



Le vetting, un instrument de sécurité maritime

Issu du verbe anglais « to vet » signifiant « ausculter », le « vetting » est cet examen attentif et externe, initié puis imposé par les compagnies pétrolières dans les années 1980, de la qualité des navires, de ses managements techniques et commerciaux. Ces contrôles s'effectuent au préalable de tout affrètement, contrat de transport ou à l'occasion d'une escale dans un des terminaux de la société concernée. D'origine privée et purement facultatif, le « vetting » est moins médiatique que les autres types d'instruments de prévention. Retour donc sur cette procédure particulière et sur sa place au sein du transport maritime.

Le vetting, un besoin de contrôle né du désengagement des compagnies pétrolières du domaine du shipping

Aucune obligation, qu'elle soit internationale, communautaire ou nationale, n'exige des affréteurs qu'ils procèdent à l'examen des navires qu'ils utilisent. Seuls les armateurs ont une obligation de navigabilité envers leurs co-contractants. Le vetting doit être perçu comme un besoin de sécurité de la part des compagnies pétrolières du fait de leur désengagement, dans les années 1970/1980, du domaine du shipping.

Jusqu'au début des années 1970, le marché des hydrocarbures était extrêmement vertical, dominé par les compagnies pétrolières, les « majors » qui contrôlaient l'ensemble des maillons de la chaîne : production, transport, raffinage, distribution. Les approvisionnements se faisaient par des contrats à long terme au côté d'un marché « spot » restant encore très marginal. De nombreux événements vont bouleverser cette donne et amener les compagnies pétrolières à se désengager du secteur maritime, jugé dangereux et peu rentable. C'est en particulier la chute brutale du taux de fret consécutive aux chocs pétroliers des années 1970 qui rend le marché spot beaucoup plus attractif, et c'est ensuite l'entrée en vigueur de la CLC (Civil Liability Convention) 1969/1992 qui instaure un régime de responsabilité canalisée sur le propriétaire nominal du navire.

Répartition des affrètements en % entre le milieu des années 1970 et le début des années 2000 (d'après Intertanko)

	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

De plus, la désastreuse exposition médiatique en cas d'implication dans une catastrophe maritime, le laxisme de certaines sociétés de classification, l'apparition de nouveaux compétiteurs peu regardant sur la sécurité maritime tels que les *traders* indépendants, la possibilité de voir sa responsabilité engagée pour négligence ou faute dans la sélection

du navire ou du fait d'être simple donneur d'ordre au contrat de transport, tout concourt à ce que les compagnies pétrolières décident de se prémunir des risques juridiques et commerciaux issus de leur implication directe dans le transport maritime.

Aussi, dès la fin des années 1970, un certain nombre de compagnies membres de l'OCIMF (Oil Companies International Marine Forum) a commencé à développer un système de contrôle des navires, dit vetting. La Shell a été le premier Groupe en 1973 à mettre en place ses propres programmes de surveillance. Ceux-ci furent renforcés en 1978 à la suite de la catastrophe de l'*Amoco Cadiz*. La plupart des compagnies pétrolières suivirent ce mouvement que certains événements accélèrent, notamment Exxon après le naufrage de l'*Exxon Valdez* et Elf à la suite de l'explosion survenue à bord du *Mega Borg* en 1990, au large des Etats-Unis.

Alors qu'au départ, chaque processus d'inspection était unique et correspondait aux besoins individuels de la compagnie, les membres de l'OCIMF, à travers plusieurs réformes, ont progressivement coordonné leurs procédures par l'intermédiaire de programmes d'harmonisation et de partage de l'information : édition du *Guidelines for Vetting Inspection* en 1989, création de la base de données SIRE en 1993, harmonisation des procédures en 1997 et 2002. Les inspections se sont multipliées, se basant à la fois sur la réglementation internationale (telles SOLAS, MARPOL ou STCW¹) et les règles techniques professionnelles (telles l'ISGOTT, etc.). Aujourd'hui, la plupart des compagnies pétrolières dispose de leurs propres inspecteurs, chargés de rédiger des rapports sur les navires susceptibles d'être affrétés.

Le vetting est devenu un véritable label de qualité pour les armateurs qui doivent satisfaire aux standards imposés par les compagnies pétrolières. Ce sont les armateurs qui initient les inspections et en supportent la charge financière. Chacun d'entre eux demande l'inspection à une compagnie pétrolière en fonction de ses besoins.

