

# **Le Vetting, un contrôle supplémentaire ou complémentaire ?**

**Travail de diplôme réalisé en vue de l'obtention du diplôme HES**

par :

**Patrick HAERING**

Conseiller au travail de diplôme :

**(Nathalie BRENDER, Chargée de cours HES)**

**Genève, le 3 octobre 2008**

**Haute École de Gestion de Genève (HEG-GE)**

**Filière (Economie de gestion en emploi)**

## Déclaration

Ce travail de diplôme est réalisé dans le cadre de l'examen final de la Haute école de gestion de Genève, en vue de l'obtention du titre (...). L'étudiant accepte, le cas échéant, la clause de confidentialité. L'utilisation des conclusions et recommandations formulées dans le travail de diplôme, sans préjuger de leur valeur, n'engage ni la responsabilité de l'auteur, ni celle du conseiller au travail de diplôme, du juré et de la HEG.

« J'atteste avoir réalisé seul(e) le présent travail, sans avoir utilisé des sources autres que celles citées dans la bibliographie. »

Fait à Genève, le 3 octobre 2008

Patrick Haering

(Signez la déclaration ici)

# Remerciements

Je souhaiterais tout d'abord remercier Mme Nathalie Brender qui m'a soutenu dans ce travail.

Je souhaiterais également remercier M. Marc Lecoanet de la société Riverlake qui m'a donné l'idée de ce sujet ainsi que son orientation.

Finalement, je souhaiterais remercier le capitaine Edisher Chiaureli de la société Riverlake qui m'a transmis de précieuses informations pour la continuité de mon travail.

# Sommaire

Ce mémoire de diplôme a pour objet le vetting. Dans le cadre des contrôles de sécurité des navires, les sociétés pétrolières et plus particulièrement les « majors » ont mis en place des structures établissant des procédures de contrôles supplémentaires à ceux exercés par les états pavillons, les armateurs ou bien encore les sociétés de classification.

Ce travail possède plusieurs objectifs, le premier est de présenter le vetting sous un aspect plus abordable au public afin de faire reconnaître cette pratique qui n'est en rien juridiquement obligatoire.

Le deuxième objectif de ce travail est de vérifier l'utilité et les conséquences engendrées par les contrôles vetting dans le cadre d'un transport maritime. En effectuant ces contrôles et en décidant d'affréter ou non un navire, l'entreprise fait un choix déterminé sur la base de son vetting, l'étude d'un cas permet de voir les limites et les responsabilités engendrées lors d'un incident maritime.

Dans quelle mesure, l'entreprise se rend-elle responsable d'un accident survenu lors du transport et mettant en cause un aspect qui aurait pu être identifié préalablement. Si elle n'avait pas exercé le vetting sur ce navire serait-elle hors de cause ?

Afin de déterminer ces responsabilités ainsi que les conséquences du vetting dans un aspect environnemental et juridique, le cas de l'Erika sera analysé.

Le troisième objectif est de découvrir les impacts du vetting sur les risques spécifiques avant l'affrètement d'un navire, le vetting joue-t-il un rôle diminuant le risque, est-il un contrôle supplémentaire ou complémentaire ?

Ce mémoire de diplôme se découpe en trois parties distinctes la 1<sup>er</sup> partie est le domaine du vetting, sa naissance, ses objets et ses acteurs, cette partie permet de bien comprendre ce qu'est ce système d'inspection.

La deuxième partie sera l'étude en elle-même et se déroulera en suivant le cas spécifique de l'Erika ayant été jugé afin d'éclairer le sujet sous plusieurs lumières, qu'en est il de la responsabilité d'une entreprise ayant fait un choix sur la base d'inspections non obligatoires. Puis l'étude des risques spécifiques couverts par le vetting afin d'en analyser les impacts

Le travail se terminera par une conclusion qui établira une réponse issue de l'analyse du cas ainsi que celui des risques

Le vetting fait partie du vaste domaine du transport maritime. Ce sujet est donc lié à beaucoup d'acteurs, affréteurs, armateurs, douanes, chargeurs et sociétés de shipping,

Genève n'ayant pas de port commercial international, il est difficile d'avoir à faire à des interlocuteurs travaillant directement dans le vetting.

Afin de pouvoir réaliser un travail décent, il a été utile de s'imprégner du sujet en lisant beaucoup de documentations concernant le domaine maritime, cela a permis de décrire l'environnement et les acteurs du vetting. Pour ce qui concerne le cas analysé dans ce mémoire ainsi que l'étude de l'impact du vetting sur les risques, c'est une étape primordiale dans ma démarche qui sert à justifier l'utilisation d'un tel contrôle.

Il en résulte que le vetting est une procédure sans bases légales qui au départ était pratiquée par quelques compagnie pétrolière afin de pallier aux lacunes des organismes de contrôle officiels. Ce procédé a rapidement connu un engouement tel qu'il est devenue une règle informelle dans le commerce pétrolier.

Son existence est pourtant mise en cause par plusieurs acteurs du domaine qui pensent que ce procédé est un contrôle supplémentaire ajoutant une charge importante sur leur fardeau administratif. Pourtant le vetting a contribué à diminuer le nombre d'incident maritime, il a un impact très important sur le secteur et il permet aux affréteurs d'avoir une vision plus transparente sur les moyens de transport du marché.

Sa pratique a également soulevé d'autres questions qui trouvent aujourd'hui des réponses, le vetting pousse les compagnies pétrolières à engager leur responsabilité en acceptant ou non l'affrètement d'un navire. Comment doivent-elles faire pour se protéger ? Le vetting doit se munir d'une base légale afin d'exister juridiquement et ainsi les compagnies l'ayant pratiqué dans les règles de la loi pourront se prémunir contre des accusations excessives.

# Table des matières

Déclaration.....	i
Remerciements .....	ii
Sommaire.....	iii
Table des matières.....	v
Liste des Tableaux.....	vii
Liste des Figures.....	vii
<b>1. Introduction.....</b>	<b>1</b>
<b>2. L'organisation du vetting.....</b>	<b>8</b>
<b>2.1 La demande d'inspection.....</b>	<b>8</b>
<b>2.2 L'inspection .....</b>	<b>9</b>
<b>2.3 Analyse des résultats d'inspection .....</b>	<b>9</b>
<b>2.4 L'OCIMF.....</b>	<b>11</b>
2.4.1 <i>Le programme SIRE.....</i>	<i>11</i>
2.4.2 <i>Le VPQ ou Vessel Particulars Questionnaire.....</i>	<i>14</i>
2.4.3 <i>Le VIQ ou Vessel Inspection Questionnaire.....</i>	<i>18</i>
2.4.4 <i>Le TMSA.....</i>	<i>18</i>
<b>2.5 Les autres organismes liés au vetting .....</b>	<b>19</b>
2.5.1 <i>Intertanko.....</i>	<i>20</i>
2.5.1.1 <i>Q88.....</i>	<i>20</i>
2.5.2 <i>Les autres bases de données.....</i>	<i>21</i>
2.5.2.1 <i>CDI .....</i>	<i>21</i>
2.5.2.2 <i>Equasis.....</i>	<i>21</i>
<b>3. Les acteurs du vetting.....</b>	<b>22</b>
<b>3.1 L'armateur.....</b>	<b>22</b>
<b>3.2 L'affréteur.....</b>	<b>24</b>
<b>3.3 L'inspecteur .....</b>	<b>26</b>
<b>4. Etude du cas de l'Erika.....</b>	<b>28</b>
<b>4.1 Historique.....</b>	<b>29</b>
4.1.1 <i>La catastrophe.....</i>	<i>29</i>
4.1.2 <i>Le navire.....</i>	<i>29</i>
4.1.3 <i>L'exploitation.....</i>	<i>29</i>
4.1.4 <i>Les fautes relatives à la catastrophe.....</i>	<i>31</i>
<b>4.2 Conséquences d'un accident maritime pour une société pétrolière ..</b>	<b>34</b>
4.2.1 <i>Conséquences commerciales.....</i>	<i>34</i>
4.2.2 <i>Conséquences juridiques.....</i>	<i>35</i>
<b>4.3 Responsabilité d'une compagnie pétrolière ayant accepté un navire</b>	
<b>vetté.....</b>	<b>36</b>
4.3.1 <i>Les limites juridiques du vetting .....</i>	<i>36</i>
4.3.2 <i>Les moyens de protections des compagnies pétrolières.....</i>	<i>37</i>

<b>5. Analyse de l'impact du vetting sur les risques liés au transport pétrolier.....</b>	<b>38</b>
<b>5.1 Situation .....</b>	<b>38</b>
<b>5.2 Procédé d'évaluation de l'impact .....</b>	<b>39</b>
<b>5.3 Impact du vetting sur les risques .....</b>	<b>41</b>
5.3.1 <i>Risques liés à la structure du navire .....</i>	<i>41</i>
5.3.1.1 Risques sans vetting .....	41
5.3.1.2 Risques avec vetting .....	42
5.3.1.3 Conclusion.....	42
5.3.2 <i>Risques liés à l'équipage .....</i>	<i>43</i>
5.3.2.1 Risques sans vetting .....	43
5.3.2.2 Risques avec vetting .....	44
5.3.2.3 Conclusion.....	44
5.3.3 <i>Risques liés à l'équipement .....</i>	<i>45</i>
5.3.3.1 Risques sans vetting .....	45
5.3.3.2 Risques avec vetting .....	46
5.3.3.3 Conclusion.....	46
5.3.4 <i>Risques liés aux procédures .....</i>	<i>47</i>
5.3.4.1 Risques sans vetting .....	47
5.3.4.2 Risques avec vetting .....	48
5.3.4.3 Conclusion.....	48
5.3.5 <i>Risques liés aux documents .....</i>	<i>49</i>
5.3.5.1 Risques sans vetting .....	49
5.3.5.2 Risques avec vetting .....	50
5.3.5.3 Conclusion.....	50
5.3.6 <i>Tableau global des risques .....</i>	<i>51</i>
<b>6. Conclusion et recommandation .....</b>	<b>52</b>
<b>Bibliographie .....</b>	<b>54</b>
<b>Annexe 1 VPQ Urals Princess.....</b>	<b>55</b>
<b>Annexe 2 Q88 Urals Princess.....</b>	<b>56</b>

## Liste des Tableaux

Tableau 1	Affrètement à court et long termes 1974 / 2000.....	4
Tableau 2	Risques globaux comparaison .....	51

## Liste des Figures

Figure 1	Carte des grand flux mondiaux de pétroliers .....	1
Figure 2	Nombre d'inspections vetting entre 1985 et 1995.....	6
Figure 3	Processus d'inspection .....	10
Figure 4	Nombre de rapport SIRE demandés et reçu par mois entre novembre 1998 et 007 .....	13
Figure 5	Relations de l'armateur avec les autres acteurs du marché .....	22
Figure 6	Relations de l'affréteur avec les autres acteurs du marché .....	24
Figure 7	Relations de l'inspecteur avec les autres acteurs du marché .....	27
Figure 8	Schéma des liens commerciaux.....	30
Figure 9	La flotte grise, les navires n'ayant jamais subi d'inspection .....	39
Figure 10	Nombre d'inspections vetting entre 1985 et 1995.....	40
Figure 11	La Matrice .....	41
Figure 12	Accidents pétroliers par causes 1978-2004.....	52

# 1. Introduction

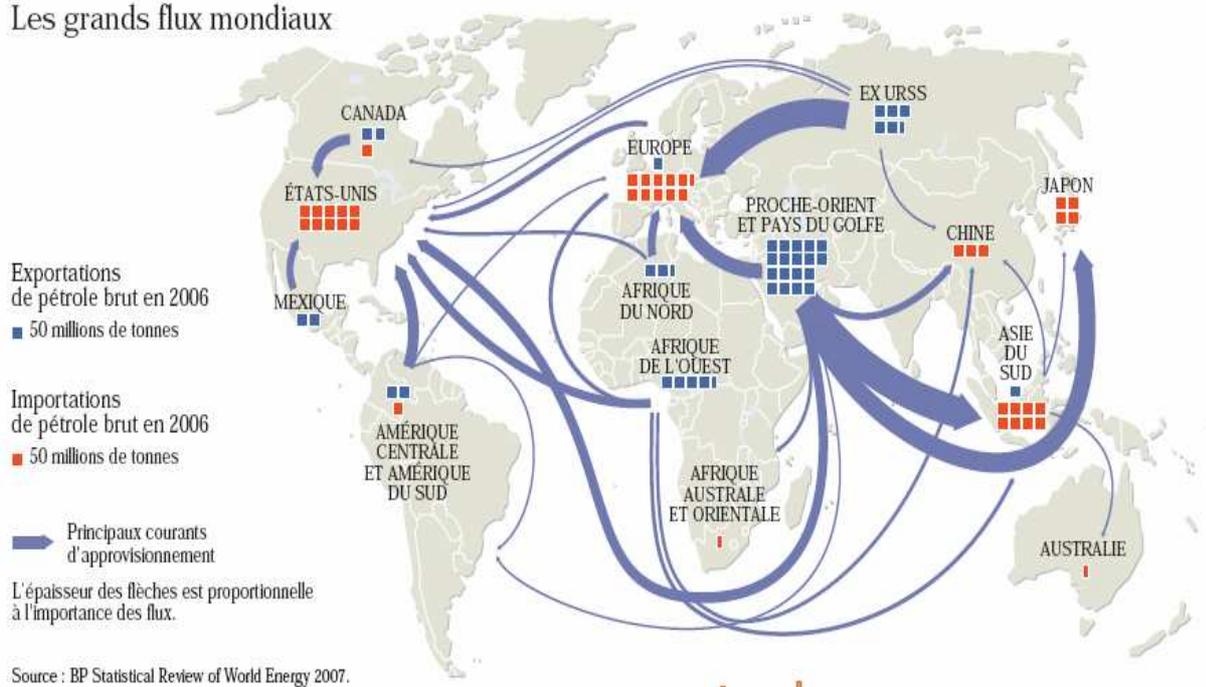
C'est en 670 av J-C que les premiers navires transportant du pétrole traversaient déjà les mers, il était utilisé comme arme à des fins militaires<sup>1</sup>. La fin du 19<sup>ème</sup> siècle voit arriver les premiers pétroliers, avec l'invention de l'automobile, la consommation de pétrole croît de manière exponentielle. Le transport de cette matière première est effectué en premier lieu par navires puis par la suite aussi par pipelines.

La demande de pétrole a donc relativement augmenté et le nombre des navires affrétés à son transport également. Dans les années 1900, c'est une flotte mondiale de 109 navires pouvant transporter jusqu'à 4900 tonnes, qui traversent quotidiennement les mers. Depuis ce jour, les pétroliers n'ont eu de cesse de croître en taille et en capacité.

Figure 1

## Carte des grands flux mondiaux de pétroliers

Les grands flux mondiaux



<sup>1</sup> Le pétrole était utilisé pour préparer le « feu grégois » afin d'incendier les navires ennemis "<http://fr.wikipedia.org/wiki/Petrole>."

C'est à la suite de nombreux accidents maritimes ayant engendrés des pollutions sans précédent que des protections, sous forme de protocoles, d'organisations, de lois ainsi que de règlements et de contrôles de sécurité ont été mises en place.

Ces initiatives n'ont cessé de se développer et de se renforcer, créant ainsi des obstacles conséquents pour le transport commercial des matières premières mais favorisant fondamentalement la protection de l'environnement.

De 1914 à 1996, des traités internationaux sont nés des grandes catastrophes maritimes, le premier fût la convention SOLAS<sup>1</sup> adoptée en 1914 suite au naufrage du Titanic. Cette convention qui a subi depuis plusieurs modifications s'adaptant aux évolutions de la navigation comprend des prescriptions relatives à la construction des navires, à la radiotélégraphie, aux engins de sauvetage et à la prévention des incendies.

A Londres, la convention OILPOL<sup>2</sup> fût établie en 1954, elle était la première tentative pour protéger la mer des pollutions et était basée sur trois principes : l'interdiction pour les pétroliers de rejeter les déchets trop près des côtes, l'interdiction de déverser un mélange d'hydrocarbures trop riche ainsi que des restrictions appliquées aux navires marchands supérieurs à un certain tonnage de jauge brute. Cette convention ne comportait aucune sanction et elle fut remplacée par la convention MARPOL<sup>3</sup>.

C'est à la suite de l'accident du pétrolier libérien Torrey Canyon en 1967 que la conscience pour la protection de l'environnement s'est éveillée, ainsi naquirent les premières conventions environnementales comportant des sanctions pour les parties fautives.

Le 29 novembre 1969 la convention de Bruxelles permet aux Etats riverains de prendre des mesures appropriées en cas d'accidents survenus hors de leur zone de juridiction lorsque les côtes sont menacées de dangers graves et imminents.

La convention MARPOL a été adoptée le 2 novembre 1973 au sein de l'OMI<sup>4</sup>. Cette convention a été une étape importante dans le contrôle des produits

---

<sup>1</sup> Safety Of Life At Sea.

<sup>2</sup> International Convention for the Prevention of Pollution of the Sea by Oil.

<sup>3</sup> Marine Pollution.

<sup>4</sup> L'organisation maritime internationale.

polluants comme les hydrocarbures, les produits chimiques, les substances nuisibles, les eaux usées et les ordures.

En 1994 suite au naufrage du Herald of Free Enterprise, l'OMI adopte le code ISM<sup>1</sup> qui sera intégré dans la convention SOLAS. Il comporte des principes et des objectifs de gestion de sécurité à terre et à bord des navires.

Chaque compagnie se doit de définir sa politique de sécurité et de sauvegarde environnementale, elle doit également analyser les risques potentiels, mettre en place des procédures en cas de problèmes et définir les responsabilités.

