionnés par la force majeure et le cas fortuit) pouvant survenir à la marchandise jusqu'à la livraison.

Article 29 : Lorsque le client assure lui-même les opérations de chargement, la prise en charge n'intervient qu'à la fin des opérations.

Des délais lui sont impartis pour s'exécuter : leur dépassement donne lieu à des dommages intérêts sous formes de surestaries.

Lorsque les marchandises sont livrées à la Compagnie Malienne de Navigation sur le quai la prise en charge intervient au début des opérations de chargement qui sont effectués par ses soins.

Article 30 : Le Client ou le Chargeur auquel sont confiés les opérations de chargement ou de déchargement, est seul responsable des accidents qui surviendraient au cours de ces manœuvres.

En l'absence de toute faute, la responsabilité même partielle de la Compagnie ne pourra être retenue.

Paragraphe III - De l'Exécution du Contrat de Transport :

Article 31 : La Compagnie Malienne de Navigation s'engage à livrer la marchandise au lieu et à la date convenue dans le contrat, et dans l'état auquel elle l'a prise en charge.

Article 32 : La force majeure et le vice propre de la chose constituent des causes de non responsabilités de la Compagnie en cas de dommages subis par le client.

Article 33 : Aussi, lorsque l'Entreprise se trouve dans l'impossibilité de remplir les engagements de l'Article 30 par suite d'une requisition Administrative pour cause d'utilité publique, sa responsabilité ne pourra être retenue.

Article 34 : Toute marchandise arrivée à destination fait l'objet d'une lettre d'avis adressée au destinataire.

Cette lettre lui fera connaître avec précision le délai de plancho c'est à dire le temps dont il dispose à partir de la réception de l'avis pour enlever sa marchandise.

La lettre d'avis établie en deux exemplaires (I pour le destinataire et I à la souche) est communiquée par cahier de transmission au destinataire.

Article 35 : A la livraison, lorsque le destinataire constate des pertes ou des avaries, il pourra formuler des réserves verbales ou écrites dans un premier temps et envoyer ensuite ses protestations par lettre recommandée au représentant de l'Entreprise dans un délais de 3 (Trois) jours à peine de forclusion à partir de la date de livraison, le cachet de la poste faisant foi.

Article 36 : La livraison est un acte juridique par lequel la Compagnie remet la chose objet du contrat, au destinataire qui l'accepte et signe le connaissement. Elle met fin au contrat de transport.

Article 37 : Tout destinataire ou toute personne mandatée qui serait régulièrement avisée de l'arrivée de la marchandise et qui laisserait périoditer le délai de plancho, ne pourra en aucune façon et quelque soit le dommage subi, actionner la responsabilité de la Compagnie Malienne de Navigation, car le délai de gardiannage prend fin avec le délai de plancho.

Paragraphe IV : - Causes Limitatives de Responsabilité de la CMN.

Article 38 : La Compagnie Malienne de Navigation n'est pas responsable des dommages subis par une marchandise lorsqu'il y a fausse déclaration sur la nature même de la chose à transporter.

En cas de lésion, elle pourra demander des dommages et intérêts au client indélicat.

Article 39 : La Compagnie Malienne de Navigation n'est pas responsable des avaries survenues aux marchandises qui, suivant la déclaration de l'expéditeur dans la déclaration d'expédition sont remises en vrac ou avec emballage défectueux ; lorsqu'il est établi que le manque ou l'état défectueux de l'emballage est à l'origine de ses avaries.

Article 40 : La Compagnie Malienne de Navigation n'est pas responsable de l'avarie survenue aux marchandises, qui, en vertu des prescriptions des tarifs ou des conventions spéciales passées avec l'expéditeur, ont été chargées ou déchargées par celui-ci ou par le destinataire, lorsque l'avarie aura résulté du danger inhérent à l'opération du chargement et du déchargement défectueux.

Article 41 : La Compagnie Malienne de Navigation n'est pas responsable de l'avarie survenues aux marchandises qui, pour des causes inhérentes à leur Nature, sont exposées au danger particulier de se perdre en tout ou parti ou d'être avariées, notamment à la suite de bris, mouille, dessiccation ou évaporation, déliquescence et déperdition, détérioration intérieure ou spontanée, coulage des sacs, fûts ou récipients divers lorsque l'avarie aura résulté de ce danger.

Article 42 : La Compagnie Malienne de Navigation n'est pas responsable de l'avarie survenue aux marchandises qui auraient été chargées sur navires découverts, choisis de plein gré par le propriétaire de la marchandise lorsque l'avarie aura résulté du danger inhérent à ce mode de transport.

Article 43 : La responsabilité de la Compagnie Malienne de Navigation sera partagée avec les propriétaires de la marchandise pour la perte par incendie, dans le transport ou transit, de matières essentiellement inflammables telles que le coton le kapok non comprimés en balles, les expéditions d'essence portant des traces de coulage etc... en raison des risques inhérents au transport des dits matières dans ces conditions.

Pour sauver des vies humaines ou un navire lorsque la Compagnie Malienne de Navigation jette par dessus bord des marchandises, elle ne supporte qu'à 50 % cette avarie commune.

Article 44 : La Compagnie Malienne de Navigation ne répond pas des déchets de route ; elle n'accepte qu'au poids les marchandises remises en vrac et décline toute responsabilité quant au nombre de pièces dont les expéditions de cette nature sont composées.

Les réclamations relatives aux différences de poids à l'arrivée ne seront examinées que si elles dépassent 2 % du poids total, à moins qu'il y ait trace évident de sous-poids. Ce taux de 2 % s'applique à tous les clients Sociétés d'Etat, organisme Public, Pseudo-Public et Privé.

Les différences de poids provenant nettement de la dessiccation en cours de route ne pouvant donner lieu à réclamation.

Toutefois, dans le cas de chargement hâtif ou urgent, ainsi qu'au lieu de déchargement dépourvus de moyen de pesage, la Compagnie acceptera les marchandises en port brut, au nombre de colis, caisse, paquets, balles, sacs, fûts etc... Sous réserve de vérification de poids à l'arrivée en présence du destinataire ou du transitaire.

Article 45 : La Compagnie Malienne de Navigation n'accepte pas le transport des valeurs espèces, titres, métaux précieux, et d'une manière générale, toute marchandise valant plus de 100 CFA/Kg et 50.000 Foba le colis doit obligatoirement faire l'objet d'une déclaration de valeur.

A défaut de cette déclaration, les marchandises remises au transport sont réputées valoir que 100 Foba le Kg ou 50.000 Foba le colis au maximum.

Article 46 : La Compagnie Malienne de Navigation n'accepte pas les marchandises dangereuses, infestées ou insalubres, et celles qui risquent par leur contact de détériorer ou de salir d'autres marchandises ou le matériel en raison de leur état.

Article 47 : Si dans le délai de 3 jours ouvrable après la réception de la marchandise et le paiement du prix de transport, le destinataire ne notifie pas à la Compagnie une protestation motivée par lettre recommandée avec avis de réception ou par acte extra-judiciaire lorsque est victime de perte ou d'avarie, son action sera irrecevable.

Article 48 : Cette fin de non recevoir a 3 conditions :

- Réception de la marchandise par le destinataire
- 3 jours de délai écoulé sans protestation à partir de la livraison et du paiement du prix de transport
- Absence de fraude de la part de la CMN.

Article 49 : A défaut de fraude ou d'infidélité, les victimes de pertes, de retard et d'avaries, doivent actionner la responsabilité de l'Entreprise dans le délai de prescription qui court :

- Du jour où la marchandise aurait dû être remise dans le cas de perte totale
- Du jour où la marchandise aura été remise ou offerte au destinataire dans tous les cas
- Du jour de la notification comportant liquidation ou ordonnancement définitif, dans le cas de transport fait pour le compte de l'Etat.
- Du jour où le compte dont la révision est demandée a été définitivement arrêté, en ce qui concerne les actions ou révisions de compte pour cause d'erreurs, omissions de faux ou de doubles emplois.

Paragraphe V - Des Formalités en cas de Refus de la Marchandise ou de Contestation à la Livraison :

Article 50 : Lorsqu'au terme du transport, le destinataire refuse de prendre livraison des objets transportés, la CMN fera recours à une expertise. Elle sera contradictoire et comportera :

- le lieu et la date du contrat (s'il y en a eu)
- la cause des avaries
- le quantum de la perte
- les réserves prises
- la nature des avaries.

Article 51 : Cette expertise est effectuée par un expert agréé. Les frais d'expertises seront à la charge de la partie demanderesse.

Article 52 : S'il en résulte que l'avarie est due à l'une des causes exclusives de responsabilité prévues aux articles 31 et 32, la Compagnie Malienne de Navigation est entièrement déchargée et le destinataire doit lui payer le prix du transport et les frais d'expertise, sous peine de rétention de la marchandise.

Article 53 : Malgré l'expertise si le destinataire persiste dans son refus, la Compagnie Malienne de Navigation lui enverra alors une lettre de rétention.

Cette lettre lui fera connaître avec précision le délai dont il dispose pour payer le prix du transport et de l'expertise et enlever la marchandise.

Il est entendu que ce délai ne saurait excéder un mois à compter du jour de la réception de la lettre.

Article 54 : A la fin du délais, si le destinataire ne se manifeste pas, la Compagnie Malienne de Navigation sera alors admise à vendre, dans les formes du droit, les marchandises refusées.

Elle a un privilège pour le paiement du transport et de tous les autres frais, sur leur prix de vente.

Article 55 : Lorsque le contrat de transport n'aura pas été correctement exécuté, le destinataire a le droit de recours de l'expéditeur contre la Compagnie Malienne de Navigation.

Article 56 : Il pourra :

En cas de retard, mettre la Compagnie Malienne de Navigation en demeure de livrer la marchandise à l'expiration du délai prévu pour le transport.

En cas d'avaries ou de pertes non reconnues par l'Entreprise, faire constater le dommage par voie d'expertise avant de prendre livraison de la marchandise.

Il notifiera sa protestation au Chef d'Escale intéressé dans les 3 jours ouvrables qui suivent la réception de la marchandise.