¹ SIRE : Ship Inspection and Report Exchange program. SOLAS : Safety Of Life At Sea. MARPOL : Maritime Pollution. STCW : Standard of Training Certification and Watchkeeping. ISGOTT : International Safety Guide for Oil Tankers and Terminal

Les critères d'évaluation

Concrètement, le chargeur pétrolier évalue la qualité et les performances du navire à travers le précédent rapport d'inspection et décide : 1) de ne pas faire d'inspection (car il n'a pas besoin du navire ou que le rapport est favorable et le navire acceptable) . 2) de faire une inspection. En cas de décision d'inspection, le service commercial du navire avise son service technique de la situation et lui demande d'entrer en contact avec la compagnie pétrolière (par la transmission du *Vessel Particular Questionnaire* notamment). Enfin, le navire est lui-même informé du déclenchement de la procédure et il lui est conseillé de préparer au mieux, à bord, la future inspection.

Regroupées au sein de l'OCIMF, les compagnies pétrolières imposent des critères d'acceptabilité extrêmement sévères reposant sur le respect des exigences internationales et sur l'évaluation de la qualité des équipements, de celle de l'équipage et de l'entretien du navire. Du processus d'évaluation, ressortent les trois principaux éléments du vetting :

- Evaluation de la compatibilité du navire et de sa structure (dimensions ; équipement d'amarrage, etc.).
- Evaluation de la qualité du navire (SIRE ; décision de la nécessité de l'inspection ; rapport de classe ; de l'Etat du port ; politique de management, etc.) ;
- Evaluation pour utilisation (renouvellement de l'acceptation, durée de l'utilisation, acceptation par les Terminaux, etc.).

Chaque compagnie peut appliquer ses propres critères, issus généralement de l'esprit et de l'histoire du groupe. Néanmoins, le critère récurrent est l'âge du navire. Or, sur ce point, il convient d'être extrêmement vigilant. En effet, un navire d'un certain âge peut s'avérer de meilleure qualité qu'un navire plus récent mais ayant maintes fois changé de propriétaires, de management, de statuts.



Les bases de données au service de l'inspection

En 1993, les membres de l'OCIMF ont décidé de compiler leurs expériences en créant une base de données alimentée par les rapports d'inspection des compagnies pétrolières et leurs critères d'acceptabilité : SIRE. L'objectif est triple : partager le plus largement possible l'information, éviter la duplication des contrôles et réduire la charge de travail des armateurs.

Les entités ayant accès à cette base sont nombreuses : les membres de l' OCIMF, les

opérateurs de terminaux pétroliers, les compagnies pétrolières, les industries pétrolières, les *traders* pétroliers (dont les affrètements de navire représentent une part significative de leur commerce), les entités gouvernementales qui supervisent la sécurité et/ou la prévention des pollutions relatives au transport d'hydrocarbures par mer (c'est-à-dire les autorités du port, des canaux et de l'état du pavillon). Plus de 900 rapports sont désormais soumis sur le SIRE chaque mois et le nombre de consultations croît sans cesse. Ce succès est dû à la mise en place, en 1997, de deux documents techniques poussant encore plus loin l'unification des procédures d'inspection : le *Vessel Particular Questionnaire* (VPQ) et le *Vessel Inspection Questionnaire* (VIQ).

Avec ses 700 questions, le VPQ rassemble les informations relatives à la structure du navire ou aux autres équipements (en rapport avec la gestion de la sécurité), et qui généralement ne changent pas au cours de la vie du navire. Il est rempli par l'opérateur commercial du navire (l'armateur) et est transmis au service vetting avant chaque inspection et disponible sur le SIRE. Le VIQ, quant à lui, comprend 175 questions clés que l'inspecteur remplit lors de l'inspection du navire. L'original du VIQ est alors envoyé à la compagnie intéressée. Ensuite, il est transmis électroniquement sur la base de données mais inaccessible aux membres de l'OCIMF pendant 14 jours, période pendant laquelle l'opérateur du navire peut faire part de ses commentaires, qui seront incorporés au rapport final. A l'issue de cette période ou dès réception de ces commentaires, le VIQ devient accessible électroniquement sur le SIRE aux autres membres de l'OCIMF.

Malgré le succès reconnu du système SIRE, certains acteurs importants de l'industrie pétrolière l'ont récemment délaissé pour privilégier leurs bases de données individuelles. C'est notamment le cas de Shell qui a mis au point son système propre de collecte de données : le « *STAR Voyage Risk Assessment* ».