La convention HNS (Hazardous and Noxious Substances) a été adoptée en 1996 et elle entrera en vigueur 18 mois après que 12 Etats l'ait ratifiée. « *La convention vise à assurer une réparation adéquate, rapide et efficace des dommages causés aux personnes et aux biens et la prise en charge des dépenses encourues aux titres des mesures de nettoyage et de remise en état ainsi que des pertes économiques occasionnées par le transport maritime de substances nocives et potentiellement dangereuses.* »<sup>2</sup>

En marge des conventions, les navires sont soumis à des contrôles du gouvernement de son pavillon qui sont effectués la plupart du temps par des organismes privés de classification.

L'Etat dans lequel le bateau est immatriculé doit contrôler que celui-ci respecte les normes définies par l'OMI. Malgré ce contrôle, des états ont laissé naviguer des navires ne respectant pas les normes, ainsi se sont produits plusieurs accidents conséquents. C'est pourquoi, les Etats du port ont instauré leur propre moyen de contrôle. Un mémorandum Paris SIGNETNO1 fut signé en 1982 afin de concilier le système de contrôle à toute l'Europe.

Apparu dans les années 80, le vetting est également un moyen de contrôle bien que celui-ci soit différent dans le sens que ce contrôle de sécurité est une initiative privée qui s'additionne aux autres contrôles obligatoires cités plus haut.

Le mot Vetting du verbe to vet, viendrait du milieu des champs de courses de chevaux. Il était utilisé lorsqu'un vétérinaire procédait à l'examen d'une monture

---

<sup>1</sup> International Safety Management.

<sup>2</sup> La convention HNS consultable sur <http://www.hnsconvention.org/fr/theconvention.html>.

avant la course afin de voir son état de santé et son endurance pour qu'il soit admis pour la course.

Dans le commerce maritime, le vetting a une définition bien particulière, c'est un processus sous forme d'inspection externe d'un bateaux (pétroliers, gaziers et chimiquiers) afin d'établir un jugement concernant les risques liés à la sécurité et la protection de l'environnement qu'il pourrait représenter et qui devrait correspondre à des normes préalablement déterminées.

La définition selon Total « *Le vetting est le processus par lequel une société pétrolière détermine, sur la base des informations dont elle dispose, si un navire peut être utilisé à l'affrètement pour ses besoins.* »<sup>1</sup>.

Jusqu'au début des années 70, la propriété des bateaux de transport était traditionnellement celle des compagnies pétrolières. Les compagnies pétrolières dominaient tout le marché des hydrocarbures de la production à la distribution en passant par le transport et le raffinage.

Les approvisionnements étaient négociés par des contrats à long terme (affrètement coque-nue) alors que les achats immédiats des marchés au comptant étaient encore peu attractifs. La chute du taux de fret ainsi que le choc pétrolier des années 70 a ébranlé le marché des contrats à long terme et permis un intérêt considérable au marché « spot » (affrètement au voyage).

L'entrée en vigueur de la CLC<sup>2</sup> qui met en place des règles de responsabilité pour le propriétaire de bateaux, les débordements médiatiques engendrés par les catastrophes maritimes, les contrôles complaisants des sociétés de classification ainsi que de nouveaux concurrents sous l'apparence de traders indépendants vont pousser les compagnies pétrolières se désengager à peu à peu du secteur maritime. C'est ainsi que l'industrie pétrolière a vu progressivement passer des navires-citernes de la propriété des compagnies pétrolières à celle d'armateurs indépendants.

---

<sup>1</sup> Définition du groupe Total consultable sur [http://www.total.com/fr/group/news/erika/erika\\_transport/erika\\_politique\\_navires/erika\\_politique\\_navire\\_11126.htm](http://www.total.com/fr/group/news/erika/erika_transport/erika_politique_navires/erika_politique_navire_11126.htm).

<sup>2</sup> Civil Liability Convention

**Tableau 1**  
**Affrètements à court et long terme 1974 / 2000**

	1974	2000
Flottes contrôlées par les sociétés pétrolières	40	25
Affrètements à long terme	50	25
Affrètements à court terme	10	50
Total	100	100

Source : Intertanko

En déléguant le transport des matières premières aux organismes indépendants, les compagnies pétrolières ne se désengagent toutefois pas de leur responsabilité de contrôle de sécurité et continuent à pratiquer des inspections afin de réduire le risque d'accident mais également dans un souci de communication et de protection de l'environnement.

Plusieurs compagnies de l'OCIMF<sup>1</sup> décident alors de mettre en place des systèmes de contrôle indépendant de navires. C'est la société Shell qui en 1973 développe le 1<sup>er</sup> son propre processus de surveillance. Puis Exxon et Elf feront de même ainsi que bien d'autres compagnies.

Chaque compagnie procédait de manière autonome, leur processus d'inspection correspondait parfaitement à leurs besoins, ceci engendra plusieurs complications, notamment un nombre élevé d'inspections de différentes compagnies pour un même navire. Ces multiples inspections basées sur des critères différents pour chaque entreprise engendraient des incohérences quant aux résultats du vetting.

---

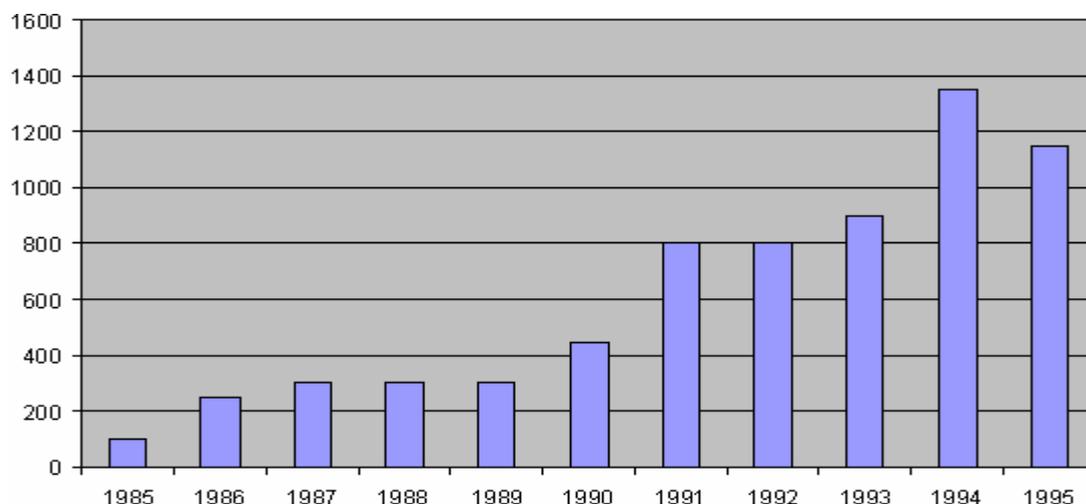
<sup>1</sup> Oil Companies International Marine Forum.

C'est à la suite de ces événements que la décision fut prise par les membres de l'OCIMF d'harmoniser leur processus et de partager leurs résultats. Le SIRE<sup>1</sup>, base de données regroupant toutes les inspections effectuées par les membres de l'OCIMF fut développée en 1993, elle fût accompagnée du VPQ<sup>2</sup>, un programme d'inspection harmonisé sous forme de questionnaire rapportant l'état descriptif du navire qui devait être rédigé par l'armateur et par le VIQ<sup>3</sup> qui est un rapport d'inspection utilisé par les inspecteurs de l'OCIMF.

Les inspections vetting ont augmentées au fil des ans passant entre 1985 à 1995 de moins de 200 inspections à plus de 1000, les règles se sont largement basées sur les conventions internationales (SOLAS, MARPOL, STCW<sup>4</sup>), les règles techniques quant à elles se sont basées principalement sur l'ISGOTT<sup>5</sup>

Afin qu'un navire soit classé acceptable ou non acceptable, une inspection est déclenchée, elle se poursuit par un rapport rédigé et analysé par le service vetting. La décision d'engager ou non le navire sera prise par le service d'affrètement.

**Figure 2**  
**Nombre d'inspections vetting entre 1985 et 1995**



---

<sup>1</sup> Ship Inspection Report.

<sup>2</sup> Vessel Particular Questionnaire, Un exemple de VPQ du Urals Princess est disponible en annexe n°1.

<sup>3</sup> Vessel Inspection Questionnaire.

<sup>4</sup> International Convention on Standards of Training, Certification of Watchkeeping for Fishing Vessel Personnel

<sup>5</sup> International Safety Guide for Oil Tankers and Terminal

Les compagnies pétrolières possèdent pratiquement toutes au moins un inspecteur voir pour les plus importantes, un département vetting chargé de remplir les rapports sur les navires potentiellement affrètable.

Le vetting est devenu une marque de qualité et les armateurs doivent se soumettre aux exigences de sécurité et de protection de l'environnement des compagnies pétrolières. Les inspections sont effectuées par les compagnies pétrolières à la demande des armateurs. Ces derniers doivent en supporter le coût.

## 2. L'organisation du vetting

Afin d'éclairer au mieux les processus du vetting et de comprendre comment celui-ci fonctionne ainsi que les outils indispensables qui lui sont liés, il est indispensable de décrire son organisation.

Il est possible de découper le vetting en trois parties distinctes.

- La demande d'inspection
- L'inspection
- L'analyse des résultats d'inspection

### 2.1 La demande d'inspection

La demande d'inspection est faite en règle générale au service vetting de la compagnie pétrolière par l'armateur du navire, celui-ci souhaite en effet que ses navires soient constamment frétables. Cependant, il peut arriver également que la compagnie pétrolière demande à la compagnie d'armement d'inspecter ses navires elle-même, dans la plupart des cas ce système est utilisé quand le navire est affrété à temps.

Si des rapports d'inspection existent, l'inspecteur évalue la qualité et les performances du navire afin d'évaluer si une inspection doit être déclenchée. Il peut décider alors de ne pas inspecter le navire, en jugeant qu'il n'a pas besoin du bateau ou que celui-ci est jugé acceptable, il peut également décider de procéder à l'inspection.

En cas de décision d'inspection, le service commercial du navire doit contacter le service technique et lui demander d'envoyer un VPQ à la compagnie pétrolière. Le VPQ est un questionnaire comportant 700 questions concernant les données techniques du navire. Ce questionnaire est ensuite envoyé informatiquement à la base de données SIRE de l'OCIMF.

Dans le processus, le bateau examiné est également contacté afin de préparer au mieux l'inspection qui peut durer 12 heures pour une inspection locale et jusqu'à 48 heures pour une inspection s'effectuant à l'étranger.

Lorsque l'inspection est enclenchée, l'équipage doit se préparer à celle-ci et s'assurer de posséder tout les documents potentiellement exigibles par l'inspecteur, ces documents regroupent les certificats à jours, les brevets, les manuels concernant le navire et les marchandises pouvant être transportées ainsi que les documents maritimes comme les cartes nautiques.

Les équipements et appareils à bord du bateau doivent être vérifiés et testés afin que si l'inspecteur en fait la requête il n'y ait pas de mauvaise surprise. La propreté du navire et de l'équipage est primordiale. L'équipement doit être complet et les règlements et procédures à bord respectés. Finalement, l'inspecteur doit être correctement accueilli et accompagné.

## **2.2 L'inspection**

L'inspecteur doit remplir un document spécifique pendant l'inspection, le VIQ. Ce document est également issu de l'OCIMF tout comme le VPQ, l'inspection s'appuiera d'ailleurs sur ce dernier.

Le VIQ est surtout basé sur des questions propres à la sécurité au niveau des équipements, des procédures de navigations ou bien encore sur la gestion de l'équipage et également sur la prévention de pollution.

Depuis 1999, l'inspection est uniformisée, tous les inspecteurs procèdent de la même manière. L'inspection commence par les brevets, certificats et documents maritimes, elle continue par le contrôle des équipements, puis les différentes parties du bateau et enfin les locaux habitables.

Pendant l'inspection, l'inspecteur est à chaque étape accompagné par le commandant ainsi qu'un responsable suivant la partie inspectée, en l'occurrence, un officier.

L'inspecteur et le commandant se réunissent afin de délibérer sur les problèmes potentiels que l'inspecteur a pu relever à la suite de quoi il dresse un rapport d'inspection. Le commandant pourra prendre les dispositions pour régler immédiatement certains de ces problèmes et également ajouter ses propres commentaires au rapport et signer celui-ci avant qu'il ne soit envoyé au service technique du bateau ainsi qu'au service vetting de la compagnie pétrolière.

## **2.3 Analyse des résultats d'inspection**

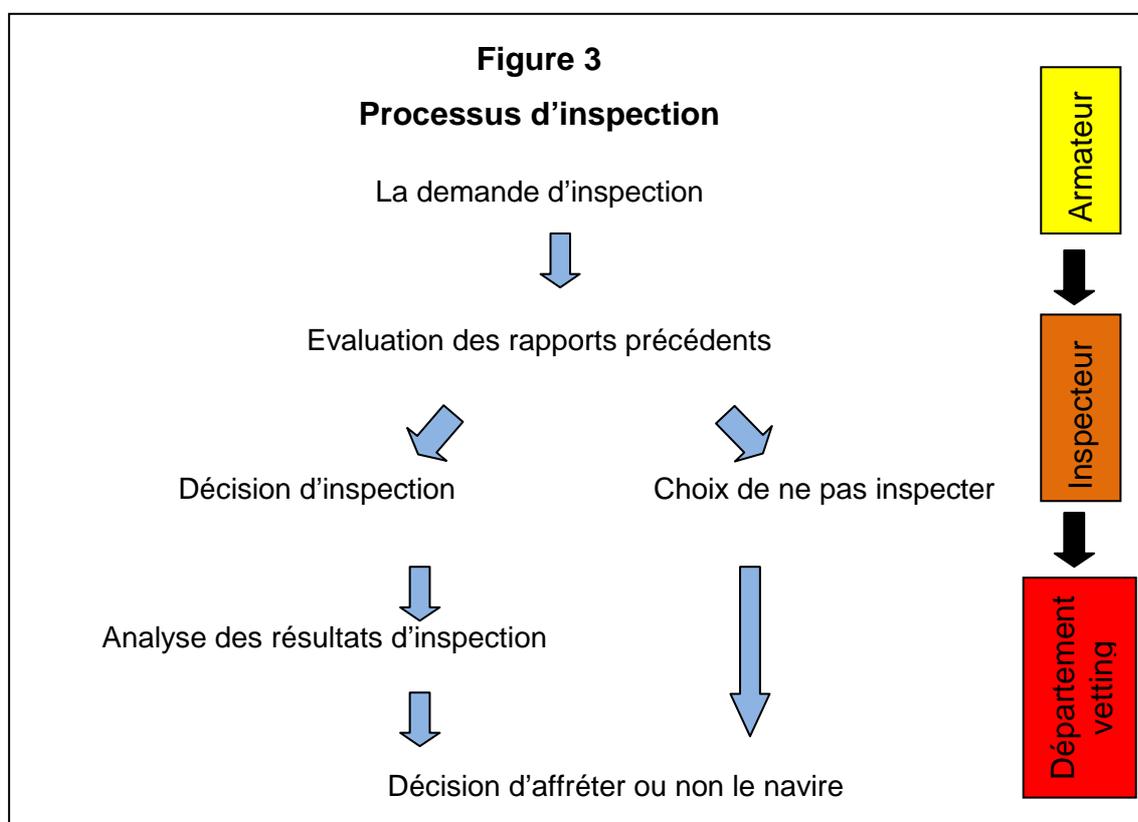
Le questionnaire est analysé par le service vetting de la compagnie pétrolière, un coefficient est attribué pour chaque question, les réponses données vont influencer un résultat qui aura pour conséquence l'acceptabilité du navire. Les résultats de l'analyse sont ensuite transmis au service technique et commercial du bateau.

Les observations négatives inscrites dans le rapport disposent d'un délai pour être mises en conformité. Lorsque le navire a été inspecté un rapport est envoyé à la base de données SIRE puis la mention acceptable ou non acceptable sera indiquée.

Lorsque ce rapport a été publié, le service technique de l'armateur a 14 jours pour faire également ses remarques et même pour corriger certains points faibles. Après ce délai, le rapport de l'OCIMF ne peut plus être modifié

Comme vu précédemment, le vetting est un contrôle de plus sur les navire qui doivent déjà subir officiellement un certain nombre d'examen obligatoires qui peuvent aller de la simple inspection à un contrôle plus approfondi effectué par des experts.

Ces inspections peuvent être demandées notamment par l'état pavillon par l'intermédiaire de sociétés de classification, par l'état portuaire mais également par les entités gravitant autour du transport maritime soit : les traders, les brokers ou bien encore les assureurs.



## **2.4 L'OCIMF**

L'Oil Companies International Marine Forum a été créée en le 8 avril 1970 à Londres après l'accident du Torrey Canyon. Cette association regroupe actuellement 68 membres, toutes des compagnies pétrolières dont les 5 majors (Total SA, Exxon/Mobil, Bp, Shell, Chevron/Texaco).

La mission de l'OCIMF est de représenter les compagnies pétrolières qui en sont membres au niveau international et de constituer l'autorité principale en matière de sécurité et de protection de l'environnement. Grâce à cette association, les membres peuvent défendre leurs points de vue face aux différentes législations et propositions élaborées par l'OMI et travailler activement avec elle et FIPOL<sup>1</sup> sur des règlements.

Le forum a développé plus de 50 directives reconnues par l'industrie pétrolière et conseille également des organismes tel que ISO<sup>2</sup>.

La majorité des directives élaborées par l'OCIMF sont devenues des normes internationales suivies par l'ensemble de l'industrie pétrolière. La référence principale est le programme SIRE qui a été lancé en novembre 1993 afin de faire la promotion de la sécurité sur les pétroliers.

L'OCIMF certifie également les inspecteurs qui vont procéder au vetting. Actuellement, il existe environ 320 inspecteurs accrédités par l'organisme qui sont répartis à travers le monde.