Article 57 : Lorsqu'il y a conflit à la formation ou à l'exécution du contrat de transport, le Président du Tribunal de Commerce nommé par Ordonnance au pied d'une requête un ou plusieurs Experts pour la vérification de l'état des Objets transportés ou présentés pour être transportés, leur conditionnement, leur poids, leur nature et les autres caractéristiques.

Le requérant doit aviser toutes les parties susceptibles d'être mises en cause ; l'expéditeur, le destinataire, le transporteur et le commissionnaire.

Article 58 : Les règles édictées par l'Article 57 ne sont pas impératives. La Compagnie Malienne de Navigation et la partie adverse pourront au besoin faire recours à l'arbitrage de toute personne qui leur inspirerait confiance.

Ils ont également la faculté de désigner des experts de leur choix.

Chapitre III - Du Transport des Personnes et de leurs Bagages

Article 59 : La Compagnie Malienne de Navigation dispose de bateaux courriers qui assurent le transport des personnes et de leurs bagages entre Koulikoro-Gao, Gao-Koulikoro au moins une fois par semaine et sur le tronçon Bamako-Kankan-Bamako au moins une fois tous les 15 jours.

A cause de l'abondance des demandes, toute personne qui désirerait voyager devra faire réserver sa place au moins deux semaines à l'avance.

Il reste entendu que l'Entreprise ne pourra faire l'objet, d'aucune mise en demeure si les places du Bateau que le client désire prendre se trouvaient entièrement payées avant les délais normaux de réservation.

Article 60 : Les réservations devront être confirmées deux jours formos avant le départ par l'acquisition du titre de transport.

Les titres de transport sont nominatifs, non cessibles et individuels.

Une réservation non confirmée pourra être annulée d'office par la OMN.

Article 61 : Aucune réservation n'est consentie en dehors des Escalas de départ et du terminus des lignes.

Cependant, une réservation dans une Escala intermédiaire peut être considérés comme ferme, si le passager acquitte le prix du transport comme s'il partait de la tête de ligne ou de la dernière grande Escala où la place demandée s'est trouvés libre.

Article 62 : Le droit au transport est sanctionné par la délivrance d'un titre que le passager doit présenter à toute réquisition des agents de la Compagnie.

Article 63 Tout passager est en situation irrégulière s'il ne peut au cours du voyage ou du débarquement présenter son billet de voyage.

Il sera condamné à payer une indemnité égale au double du prix du billet normal de passage.

En raison de l'irrégularité de ce passager clandestin, la Compagnie Maritime de Navigation décline toute responsabilité en cas d'accident.

Article 64 : En cas de perte ou de vol du titre de transport au cours du voyage, l'intéressé devra immédiatement aviser le Commissaire de Bateau.

Ce dernier vérifiera dans le manifeste pour passagers (document centralisateur de tous les titres de transport relatifs aux passagers à bord) si le requérant était réellement muni d'un billet de passage au départ.

Article 65 : Au cours du voyage, le passager qui désirerait occuper une classe supérieure disponible, pourra échanger son titre de transport contre un autre.

Il paiera à cet effet la différence de prix et le montant des frais de titres.

Article 66 : Un titre non utilisé conserve sa validité pendant un an. Toutefois le détenteur doit en aviser la Compagnie Malienne de Navigation. Il devra faire une nouvelle réservation au moins deux semaines avant le départ du Bateau qu'il désire prendre.

Il est toujours tenu de confirmer sa réservation deux jours à l'avance.

Article 67 : Pour les passagers de cabines se trouvant dans le cas de l'article 66, une taxe de mise à jour fixée forfaitairement à 500 francs est perçue.

Article 68 : L'Entreprise ne garantit aucune place aux détenteurs de titres non utilisés s'ils ne respectent pas les délais de réservation et de confirmation.

Article 69 : Le remboursement du titre pourra s'effectuer sur la base de 90 % de la valeur du billet taxes déduites lorsque le détenteur renonce à effectuer le voyage sans aviser les services de la Compagnie 24 heures avant le départ.

Cette disposition ne s'applique pas aux passagers de pont.

Article 70 : Les passagers requisitionnaires sont soumis aux mêmes obligations et ont les mêmes droits que les passagers payants, mais ils ne pourront en aucune manière obtenir le remboursement de la valeur de la réquisition lorsqu'ils renonceraient à effectuer le voyage.

Article 71 : Au cours du voyage, le Commissaire du Bateau est responsable de la sécurité des passagers et du navire.

Il est à cet effet seul juge des décisions à prendre lorsque l'ordre public la sécurité et la tranquillité sont menacés.

Toutes manifestations violentes contre ces décisions entraînent la rupture du contrat de transport et les manifestants pourront être débarqués et remis aux autorités administratives de l'escale en vue.

Article 72 : Tous contrats ou toutes conventions de transport liant la Compagnie Malienne de Navigation à d'autres Sociétés d'Etat ou à des particuliers et dont les clauses seraient contraires pour tout ou partie aux dispositions de présent.

CHAPITRE des CHARGES, sont mis et non énoncés.

C A B I N E T

5217

ARRÊTÉ /1/93 MT-CAB

PORTANT APPROBATION DU CAHIER DES CHARGES
DE LA COMPAGNIE MALIENNE DE NAVIGATION.

LE MINISTRE DES TRANSPORTS

- Vu la Constitution ;
- Vu l'Ordonnance N°91-014/P-CTSP du 18 Mai 1991 fixant les principes fondamentaux de l'organisation et de fonctionnement des Etablissements publics à caractère industriel et commercial et des Sociétés d'Etat ;
- Vu l'Ordonnance N°53/CLN du 19 Septembre 1973 portant réglementation du contrat de transport ;
- Vu le Décret N°93-106/P-MI du 16 Avril 1993 portant nomination des membres du Gouvernement ;
- Vu le Décret N°91-357/P-CTSP du 16 Octobre 1991 portant nomination d'administrateurs ;

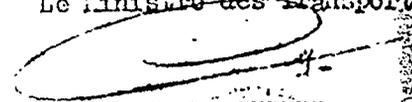
ARRÊTÉ :

Article 1er : Est approuvé le Cahier des Charges de la Compagnie Malienne de Navigation (COMANAV) joint au présent arrêté.

Article 2 : Le présent arrêté ainsi que toutes dispositions antérieures contraires sera enregistré, publié et communiqué partout où besoin sera.

Bamako, le 2 SEP. 1993

Le Ministre des Transports


Samba SIDIBE
Ingénieur des Constructions Civiles



Ampliations :

- Original 1
- P-MI - CS - AN - SGG 4
- PRL et tous Ministères..... 23
- Ttes Dtions Nles du M.T 6
- D.N.E. - CF - Trésor - D.N.E.
- D.N. Impôts 5
- Intéressé et Dossier 2
- Archives 1
- J.O. - RI 1

H.C

PRESIDENCE DE LA REPUBLIQUE

REPUBLIQUE DU MALI

Un Peuple - Un But - Une Foi

SECRETARIAT GENERAL DU GOUVERNEMENT

LOI N° 91-057 / AN-RII

PORTANT STATUT GENERAL DES SOCIETES D'ETAT

L'ASSEMBLEE NATIONALE A DELIBERE ET ADOPTE EN SEANCE DU 1ER FEVRIER 1991 :

LE PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE PROMULQUE LA LOI DONT LA TENEUR SUIT :

CHAPITRE I

DISPOSITIONS GENERALES

Article 1er/- DEFINITION

Les Sociétés d'Etat sont des sociétés de capitaux dont les actions sont entièrement détenues soit par l'Etat seul, soit par l'Etat et une personne morale de droit public.

Article 2/ - OBJET

Les sociétés d'Etat exercent une activité de production ou d'échange de biens et services selon les critères de rentabilité économique et financière ; elles concourent à la réalisation de la politique économique et sociale du Gouvernement.

L'exécution d'une mission de service public peut être confiée à la société d'Etat dans le cadre d'un contrat de concession de service public.

Article 3/- CREATION

La société d'Etat ou le capital est entièrement détenu par l'Etat est créée par loi.

Dans les autres cas, la création d'une société d'Etat est autorisée par la loi sur la base d'une étude attestant sa rentabilité économique et financière.

Article 4/- LE REGIME JURIDIQUE

Les sociétés d'Etat sont soumises aux dispositions législatives et réglementaires propres aux sociétés d'Etat.

Toutes les questions qui ne sont pas résolues dans le cadre de la législation spécifique applicable aux sociétés d'Etat seront réglées conformément aux dispositions du Code de Commerce en vigueur applicable aux sociétés anonymes.

Lorsque la société d'Etat exécute un contrat de concession de service public, des prérogatives attachées à cette mission sont définies dans le contrat de concession.

CHAPITRE II

REGIME DES BIENS ET DES ACTIONS

Article 5/-LES APPORTS

Les apports faits par les actionnaires ou l'Etat seul constituent le capital. Ils peuvent être faits en nature ou en numéraire.

Article 6/-Lorsque les apports sont en nature, ils sont évalués par un Commissaire aux Apports désigné par le Ministre de la Justice sur la liste des experts compétents agréés par les tribunaux.

Le Commissaire aux Apports établit sous sa responsabilité un rapport d'évaluation des apports en nature qui est annexé aux statuts de la société d'Etat.

Article 7/-Les biens apportés en nature sont immédiatement transférés à la Société d'Etat en toute propriété et font partie du domaine privé.

Toutefois, sont inaliénables et imprescriptibles, ceux des biens des sociétés d'Etat affectés à l'usage public ou spécialement aménagés pour l'exploitation du service public dont la gestion lui est confiée.

Article 8/- FORME DES ACTIONS

Les actions sont établies sous la forme nominative ; elles sont matérialisées par un certificat ou des titres extraits de registres à souches numérotés, frappés du timbre de la société et revêtus de la signature du Président du Conseil d'Administration

Celles de l'Etat sont libellées au nom du Ministre chargé des Finances. Toutefois, les actions au porteur peuvent être créées sur délibération du Conseil d'Administration. Les conditions de souscription et de cession de ces actions

Article 9/-TRANSMISSION DES ACTIONS NOMINATIVES

Les actions sont négociables et transmissibles dans les conditions à déterminer par décret pris en Conseil des Ministres.

Les actions, pour être transmissibles, doivent être entièrement libérées.

Sous peine d'inopposabilité à la société, toute transmission de certificat d'actions ou de titres doit être notifiée à cette dernière pour enregistrement.