D'autres instruments sont à la disposition de l'affrèteur. Parmi ceux-ci citons les Lloyds, EQUASIS ou également la base Mackensie. La base Equasis permet notamment aux acteurs du monde maritime, chargeurs, affrèteurs, qui, mises à part les grandes compagnies pétrolières, n'ont pas les moyens d'entretenir un service de vetting, d'accéder aux informations minimales susceptibles de leur donner une idée de l'état d'un navire (parmi les 66 000 répertoriés). Il existe, depuis peu, une passerelle entre le SIRE et le système Equasis. Les utilisateurs d'Equasis, en consultant la base, sont prévenus désormais du fait qu'il existe un rapport SIRE sur le navire.

En outre, d'autres professionnels s'inspirant du système SIRE ont uni leurs expériences à travers de nouvelles bases de données. C'est le cas du CEFIC (Confédération Européenne des Fédérations des Industries Chimiques) via le Chemical Distribution Institute avec la *Chemical Data Inspection* (CDI) et les utilisateurs de barges pétrolières et chimiques à travers la base EBIS (European Barges Inspections System).

Les audits des compagnies d'armement

A la suite du naufrage de l'*Erika* et des défaillances flagrantes du code ISM (International Ship Management), les compagnies pétrolières ont mis en place les « *revues de management* » qui consistent à recueillir toutes les informations destinées à améliorer la traçabilité des armateurs ou opérateurs de navire : étude de la structure patrimoniale, financière et organisationnelle. De la même manière, les affréteurs pétroliers procèdent à des audits de sécurité directement chez les représentants des armateurs et exigent les standards les plus élevés (par exemple, sur la consommation d'alcool et de drogue à bord). Les audits peuvent s'avérer essentiels dans la sélection du navire. La chimie recourt également à ce genre de procédure à travers notamment le système SQAS (*Safety & Quality Assessment System*).

Les inspecteurs

L'une des plus grandes avancées du système SIRE a été la mise en place du « *Ship Inspector Training & Accreditation Programme* ». Afin d'améliorer la qualité des inspections et de gagner toujours plus la confiance des utilisateurs du SIRE, chaque inspecteur doit être accrédité OCIMF/CDI/EBIS pour pouvoir procéder à l'inspection. Ce sont les inspecteurs sédentaires du service vetting qui, au vu du rapport établi et sur la base des critères propres à leurs groupes, prennent la décision d'accepter ou non les navires car les rapports d'inspections disponibles sur le SIRE ne se prononcent pas sur l'acceptabilité du navire. Par exemple, les principales causes de rejet des inspecteurs de BP Amoco sont les suivantes (d'août 1996 à août 1998) :

- Gestion de la sécurité (équipement et procédures) : 20%
- Cartes et documentation nautique : 13%
- Etat de la structure : 13%
- Manutention de la cargaison/ballast : 13%
- Prévention de la pollution : 12%
- Certificats et documentation : 7%
- Gestion de l'équipage (STCW 1995) : 5%

Les politiques des compagnies pétrolières et les codes de bonne conduite

La plupart des grands groupes pétroliers adopte une méthode de vetting active, c'est-à-dire que chaque filiale de la société est tenue de consulter le service vetting dans trois cas distincts : en cas d'affrètement d'un navire, quand la cargaison appartient à une entité du groupe, ou lorsque la cargaison est manutentionnée dans un terminal du groupe. Cependant, il apparaît, de plus en plus, que des considérations subjectives viennent à jouer un rôle déterminant. De nombreuses « *majors* » n'inspectent pas les navires pour lesquels elles n'ont pas d'intérêts économiques. Or, la plupart des contrats d'affrètement impose que le navire soit approuvé par les compagnies pétrolières majeures².

En février 2000, Jean- Claude Gayssot, alors ministre de l'Équipement et des Transports a réuni les

principaux opérateurs du transport maritime³. Cette rencontre s'est conclue par la signature de la Charte de la Sécurité Maritime des Transports Pétroliers, ou Charte Gayssot, dans le but de formaliser une série d'engagements à l'usage des différents opérateurs de ce secteur. Ce texte, de portée strictement nationale à l'origine, a contribué au niveau européen et international, à l'émergence de nouvelles pratiques dans le domaine des transports des hydrocarbures. Il a pour principes :

- Ne plus utiliser des navires à simple coque à partir de 2008.
- Recours à des navires battant pavillon français, européen ou d'un Etat respectant les règles Internationales.
- Arrêt technique obligatoire tous les 2 ans ½ pour les navires de plus de 15 ans.
- Inspection par un membre de l'OCIMF tous les 6 mois maximum.
- 2 ans d'ancienneté minimum dans la société de classification.
- Navire exploité par le même opérateur depuis 6 mois minimum.