### **2.4.1 Le programme SIRE**

Pour chaque affrètement, les compagnies pétrolières faisaient inspecter leur navire, ce qui engendrait un problème logistique et économique puisque un navire sur les 12'000 que comportait la flotte mondiale pouvait être inspecté plusieurs fois par an. Pour chacune des inspections, il fallait dépêcher un inspecteur et le payer puis mettre à jour le rapport d'inspection.

En 1993, l'OCIMF établit un programme de rapport d'inspection de bateau, le programme SIRE, celui-ci devait permettre aux membres d'exposer leur rapports d'inspection aux autres membres de l'OCIMF et également à des organismes

---

<sup>1</sup> les fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures

<sup>2</sup> International Organization for Standardization)

qualifiés non membre tel que les affréteurs de navires-citernes ou des négociants en pétrole en échange d'une contribution pécuniaire. Les ports et les états pavillons ont accès gratuitement à la base de données SIRE.

En 1997, Le programme est révisé car les compagnies pétrolières utilisaient chacune leurs propres procédures et leurs propres modèles de rapport, cela entraînaient encore des inégalités dans les inspections des navires et des problèmes dans l'évaluation des rapports. C'est pourquoi l'OCIMF développa des procédures et des rapports uniformisés à remplir par l'inspecteur et par l'opérateur du navire, le Vessel inspection questionnaire et le Vessel particular Questionnaire.

Les entités à qui profite le programme sont :

- les compagnies pétrolières
- les négociants
- les affréteurs
- les opérateurs
- le personnel des cargos
- l'environnement marin.

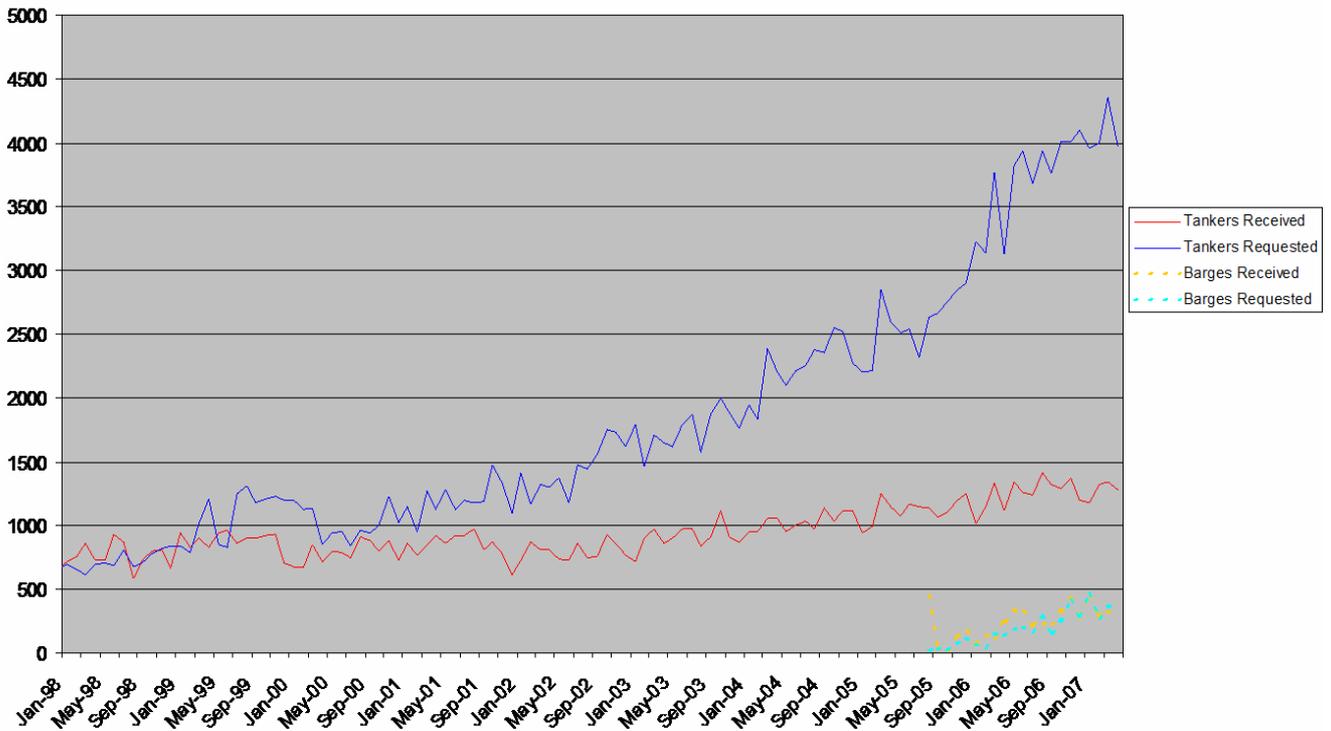
Ces entités y gagnent, car elles sont pratiquement certaines que les navires arriveront à destination sans encombre et que les risques qu'un accident se produise sont minimisés de manière importante

Les entités perdantes sont les pétroliers sous classés par :

- les opérateurs sous-standardisés
- les états pavillons sous-standardisés
- les sociétés de classifications sous-standardisées

Ces entités perdent leur crédibilité car elles ne se soumettent pas au standard imposé par l'OCIMF qui est devenu par la même occasion un standard pour le marché pétrolier entier. La majorité des acteurs dans l'industrie pétrolière ne souhaite ni qu'un accident de type marée noire ne survienne, ni que la marchandise transportée soit perdue. C'est pourquoi, si un navire sous-classé est évalué comme affrètable par un état pavillon ou une société de classification, il ne sera quand même pas évalué comme affrètable par les autres acteurs et donc ne sera pas affrété.

**Figure 4**  
**Nombre de rapport SIRE demandés et reçu par mois entre novembre 1998 et avril 2007**



Source OCIMF

La base de données est accessible par internet, on peut observer sur le graphique ci-dessus que le nombre de requêtes de rapports est beaucoup plus élevé que le nombre de rapports reçus.

Chaque mois c'est environ 1200 rapports qui sont envoyés et la tendance est à une lente croissance. En revanche le nombre de rapports demandés a subi une augmentation exponentielle pour atteindre 4000 rapports.

Cette augmentation est tout à fait normale car un rapport d'inspection peut-être consulté et utilisé par plusieurs affréteurs sans que ceux-ci ne procèdent eux même à une inspection.

En résumé, on peut souligner 3 impacts majeurs que le programme SIRE a engendrés :

- Il a réduit le nombre le nombre d'inspections effectuées sur les navires
- Il a créé un ensemble de normes de manière uniforme et dont la quasi-totalité de celles-ci sont devenues des objectifs
- Les résultats des inspections sont immédiatement à la disposition des armateurs afin qu'ils y insèrent leurs commentaires et sont également disponibles aux participants du programme qui comprend les sociétés pétrolières, les affréteurs et les négociants.

#### **2.4.2 Le VPQ ou Vessel Particulars Questionnaire**

Ce document rédigé par l'OCIMF et utilisé pour le contrôle vetting est séparé en 15 chapitres, chacun traitant d'un aspect spécifique du navire aussi bien de sa structure que de, son équipement, son équipage mais également de ses procédures et de sa sécurité.

Le premier chapitre concerne les informations générales du navire, son nom actuel ainsi que ses noms précédents, son type de transport (pétrolier, chimiquier ou gazier), son type de coque (simple, double), ses dimensions, son âge, son drapeau, ses capacités de transports (tonnage), son fabricant, son propriétaire et également son historique de classification. Toutes les informations concernant les opérateurs<sup>1</sup> gravitant autour du navire son requises, adresse et numéro de téléphone

Les documents maritimes que doit posséder l'opérateur, les manuels, les certificats et brevets de sécurité sont abordés dans le second chapitre. Les informations concernant leur date de création ainsi que leur date d'expiration sont à inscrire pour chaque certificat que le navire possède. Deux sous-chapitres existent pour les navires transportant du gaz ou des produits chimiques.

Le troisième chapitre traite de l'équipage, de son recrutement, sa formation et sa gestion. L'opérateur du navire<sup>2</sup> doit décrire dans ce chapitre, le nombre minimum d'officiers requis sur le navire, le nombre actuellement employé, les différentes nationalités existantes ou encore le langage commun utilisé par l'équipage.

---

<sup>1</sup> Techniciens propriétaires, commercial

<sup>2</sup> L'entité qui exerce jour après jour le contrôle opérationnel du voyage et qui en assume la responsabilité

Il faut également décrire si l'équipage effectue des rotations sur les navires de la même compagnie ou encore pour ce qui est de la formation, si des cours sont fournis pour les officiers, officiers juniors ou matelots.

Les instruments de navigations sont décrits dans le quatrième chapitre, l'opérateur doit inscrire si le matériel est installé, la marque ou le type de celui-ci ainsi que le nombre d'unités existantes. Si l'appareil en question existe mais qu'il est vétuste ou qu'il ne fonctionne pas, il doit être mentionné comme si il n'était pas installé.

Le chapitre cinq aborde la sécurité du navire et son management, tout les certificats de qualité auxquelles le navire pourrait être authentifié ainsi que les dispositifs de sûreté mis en places sont indiqués dans ce chapitre. Il faut indiquer si le navire est certifié ISO9002 ou IMO<sup>1</sup>, la date de certification, si ce navire est certifié pour accueillir un hélicoptère et si il est équipé d'extincteurs, ainsi que de bouée ou de bateau de sauvetage.

Toutes les questions relatives aux équipements de prévention de pollution sont développées dans le chapitre six, Il permet de dégager les potentielles protections et dommages de pollution que ces équipements peuvent exercer.

L'opérateur doit préciser si les pompes utilisées pour le pétrole sont anti-étincelles, si le navire est équipé d'un incinérateur ou de containers. Il faut également préciser si le bateau satisfait à l'OPA 90<sup>2</sup>, par exemple, un plan de réponse en cas de déversement qui doit être approuvé par les gardes côtes.

La structure externe du navire est le sujet du chapitre sept, il décrit les moyens de protection de la coque contre la corrosion, ainsi que les différentes protections relatives au chargement. Il faut préciser si les citernes sont équipées de revêtement de protection, si le navire est équipé d'anodes (les anodes permettent de protéger de la corrosion) ou encore si le navire comporte un programme d'entretien et de prévention et quelles parties du bateau touche-t-il.

Le chapitre huit aborde la cargaison et les réservoirs de flottabilité appelés ballasts. Les différentes questions portent sur les données techniques comme la capacité de stockage ainsi que sur le système de ballastage mais également sur l'appareillage de contrôle. L'opérateur esquisse un schéma du navire et de

---

<sup>1</sup> International maritime organisation.

<sup>2</sup> Oil pollution act. 1990.

l'emplacement des citernes où est stocké le pétrole ainsi que celui des ballasts (réservoir permettant de modifier l'immersion ou l'équilibre du navire).

Pour les navires comportant une double coque, il faut préciser s'ils remplissent les exigences de l'IMO. L'opérateur décrit également les capacités de chaque réservoir et de chaque ballast<sup>1</sup>, leur système de pompage et si le navire est équipé d'une salle de contrôle, puis il définit si le navire possède des ballasts séparés<sup>2</sup> ou si ceux-ci servent également à transporter de la cargaison<sup>3</sup>. Enfin, des descriptions et précisions sont requises concernant le système de calibrage, le système de contrôle des émissions de vapeur, la ventilation, les manifolds<sup>4</sup> ainsi que sur le système de surveillance des gaz

Les systèmes de nettoyage sont abordés au chapitre neuf, l'opérateur doit répondre aux questions relatives aux différents systèmes de nettoyage existants. Il décrit le nombre de ventilateurs existants dans le système de gaz inerte IGS<sup>5</sup> si le navire en possède un et si le navire est équipé d'un système permettant de nettoyer les réservoirs avec le pétrole brut et si celui-ci est utilisable en même temps que le déchargement du produit.

L'équipement d'amarrage est le sujet du chapitre dix, les questions touchent à sa condition et ses composants. Ici encore il faut dessiner un schéma du navire avec l'emplacement de ses amarres puis décrire le nombre, le diamètre, le type de matériel, la taille ainsi que la capacité à supporter une certaine force pour chaque composant faisant partie de l'équipement d'amarrage.

Des questions relatives aux ancres et aux treuils permettent de spécifier quel type de moteur est utilisé ou encore le diamètre des câbles utilisés. Concernant le remorquage d'urgence, il faut spécifier si le navire en possède un et quel est le système utilisé. Des questions relatives à l'équipement de levage permettent de connaître la charge d'exploitation admissible, s'il existe des grues et si oui combien ainsi que leur dernière date de test.

---

<sup>1</sup> Un ballast est une capacité équipant certains navires destinée par remplissage ou vidange à en modifier la flottabilité ou l'assiette

<sup>2</sup> SBT, Segregated Ballast Tank

<sup>3</sup> CBT Clean Ballast Tank

<sup>4</sup> Ensemble de conduits et de vannes servant à diriger le pétrole vers un point déterminé

<sup>5</sup> Inert Gas System

Le chapitre sur la communication, le chapitre onze, décrit les équipements électroniques et de communications. Il s'agit de savoir si le navire est certifié GMDSS<sup>1</sup>, si il possède un transpondeur, une radiobalise de détresse de type EPIRB<sup>2</sup>, combien de radio VHF<sup>3</sup> sont installées sur le navire, et aussi le nombre de talkies walkies de secours. Il faut également inscrire la liste des autres équipements de communication qui ne sont pas listés dans le VPQ.

Le chapitre douze traite des équipements de direction et de la salle des machines. L'opérateur décrit le moyen de propulsion principal du navire, si le navire possède une simple ou double hélice, le type de carburant utilisé, combien de chaudières le navire possède-t-il et si le navire est capable de maintenir une vitesse en dessous de 5 nœuds<sup>4</sup>. Pour ce qui est des propulseurs, il faut décrire si le navire possède un propulseur d'étrave (propulseur transversal situé à l'avant du navire, près de l'étrave,

Les équipements de transfert de navire à navire sont traités dans les questions du chapitre treize. Il s'agit de décrire si le navire correspond avec les recommandations de l'OCIMF en ce qui concerne le transfert de pétrole, il s'agit également de donner la charge admissible par les bittes d'amarrages dans le secteur des conduits de pétrole<sup>5</sup>.

Les navires chimiques et gaziers et autres transporteurs disposent de questions techniques spécifiques qui sont regroupées dans le chapitre quatorze, quinze et seize. Le chapitre 14 est consacré au transport des produits chimiques, il faut décrire si les réservoirs sont conditionnés pour les produits chimiques, si il existe un système de ventilation, au niveau sécurité, il s'agit de savoir si le navire possède des équipements de protection pour l'équipage, il faut également remplir un diagramme concernant les connections des conduits de vapeurs et de cargo et décrire la capacité des réservoirs de ballaste ainsi que le système de nettoyage.

Le chapitre quinze concerne les gaziers. L'opérateur spécifie si le navire possède les certifications de sécurité au niveau construction et équipement pour le

---

<sup>1</sup> Global Maritime Distress Safety System

<sup>2</sup> Emergency Position-Indicating Radio Beacons

<sup>3</sup> Very High Frequency

<sup>4</sup> 1 nœud correspond à 1,852 km/h

<sup>5</sup> Plus communément appelés manifolds

transport de pétrole autre que le crude<sup>1</sup>. Il faut décrire les capacités des réservoirs pour chaque type de gaz, butane, propane, ammoniac et autres gaz puis leur taux de chargement en tonne par heure.. Il faut également spécifier les éléments de déchargement comme les pompes, leur capacité, leur nombre. Des questions concernant le système de reliquefaction, les capacités de refroidissement, les vaporisateurs, les échantillonneurs doivent également être remplies.

Le chapitre seize concerne les navires qui peuvent transporter plusieurs types de marchandise tel que des métaux, du pétrole ou des produits en vrac en grandes quantités.

### **2.4.3 Le VIQ ou Vessel Inspection Questionnaire**

Ce questionnaire doit être utilisé par l'inspecteur lorsqu'il contrôle un navire. Ce document tout comme le VPQ est séparé en chapitre concernant différentes parties du bateau.

L'inspecteur est tenu de répondre à toutes les questions par oui, non, pas vu ou pas applicable, si il ne le fait pas, le rapport d'inspection ne pourra pas être transmis au site Internet du SIRE afin d'être analysé par l'entité ayant commissionné l'inspection.

L'inspecteur doit également mentionner ses observations si il répond à une des questions par un non, pas vu ou pas applicable afin d'en donner les raisons.

Les chapitres du VIQ sont semblables à ceux du VPQ, toutefois, le VIQ est axé également sur les différentes procédures mises en place mais également sur les opérations et les équipements spéciaux concernant le type de produits transportés. C'est également pour cette raison que l'inspecteur fait la plupart du temps son inspection lors du déchargement du navire afin d'assister aux opérations.

### **2.4.4 Le TMSA**

Le Tanker Management and Self Assessment est un programme d'autoévaluation destiné aux opérateurs de navires et aux armateurs. Il a été introduit en 2004 et il couvre les activités majeures de gestion et d'exploitation

---

<sup>1</sup> Pétrole brut

d'un navire en se basant sur le respect des codes ISM ainsi que sur les exigences minimales en matière de sécurité.

Les éléments clés de ce nouveau genre de vetting sont que les opérateurs audient leurs propres procédures de sécurité, de qualité, environnementales et opérationnelles. Le TMSA se présente sous la forme de logiciel, il possède 4 niveaux d'auto-évaluation, pour chaque niveau il faut que les procédures effectuées actuellement sur le navire correspondent avec celles exigées par le niveau du logiciel. Le premier niveau est le plus bas et le quatrième le plus élevé. Une compagnie dont les procédures correspondraient au code ISM serait évaluée au niveau 1.