Le certificat ou les titres du cédant sont annulés et il est délivré un ou plusieurs certificats ou titres nouveaux au concessionnaire.

Les actions sont indivisibles à l'égard de la société.

Article 10/- La possession d'une action emporte de plein droit aux statuts de la société et aux décisions régulièrement prises par les organes dirigeants.

Dans les sociétés d'Etat où l'Etat est le seul actionnaire l'Etat n'est responsable du passif qu'à concurrence du montant nominal du capital. Toutefois, il reste responsable de l'intégral des obligations qu'il a avalisées ou garanties.

Article 11/- Dans les sociétés d'Etat où le capital est détenu par d'autres actionnaires à côté de l'Etat, chaque action donne droit dans les bénéfices et dans l'actif social, à une part proportionnelle au nombre d'actions émises.

Les actionnaires sont responsables du passif social jusqu'à concurrence du montant nominal des actions qu'ils possèdent

L'Etat est responsable des obligations qu'il aura avalisées ou garanties.

Article 12/-LE CAPITAL SOCIAL.

Le capital social constitue la principale garantie des créanciers sociaux.

- 4 -

Le capital minimum requis pour la constitution d'une société d'Etat est de cinquante millions (50.000.000) CFA.

Article 13/-LIBERATION

Le capital social est entièrement souscrit lors de la constitution de la société d'Etat. Les actions de numéraires sont libérées lors de la souscription d'un quart au moins de la valeur nominale. La libération du reste se fera en une ou plusieurs fois sur décision du Conseil d'Administration et ce, dans un délai n'excédant pas quatre (4) ans à compter de la date de création de la société.

Article 14/-AUGMENTATION ET DIMINUTION

Le capital peut être augmenté en une ou plusieurs fois par voie d'apports en nature ou en numéraire, ou par tous autres moyens prévus au Code de Commerce. Lors des augmentations du capital les actions souscrites sont libérées immédiatement et intégralement.

Les modifications du capital sont autorisées par le Conseil des Ministres sur proposition du Conseil d'Administration.

CHAPITRE III

ORGANISATION ET FONCTIONNEMENT

Article 15/-PRINCIPE

Les principes fondamentaux de l'organisation et du fonctionnement des sociétés d'Etat sont, sous réserve des dispositions de la présente loi, ceux fixés par la Loi n°87-91/AN-RN du 10 Août 1987, portant principes fondamentaux de l'organisation et du fonctionnement des Sociétés d'Etat et Etablissements publics à caractère industriel et commercial.

Chaque société d'Etat est administrée et gérée conformément aux règles définies par la présente loi et aux dispositions d'un statut particulier approuvé par décret.

Article 16/-STATUT PARTICULIER

Le statut particulier de chaque société d'Etat fixe :

- a) le siège ;
- b) le nombre d'Administrateurs de la Société d'Etat ;
- c) la répartition des sièges d'administrateurs ;
- d) la composition du comité de gestion. /

Il définit :

- a) les pouvoirs spécifiques du Conseil d'Administration
- b) les attributions du Président Directeur Général ou du Directeur Général et du Président du Conseil d'Administration.

Il détermine le montant au delà duquel les contrats sont approuvés par l'autorité de tutelle.

CHAPITRE IV

DISPOSITIONS FINANCIERES ET COMPTABLES

Article 17/-FONDS SOCIAL

Il est institué un fonds social alimenté par un prélèvement sur les bénéfices nets de la société d'Etat. Les modalités de gestion du fonds sont définies dans les statuts particuliers de la société d'Etat.

Le montant des prélèvements est déterminé par le Conseil d'Administration.

Article 18/-PART DE BENEFICES A VERSER A L'ETAT

Afin de contribuer au financement des programmes nationaux de développement, les sociétés d'Etat doivent verser au budget d'Etat une partie de leurs bénéfices nets sans mettre en danger leur possibilité de développement.

Le pourcentage de bénéfice versé à l'Etat est déterminé par le Conseil d'Administration.

Article 19/-EXERCICE SOCIAL

L'exercice social dure douze (12) mois. Il commence en principe le premier Janvier de chaque année et se termine le 31 Décembre de la même année.

CHAPITRE V

DISSOLUTION - LIQUIDATION

Article 20/-DE LA DISSOLUTION

La dissolution de la société d'Etat est prononcée par loi sur proposition du Ministre chargé de la tutelle. Les cas de dissolution sont ceux prévus par le droit des sociétés.

Article 21/-DESIGNATION DES LIQUIDATEURS

En cas de dissolution, le Gouvernement désigne un ou plusieurs liquidateurs.

Cette nomination, non fin aux pouvoirs du Conseil d'Administration, du Directeur Général et du Comité de Gestion. Toutefois, la personnalité morale de la société subsiste pour les besoins de la liquidation jusqu'à la clôture de celle-ci.

Article 22/-DUREE DU MANDAT DU LIQUIDATEUR

La durée du mandat du liquidateur ne peut excéder un (1) an. Toutefois, il peut être renouvelé à la demande du liquidateur, à condition qu'il indique dans sa demande les raisons pour lesquelles la liquidation n'a pu être clôturée, les mesures qu'il envisage de prendre et les délais fermes que nécessite l'achèvement de la liquidation. Dans tous les cas, la durée totale du mandat du liquidateur ne peut excéder deux (2) ans.

Article 23/-POUVOIRS DU LIQUIDATEUR

Le liquidateur représente la société, il est investi des pouvoirs les plus étendus pour réaliser l'actif. Il peut céder tout ou partie de l'actif de la société en liquidation même par voie de fusion.

Article 24/-CAS D'INTERDICTION DE CESSION

Les cessions prévues à l'Article 23 ne peuvent en aucun cas être faites aux liquidateurs ou à leurs associés, aux personnes ayant eu dans la société la qualité d'administrateur, de Directeur Général, de membre du comité de gestion, de commissaire aux comptes ou de commissaire du Gouvernement.

Article 25/-RAPPORTS PERIODIQUES

Pendant la durée de son mandat, le liquidateur présente tous les trois mois au Ministre chargé des Finances, un rapport sur la situation active et passive de la société, sur la poursuite des opérations de liquidation et le délai nécessaire pour les terminer.

Article 26/-RAPPORT DE CLOTURE

À la fin de la liquidation, le liquidateur soumet un rapport de clôture au Ministre chargé des Finances et le Gouvernement statue sur les comptes définitifs. .../...

Article 17/-RESULTATS DE LIQUIDATION

Lorsque l'Etat est seul actionnaire, le produit net de la liquidation, après extinction du passif est versé au trésor ; et en cas de déficit, le passif exigible est pris en charge par le budget d'Etat à concurrence du montant nominal du capital.

Lorsque l'Etat participe au capital social avec d'autres collectivités publiques, le produit net de la liquidation, après extinction du passif, ou le cas échéant le passif exigible est réparti au prorata de la participation de chacun au capital.

CHAPITRE VI

DISPOSITIONS PARTICULIERES

Article 28/-STATUT DU PERSONNEL

Le statut du personnel des sociétés d'Etat est fixé par la loi. Toutefois, lorsque la société d'Etat est chargée de la gestion d'un service public, ce personnel est soumis aux règles qui régissent l'exercice du droit de grève dans les services publics.

Article 29/-CAS DES SOCIETES A CAPITAUX PUBLICS SANS REPARTITION DIRECTE DE L'ETAT.

Les sociétés de capitaux dont les actions sont entièrement souscrites par des personnes morales de droit public autres que l'Etat sont assimilables aux sociétés d'Etat.

Article 30/-DISPOSITIONS FINALES

Des décrets pris en Conseil des Ministres détermineront en tant que de besoin, les modalités d'application de la présente loi.

KOULOUBA, LE 20 MARS 1991
LE PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE,

[Handwritten signature and stamp]

GENERAL HOUSSE TRAORE

MARE NOSTRUM

CENTRE DE FORMATION MARITIME
AGREE SFOD 05

- Certificat d'Initiation Nautique
C.I.N. (durée : 3 semaines, 230 h)

- Permis de Conduire les Moteurs
P.C.M. (durée : 3 semaines, 26 h)

- Permis de Conduire les Moteurs
Marins P.C.M.M.
(durée : 3 semaines, 26 h)

- Certificat de Capacité
(durée : 13 semaines, 352 h)

- Brevet Patron de Petite Navigation
B.P.P.N.
(durée : 10 semaines, 519 h)

- Certificat Motoriste à la Pêche
(durée : 10 semaines, 584 h)

- Diplôme de mécanicien 750 KW
(durée : 13 semaines, 324 h)

- Brevet de Chef de Quart
de Navigation Officier B.C.C.N.C.
(durée : 19 semaines, 300 h)

- Certificat Restreint d'Opérateur
C.R.O. (durée : 1 semaine, 20 h)

- Certificat Général d'Opérateur
C.G.O. (durée : 2 semaines, 70 h)

- Stage Simulateur ARPA
(durée : 4 jours)

Formation et perfectionnement sur site
ou à distance (en mer, en port, dimanche)

Entrée N°3

Port de la Pointe Rouge
13003 MARSEILLE, France
Tél : 33(0) 495 140 536
Fax : 33(0) 495 140 537
Email : snpp@wanadoo.fr



Votre métier comme personne ne vous y prépare

PRODUCTION - MAINTENANCE

QUALITÉ - SÉCURITÉ

ENVIRONNEMENT

EMBALLAGES

CONDITIONNEMENT

ACHATS - LOGISTIQUE

VENTE - NÉGOCIATION

MANAGEMENT DE PROJET

INNOVATION

FINANCE - GESTION

MANAGEMENT

EFFICACITÉ PERSONNELLE

Formations

2003

FÉVRIER

MARS-AVRIL

MAI-JUIN

JUILLET

SEPTEMBRE

L'USINE NOUVELLE

Formation

PRODUCTION - MAINTENANCE

	FÉVRIER	MARS	AVRIL	MAI	JUIN	JUILLET	SEPTEMBRE	PRIX	DURÉE	RÉFÉRENCE
► Simplifier les flux de production p11								800€	2J	4 FM 3 0405
► Planifier les activités de production p12								750€	2J	4 FM 3 0404
► Construire les gammes et les nomenclatures p13								790€	2J	4 FM 3 0409
► Réduire le temps de changement de fabrication par le SMED p14								1280€	2J	4 FM 3 0401
► Simuler le pilotage des flux de production p15								780€	2J	4 FM 3 0406
► Manager le progrès continu par le visuel p16								720€	2J	4 FM 3 0408
► Pratiquer les 5S au quotidien p17								420€	1J	4 FM 3 0403
► Animateur-pilote d'une équipe autonome p18								2150€	2x3J	4 FM 3 0407
► La TPM (Total Productive Maintenance) p20								760€	2J	4 FM 3 0402
► Déterminer le rapport qualité/prix de sa maintenance p21								725€	2J	4 FM 3 1000
► Piloter un contrat de maintenance externalisée p22								760€	2J	4 FM 3 1002
► Fiabiliser son outil de production p23								730€	2J	4 FM 3 1001
► Cycle Directeur d'Usine p10								6352€	5x2J	4 FM 3 0500