Enfin, les politiques sécuritaires des compagnies pétrolières : face à la complexité et à l'inadaptabilité de certaines règles édictées en matière de sécurité maritime, les professionnels de l'industrie pétrolière et chimique ont développé leurs propres politiques de sécurité à travers la rédaction de « *chartes de l'environnement* » ou autres « *codes de bonne conduite* ». Ces textes mêlent, non sans une certaine subtilité, action et intention, rendant difficile leur interprétation et ne leur conférant aucune effectivité juridique.

Le vetting : contrôle supplémentaire ou complémentaire ?

Le vetting, en tant que système préventif, souffre des limites techniques du système de prévention⁴. En effet, les inspections de vetting, tout comme celles de l'Etat du port, se déroulent durant les opérations commerciales du navire, le plus souvent au déchargement, et il est donc impossible d'examiner attentivement et minutieusement l'état des structures du navire. Le vetting est-il alors complémentaire ou supplémentaire des autres contrôles ?

Le vetting : re-classification ? Même si la procédure de vetting souffre, en effet, des limites techniques du système de prévention, il semble infondé d'affirmer que cette procédure ne fait que reprendre les rapports de classification. Jamais le vetting n'a eu vocation à les remplacer et il est peu probable qu'il s'y substitue un jour car tout ce qui touche à l'intégrité de la coque et à la qualité de la structure est de la compétence des sociétés de classification. C'est d'ailleurs pour cette raison que l'on a vu les affréteurs pétroliers soutenir tout particulièrement l'adoption de la directive européenne sur les sociétés de classification comprises dans le paquet Erika I. En outre, les audits réalisés par les affréteurs/chargeurs restent une démarche inédite, bien plus efficace que le code ISM et justifiant l'intérêt du vetting face aux contrôles des sociétés de classification.

² cf sentence arbitrale, « *Diamond Park/Emerald Park* », SMA 3576 [1999].

³ Elf, Total, BP, Shell et Esso, Bureau Véritas, Comité Central des Armateurs de France, Union Française des Industries Pétrolières, Association des Utilisateurs de Transport de Fret, Union des Industries Pétrolières.

⁴ Christian Scapel, « *L'insécurité maritime : l'exemple de la pollution par les hydrocarbures* », Revue de droit commercial, Maritime, Aérien et des transports, 2001.

L'attitude des « traders » indépendants⁵.

Appartenant à des maisons de négoce, les « traders » indépendants sont davantage influencés par le choix de leurs clients ou fournisseurs que les conditions du transport. Ils n'adoptent pas les mêmes critères en matière de sécurité que les traders intégrés aux compagnies pétrolières : les vetting des majors n'ont aucun pouvoir sur ces acteurs et ils ne peuvent les forcer à les suivre. Certains armateurs, conscients que leurs navires n'auront jamais l'approbation des compagnies pétrolières majeures, décident alors de les placer auprès d'affréteurs/traders moins regardant sur la sécurité.

Enfin, même si les avis sont partagés, il semble difficile d'appliquer le même degré de vigilance sur les affrètements à temps et au voyage. En effet, la rapidité des transactions spot alliée à leur nombre journalier compliquent singulièrement la réalisation des inspections qui se déroulent, rappelons le, durant l'activité commerciale du navire.

Les clauses de vetting

Les clauses de vetting au sein des chartes-parties se sont réellement développées depuis la catastrophe de l'*Exxon Valdez*. Désormais, leur wording est des plus draconiens et la clause occupe une place majeure au cœur du contrat. L'affréteur, soucieux d'éviter les risques à la fois financiers et juridiques découlant d'un accident, se trouve dans une position de force par rapport à l'armateur. Il peut à tout moment mettre fin à la charte, moyennant compensation financière, si le navire ne satisfait plus aux critères du vetting. La jurisprudence américaine a d'ailleurs confirmé cette possibilité en condamnant un armateur à dédommager un affréteur à temps pour le manque à gagner de la perte d'un affrètement⁶.