Afin de répondre le mieux possible aux exigences TMSA, les opérateurs devront développer des indicateurs pour surveiller les performances dans les 12 domaines opérationnels :

- la gestion; le leadership et la responsabilisation
- le recrutement et la gestion du personnel à terre;
- le recrutement et la gestion du personnel du navire;
- la fiabilité et les normes d'entretien;
- la sécurité de la navigation;
- les opérations du cargo, des ballastes et de l'amarrage,
- la gestion du changement,
- les enquêtes et analyses sur les incidents;
- la gestion de la sécurité,
- la gestion de l'environnement;
- la préparation aux situations d'urgences et la planification de l'urgence;
- les mesures, les analyses et l'amélioration.

## **2.5 Les autres organismes liés au vetting**

Les autres organismes liés au vetting sont très importants pour le développement de celui-ci, ils ont permis de renforcer la sécurité ainsi que d'améliorer la réactivité face à des accidents potentiels. C'est grâce à ces regroupements que des liens au plan international se sont formés afin d'aplanir des procédures et ainsi les rendre homogènes.

### **2.5.1 Intertanko**

L'Intertanko<sup>1</sup> est le regroupement des compagnies d'armateurs au plan international. Cette association collabore avec l'OCIMF, la commission Européenne ou encore les Us Coastguards sur la sécurité maritime, la prévention des accidents et la protection de l'environnement.

L'adhésion à cette association est ouverte aux armateurs indépendants et aux opérateurs dans le domaine pétrolier et produits chimiques. Actuellement, cette association possède 260 membres dont la majorité sont des armateurs indépendants et qui représente environ 75% de la flotte mondiale

Au même titre que l'OCIMF, Intertanko est un forum qui permet à l'industrie de venir au devant de la scène internationale et ainsi porter sa participation aux politiques en matière de sécurité et de protection de l'environnement. Intertanko travaille également avec l'OCIMF afin de faire valoir les intérêts des armateurs dans les décisions relatives au vetting.

Le forum participe également à améliorer la base de données SIRE en publiant un guide pour les inspections vetting qui permet de faire progresser les rapports en qualité et en fiabilité.

#### **2.5.1.1 Q88**

Le Q88<sup>2</sup> est un générateur de questionnaire, il a été développé par Intertanko, il est à remplir directement sur internet, selon les informations disponibles dans un VPQ, le questionnaire affiche les informations déjà connues.

Pour les armateurs, c'est une évolution qui permet de gagner du temps en mettant en ligne les informations sur leur navire et de les partager avec les différentes parties comme les compagnies pétrolières, les terminaux afin de constater si le navire rencontre les exigences en vetting de l'affrètement du fournisseur et du récepteur. Les différentes parties n'ont pas besoin d'être membre de l'OCIMF pour avoir accès aux données. Il est possible de générer jusqu'à 235 questionnaires différents.

---

<sup>1</sup> L'International Association of Independent Tanker Owners

<sup>2</sup> Pour un exemple de Q88 du Urals Princess consultez l'annexe n°2 en

## **2.5.2 Les autres bases de données**

D'autres bases de données existent et sont destinées à plusieurs types de navire, elles sont également proposées de manière différente à celle de l'OCIMF, de manière communautaire ou privée, accessible à des types de profil distinct.

### **2.5.2.1 CDI**

La base Chemical Data Inspection est réservée exclusivement aux chimiquiers et aux gaziers, elle existe depuis 1995. C'est le Chemical distribution institut qui a mis en place cette structure qui fonctionne de manière similaire au SIRE.

Les chimiquiers et gaziers subissent une inspection à la suite de quoi un rapport est rédigé auquel on ajoute les réponses de l'opérateur puis il est ajouté à la banque de données CDI.

La base est accessible par les compagnies chimiques, les armateurs, les terminaux et les inspecteurs CDI. En Europe, les navires affrétés doivent être certifiés par le CDI.

### **2.5.2.2 Equasis**

La base Equasis<sup>1</sup> permet d'accéder aux informations minimales concernant un navire. Elle a été développée par la commission Européenne et l'administration maritime française, elle est destinée à tous les acteurs du monde maritime.

La base de données comporte plus de 69500 navires enregistrés, elle est alimentée par diverses sociétés et associations et les informations accessibles se limitent à la capacité de tonnage, le type de navire, l'année de construction, le pavillon, le statut du navire (en service, mort), les noms des compagnies qui ont géré le navire, les noms des sociétés de classification et les noms des P&I Clubs<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> European Quality Shipping Information System

<sup>2</sup> Ce sont des organismes de protection et d'indemnisation

### 3. Les acteurs du vetting

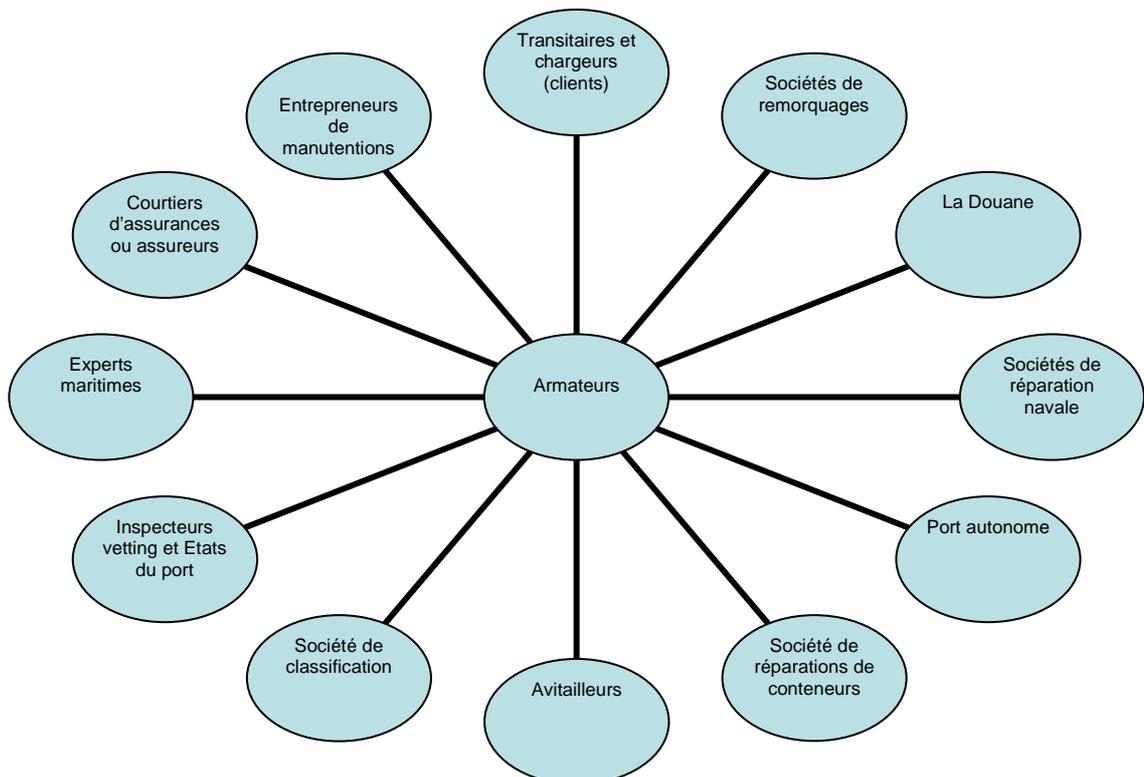
#### 3.1 L'armateur

Il est l'entité qui s'occupe d'équiper et d'exploiter commercialement un navire, il l'immatricule à son nom. Il peut être également le propriétaire du navire ou seulement l'affréter coque nue, c'est-à-dire louer le navire à un autre armateur mais sans équipage. Il se chargera alors d'équiper le navire matériel et en hommes. Les contrats liant le navire sont passés entre l'armateur et l'affréteur ou le chargeur. Son rôle est également d'assurer l'équipement et la sécurité du bateau.

En matière de vetting, l'armateur subit une pression supplémentaire du marché, il doit être en mesure de fournir un navire apte à être affrété en tout temps, ceci afin d'être compétitif, il doit se soumettre au vetting sous peine de se faire écarté du circuit car un navire non vetté est peu enclin à être utilisé même si celui-ci a été évalué par une société de classification. L'armateur doit également supporter les coûts relatifs aux inspections, lorsqu'il demande ou subit un examen d'un navire il doit payer l'inspecteur.

Figure 5

#### Relations de l'armateur avec les autres acteurs du marché



Suite au naufrage de l'Exxon Valdez, des clauses de vetting se sont développées entre les parties prenantes. Ces clauses permettent de couvrir l'affréteur en garantissant qu'au moment de la livraison, le navire est et sera accepté par tous les affréteurs. Elle garantit également que le navire est approuvé pour utilisation par les grandes compagnies pétrolières pendant la durée de la charte et qu'il pourra passer avec succès les examens de sécurité par les affréteurs et les chargeurs.

La charte garantit également que les propriétaires prendront des dispositions pour maintenir les certifications du navire par toutes les compagnies pétrolières et pendant tout l'affrètement à temps, si ils échouent, les affréteurs ont l'option de résilier le contrat. Le propriétaire est tenu de rétablir ces approbations de vérification dans les cinq jours ouvrables qui suivent leur perte

Afin de satisfaire aux exigences du marché, les armateurs se sont dotés également d'un service vetting plus souvent intégré au service safety qui s'occupe principalement de la qualité, ce service s'assure que toutes les procédures qualité soient respectées et que le navire répond aux demandes en matière de sécurité.

Pour cette raison, les armateurs sont également certifiés ISO et ISM. Ce service a pour fonction de suivre les certifications de chacun des navires et de s'assurer que les navires soient toujours acceptables à l'affrètement et donc à jour.

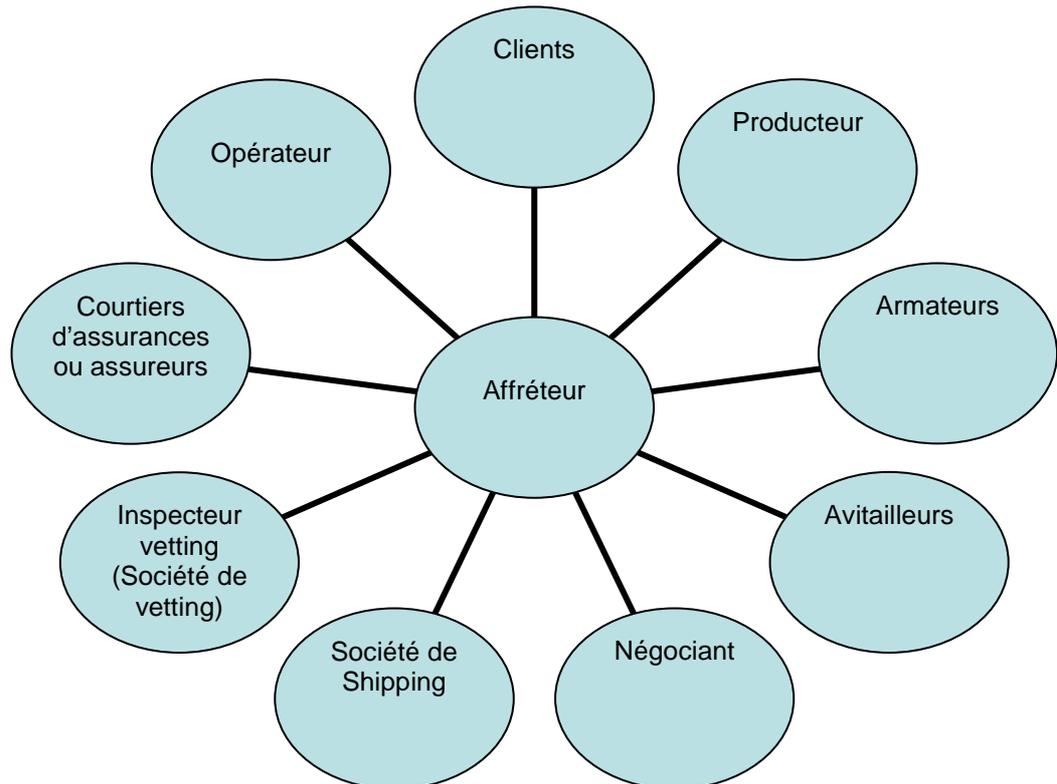
Lorsqu'un navire a été accepté pour le transport entre la compagnie d'affrètement et l'armateur, une charte est signée, c'est à ce moment que le suivi vetting est primordial.

En effet, comme vu auparavant, la charte permet à l'affréteur de se protéger si celle-ci n'est pas respectée. Le service safety de l'armateur doit vérifier que le Vessel particular questionnaire est à jour et veiller que les exigences du marché en terme de sécurité soient respectées.

### 3.2 L'affréteur

L'affréteur est l'entité qui loue un navire pour un temps déterminé<sup>1</sup> ou pour un voyage spécifique<sup>2</sup>. Il est représenté dans le marché pétrolier le plus souvent par les compagnies pétrolières.

**Figure 6**  
**Relations de l'affréteur avec les autres acteurs du marché**



La plupart des grandes compagnies pétrolières possèdent leur propre service vetting intégré à leur structure, les autres font appel à des services vetting externes.

Les structures des grands groupes pétroliers sont réparties à travers le monde afin de couvrir toutes les zones géographiques, elles sont alors beaucoup plus réactives. Elles réunissent des inspecteurs chargés de l'examen des navires mais également de réviseurs qui s'occupent de vérifier les rapports.

---

<sup>1</sup> Affrètement à temps

<sup>2</sup> Affrètement au voyage

Chez BP, le MVVS<sup>1</sup> est responsable de la coordination des inspections, de l'évaluation des navires et de l'analyse des résultats.

Tous les navires qui sont en interaction avec BP doivent être approuvés par le MVVS. 70 inspecteurs sont sous contrat avec BP dont 27 en Europe, 15 aux Etats-Unis, 20 en Extrême-Orient, 5 en Australie et en Afrique du Sud, 4 au Moyen-Orient et 2 en Amérique du Sud. Le groupe MVVS est basé au Royaume-Uni, à Singapour et aux Etats-Unis.

Chez Shell, 70 professionnels effectuent des inspections de navires. Ils sont répartis dans le monde entier. Les rapports sont ensuite envoyés à l'équipe vetting de Shell & Trading établie à Londres qui accepte ou non les navires après avoir analysé les risques. Le service vetting de Shell rejette entre 25 et 30% des navires.

Les sociétés de vetting externes<sup>2</sup> sont pour les sociétés pétrolières modestes, une alternative à la création d'une structure interne, surtout en termes de coûts. Ces structures externes proposent donc d'examiner les navires en envoyant leurs inspecteurs.

Les inspecteurs de ces sociétés doivent être accrédités par l'OCIMF dans le cadre du programme SIRE en répondant à certaines exigences. Ils doivent avoir un certificat de compétence adéquat, un minimum de 5 ans de services dont 2 ans au minimum au grade de senior. Ils doivent également passer plusieurs examens et les réactualiser périodiquement, finalement, ils doivent réaliser un certain nombre d'inspections par année pour garder leur accréditation.

Ces sociétés externes proposent également d'autres services annexes comme de l'audit, de la gestion de projet ou encore de la gestion et centralisation de documents et d'informations afin de réduire les demandes et les communications entre les sociétés et leurs clients.

Le service vetting interne ou externe de la compagnie pétrolière va influencer la décision d'affréter ou non le navire et donc l'issu d'un contrat entre un affréteur et un armateur et également le contrat avec les clients de l'affréteur. Si aucun navire vetté n'est disponible en remplacement d'un navire non accepté, le transport doit être reporté ce qui peut générer des pertes d'argent et de clients.

---

<sup>1</sup> Marine Vessel Vetting Service

<sup>2</sup> Voir les sociétés Teekay [www.teekay.com](http://www.teekay.com) et Navarik [www.navarik.com](http://www.navarik.com)

### **3.3 L'inspecteur**

Les inspecteurs étaient le plus souvent des jeunes retraités anciens navigants, maintenant, le vetting est devenu une profession et les inspecteurs sont beaucoup plus jeune et ont très peu d'expérience de navigant. Il est en effet difficile d'évaluer un navire et un équipage lorsqu'on a que des bases théoriques et peu de pratique<sup>1</sup>.

Dans l'absolu, l'inspection doit être réalisée de manière objective mais, les inspecteurs sont des êtres humains et tous font leurs inspections en suivant les lignes directrices de l'OCIMF mais chacun on leur préférence, leur expertise ou encore leur point qu'il considère comme primordiale ils se focalisent donc beaucoup plus sur certain éléments que sur d'autres.

Le capitaine Edisher Chiaureli a fait part d'une anecdote qui est véhiculée par d'autres capitaines. Lors d'une inspection de navire effectuée le même jour par deux inspecteurs différents pour deux compagnies différentes, le navire a été accepté par l'un avec quelques remarques et littéralement coulé par l'autre

L'inspecteur peut faire partie d'une structure tel qu'un service vetting au sein d'une compagnie pétrolière ou bien travailler en tant qu'indépendant pour le compte d'une compagnie par l'intermédiaire d'un contrat d'entreprise ou de sous-traitance.

Son travail consiste à évaluer les navires en respectant les clauses incluent dans son contrat. La responsabilité d'un inspecteur rattaché au service vetting de la compagnie pétrolière peut-être engagée s'il ne respecte pas les consignes internes de la compagnie, sous forme de sanction ou de licenciement. En revanche, les risques d'exploitation, qui auraient pu être engendrés par l'inspecteur, sont supportés par la compagnie.