QUALITÉ - SÉCURITÉ - ENVIRONNEMENT

	FÉVRIER	MARS	AVRIL	MAI	JUIN	JUILLET	SEPTEMBRE	PRIX	DURÉE	RÉFÉRENCE
► Conduire un projet de certification ISO 9001 p25								1495€	3J	4 FM 3 0306
► Passer à la version 2000 de l'ISO 9001 p26								1000€	2J	4 FM 3 0300
► Évaluer la satisfaction de ses clients p28								900€	2J	4 FM 3 0307
► Identifier et piloter les processus p29								950€	2J	4 FM 3 0308
► Pratiquer l'audit qualité p30								1560€	4J	4 FM 3 0304
► Faire vivre la qualité p31								1210€	3J	4 FM 3 0313
► Piloter un projet 5S p32								1360€	2J	4 FM 3 0410
► Pratiquer l'AMDEC p33								1100€	3J	4 FM 3 0303
► HACCP en pratique p34								1170€	3J	4 FM 3 0312
► Vers un système de management intégré QSE p35								735€	1J	4 FM 3 0309
► Initialiser sa démarche environnementale (ISO 14001) p36								1190€	3J	4 FM 3 0301
► L'éco-conception p37								960€	2J	4 FM 3 0310

ACHATS - LOGISTIQUE

	FÉVRIER	MARS	AVRIL	MAI	JUIN	JUILLET	SEPTEMBRE	PRIX	DURÉE	RÉFÉRENCE
► La pratique des achats p45								1500€	4J	4 FM 3 0009
► Bâtir et mettre en œuvre sa stratégie d'achats p46								1030€	2J	4 FM 3 0007
► Négociation achat p47								1650€	2x2J	4 FM 3 0007
► Cahier des charges fonctionnel p48								795€	2J	4 FM 3 0003
► Les aspects juridiques des achats p49								1240€	3J	4 FM 3 0008
► Achats de prestations de services p50								840€	2J	4 FM 3 0004
► Achats de sous-traitance p50								1000€	2J	4 FM 3 0005

180

2003

www.usinenouvelle.com

L'USINE NOUVELLE
Formation

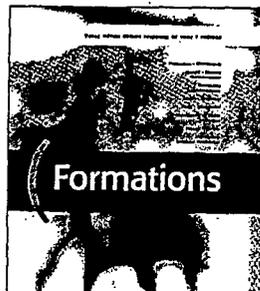
MANAGEMENT DE PROJET - INNOVATION

	FÉVRIER	MARS	AVRIL	MAI	JUIN	JUILLET	SEPTEMBRE	PRIX	DURÉE	RÉFÉRENCE
▶ Travailler en multi-projet p64								900€	2J	4FM-3.0102
▶ Cycle chef de projet (mixte présentiel/à distance) p65								1.100€	12J	4FM-3.0105
▶ Intégrer les risques-projet p66								795€	2J	4FM-3.0101
▶ Atelier Capitaliser l'expérience acquise sur les projets p67								1.425€	3x1J	4FM-3.0103
▶ Maîtriser la qualité de ses projets p68								900€	3J	4FM-3.0104
▶ Maîtriser les dimensions humaines du projet p70								1.465€	2x2J	4FM-3.0100
▶ Les projets de développement de produits nouveaux p71								245€	3J	4FM-3.0200
▶ La méthode TRIZ® : initiation et pratique p72								1.770€	2x2J	4FM-3.0204
▶ Déterminer sa stratégie de veille p74								855€	2J	4FM-3.0201
▶ La protection de la propriété industrielle et la surveillance des brevets p74								855€	2J	4FM-3.0202

MANAGEMENT - EFFICACITÉ PERSONNELLE

	FÉVRIER	MARS	AVRIL	MAI	JUIN	JUILLET	SEPTEMBRE	PRIX	DURÉE	RÉFÉRENCE
▶ Nouvelles fonctions d'encadrement p81								180€	3J	4FM-3.0602
▶ Le management à distance d'un réseau p82								1.360€	3J	2FM-3.0708
▶ Manager efficacement son équipe p83								2.105€	2x3J	4FM-3.0607
▶ Convaincre et faire passer ses projets p84								780€	2J	4FM-3.0601
▶ Le manager coach p85								1.260€	3J	4FM-3.0604
▶ Travailler ses talents de manager p86								1.220€	3J	4FM-3.0608
▶ Affirmer son leadership p87								1.185€	3J	4FM-3.0603
▶ Prendre la parole en public p88								1.280€	3J	4FM-3.0609
▶ Développer son assertivité p89								1.260€	3J	4FM-3.0611
▶ Prévenir et maîtriser le stress p90								1.190€	3J	4FM-3.0606
▶ Optimiser son temps et gagner en efficacité avec ses équipes p91								1.585€	2x2J	4FM-3.0600
▶ Méthodes de créativité p92								820€	2J	4FM-3.0203
▶ Préserver ses ressources personnelles et professionnelles p93								800€	2J	4FM-3.0605
Parcours agent de maîtrise et d'encadrement										
▶ Les clés du management de proximité p94								1.100€	3J	4FM-3.0614
▶ Communiquer p95								1.100€	3J	4FM-3.0612
▶ Pratiquer la résolution de problèmes p95								760€	2J	4FM-3.0613

Retrouvez le contenu
détaillé de toutes
ces formations
sur notre catalogue



Votre conseil en formation, Brice Ledoyen au **01 56 79 41 82**
ou sur **formation@usinenouvelle.fr**

- ▶ Optimiser la chaîne logistique globale p53
- ▶ Pratique des transports - Niveau 1 p54
- ▶ Pratique des transports - Niveau 2 p55
- ▶ Assurer le suivi physique des stocks p56
- ▶ Gestion des stocks et des approvisionnements p57

FÉVRIER	MARS	AVRIL	MAI	JUIN	JUILLET	SEPTEMBRE	PRIX	DURÉE	REFERENCE
							320 €	3 J	4 FM 3 0905
							440 €	1 J	4 FM 3 0904
							690 €	2 J	4 FM 3 0900
							760 €	2 J	4 FM 3 0901
							1 120 €	3 J	4 FM 3 0902
							1 170 €	3 J	4 FM 3 0903

VENTE - NÉGOCIATION

- ▶ Acquérir les techniques de vente p59
- ▶ Développer ses talents de négociateur p60
- ▶ Négocier et vendre à la grande distribution p61
- ▶ Dynamiser son activité commerciale p62

FÉVRIER	MARS	AVRIL	MAI	JUIN	JUILLET	SEPTEMBRE	PRIX	DURÉE	REFERENCE
							1 680 €	2/2 J	2 FM 3 0704
							960 €	2 J	2 FM 3 0705
							1 310 €	3 J	2 FM 3 0702
							940 €	2 J	2 FM 3 0709

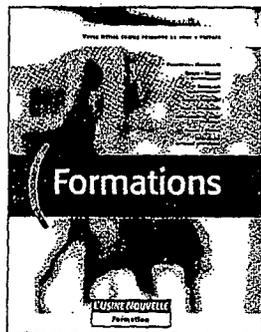
FINANCE - GESTION POUR INGÉNIEURS ET MANAGERS

- ▶ Lire le bilan et le compte de résultat d'une entreprise p76
- ▶ Faire le diagnostic financier d'une entreprise p77
- ▶ Établir un business plan p78
- ▶ Les outils de gestion incontournables pour piloter son activité p79

FÉVRIER	MARS	AVRIL	MAI	JUIN	JUILLET	SEPTEMBRE	PRIX	DURÉE	REFERENCE
							1 660 €	4 J	4 FM 3 1300
							850 €	2 J	4 FM 3 1301
							560 €	1 J	4 FM 3 1302
							1 590 €	4 J	4 FM 3 1303

Retrouvez le contenu détaillé
de toutes ces formations sur
www.usinenouvelle.com
Ou demandez le catalogue 2003

L'USINE NOUVELLE
Formation



Consultez-nous
pour les dates

EMBALLAGES - CONDITIONNEMENT

	PRIX	DURÉE	REFERENCE
▶ L'essentiel de l'emballage et du conditionnement p39	1 220 €	3 J	4 FM 3 1100
▶ Emballages et environnement p39	1 220 €	3 J	4 FM 3 1101
▶ Emballages et grande distribution p39	860 €	2 J	4 FM 3 1102
▶ Les colles au service de l'emballage p40	895 €	2 J	4 FM 3 1103
▶ Le carton ondulé p40	895 €	2 J	4 FM 3 1105
▶ Le carton plat p40	895 €	2 J	4 FM 3 1107
▶ Les complexes et multicouches p41	895 €	2 J	4 FM 3 1110
▶ Les films flexibles et leur mise en œuvre p41	895 €	2 J	4 FM 3 1112
▶ Les plastiques rigides p41	895 €	2 J	4 FM 3 1113
▶ Les emballages actifs p42	895 €	2 J	4 FM 3 1114
▶ L'opercule p42	895 €	2 J	4 FM 3 1115
▶ Tout savoir sur la colorimétrie p42	895 €	2 J	4 FM 3 1106
▶ L'impression et le "bon à tirer" p42	1 250 €	3 J	4 FM 3 1111
▶ Emballage : cahier des charges et mise en conformité p43	895 €	2 J	4 FM 3 1109
▶ Le cahier des charges des équipements de la ligne emballage et conditionnement p43	895 €	2 J	4 FM 3 1104

187
Votre conseil en formation, Brice Ledoyen au **01 56 79 41 82**
ou sur formation@usinennouvelle.fr

L'USINE NOUVELLE

L'École Nationale de la Marine Marchande de Saint-Malo



Ouvrira en janvier 2003 les cours de :

- Chef mécanicien 9000
- OMB spécial
- Chef de quart de navigation côtière

Renseignements : www.hydro-saint-malo.fr

Inscriptions : BP 409 85442 Saint-Malo cedex - Tél. 02 99 40 68 80 - Fax : 02 99 40 57 63

E-mail : contact@hydro-saint-malo.fr

CABINET

ARRETE N° 1976 /

**Portant agrément de la société d'études et de réparation navale
et industrielle soerni-afrique centrale à l'exercice de l'activité
d'expertise en matière fluviale**

**LE MINISTRE DES TRANSPORTS, DE L'AVIATION CIVILE,
CHARGE DE LA MARINE MARCHANDE**

Vu l'Acte fondamental ;

Vu le règlement n° 14/99-CEMAC-036-CM-03 du 17 décembre 1999
portant adoption du code de la navigation intérieure CEMAC-RDC ;

Vu le décret n° 99-93 du 2 juin 1999 portant attributions et organisation
de la direction générale de la navigation fluviale ;

Vu le décret n° 99-95 du 2 juin 1999 portant attributions et organisation
de l'inspection générale des transports ;

Vu le décret n° 99-96 du 2 juin 1999 portant attributions et organisation
du ministère des transports, de l'aviation civile, chargé de la marine
marchande ;

Vu, ensemble, les décrets n°s 99-1 du 12 janvier 1999 et 2001-219 du
8 mai 2001 portant nomination des membres du Gouvernement.



ARRETE

Article premier : La société d'études et de réparation navale et industrielle soerni-afrique centrale B.P 14852 Brazzaville est agréée à exercer l'activité d'expertise en matière fluviale.

Article 2 : L'agrément est valable un an renouvelable par tacite reconduction.

La délivrance et le renouvellement sont soumis au paiement d'un droit à la direction générale de la navigation fluviale.

Article 3 : L'agrément est individuel et incessible. Il ne peut être ni transféré, ni loué.

Article 4 : La direction générale de la navigation fluviale et la société d'études et de réparation navale et industrielle soerni-afrique centrale signeront un cahier des charges.

Article 5 : Le directeur général de la navigation fluviale est chargé de veiller à la régularité de l'exercice de l'activité accordée à la société d'études et de réparation navale et industrielle soerni-afrique centrale.

Article 6 : Les experts dûment qualifiés de la société d'études et de réparation navale et industrielle soerni-afrique centrale et reconnus par la direction générale de la navigation fluviale prêtent serment devant le tribunal de grande instance du lieu de l'exercice de leur activité.

Article 7 : le présent arrêté sera inséré au Journal Officiel et communiqué partout où besoin sera.-

Fait à Brazzaville, le 7 Mai 2002



Isidore MVOUBA

MINISTÈRE D'ÉTAT, DES TRANSPORTS
ET DES PRIVATISATIONS, CHARGE
DE LA COORDINATION DE L'ACTION
GOUVERNEMENTALE

=====

DIRECTION GÉNÉRALE
DE LA NAVIGATION FLUVIALE

=====

B.P. 14391 - Tél. : 81.51.28
E-mail : dgnf. Co @ caramail. Com
Brazzaville

SOERNI – AFRIQUE CENTRALE
43, Avenue Paul DOUMER
BP. 14852
BRAZZAVILLE

N° _____ /M.E.T.P.C.A.G-DIGENAF/03

**CONVENTION
RELATIVE A LA CONCESSION
DE L'ACTIVITE DES VISITES
DE CONTROLE TECHNIQUE**



Septembre 2002

186

Entre

La Direction Générale de la Navigation Fluviale (DIGENAF), représentée par son Directeur Général Monsieur Jean Marie NGAMOKOBA, dûment habilité pour ce faire et ci-après dénommé " l'Administration Fluviale " d'une part ;

Et

La SOERNI-AFRIQUE CENTRALE , représentée par.....
..... Monsieur
dûment habilité pour ce faire et ci-après dénommé " le Prestataire" d'autre part ;

Conjointement dénommés ci-après les " parties"

II A ETE ARRETE ET CONCLU COMME SUIT :

CHAPITRE I : OBJET ET DUREE DE LA CONVENTION

Article 1^{er} : L'Administration fluviale concède, à titre exclusif, au Prestataire qui l'accepte, l'exercice des visites de contrôle technique conformément aux dispositions du cahier des charges annexé à la présente Convention.

Article 2 : Suivant l'évolution des réglementations en cours, l'administration peut changer les modalités de réalisations des visites de contrôle technique ainsi que les obligations du prestataire, notamment dans l'évolution des formalités administratives assurées par celui-ci.

De son côté, le prestataire peut prendre l'initiative de telles modifications sous réserve de l'accord préalable de l'administration fluviale. Un tel accord est réputé tacite faute de réponse (justifié par un accusé de réception) dans un délai de trois (3) mois.

Ces modifications doivent être régularisées par avenant au cahier des charges.

Article 3 : L'Administration fluviale peut autoriser le prestataire à sous-traiter partiellement les services qui font l'objet de la présente convention. Dans ce cas, le prestataire reste entièrement responsable vis-à-vis de l'administration fluviale de l'exécution des services sous-traités.

Article 4 : La présente convention est consentie et acceptée pour une durée d'un (1) an, renouvelable par tacite reconduction, sauf dénonciation par l'une ou l'autre des parties.

CHAPITRE II : REGIME FINANCIER (tarifs, comptabilité, redevances).

Article 5 : Le prestataire est autorisé à percevoir auprès des armateurs des prix calculés sur la base des coûts réels des visites.

Les tarifs (prix initiaux) sont fixés par le cahier des charges annexé à la présente convention.

Article 6 : Le prestataire peut demander à l'Administration fluviale un aménagement ou une révision de ces tarifs dans le cadre de la réglementation en vigueur. Toutefois, le prestataire est tenu de communiquer à l'administration fluviale au moins trois (3) mois à l'avance toutes les modifications qu'il envisage.

Article 7 : Le prestataire doit tenir pour l'administration fluviale une comptabilité conformément aux textes en vigueur, qu'il lui présente au plus tard le 1^{er} février de l'année qui suit l'exercice considéré. Il dressera en outre un compte rendu d'activités comprenant les statistiques nécessaires pour l'appréciation du travail effectué.

Article-8 : Le prestataire s'engage à verser l'Administration une redevance dont le pourcentage est fixé à..... du montant du chiffre d'affaires réalisé. Cette redevance sera versée tous les trois (3) mois sur le chiffre d'affaires réalisé durant cette période.

Ainsi l'administration fluviale aura la possibilité de contrôler tous les chiffres. Le montant de cette redevance trimestrielle sera réservée à l'administration fluviale au plus tard le 15 du mois qui suit la fin du trimestre.

Article 9 : Si le prestataire ne s'acquitte pas en temps voulu des sommes dues à l'administration fluviale, celles-ci sont de plein droit majorées d'intérêts de retard calculés au taux d'escompte des banques installées au Congo.

CHAPITRE : RESILIATION, CLAUSE DE SAUVEGARDE, DECHEANCE.

Article 10 : L'administration fluviale se réserve le droit de résilier sans indemnités la présente convention et à tout moment, de son cours d'exécution en cas de :

- dissolution de la société SOERNI-AFRIQUE CENTRALE ;
- non respect des engagements conventionnels ;
- d'insatisfaction des prestations fournies ;
- règlement judiciaire ou de mise en liquidation des biens ;
- cession du bénéfice de la présente convention à un tiers sans l'autorisation préalable de l'administration fluviale.

La résiliation peut être prononcée par chacune des parties moyennant un préavis de trois (3) mois et après mise en demeure restée sans effet dans un délai d'un (1) mois.

Article 11 : Le prestataire peut être déchu du bénéfice de la présente convention en cas de :

- fraude ou de malversations de sa part ;
- inobservation grave ou de transgression répétée des clauses de la présente convention ou du cahier des charges et de leurs annexes, et notamment si les

prestations viennent à être interrompues totalement ou partiellement pendant plus de trente (30) jours, cas de force majeure exceptée.

- dans tous les cas ou ; par négligence, incapacité ou malveillance, le prestataire compromettrait l'intérêt général.

La déchéance est prononcée par l'Administration fluviale après mise en demeure du prestataire de remédier aux fautes constatées dans un délai qu'elle lui impartit.

CHAPITRE : CLAUSE JURIDIQUE, EN REGISTREMENT, ENTREE ENVIGUEUR

Article 12 : Toutes contestations relatives à l'exécution ou à l'interprétation de la présente convention seront réglées de préférence à l'amiable, à défaut, par voie judiciaire devant les juridictions compétentes de la République du Congo, à Brazzaville.

Article 13 : Les frais d'impression, des timbres et d'enregistrement de la présente convention sont à la charge du prestataire, qui en remettra trois (3) exemplaires à l'Administration fluviale.

Article 14 : La présente convention entre en vigueur dès sa signature par les deux (2) partie.

Fait à Brazzaville, le.....

Par le Prestataire

Par l'Administration fluviale

.....

Le Directeur Général

.....