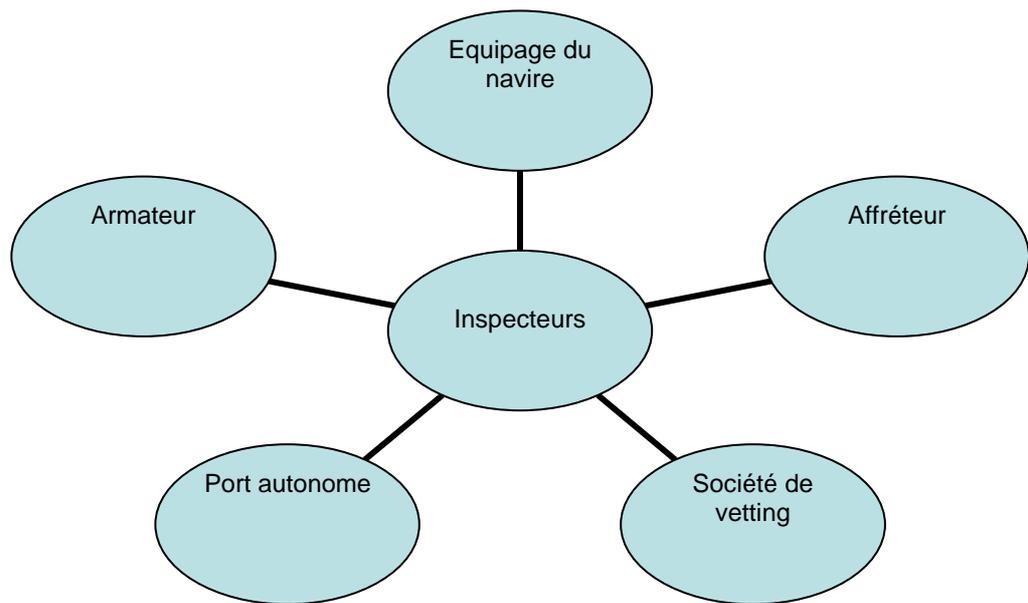
Au même titre que l'inspecteur salarié, l'inspecteur indépendant doit se soumettre aux clauses inscrites dans son contrat, il est en revanche engagé le plus souvent pour effectuer un certain nombre d'inspections défini par mois ou par année.

---

<sup>1</sup> Voir le commentaire du Cdt. ARDILLON [http://www.afcan.org/dossiers\\_securite/vetting.html](http://www.afcan.org/dossiers_securite/vetting.html)

La responsabilité d'un inspecteur indépendant est différente, il s'engage au niveau des fautes qu'il est susceptible de commettre car il est le seul à les supporter, mais également au niveau de son contrat. Il peut-être engagé à payer des dommages et intérêts lorsqu'il ne remplit pas son contrat. La compagnie ne supportera pas les risques d'exploitation liés à l'inspecteur indépendant.

**Figure 7**  
**Relations de l'inspecteur avec les autres acteurs du marché**



## 4. Etude du cas de l'Erika

Après avoir analysé l'organisation du vetting ses acteurs ainsi que les outils développés afin de mener à bien sa réalisation, il faut maintenant se pencher sur les problématiques qui lui sont liés et comprendre pourquoi malgré cet outil, des drames humains et environnementaux persistent. Pour cela le cas du navire l'Erika<sup>1</sup> est intéressant à analyser. Tout d'abord, parce qu'il a été un choc important qui a secoué le domaine maritime et plus particulièrement pétrolier, mais également le monde entier par l'intermédiaire des médias ce qui a amorcé un extraordinaire renfort des contrôles exercés sur les navires.

Il a été également un déclencheur au niveau de l'image des compagnies pétrolières qui s'efforçaient déjà de montrer leur responsabilisation et leur investissement pour la sécurité et la protection de l'environnement afin de dégraisser leur portrait de pollueur. Cette responsabilisation a été si forte qu'elle s'est répercutée sur la décision du juge lors du procès qui a suivi le naufrage du navire.

Cette étude permet de se représenter concrètement les réactions en cas de problème et d'analyser le rôle de chacun des acteurs qui sont liés au navire afin de dégager les responsabilités et également entrevoir l'impact que peut avoir un vetting sur la sécurité des navires et la protection de l'environnement.

Le cas de l'Erika est complexe car il a mis en jeu de nombreuses entités qui ne sont apparues qu'en faisant des recherches poussées, il a remis en cause également le fait d'utiliser des navires qui ont un certain âge, mais également l'utilisation de navire à simple coque.

Enfin, cette étude permet de se rendre compte de l'environnement sans cesse en mouvement autour d'un navire, il peut changer d'affréteur, d'armateur, d'équipage, de broker, de société de classification, d'assurance (P&I), de pavillon et de port. Pour chacun de ces changements, il y a des certifications à remplir, des inspections à passer, un équipement à entretenir, des réparations à effectuer et un historique à tenir à jour en plus de la gestion du navire lorsqu'il est exploité, c'est ainsi que peuvent entrer en jeu les risques.

---

<sup>1</sup> L'étude de ce cas est basée sur le rapport de la commission permanente d'enquêtes sur les événements de mer ainsi que sur le jugement du tribunal de grande instance de Paris

## **4.1 Historique**

### **4.1.1 La catastrophe**

C'est le 11 décembre 1999, que l'Erika qui transportait 30'884 tonnes de fioul lourd depuis Dunkerque en direction de Livourne a fait naufrage dans le golfe de Gascogne. La raison de cet incident est une défaillance au niveau de sa structure qui a provoqué tout d'abord une prise de gîte puis lorsque le navire s'est redressé, la coque s'est brisée entraînant le naufrage du navire.

Les deux parties de l'Erika ont coulé par 120 mètres de fond. L'équipage a pu être évacué par la Marine nationale avec l'aide du centre régionale opérationnel de surveillance et de sauvetage de l'Atlantique. Une partie de la cargaison du navire s'est déversée en mer et s'est répandue sur plusieurs centaines de kilomètres à cause du mauvais temps. Au final se sont 20000 tonnes de fioul lourd qui se sont répandues sur 400 kilomètres.

### **4.1.2 Le navire**

Il a été construit en 1975 au Japon par le chantier Kasado Dockyard. Il faisait partie d'une série de 8 navires et était muni d'une coque simple, sans ballast séparé et d'une capacité de chargement de 37283 tonnes. Ce navire a changé 8 fois de nom et de propriétaire, il a changé 4 fois de pavillon, a été géré par 4 sociétés différentes et a été classé par 4 sociétés de classification.

### **4.1.3 L'exploitation**

Lors du naufrage, le navire appartenait à une société maltaise Tevere Shipping contrôlée par deux sociétés libériennes dont M.Savarese un armateur Italien installé à Londres était actionnaire. La société Selmont international immatriculée aux Bahamas, a contracté une charte partie à temps avec la société Tevere Shipping pour 4 périodes de 6 mois puis elle a laissé la gestion de toutes les opérations commerciales concernant l'affrètement à temps du navire à la société italienne Amarship basée à Lugano.

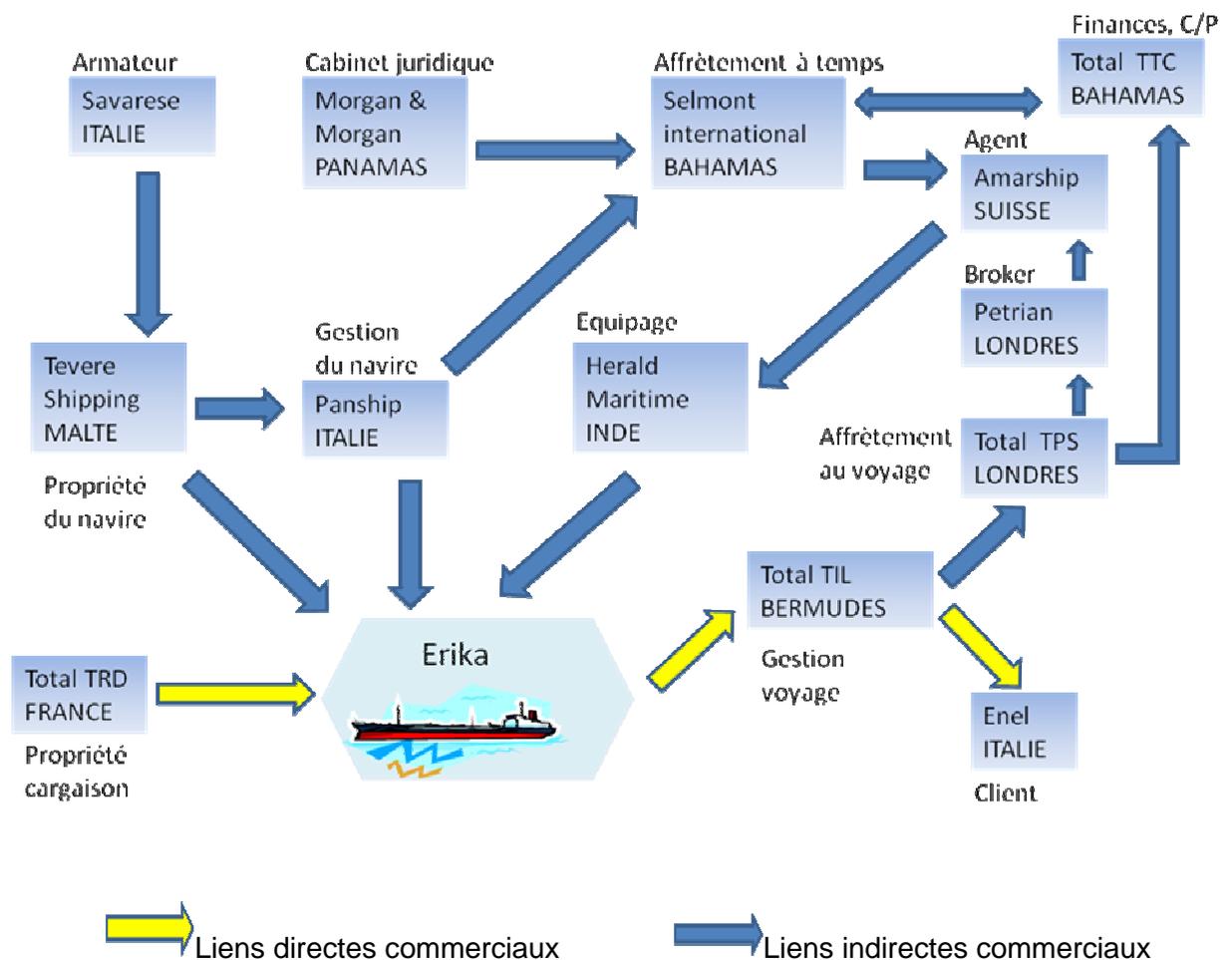
L'Erika était sous pavillon maltais selon M. Savarese pour faciliter les services bancaires. L'Etat du pavillon a délégué la délivrance des certificats à la société de classification Italienne RINA.

La société italienne Panship est devenue le gestionnaire technique et nautique du navire, cette charge lui a été confiée par Tevere Shipping. Panship devait

soumettre ses décisions pour les chantiers de réparation et la définition des travaux au propriétaire du navire, elle devait faire suivre les contrats de fourniture d'équipages, celui-ci était un équipage Indien de la société Herald Maritime Services choisi par M.Savarese et sous sa responsabilité même si le contrat avait été signé par Panship. L'équipage du navire était constitué de 26 membres.

Enfin, l'affréteur au voyage, la société Total est présente de nombreuses fois par l'intermédiaire de ses services et filiales. Total Raffinage Distribution (TRD) a produit et vendu le fioul lourd transporté par l'Erika à Total International Limited (TIL) immatriculé aux Bermudes. C'est Total Londres qui a traité l'affrètement du navire par son broker Petrian Shipbrokers. C'est encore Total Transport Corporation basé au Panama qui a signé la charte partie avec Selmont.

**Figure 8**  
**Schéma des liens commerciaux**



Cet exposé de l'exploitation du navire, n'est pas destiné à juger tel ou tel partie, ni à chercher les véritables coupables, l'affaire a en effet déjà été traitée et jugée. Cet exposé doit permettre de se rendre compte de la complexité du marché, de plus il n'est pas fait mention des sociétés écrans qui sont également présentes dans le dossier et qui permettent de noyer le poisson et ainsi de perdre la trace des potentiels autres responsables.

#### **4.1.4 Les fautes relatives à la catastrophe**

Lorsqu'elle a inspecté le navire, la société de classification RINA a dressé un rapport faisant état de corrosion dans une des citernes de ballastage. Elle a recommandé de procéder à des mesures d'épaississement de la structure mais a tout de même confirmé la classe du navire jusqu'en janvier 2000.

C'est une première erreur, le navire a fait naufrage à cause de sa structure qui présentait des faiblesses au niveau des ballastes, elle n'était plus assez solide et a cédé en raison du gros temps.

La société avait également validé la certification ISM ainsi que le plan SOPEP<sup>1</sup> alors qu'elle ne les avait pas vérifiés, SOPEP est un plan d'urgence contre la pollution par les hydrocarbures, il contient la liste des procédures qui doivent être suivies par le capitaine et les autres personnes en charge du navire pour signaler un tel incident, ce plan comprend une description détaillée des mesures à prendre par l'équipage en cas de fuite d'hydrocarbures et la liste mondiale de référence des autorités responsables des états-côtières avec lesquelles le bord doit entrer en contact en cas d'incident.

En cas de fuite d'hydrocarbures, l'équipage doit établir un premier rapport écrit sur la situation et transmettre aux autorités de l'état-côtier le plus proche, à l'armateur ou gestionnaire et le transmettre également au conseiller technique. L'armateur ou le gestionnaire doivent informer les autorités chargées de la lutte anti-pollution, le propriétaire de la cargaison, les assureurs corps et le P&I.

C'est une deuxième erreur, la société de classification n'aurait jamais dû faire bénéficier le navire, ni la société Panship de la certification ISM, le navire n'était pas en état d'être affrété et la société avait fait preuve de manquement en ne faisant pas réparer le navire alors qu'elle avait connaissance des problèmes de

---

<sup>1</sup> ship oil pollution emergency plan

structure, le vetting se basant notamment sur la certification ISM pour valider un navire, le fait que celui-ci soit certifié ISM a pu créer une altération dans l'appréciation de l'inspecteur lors du vetting.. De plus en rapport avec le plan SOPEP, elle ne possédait pas de service chargé d'apporter l'assistance technique nécessaire à un navire en difficulté alors que le plan a été validé par la société de classification, celle-ci ne l'avait pas vérifié.

La société Total a commis plusieurs erreurs, notamment au niveau du vetting. Le bateau était âgé de plus de 15 ans, mais il a été accepté pour des affrètements au voyage (spot) avec la certification de RINA sur l'absence de défauts structurels. Le navire a donc été attesté vetté pour 12 mois.

Total avait déjà pratiqué un vetting sur le navire en 1998 et il l'avait jugé non affrètable à temps. Les rapports de vetting de l'Erika disponibles sur la base de données SIRE n'ont pas été consultés par Total. La compagnie a affrété le navire plus d'un an après le dernier vetting alors que celui-ci n'avait pas lieu d'être en raison des critères édictés par Total.

La charte partie au voyage signée entre Total et Selmont stipule que la compagnie pétrolière a le pouvoir de donner des instructions au voyage et donc au capitaine du navire, ce faisant, elle s'immisce dans la gestion nautique de l'Erika, or pendant l'incident, elle n'est pas entrée en relation avec Selmont, Panship et qu'une fois avec le capitaine, elle n'a pas non plus prévenu les autorités maritimes.

La société ne respecte pas sa propre charte de sécurité et d'environnement en affrétant le navire (« no economic priority shall overrule considerations of health and safety at work and respect for the environment »)<sup>1</sup>.

Total affrète le navire avec un produit dangereux (fioul lourd, émanation de soufre, système incendie non fiable) pour lequel le navire n'est pas bien adapté en plus de ses avaries.

Le capitaine quant à lui avait connaissance de l'état du navire, à l'apparition du gîte, n'a pas adapté la conduite du navire alors que la météo était mauvaise. Après avoir découvert la brèche le bord a prévenu le capitaine, ce dernier a corrigé le déséquilibre du navire mais a également augmenté le risque de fissure.

---

<sup>1</sup> Pour voir la charte <http://www.totalpetrochemicalsusa.com/pdf/HSEStatement.pdf>

Un message de détresse a été envoyé, mais le risque de pollution n'a pas été annoncé clairement, ainsi, la compagnie Panship, et les autorités de l'Etat côtier n'ont pas pris la menace au sérieux. Le plan SOPEP n'a pas été appliqué et les prescriptions ISM non plus.

La manœuvre inadaptée, les choix pris sans la collaboration d'assistant technique ainsi que toutes ces procédures qui n'ont pas été mises en œuvre constituent une faute majeure du capitaine.

La société Panship a caché l'état du navire en connaissance de cause-avant l'affrètement. Pendant le naufrage, il n'a pas appliqué le plan d'urgence à terre, il n'a pas demandé l'assistance de la RINA et il n'a pas prévenu les autorités des fissures et de la fuite de pétrole. Cette attitude devait avoir été influencée par le comportement du capitaine.

Si la société Panship avait été évaluée afin de vérifier ses procédures de sécurité et si elle avait pris les bonnes décisions au bon moment lors du naufrage en prenant au sérieux l'appel du capitaine, les événements se seraient déroulés différemment.

On peut se rendre compte après le décorticage de ce cas que les facteurs ayant conduit au naufrage de l'Erika sont humains, mis à part le défaut de structure qui aurait pu être réparé ou alerté officiellement avant la catastrophe, d'ailleurs 80% des accidents maritimes sont dus à des fautes humaines.

Ces fautes peuvent être rejetées sur chacun des acteurs par les autres car les liens sont complexes et les informations qui circulent peuvent être incomplètes ou manquantes volontairement ou par simple manque de rigueur.

Ce sont beaucoup de petites erreurs qui ont été commises mais en s'accumulant elles ont créé une catastrophe dramatique et lourdes en conséquences. Si les contrôles avaient été effectués rigoureusement aussi bien par la société de classification que par Total, nul doute que le navire serait arrivé à bon port.

## **4.2 Conséquences d'un accident maritime pour une société pétrolière**

Ce chapitre sera utile afin de bien concevoir contre quelles conséquences la compagnie essaie de se prémunir lorsqu'elle affrète un navire qu'elle a vetté, il faut bien comprendre pourquoi les sociétés pétrolières ont décidé de créer leur propre système de contrôle et pour cela il faut analyser les conséquences engendrées par les accidents maritimes.

Non seulement ces accidents causent de sérieux dégâts à l'environnement en polluant et en détruisant la flore et la faune marine, il occasionne de sérieux dégâts aux littorales pollués en diminuant leur attractivité et donc leur potentialité touristique mais ils causent la perte du navire et de la marchandise transportée, la perte de confiance du client, la dépréciation de l'image de l'affréteur et des acteurs en général auprès du public ainsi qu'auprès de l'industrie.

Il ne faut pas oublier également les dispositifs qui se mettent en place lorsqu'un accident maritime arrive. Des cellules de crises sont activées afin de contenir la pollution, récupérer le navire échoué, sauver l'équipage, empêcher des catastrophes post accident. Ces conséquences peuvent être classées en deux catégories distinctes

### **4.2.1 Conséquences commerciales**

Lors d'un accident maritime impliquant un navire transportant de la marchandise pour une société pétrolière, les conséquences pour celle-ci sont déterminées sous forme de montant (le coût de l'accident) et d'image (perte de crédibilité, association à la destruction de l'environnement, zone polluée dangereuse).

Les différents dommages qui doivent être assumés peuvent être nombreux et différents selon l'incident. Pour reprendre le cas de la marée noire de l'Erika qui est l'incident le plus important qui peut survenir lors d'un transport pétrolier, les dommages se comptent en centaines de millions d'euros pour atteindre une estimation de 900 millions et pourtant ce n'est pas l'incident qui a coûté le plus cher dans l'histoire du transport pétrolier, l'Exxon Valdez a coûté à ExxonMobil plus de 2 milliards de dollars.

Dans l'estimation des coûts commerciaux, il faut compter le coût de l'accident qui comprend les réparations des dommages corporels, matériels ainsi que celui de la perte du chargement et de la coupure du ravitaillement en marchandise, en l'occurrence en pétrole.

Total a dépensé environ 200 millions d'euros pour les chantiers de dépollution et de traitement des déchets et pour le pompage du pétrole, il faut ajouter à cela les centaines de millions d'euros réclamés par les victimes de ce sinistre, par exemple toute l'industrie de la pêche et les pertes qu'elle engendrera avec l'interdiction de pêcher.

Il y a également les dommages écologiques rattachés aux régions côtières qui réclament elles aussi un dédommagement pour diverses raisons, dont celle de la perte d'image au niveau touristique.

Au niveau commercial encore, l'image même de la société est une conséquence forte d'un incident maritime, toujours en prenant exemple l'Erika, la société Totale a dû dépenser énormément d'argent dans la reconstruction d'une image d'entreprise responsable.

La société a investi énormément dans des projets à caractère écologique comme les énergies nouvelles ou encore la préservation de la biodiversité, elle investi également dans le développement sociale, dans des projets de formations et d'éducation ainsi que dans la santé.

Tous ces investissements contribuent à relever l'image de Total en lui permettant d'exposer sa prise de responsabilité et son intérêt pour l'environnement et le développement durable. Cela permet également à la société de pouvoir à nouveau sponsoriser des projets et ainsi faire parler d'elle car après le désastre de l'Erika son sponsoring était refusé par beaucoup de communauté.

#### **4.2.2 Conséquences juridiques**

Pour une première en France, Total a été poursuivi pénalement pour imprudence et négligence ce qui a abouti à un jugement pour préjudice écologique. Ce jugement à fait jurisprudence. Total a été condamné à payer 375'000 euros d'amende et de versé des dommages et intérêt.

« Les collectivités territoriales qui reçoivent de la loi une compétence spéciale en matière d'environnement leur conférant une responsabilité particulière pour la protection, la gestion et la conservation d'un territoire, peuvent demander réparation d'une atteinte causée à l'environnement sur ce territoire »

Ce texte met en cause les entités qui ont causées atteinte à l'environnement en l'occurrence Total ainsi que les autres partis responsables. Il contourne l'article III.4 de la Civil Liability Convention qui stipule qu'aucune demande de réparation de dommage par pollution ne peut être intentée contre un affréteur. En revanche, la responsabilité pénale de l'affréteur peut-être mis en cause en invoquant la pollution maritime suivant la convention de Marpole.

Une conséquence juridique très importante est la notion de poche profonde, c'est-à-dire de mettre en cause l'entité ayant la puissance économique la plus importante. C'est l'absence de texte de loi qui permet aux juges ces déformations juridiques.

### **4.3 Responsabilité d'une compagnie pétrolière ayant accepté un navire vetté**

#### **4.3.1 Les limites juridiques du vetting**

Comme vu précédemment, suite au naufrage de l'Erika, la compagnie pétrolière Total s'est vu attribuer en plus des responsabilités au niveau environnemental, des poursuites pour fautes dans l'acceptation d'un navire qui n'aurait pas du être affrété.

Afin d'analyser la responsabilité d'une compagnie pétrolière dans cette catastrophe maritime suite à l'acceptation d'affréter un navire ayant subi un contrôle vetting, il faut se rendre compte du réel impact au niveau légal et à l'implication du vetting dans le secteur.

Le vetting n'étant pas une obligation juridique et qu'elle est de l'initiative des sociétés pétrolières, ces dernières ne devraient théoriquement pas être poursuivies pour avoir affrété un navire sous-évalué ou qui présente des dangers. Surtout que le vetting est une vérification supplémentaire se basant sur certains critères externes. Pour évaluer un navire, les sociétés de classification et de contrôles ainsi que les armateurs sont là.

Il n'existe aucun article de droit qui oblige une société à faire inspecter son navire en utilisant les procédures vetting, en revanche les sociétés de classification ainsi que les Etats pavillons sont juridiquement responsable de ce travail.

### **4.3.2 Les moyens de protections des compagnies pétrolières**

Afin de se prémunir contre toutes complications qui pourraient survenir et qui sauraient mettre une compagnie pétrolière dans l'embarras d'une nouvelle marée noire assimilée à celle du Prestige ou de l'Erika, des moyens ont été mis en œuvre.

Le dispositif vetting des sociétés pétrolières, surtout celle des majors a été renforcé, maintenant Total ainsi que tous les autres se méfient de tout problème pouvant survenir et selon le Capitaine Edisher Chiaureli, l'affrètement d'un bateau est devenu une épreuve de force.

Pour pouvoir affréter à temps ou au voyage un navire avec ces sociétés ou bien simplement placer le bâtiment dans un terminal appartenant à une des majors, il faut que celui-ci ait subi le vetting des cinq compagnies. Actuellement une note est attribuée au navire selon le vetting qu'il a subi, cinq étant la note la plus élevée.

Plus les navires ont une note élevée, plus ceux-ci sont cher à l'affrètement car plus ils sont sûrs. Cette technique est favorable pour l'environnement mais pour l'industrie pétrolière cela devient compliqué à gérer. Les inspections sont devenues très pointues et les règles plus strictes pour l'acceptation d'un bâtiment. Il arrive que l'affrètement ne puisse pas se faire et qu'aucun autre navire ne soit disponible.

## **5. Analyse de l'impact du vetting sur les risques liés au transport pétrolier**

Maintenant que les acteurs, les outils et l'environnement du vetting sont connus et que ses applications ont été étudiées, il s'agit maintenant de connaître ses réels impacts sur les risques potentiels qui pourraient conduire un navire à essuyer un incident maritime de n'importe quelle sorte, incendie, marée noire, percussion avec un autre navire, accident à bord touchant l'équipage.

Les risques essentiels vont être identifiés et l'impact qu'a sur eux le vetting va être analysé afin de vérifier s'il y a réellement une incidence sur la réduction du risque. Pour ce faire, des matrices seront utilisées afin de noter le risque avec et sans vetting.

Les risques seront finalement rassemblés en une synthèse générale et cela donnera un avis général pour savoir si le vetting est une inspection supplémentaire ou complémentaire.

### **5.1 Situation**

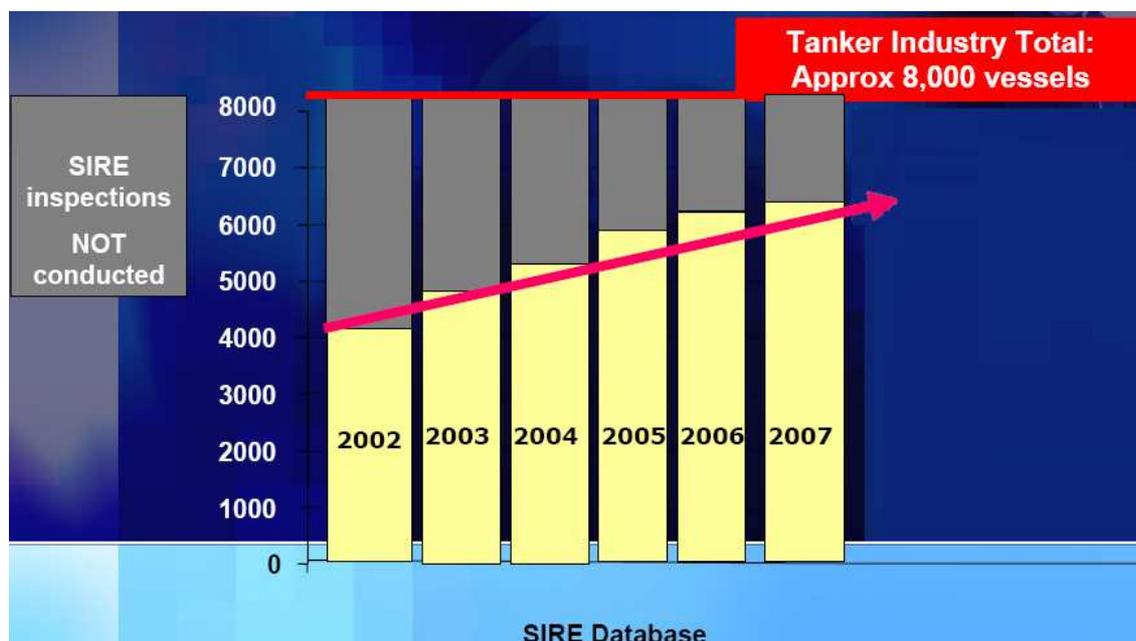
Comme vu précédemment, les risques liés aux transports maritimes sont très importants, les compagnies pétrolières bien que leur revenu soit considérable, ont beaucoup à perdre lorsqu'un incident survient. Pour cette raison, elles ont besoin de plus en plus de navires fiables.

Le vetting est pourtant dépendant des contrôles effectués par les sociétés de classification, les Etats portuaires ou les Etats pavillons car si ces entités sous classent un navire, l'affrètement et le vetting ne se feront sûrement pas, en revanche si ces entités classent un navire et le certifient, c'est une marque de confiance qui pourrait influencer l'inspecteur.

Actuellement encore beaucoup de pétrolier sur la totalité de la flotte mondiale ne sont pas répertoriés dans la base de données SIRE et donc n'ont pas subi de vetting conforme à l'OCIMF. Ces pétroliers sont pourtant bien en service et transportent de la marchandise, mais ils sont en marge des certifications et des exigences du marché déterminé par l'OCIMF. Le forum nomme ces navires la flotte grise.

**Figure 9**

**La flotte grise, les navires n'ayant jamais subis d'inspections**



Source OCIMF

## **5.2 Procédé d'évaluation de l'impact**

Cette évaluation risque est sensiblement différente de l'approche normale, le but recherché est en effet de découvrir si le vetting réalise un impact sur la diminution du risque en comparaison du même critère sans que le vetting ait été réalisé.

Afin d'effectuer cette étude, une matrice risque a été développée, la base provient du fascicule Ernst&Young sur la Gestion du Risque. Elle a été modifiée ensuite par mes soins afin d'être graphiquement plus lisible et permettre une évaluation des éventuelles variations liées au vetting

La matrice se compose comme suit

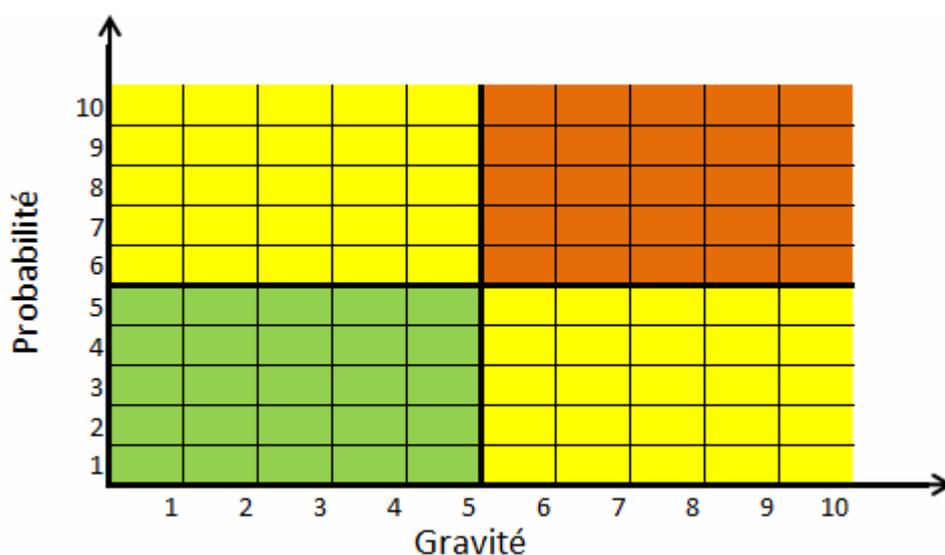
### **Axe de gravité**

Cet axe détermine l'effet que provoque le risque sur un sujet déterminé. Plus le risque est important, plus le sujet sera touché par la conséquence du risque donc plus la gravité sur ce sujet sera importante.

## Axe de probabilité

Cet axe détermine la probabilité qu'une situation déterminée survienne. Plus la probabilité est forte plus la situation a de chance de se produire.

**Figure 10**  
**La matrice**



## L'analyse

L'analyse se déroulera de cette façon

- Le critère analysé est présenté, tout les éléments s'y référant sont décrits afin d'avoir une vue plus détaillée du critère.
- Le critère est mis en relation avec le vetting
- Pour chaque critère deux matrices risques seront créés, l'une contenant l'impact et la probabilité sans tenir compte du vetting, comme s'il n'existait pas et l'autre en l'incorporant et en imaginant que le navire correspond au maximum des exigences vetting.
- Une conclusion fera la synthèse et décrira les résultats évalués

Les matrices n'ont pas de titres pour éviter de remplir inutilement les pages.

### 5.3 Impact du vetting sur les risques

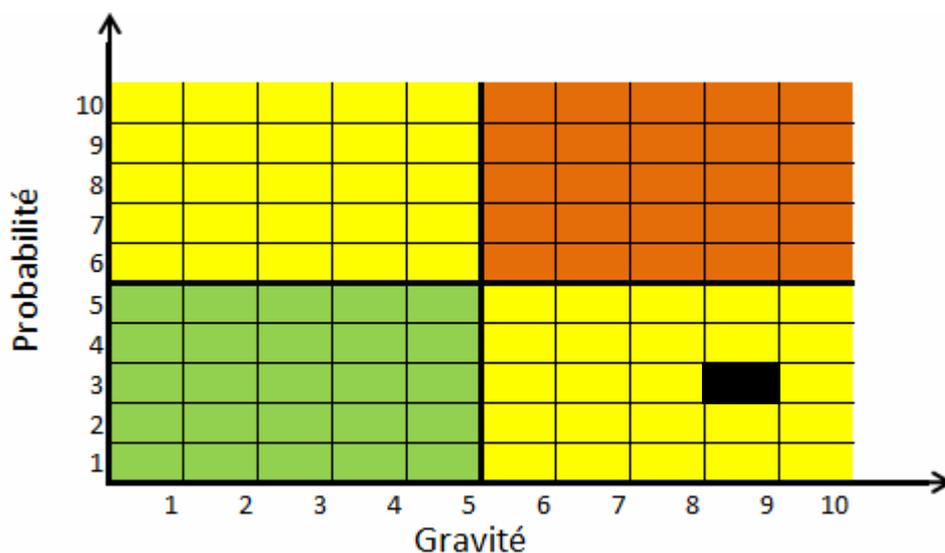
#### 5.3.1 Risques liés à la structure du navire

Lorsque l'on aborde la structure et la superstructure du navire, c'est en la limitant à toutes les parties qui font partie intégrante du pétrolier et qui ne peuvent en être séparées sans des travaux importants. La coque, la salle des machines, les citernes, les ballastes, les conduits, le système de ventilation et de pression, le système de gaz inerte, le système d'arrêt d'urgence et les structures d'amarrages.

Ces structures doivent être inspectées et soumises à maintenance car elles sont primordiales dans la fonction du navire. La coque est sujette à l'usure, à la rouille. Les citernes transportent du pétrole, les ballastes peuvent en transporter aussi, ils subissent tout deux d'importants échanges de gaz ainsi que de la corrosion. Les structures d'amarrage subissent de fortes résistances et peuvent se rompre. Toutes ces structures peuvent être la cause d'un incident maritime.