Jean Marie NGAMOKOBA

MINISTERE D'ETAT, DES TRANSPORTS
ET DES PRIVATISATIONS, CHARGE
DE LA COORDINATION DE L'ACTION
GOUVERNEMENTALE

SOERNI – AFRIQUE CENTRALE
43, Avenue Paul DOUMER
BP : 14852

Brazzaville

=====

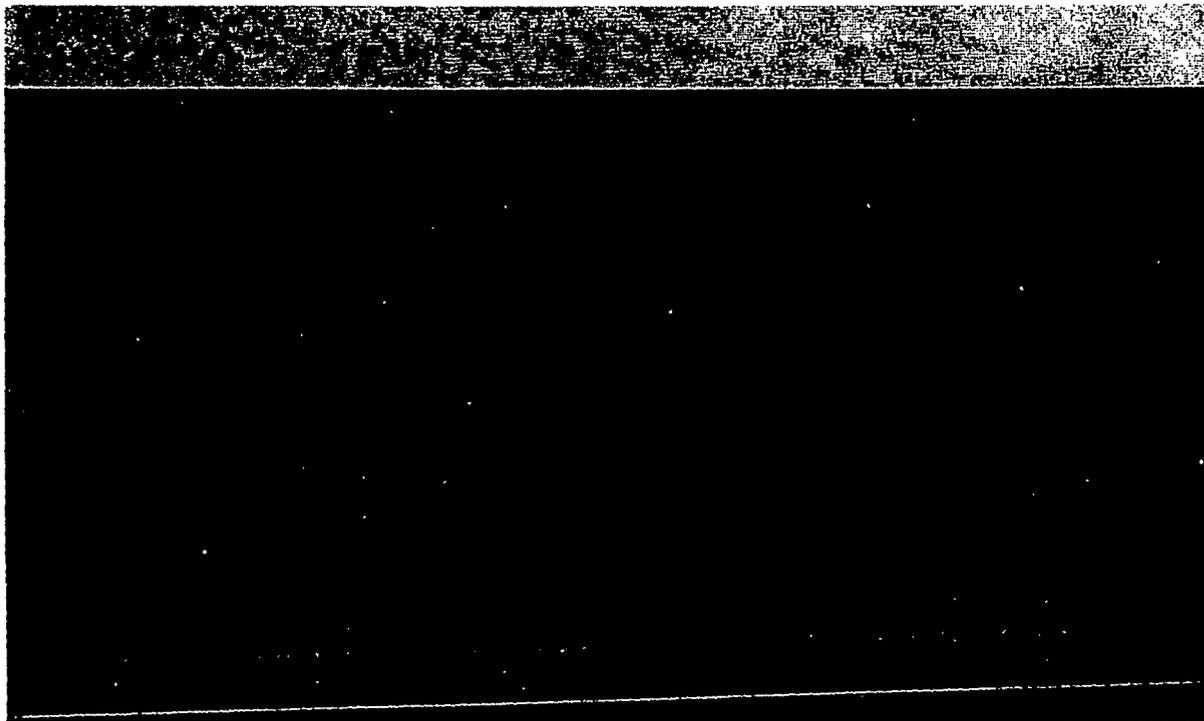
DIRECTION GENERALE
DE LA NAVIGATION FLUVIALE

=====

B.P. 14391 - Tél. : 81.51.28
E-Mail : dgnf. Co @ caramail. Com
Brazzaville

N° _____ /M.E.T.P.C.A.G-DIGENAF/03

**CAHIER DES CHARGES
RELATIF AUX VISITES DE CONTROLE
TECHNIQUE**



CHAPITRE I: OBJET

Article 1^{er} : Le présent cahier des charges, annexé à la convention de concession de réalisations de certaines opérations de visites de contrôle technique des unités flottantes et autres matériels terrestres concourant à l'activité navale, détermine les conditions générales et les modalités de ladite concession.

Il précise notamment les obligations du prestataire vis-à-vis de l'Administration fluviale et des armateurs ou autres usagers.

CHAPITRE II: PIECES CONTRACTUELLES

Article 2 : Les textes administratifs susceptibles d'éclairer le prestataire sont énumérés ainsi qu'il suit :

- Le présent cahier des charges ;
- Le règlement N° 14/99 / CEMAC – 036 – CM –03 du 17 Décembre 1999 portant Code de la Navigation intérieure CEMAC – RDC ;
- L'Arrêté N° 1916 du 07 Mai 2002 portant agrément de la SOERNI – Afrique Centrale ;
- Le décret N° 99 – 93 du 02 juin 1999 portant attributions et organisation de la Direction Générale de la Navigation Fluviale ;
- L'Arrêté N°2320 du 07 Mai 2001 portant attributions et organisation des services de la Direction des Infrastructures et des Equipements Navals à la Direction Générale de la Navigation Fluviale ;
- L'Arrêté N° 4551 du 09 Août 2002 fixant les ;
- montants des redevances, droits et frais afférents à l'accomplissement des actes administratifs liés à la navigation fluviale et aux activités connexes.

CHAPITRE III: DEFINITION ET CONSISTANCE DES OPERATIONS

Article 3 : Le prestataire est autorisé par l'Administration fluviale à fournir exclusivement aux armateurs ou propriétaires des unités flottantes et autres équipements concourant à l'activité navale les prestations portant sur les visites

intermédiaires de contrôle technique, les visites générales de contrôle technique et les visites accidentelles de contrôle technique.

Article 4 : Les opérations à réaliser par le prestataire portent sur les éléments dont la défektivité est susceptible de dégrader les infrastructures fluviales et ou portuaires, ou de porter atteinte à la sécurité des personnes, des biens et ou de l'environnement. Il s'agit d'effectuer l'inspection et la vérification des pièces, organes et ou ensembles d'organes, etc....

CHAPITRE IV: NATURE ET PERIODICITE DES CONTROLES

Article 5 : Lors des visites intermédiaires de contrôle technique l'unité est soumise à un contrôle technique à flot, lequel comprendra un examen visuel suffisant, et certains essais visant à confirmer le maintien en bon état des équipements et installations suivants :

- système d'installation des machines (ligne des moteurs, alignement, fixation élastique ou rigide) ;

- coque, superstructure et accessoires :

- caractéristiques générales ;
- description (nombre et nos des plans, type de constructions, matériaux, forme, etc....)
- compartimentage ;
- aménagement pont (principal, pont a passagers, passerelle d'accès, cale à marchandises, mouillage, amarrage, nature) ;
- etc....

- soudure ;

- tests d'étanchéité ;

- tests d'inclinaison ;

- sécurité et armement mobile (état et fonctionnement du matériel de sécurité : moto pompe, tuyau, extincteurs à mousse ou à poudre, bacs à sable, couvertures, matelas, moustiquaires, ciment rapide, casques de mécaniciens, gilets de sauvetage, bouées de sauvetage, pagaies, scies, coupe – coupe, haches, aussières, diamètre et longueur des câbles, appareils , radiophoniques, caisse à outils, chiffons, serre-câbles, pharmacie, giro compas, cloches, projecteurs, jumelles, angle de barre, compte-tours, pavillons, voltmètres,

sondeurs, feux de navigation, thermomètres huile moteur, filtres, journal de bord, mano huile, documents de bord, etc...);

- jaugeage (marques de franc – bord, échelles de tirant d'eau minimum et en charge, etc ...);

- capacité de ballastage.

Les visites intermédiaires s'effectuent tous les 12 mois pour les pousseurs, barges, grues et tous les 6 mois pour les canots rapides, vedettes de plaisance, baleinières et pirogues motorisées.

Article 6 : Les visites générales reprennent le schéma des visites intermédiaires mais en procédant à une vérification approfondie du matériel flottant ou terrestre concourant à l'activité navale, ainsi que ses conditions d'exploitation concernant :

- la coque, superstructure et accessoires :

- visite de la carène à sec, mesure des épaisseurs des parties principales de la structure, tôles et profilés présentant des indices d'usure ou de corrosion (cloisons longitudinales et transversales, pont principal, superstructure, murailles, les, bouchains, fond, soutes, varangues, carlingues, cornières, peacks, etc...);
- visite des gouvernails, des caissons de prise d'eaux et des vannes de coque ainsi que contrôle des hélices et arbres porte – hélices, ou autres systèmes de propulsion ;
- examen des cadres, entreponts, coquerons, espaces vides et autres compartiments intégrés à la structure ;
- examen et vérification des ancres, câbles et guindeaux ;

- les capacités : visite interne et épreuve des citernes ;

- le lancement du matériel flottant ;

- l'assemblage, les conditions de stabilité ainsi que des essais de stabilité en charge, de vitesse et en route libre, essais de vitesse et de giration (pour les constructions neuves) ;

- les machines :

- plan d'installation de la salle de machines ;
- visite des moteurs à combustion interne et examen de leur bon état de fonctionnement ;
- visite des systèmes non reliés aux moteurs principaux tels que systèmes de graissage et de réfrigération ;
- visite de systèmes de combustion liquide des moteurs principaux et auxiliaires, chaudières principales et auxiliaires, y compris les circuits de transfert et séparateurs ;
- visite des systèmes d'assèchement, de ballastage et de dalotage , y compris les pompes filtres, boîtes à boue, crépines , vannes, puisards convenablement asséchés ;
- examen des pompes à incendie et systèmes connexes ;
- examen des systèmes de réglage (vitesse, commande, etc...) ;

- la capitainerie ;

- la peinture ;

- le service électrique :

- visite des générateurs, transformateurs, tableaux principaux, secondaires et de secours, et les moteurs des services essentiels ;
- visite des câbles et chemins de câbles examinés par sondage, notamment dans les endroits susceptibles de détérioration ;
- examen des mesure d'isolement électrique ;
- examen du bon fonctionnement de l'alimentation des feux de navigation, et des dispositifs d'alarme et de signalisation ;
- examen du bon fonctionnement des circuits d'arrêt à distance des pompes de transfert, ventilateurs des salles de machines, etc...
- connaissance sur le manuel d'utilisation et d'entretien de l'engin ;

- la plomberie.

Les visites générales de contrôle technique sont organisées tous les 36 mois pour les unités flottantes toutes catégories confondues et autres matériels concourant à l'activité fluviale.

Article 7 : Les visites de contrôle technique sont occasionnelles ou ponctuelles, notamment :

- en cas d'échouement ;
- en cas d'avarie importante ;
- en cas de modifications ou de travaux d'entretien importants ;
- etc...

CHAPITRE V : DROITS ET OBLIGATIONS

Article 8 : Les visites de contrôle technique doivent être effectuées dans les meilleures conditions de régularité et de rapidité.

Article 9 : Lorsque la visite de contrôle technique ne donne pas des résultats permettant d'estimer que l'unité est en état satisfaisant, le prestataire informe l'armateur des anomalies constatées et lui fixe sur une nouvelle date de visite, après les réparations nécessaires.

Si l'état de l'engin ne nécessite plus de réparations pour très mauvais état, le prestataire propose sa réforme. Dans ce cas d'espèce, le prestataire en fait une demande à la Direction Générale de la Navigation Fluviale pour les dispositions pratiques à prendre.

Article 10 : Le prestataire n'est pas autorisé à procéder aux réparations des unités ou autres matériels concourant à l'activité fluviale.

Article 11 : Les visites de contrôle technique ayant également pour but de constater l'aptitude ou l'inaptitude d'une unité flottante à naviguer, leurs résultats sont consignés dans un rapport ou procès-verbal de contrôle technique suivant le modèle annexe n° 1 du présent cahier de charges.

Tous les rapports ou procès-verbaux sont transmis à la Direction Générale de la Navigation Fluviale, seule habilitée à délivrer les certificats y afférents.

Article 12 : Le prestataire est soumis au contrôle de l'administration fluviale qui veille au respect des clauses du présent cahier des charges. Le contrôle s'exerce aussi bien sur les questions administratives et financières que sur les opérations techniques.

Il peut être programmé d'accord parties, tout comme il peut être impromptu. Ce contrôle est assuré par les inspecteurs fluviaux mandatés par l'administration fluviale. Il reste entendu que le contrôle dont dispose l'administration fluviale à l'égard du prestataire a son champ d'application limité aux activités relevant de ce présent cahier des charges.

Article 13 : Le prestataire doit disposer au minimum d'un outillage approprié qui s'adapte au travail de contrôle technique .

Article 14 : Les unités flottantes présentant des défauts nécessitant une remise en état ou réglage immédiat sont interdites de naviguer. Elles doivent faire l'objet d'une remise en état avant la levée de cette interdiction.

Article 15 : Le prestataire supporte la charge des conséquences dommageables à l'égard des armateurs, des tiers, des biens ou de l'environnement résultant des opérations assurées par lui et ou sous son autorité au titre du présent cahier des charges.

Article 16 : L'Administration fluviale est chargée :

- d'imposer aux armateurs tant publics que privés les visites de contrôle technique ;
- de suivre pour enregistrement et facturation les opérations réalisées sur chaque unité flottante ou autre matériel terrestre concourant à l'activité fluviale.

Article 17 : Les armateurs ou propriétaires des unités flottantes ou autres matériels sont tenus de mettre en œuvre les moyens permettant d'exécuter ces visites, et dans les bonnes conditions de sécurité et d'accessibilité.

CHAPITRE VI : TARIFS ET CONDITIONS GENERALES

Article 18 : Les montants relatifs aux visites de contrôle technique sont indiqués au tableaux N° 1 du présent cahier des charges.

Le prestataire tient ce tableau à jour en fonction des modifications pouvant intervenir, selon les mécanismes ou modalités fixés par la convention relative au présent cahier des charges.

Article 19 : Le prestataire perçoit directement de l'armateur les montants des tarifs requis de l'engin visité et réserve à l'administration fluviale un pourcentage défini de commun accord.

Article 20 : Le prestataire est tenu de contracter une assurance couvrant les responsabilités que lui même encoure du fait de l'exercice de l'activité de visites de contrôle technique.

Article 21 : Le personnel utilisé par le prestataire pour la réalisation de l'activité de contrôle technique doit avoir une tenue correcte et porter un macaron délivré par lui.

Article 22 : Le prestataire est tenu d'honorer à ses obligations fiscales.

CHAPITRE VII : ELECTION DE DOMICILE ET ENTREE EN VIGUEUR

Article 23 : Pour l'exécution du présent cahier des charges, les parties font élection de domicile :

- l'administration fluviale à son siège : B.P 14391 Brazzaville ;
- le prestataire à son siège : B.P 14852 Brazzaville.

Article 24 : Le présent cahier de charges prend effet à compter de la date de signature.

Fait à Brazzaville, le

Par le Prestataire

Par l'Administration Fluviale.

.....

Le Directeur Général

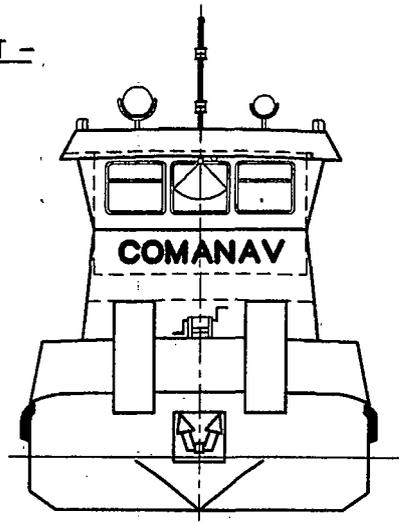
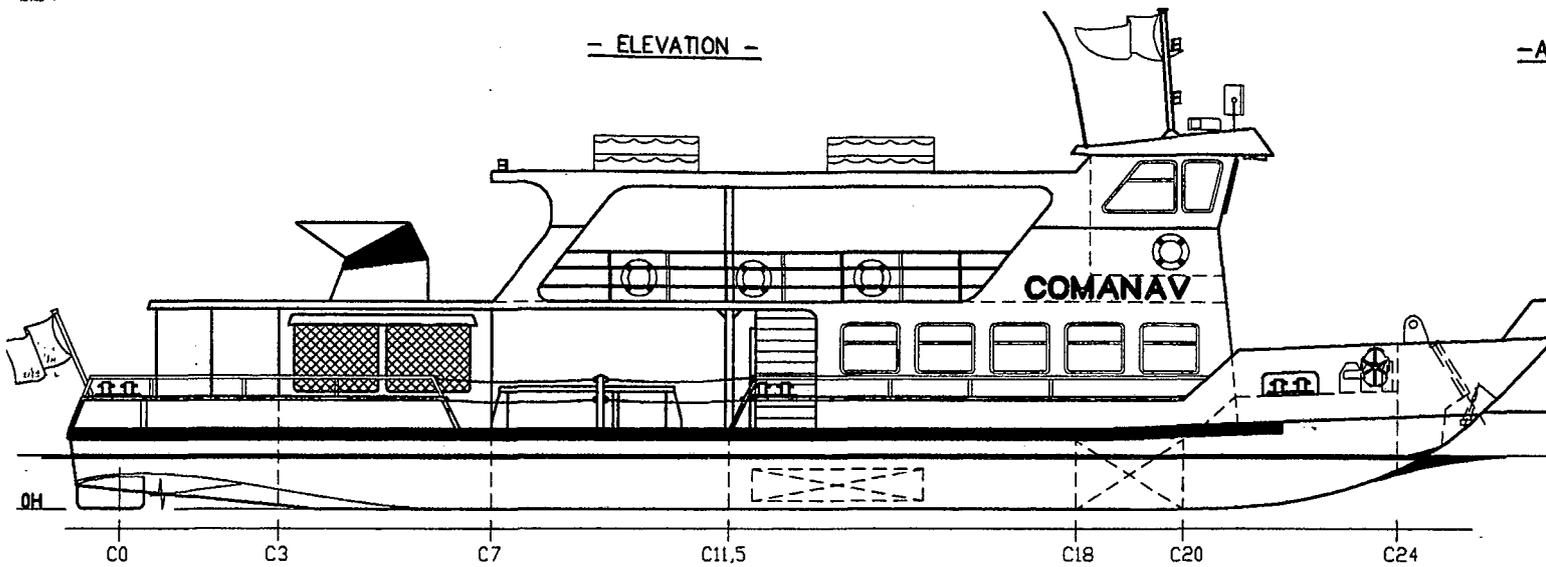
.....

Jean Marie NGAMOKOBA

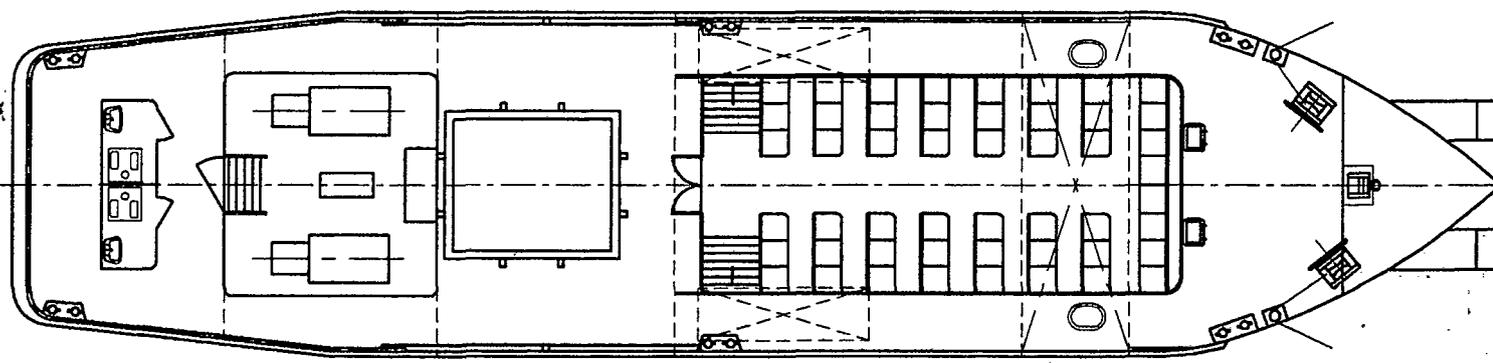
ANNEXE F : PROJETS DE PLANS D'ENSEMBLE DE NAVIRES

- ELEVATION -

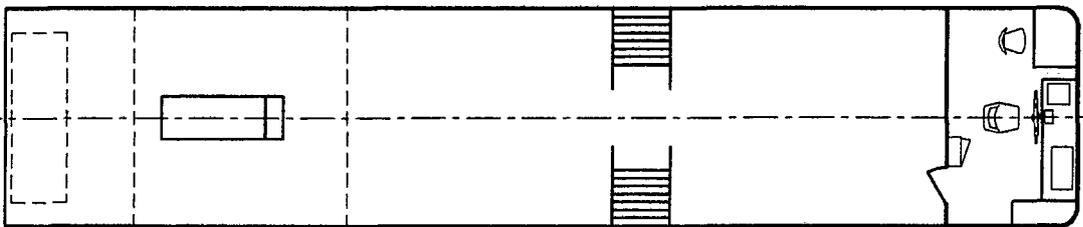
- AVANT -



- PONT PRINCIPAL -



- PONT SUPERIEUR -



CARACTERISTIQUES PRINCIPALES

Longueur hors membres :	28 m
Longueur entre perpendiculaires :	25,5 m
Largeur hors tout :	6,5 m
Creux :	1,5 m
Tirant d'eau en charge :	1.0 m env
Passagers :	50
Vitesse :	17 km/h
Propulsion :	2x150 Ch