##### 5.3.1.1 Risques sans vetting

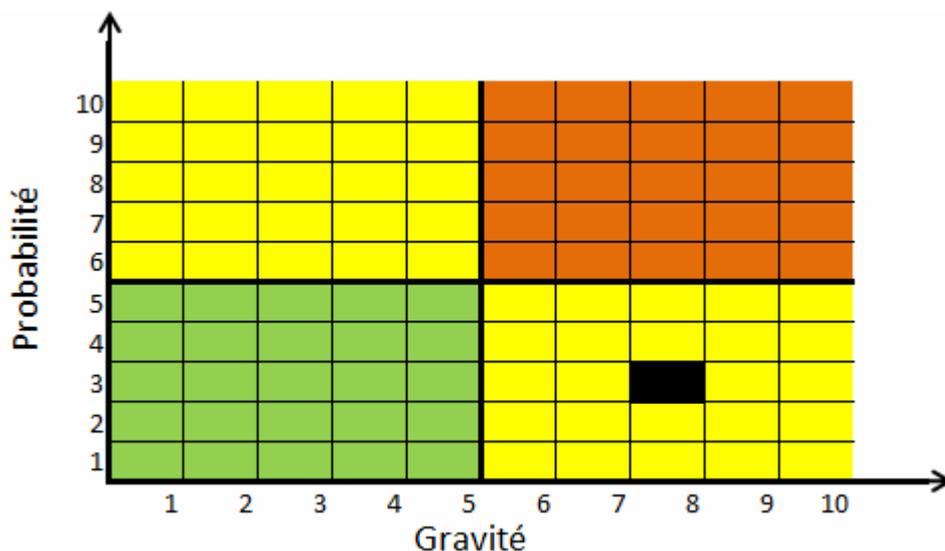
La structure est du domaine des sociétés de classification ou lors d'inspections plus poussées de l'état du port, ceux-ci ne faisant que de rapides inspections lorsque le navire est amarré. Les incidents liés aux risques des structures sont très importants mais se manifestent peu souvent. Pour prendre un exemple connu, l'Erika, c'est la structure externe du navire qui a cédé par manque de réparation.



### 5.3.1.2 Risques avec vetting

Dans le domaine de la structure du navire, le vetting n'a pas beaucoup d'influence. Lorsqu'un inspecteur examine le pétrolier, il le fait la plupart du temps lors d'un déchargement de marchandise. Les ballastes et les citernes sont interdites d'accès lors du déchargement à cause des gaz ambiants.

En ce qui concerne la salle des machines et les systèmes de ventilation et de pression, l'inspecteur y a accès, il peut donc effectuer un contrôle et noter ses remarques s'il doit en faire. S'il pense que le navire représente un danger, le service vetting peut décider de le rendre non acceptable à l'affrètement et le mentionner par l'intermédiaire de la base de données SIRE.



### 5.3.1.3 Conclusion

Même en suivant les prescriptions vetting en ce qui concerne la structure et la superstructure du navire, des incidents peuvent survenir. Pour les dommages concernant la structure du pétrolier, la réparation de la coque par exemple est très coûteuse et est réalisée dans un chantier, c'est la société de classification, l'armateur et le chantier qui interagissent.

La société de classification limite les réparations de la coque par rapport à la surface de celle-ci, elle vérifie également les matériaux utilisés et contrôle l'exécution des travaux. Le vetting n'a donc pas grand rôle à jouer dans ce domaine

### 5.3.2 Risques liés à l'équipage

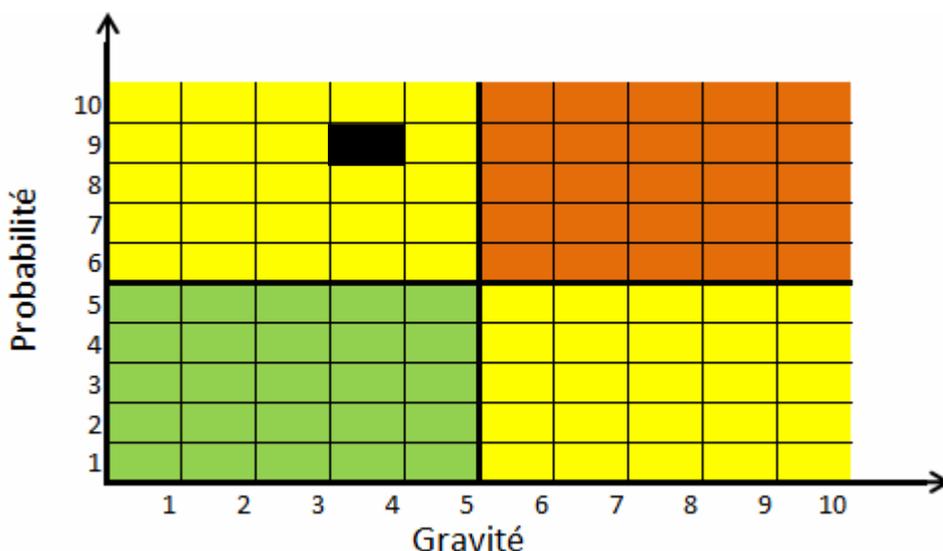
L'équipage d'un navire est choisi dans la plupart des cas par l'armateur. Il se présente sous la forme d'un groupe d'officier et de personnel d'exécution ainsi que pour certain, d'élève officier. Le nombre qui compose l'équipage peut varier en fonction de la taille du navire, l'Erika comptait pour exemple 26 hommes. L'équipage d'état-major se compose au moins d'un commandant, un chef officier, un second officier, un chef radio et un chef mécanicien.

#### 5.3.2.1 Risques sans vetting

Le management de l'équipage est sous la responsabilité des officiers, ils doivent s'assurer que tous les hommes connaissent les risques encourus à bord. Ils doivent également planifier ces risques lorsque des projets sont entrepris sur le navire. Pour chaque voyage de navire, les probabilités qu'un accident se produise sont très élevées.

Les hommes sont en effet entourés de risque potentiel sur un navire, en revanche, les accidents mortels sont plus rares que les accidents graves. Les équipages sont constitués de personnes de nationalités différentes et il n'est pas toujours obligatoire que les exécutants s'expriment dans une langue commune au reste de l'équipage, la mauvaise compréhension des ordres ou des lignes directrices de sécurité peuvent conduire à l'accident.

De part les différences ethniques et le problème de communication, les risques surviennent. D'autre facteurs comme le manque de repos du à une mauvaise gestion du temps et des maladies dues à une hygiène douteuse peuvent faire intervenir des risques d'inadvertances et des contagions

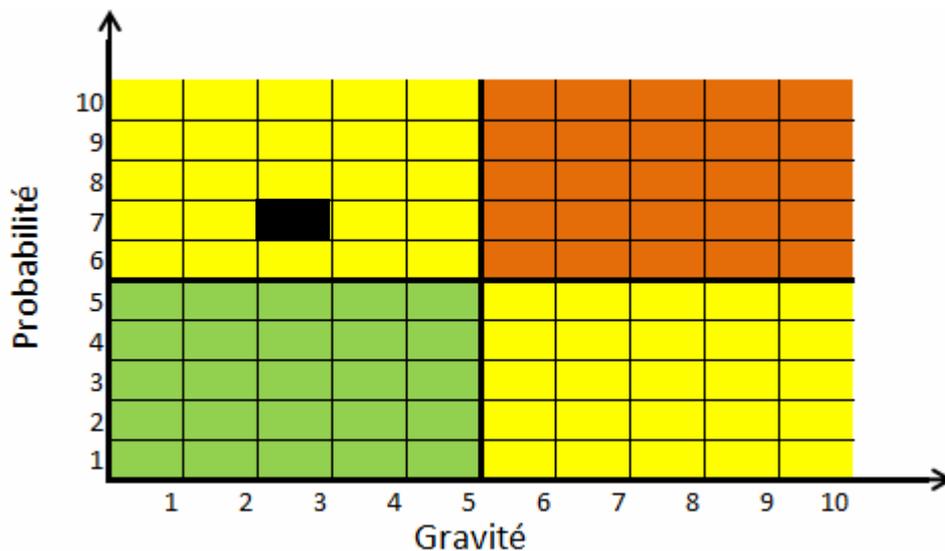


### 5.3.2.2 Risques avec vetting

De nombreuses règles sont à apprendre et à retenir sur un navire et l'équipage doit toujours être attentif à ce qu'il fait, malheureusement sans une bonne gestion de son équipage, des accidents surviennent. Grâce au vetting, les accidents à bord ont pu être réduits.

En effet, les équipages sont plus homogènes, une langue officielle est choisie en fonction de l'équipage afin que tout le monde puisse communiquer et comprendre les directives. Il est également souhaité que tous aient une hygiène irréprochable.

La drogue et l'alcool sont prohibés. Toutes ces directives sont contrôlées par l'inspecteur lors de son inspection. L'équipage doit également avoir subi un entraînement adéquat et avoir l'expérience requise pour les tâches qui lui sont confiées.



### 5.3.2.3 Conclusion

Le vetting a un impact sur la diminution des risques liés à l'équipage, encore faut-il que les directives soient suivies par les officiers puis transmises aux exécutants. Un point important à retenir est la cohésion de l'équipage, la communication entre les hommes est primordiale.

Il faut qu'une langue commune soit utilisée pour que tous puissent suivre les ordres et les directives donc il vaut mieux que l'équipage soit de la même nationalité dans le meilleur des cas. Une gestion des risques appropriée doit être mise en place lorsque des interventions comme des réparations ou de la

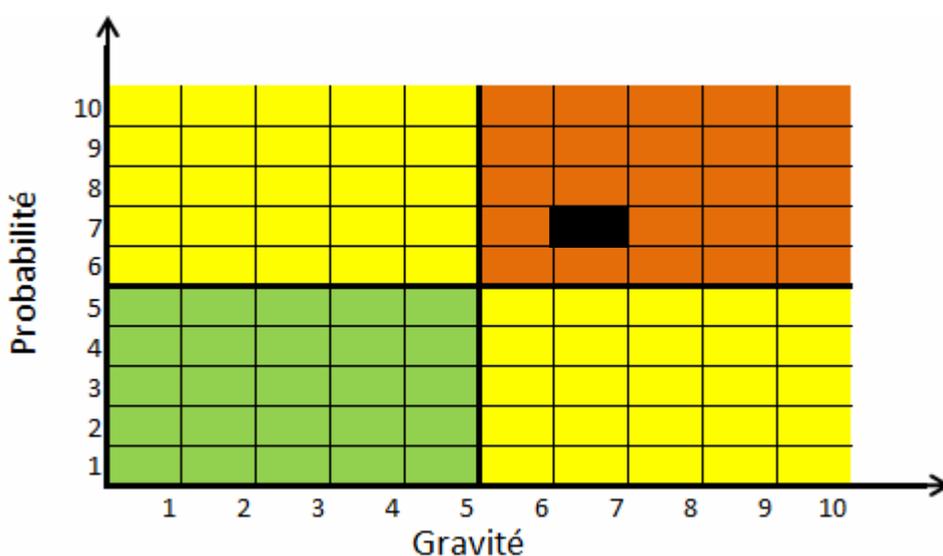
maintenance est agencée dans des endroits comportant un risque, même si le facteur humain est imprévisible.

### 5.3.3 Risques liés à l'équipement

Lorsque l'on parle d'équipement du navire on cible les appareils de communication, tel que les radios, les appareils électriques tel que les grues, les lumières, et les câblages, le système d'alarme, les équipements de navigation tel que le GPS, les équipements anti-incendie ainsi que les équipements de survie tel que les embarcations de sauvetage ou le matériel de réanimation. Certains équipements diffèrent selon la taille du navire, par exemple les navires faisant des voyages internationaux et dont la taille est de 500 gt<sup>1</sup> doivent posséder un échosondeur qui permet d'avoir le relief sous-marin.

#### 5.3.3.1 Risques sans vetting

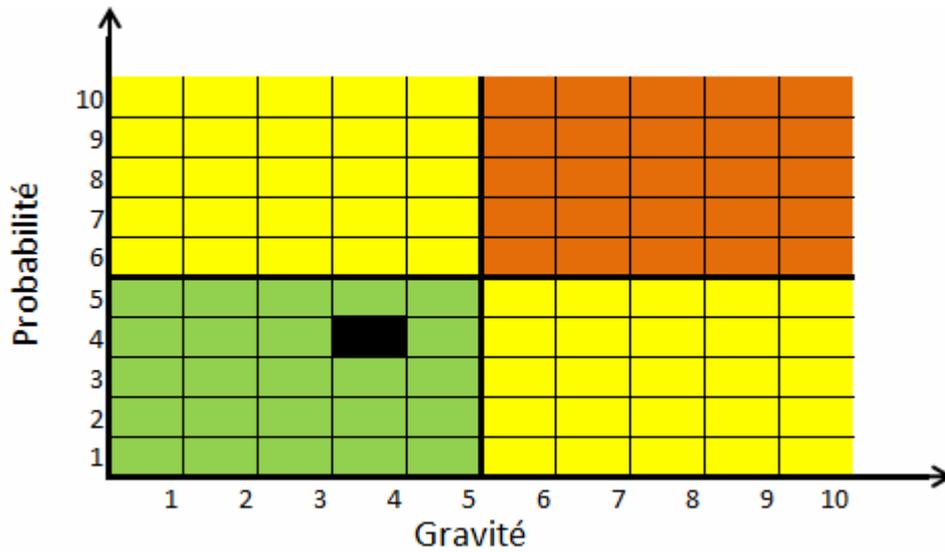
La plupart des équipements embarqués sont obligatoires selon la convention SOLAS, le manuel ISGOTT ainsi que les directives de l'IMO, mais leur fonctionnalité n'est pas toujours testée. La manutention est un point très important en ce qui concerne l'équipement. Il peut arriver par exemple que les ampoules éclairant les lieux en contact avec du gaz soient ébréchées à cause de l'usure. Ces types d'ampoules sont spécialement conçues pour être anti-explosives et anti-incendie et elles doivent être remplacées. Le radar peut-être mal configuré ainsi le navire pendant le pilotage peut apparaître de façon erronée sur le moniteur.



<sup>1</sup> Gt = gross tonnage, mesure du volume d'un bateau

### 5.3.3.2 Risques avec vetting

En introduisant les inspections vetting, les navires ont subi énormément de refus à cause de matériel défectueux ou inexistant. En effet, les inspecteurs sont très pointilleux en ce qui concerne la sécurité des équipements, il est vrai qu'une mauvaise maintenance ou un équipement défectueux peut-être la cause d'un incendie ou d'une explosion. Les équipements sont donc inventoriés, testés et maintenus dans des conditions optimales selon les règlements en vigueur.



### 5.3.3.3 Conclusion

Le vetting a donc eu une forte influence sur la diminution des risques au niveau de l'équipement. C'est en effet un facteur plus facile à influencer que le facteur de concentration d'un être humain. Des procédures sont mises en place ainsi l'équipage sait ce qu'il a à faire et de quelle manière il doit le faire. Les équipements de survies, anti-incendie et de sauvetage sont testés lors de simulations afin d'améliorer la réactivité de l'équipage avec ces appareils.

Les équipements auront toujours une part de risque mais s'il est détecté à temps, ce risque peut-être réduit voir annihilé. De plus la technologie se développant en direction de l'automatisation ainsi que de l'amélioration de la sécurité, les risques d'accident diminuent également.

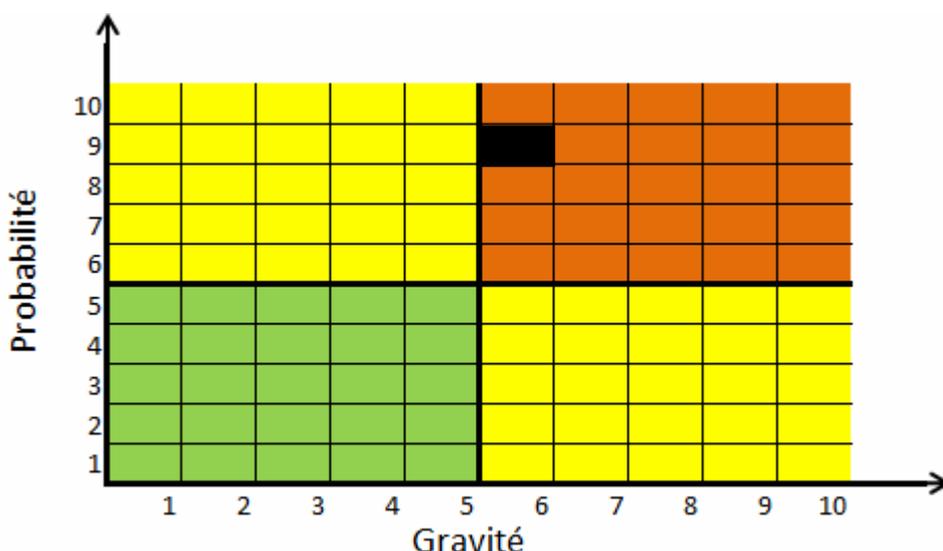
### 5.3.4 Risques liés aux procédures

Les procédures sont mises en place afin d'exécuter une tâche de façon adéquate mais également afin de réagir de manière appropriée lorsqu'un incident survient, par exemple, dans le cas d'une crise pouvant aboutir à une marée noire. Une crise comme on pourrait la définir est un événement important qui va faire intervenir plusieurs acteurs afin de la maîtriser. Une marée noire est une crise qui doit être gérée par différents intervenants tous travaillant par l'intermédiaire de procédures et en collaborant les uns avec les autres, l'équipage, l'affréteur, les autorités responsables du secteur dans lequel se situe le navire et les structures d'intervention spécialisée par exemple pour le pompage du pétrole.