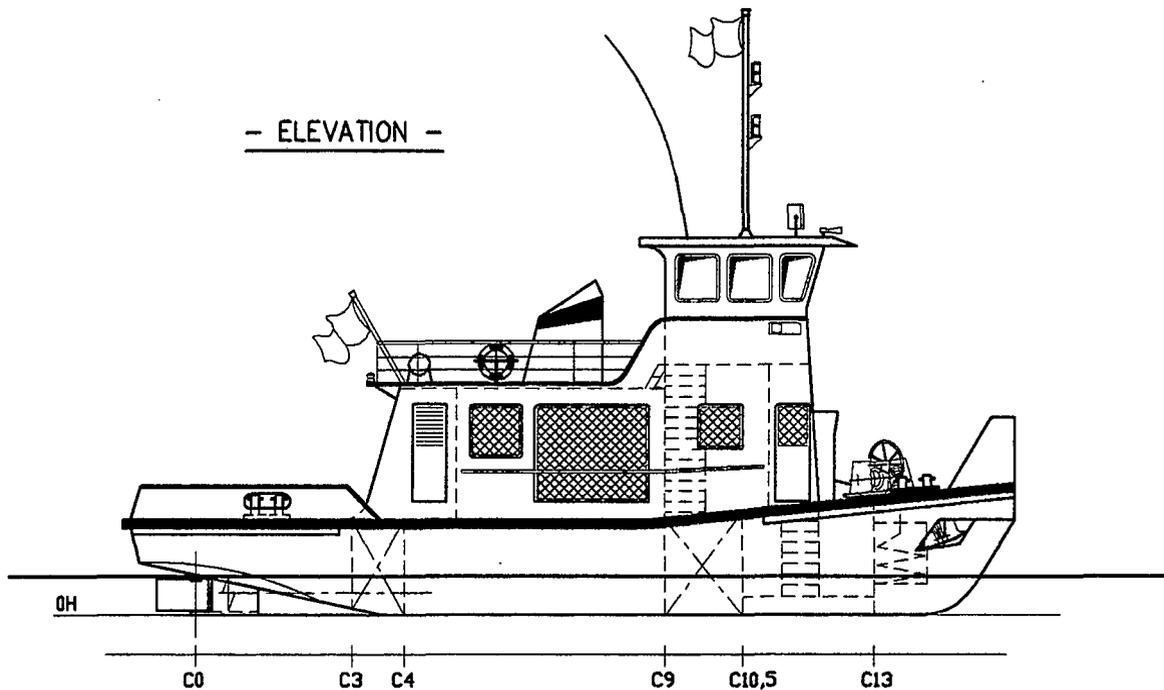
REPUBLIQUE DU MALI

Bateau rapide mixte
(Fret-passagers)

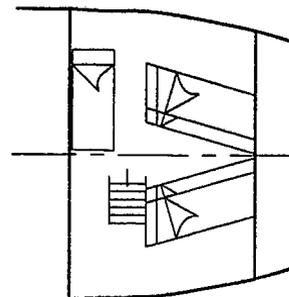


57 rue des Vinaigriers
F-75010 PARIS
tél. 01 40 05 05 15
fax. 01 40 05 05 02
Email: soerni@wanadoo.fr

- ELEVATION -



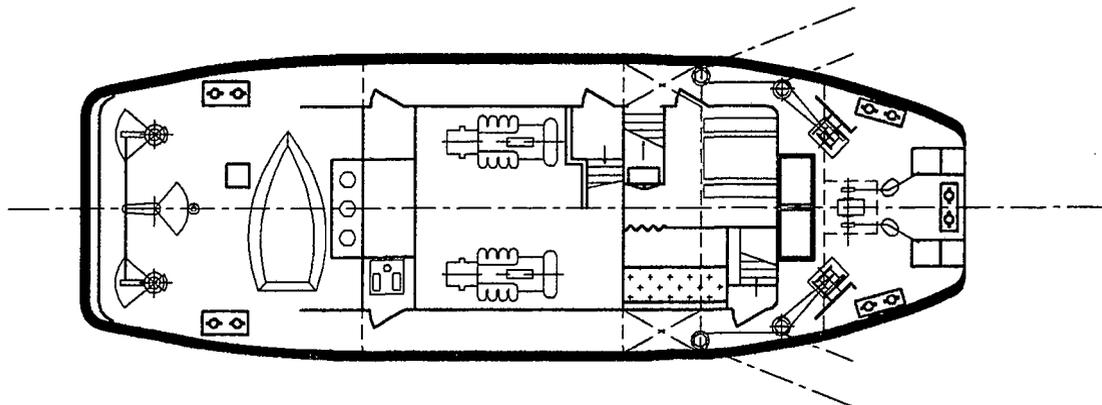
- POSTE EQUIPAGE -



CARACTERISTIQUES PRINCIPALES

- Longueur hors membres : 17 m
- Longueur entre perpendiculaires : 15 m
- Largeur hors membres : 5,5 m
- Creux : 1,8 m
- Tirant d'eau en charge : 0.7 m env
- Propulsion : 2x100 Ch env

- VUE SUR PONT PRINCIPAL -

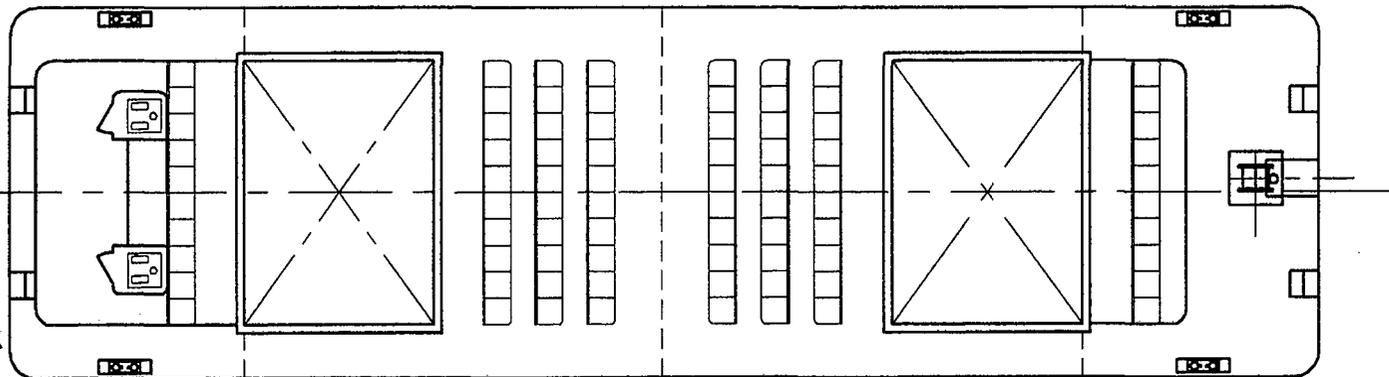
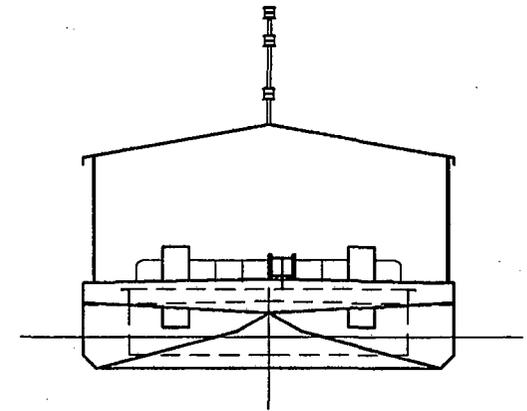
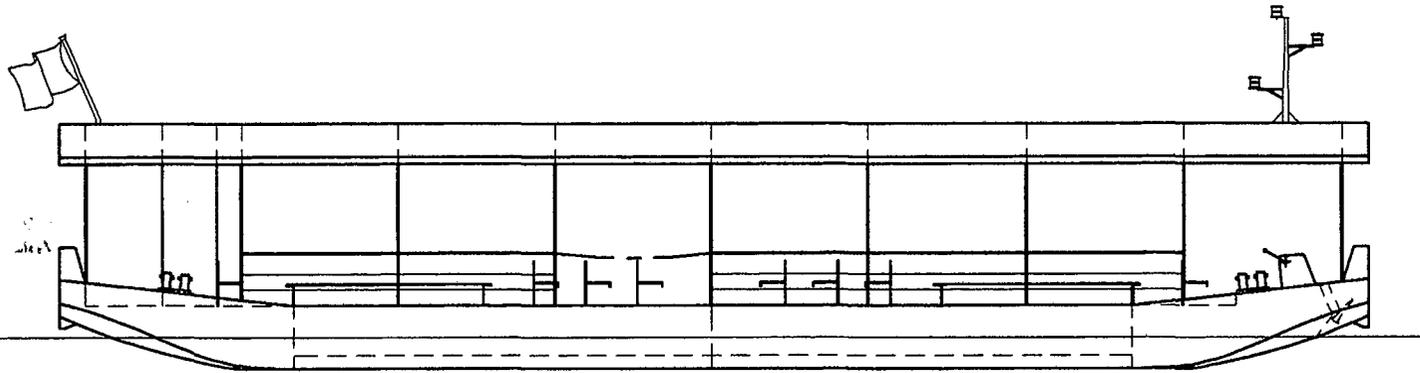


REPUBLIQUE DU MALI

Pousseur de 200 Ch



57 rue des Vinaigriers
 F-75010 PARIS
 tél. 01 40 05 05 15
 fax. 01 40 05 05 02
 Email: soerni@wanadoo.fr



CARACTERISTIQUES PRINCIPALES

Longueur hors membres :	25 à 30 m
Largeur hors membres :	7 m
Creux :	1,2 m
Tirant d'eau en charge :	0.6 m env
Passagers :	80

REPUBLIQUE DU MALI

Barge de 100 T



57 rue des Vinaigriers
 F-75010 PARIS
 tél. 01 40 05 05 15
 fax. 01 40 05 05 02
 Email: soerni@wanadoo.fr