#### 5.3.4.1 Risques sans vetting

Sur un navire, un incident n'apparaît pas extraordinairement, il est la conséquence d'une inattention, de matériel défectueux, de faiblesse de la structure du navire et la liste n'est pas exhaustive, mais ils ont tous un point commun, les procédures n'ont pas été appliquées ou n'existent tout simplement pas.

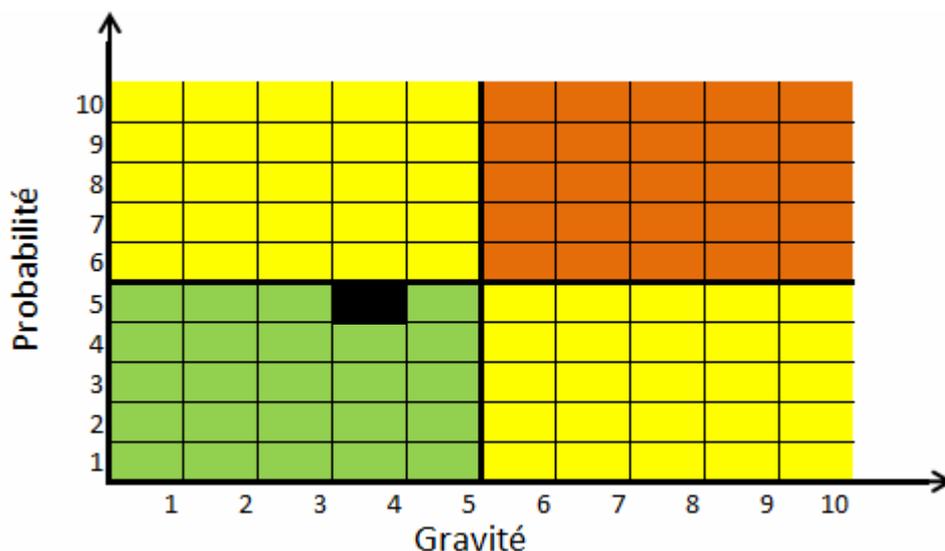
Cet incident si il n'est pas géré rapidement peut en provoquer d'autres, qui en provoquent d'autres à leur tour pour enfin terminer en catastrophe. Là encore, des procédures devraient exister pour pouvoir gérer de manière appropriée un incident. Sur ce point comme sur celui des équipements, les inspecteurs sont très attentifs, un navire qui ne suit pas de procédure est un navire qui est voué à l'accident.



### 5.3.4.2 Risques avec vetting

Des procédures claires et adaptées sont la clé d'un travail dans lequel le facteur risque a été réduit au maximum. La procédure est créée dans le but de décrire les tâches à effectuer de la meilleure manière, dans un ordre précis, et s'il y en a besoin, avec les outils adaptés. Les procédures sont développées pour toutes les activités sur un pétrolier, les appareils, les systèmes, la maintenance, la navigation, mais également pour réagir lors d'incidents ou tout autre événement imprévisible comportant une part de risque.

Avec des procédures adéquates, un commandant peut réagir de manière efficace à l'annonce d'un incident pouvant provoquer une marée noire. Il n'aurait qu'à suivre un plan déterminé en donnant les ordres adéquats à son équipage et en prévenant les entités responsables afin d'anticiper ou maîtriser au mieux un potentiel catastrophe. Ce plan est élaboré à l'avance spécialement pour ce genre d'incident, le plan SOPEP qui est exigé lors d'un contrôle vetting.



### 5.3.4.3 Conclusion

Les procédures sont un bon moyen de réduire tout les risques et surtout ceux liés à l'inexpérience de l'équipage, si un incident survient ils permettent également de freiner une réaction en chaîne. Malgré tout, rien ne remplace l'expérience et un équipage expérimenté peut faire face à des complications en gardant le sang froid car le stress est le meilleur moyen d'agir avec précipitation sans tenir compte de facteur important. Sous la pression, les procédures se révèlent inefficaces si elles n'ont pas été intégrées, si l'individu n'est pas correctement formé et s'il ne possède pas un minimum d'expérience car la panique peut s'installer et la désorganisation est synonyme de chaos.

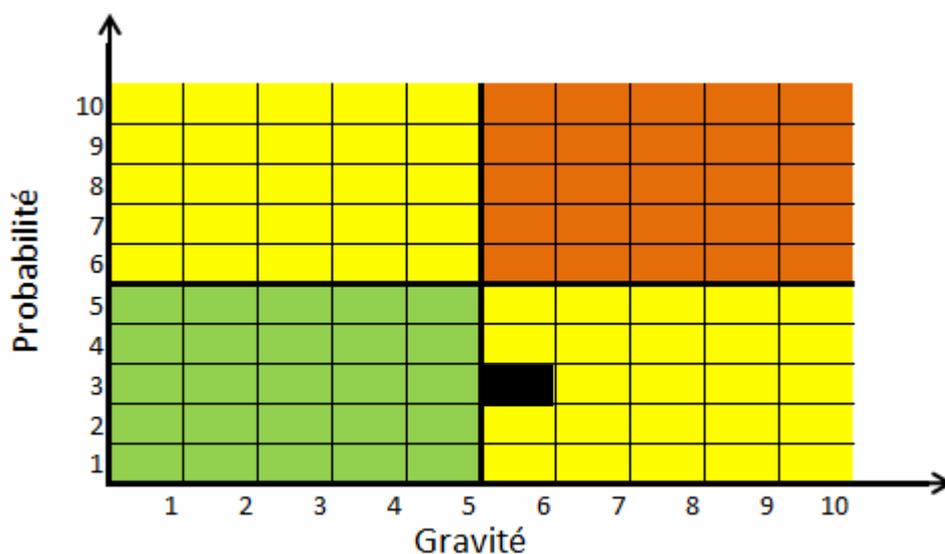
### 5.3.5 Risques liés aux documents

Les documents sont tous les certificats, les brevets, les manuels et les codes qui concernent le navire, l'équipement, la cargaison l'équipage et les procédures. Ces documents se créent au fur et à mesure, cela commence tout d'abord lorsque le navire a été certifié, classé et que les équipements ont été contrôlés par une société de classification, ensuite lorsque les voyages s'effectuent que le navire subit des contrôles, des réparations ou des reclassifications,

Les documents relatifs aux divers chargements sont archivés au même titre que les polices concernant l'équipage certifiant qu'il n'y a ni drogue ni alcool et les enregistrements de maintenance fait sur le navire. Les cartes et les documents nautiques font également partie des documents du navire.

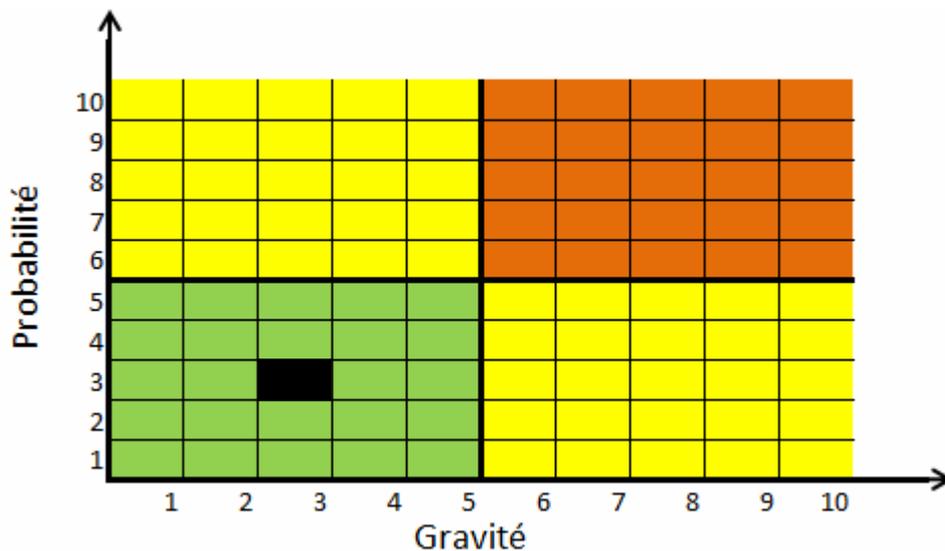
#### 5.3.5.1 Risques sans vetting

Les risques qu'il ait un incident en ne possédant pas ces documents sont très élevés car cela veut dire que le navire ne détient aucune certification n'a pas de manuels et n'enregistre aucune de ses activités, ce risque est improbable au vu des autres contrôles effectués par les organismes tel que l'état du port ou l'état pavillon sans parler des sociétés de classification. En effet, certains de ces documents sont d'une part transmis lorsque le navire a été classé et d'autre part lors des autres contrôles obligatoires, les inspecteurs s'attardent également à vérifier si les certificats les brevets et les manuels sont à bord. Il peut arriver toutefois, qu'un problème en amont se manifeste, en prenant pour exemple l'Erika, la société de classification avait certifié le navire mais la mention de réparation de structure avait disparu, les conséquences en ont été désastreuses.



### 5.3.5.2 Risques avec vetting

Les exigences au niveau du vetting sont que tous les documents exigibles doivent se trouver à bord. L'inspecteur souhaite également savoir si le capitaine sait utiliser son code ISM. Un VPQ doit être également rempli et consultable. Posséder tout les documents suppose que le navire et l'équipement correspondent à un bon niveau de qualité et que l'équipage à bord est apte à naviguer c'est une bonne indication pour l'inspecteur, lorsqu'il visite le navire il peut s'attarder à vérifier la cohérence papier et réalité.



### 5.3.5.3 Conclusion

Ces documents doivent être à bord, dans tout les cas, ne pas les détenir signifie que le navire représente des risques. Le vetting au niveau des documents est dépendant des actions effectuées par les organismes de certifications. Mais un inspecteur est censé vérifier le passé du navire et découvrir si une faille s'est glissée dans les contrôles et les classifications du navire.

### 5.3.6 Tableau global des risques

Ce tableau représente les risques globaux qu'un incident se produise sur le navire si celui-ci ne se soumet pas à la certification vetting en comparaison avec un navire étant pleinement en règles avec ces certifications. La probabilité est multipliée par la gravité puis le total est divisé par cinq cent qui représente le pourcentage total de chaque risque puis le résultat est multipliée par cent pour évaluer en pourcentage et voir si le vetting a une influence sur les risques.

**Tableau 2**  
**Risques Globaux comparaison**

Risques	Sans vetting	Avec vetting
Structure	27	24
Equipage	36	21
Equipement	49	16
Procédures	54	20
Certificats	18	9
Total	36,8%	18%

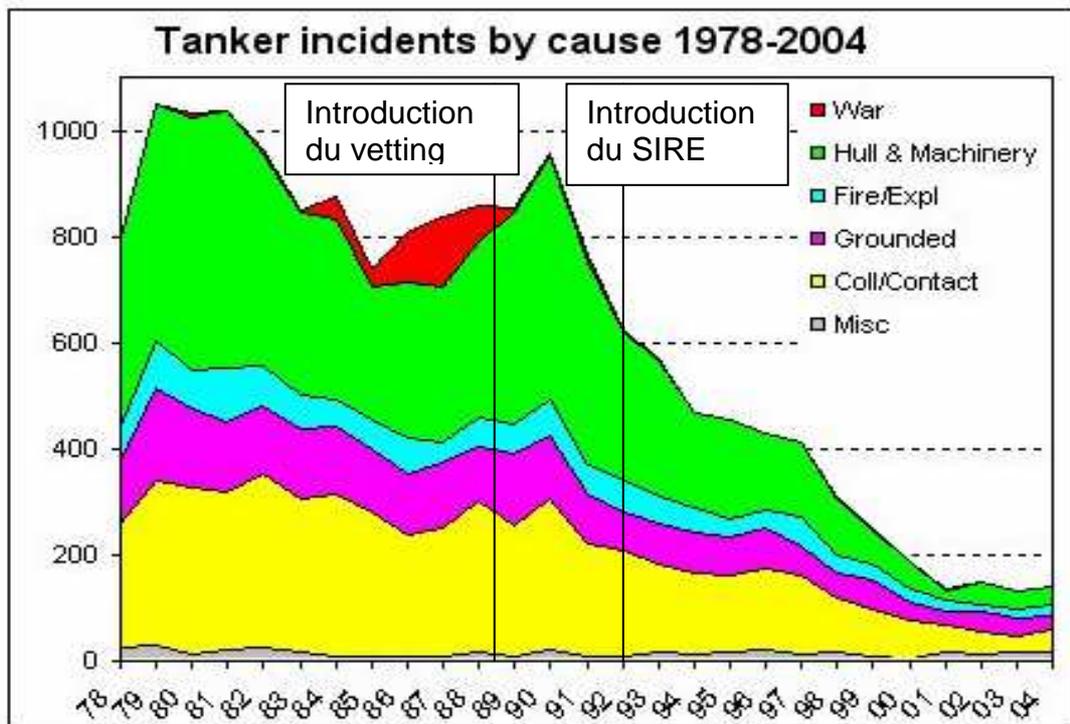
Le tableau de résumé nous montre bien que les risques sont diminués de moitié avec l'introduction du vetting. Ce résultat concorde avec ceux de l'Intertanko et de sont graphique sur les accidents qui seront présentés dans la conclusion finale.

## 6. Conclusion et recommandation

Le vetting a énormément évolué depuis son introduction il y a plus de 25 ans, les contrôles n'étaient effectués que par quelques compagnies pétrolières et il n'y avait aucunes procédures rigoureuses. Ce besoin d'inspection s'est pourtant fait ressentir au vue des contrôles peu fiables des autres organismes et du nombre d'accident croissant. Aujourd'hui le vetting est devenu un outil indispensable pour l'amélioration de la sécurité, mais également un contrôle dans le but d'affréter un navire, il est basé sur des règles solides et homogènes, respectées par tous les acteurs du secteur pétrolier l'effectuant. Enfin, le vetting a évolué en une profession à part entière. Les armateurs eux-mêmes ont dû se plier à cette nouvelle règle contraignante certes mais bénéfique.

Un second point important a souligné est que depuis que cet activité s'exerce, les accidents maritimes ont fortement diminué, c'est le résultat de l'étude effectuée dans ce mémoire de l'impact du vetting sur les risques potentiels d'accidents maritimes. Ces résultats rejoignent les statistiques relevées par Intertanko.

**Figure 12**  
**Accidents pétroliers par cause 1978-2004**



Source Intertanko

Dans ce mémoire l'évaluation des risques est approximative en raison du manque d'informations pertinentes dans ce domaine, on remarque que le vetting possède une influence très importante dans la diminution des accidents pétroliers de toutes natures et ce depuis son introduction ainsi que celui de la base de données SIRE, à ce moment là, les procédures vetting commençaient à s'implantées et elles n'étaient pas encore homogènes pour toutes les sociétés

Le vetting n'a pour le moment aucune base légale, il possède des procédures, une certification informatique sous la forme du SIRE et une reconnaissance mondiale, c'est le service vetting qui a le dernier mot lors de l'affrètement d'un navire, mais il n'est pas reconnu juridiquement parlant.

L'activité en aurait cependant bien besoin, car les compagnies pétrolières sont en ligne de mire lorsqu'un navire fait naufrage et vetting ou pas, leur responsabilité pénale commence à être mise en cause, comme vu avec le cas de l'Erika. Une réglementation et une base juridique pourrait mettre hors de cause la société si il est jugé que le contrôle a été correctement exécuté.

A la question, le vetting, un contrôle supplémentaire ou complémentaire ? Je réponds que le vetting est un contrôle complémentaire et même plus, il a contribué à intensifier celui des autres organismes d'inspection et il a insufflé au secteur de nouvelles règles de comportement, même si certains contrevenants arrivent encore à passer entre les gouttes, ils seront bientôt refusé dans la plupart des terminaux qui sont pour la majorité acquis par les majors.

Mes recommandations sont les suivantes, le vetting ne doit pas disparaître aux profits des autres organismes de contrôle, au contraire, il faut le munir d'une base légale et améliorer sans cesse le niveau de sécurité des navires afin d'éviter des catastrophes écologiques et humaines. Les compagnies pétrolières par l'intermédiaire de l'OCIMF doivent officialiser cette pratique et continuer à développer de nouveau outils nécessaires au contrôle de sécurité.

# Bibliographie

## Supports papier

NOEL, Caroline. Le « Vetting ». 2003. 78 p. Mémoire DESS, Option Droit Maritimes des Transports, Faculté de Droit et de Science Politique d'Aix-Marseille III, 2003.

A Guide for Vetting Inspections, INTERTANKO, 4th Edition, October 2000

Droit Maritime, par Antoine VIALARD, éditions Presse Universitaire France, 1997

## Sites web

.Erika le procès : le site web des collectivités parties civiles au procès de l'Erika qui se sont coordonnées pour faire reconnaître le préjudice écologique

<http://www.proces-erika.org/>

Association Française des capitaines de navires *Mise à jour : 15 / 09 / 2008*

<http://www.afcan.org/>

Les inspections vetting, par A.C ARDILLON, [www.afcan.org/dossiers\\_securite/vetting.html](http://www.afcan.org/dossiers_securite/vetting.html)

Naufrage du pétrolier ERIKA Contribution provisoire au rapport d'enquête technique

[http://www.labo-analytika.com/presse/rapport\\_gouv/erika\\_rapport\\_gouv.html](http://www.labo-analytika.com/presse/rapport_gouv/erika_rapport_gouv.html)

Site de l'OCIMF [http://www.ocimf.com/pages.cfm?action=sire\\_documents](http://www.ocimf.com/pages.cfm?action=sire_documents)

Site de la convention HNS <http://www.hnsconvention.org/fr/status.html>

Site de l'Intertanko <http://www.intertanko.com/>

Site du Cedre <http://www.cedre.fr/>

# Annexe 1

## VPQ Urals Princess

## **Annexe 2**

### **Q88 Urals Princess**