Les clauses de vetting contiennent des dispositions particulières au caractère extrêmement fort, dites « *Majors approvals* ». Cela signifie en substance que le navire affrété devra être accepté par les principales compagnies sous peine de sanctions contractuelles. La clause standard se présente de la manière suivante : « *l'armateur garantit que, au moment de la signature de la charte, la navire est considéré comme acceptable par les « Majors » c'est à dire Shell/BP/Chevron-Texaco/Total et Exxon.* »

Ces clauses placent les armateurs dans des situations contractuelles inconfortables. Ainsi, si un navire affrété bénéficie de toutes les approbations vetting des principales compagnies pétrolières à l'exception d'une seule, l'affréteur peut unilatéralement et discrétionnairement rompre la charte⁷. Des juges ont d'ailleurs confirmé cette situation à travers l'affaire du « *Seaflower* » et la très

discutable solution obtenue en appel⁸. Les armateurs craignent de plus en plus ce type de clauses et y voient, à travers un wording « sécuritaire », un objectif commercial de la part des affréteurs. On a même parlé parfois d'« abus de position dominante ». Aussi, certains affréteurs invoquent la clause de vetting pour des raisons fortement éloignées de la sécurité. Ils l'utilisent notamment pour casser la charte lorsque le marché de l'affrètement n'est plus aussi rentable qu'au début du contrat. Il devient nécessaire que les corps d'armateurs tels Intertanko ou BIMCO négocient avec les compagnies pétrolières majeures afin de clarifier comment les approbations peuvent être obtenues et maintenues face à l'ensemble des standards stricts et en perpétuel changement.

Reste à se poser la question des responsabilités émanant d'un vetting « laxiste ». Il paraît difficile de retenir ce fondement pour engager la responsabilité d'une compagnie pétrolière. Néanmoins, toute évolution n'est pas à exclure, notamment depuis l'affaire du « *Cap Skirring* », un avion affrété, malgré des antécédents désastreux, par le Club Med auprès de la Compagnie Air Sénégal afin de transporter des touristes depuis Dakar jusqu'à Cap Skirring. L'avion s'était écrasé au sol après 45 minutes de vol environ, le 9 février 1992, occasionnant la mort de 28 personnes. Assignés, les frères Trigano, alors à la tête du Club Med, furent condamnés par le juge pénal pour négligence dans l'affrètement de l'avion. Placée dans le même type de situation, on peut imaginer une compagnie pétrolière voir sa responsabilité engagée pour négligence ou faute dans la sélection du navire.

Conclusion

Au côté de l'arsenal réglementaire, le vetting est un outil indispensable d'amélioration de la sécurité. La mutualisation de l'information est un avantage pour permettre à tous les acteurs, même les plus petits, d'avoir accès à un transport de qualité. Jusqu'à peu, les transports d'hydrocarbures et de produits chimiques ont été les seuls domaines concernés par la procédure de vetting. La démarche commence à gagner l'esprit des chargeurs de vrac secs en manque de traçabilité. C'est le cas de Cargill Ocean Transportation qui s'inspire fortement du système vetting pour valoriser « *leurs efforts auprès des assureurs et de leurs clients* »⁹. L'idée est séduisante et prouve tous les avantages de l'autorégulation. Néanmoins, il semble que la procédure de vetting et notamment l'utilisation des bases de données doit être améliorée et structurée au travers d'un cadre législatif solide afin de rendre le système pleinement efficace.

Gaël Seyer, juriste

octobre 2005 – ISSN : 1282-3910 – dépôt légal : mois en cours
Directeur de la rédaction : Paul Tourret

⁵ Bernard de Combret, « *Les négociants (« traders ») sont-ils et doivent-ils être intéressés à la qualité des transports maritimes ?* », actes du Conseil Supérieur de la Marine Marchande, éd. IFREMER, 1993.

⁶ Sentence arbitrale, SMA 3248, 1995, « *Lino Kauin Kaisha, Ltd v. Chembulk Trading Inc.* », navire « *Stella Hope* ».

⁷ Yves Tassel, « *Propriétaires et affréteurs de navires : droits et devoirs* », ADMO, 2001.

⁸ Court of Appeal de Londres, navire « *Seaflower* », novembre 2000, Lloyd's Law Report 2001, p. 343.

⁹ ISEMAR, (sous la direction de Nicolas Terrassier), « *Les transports maritimes de marchandises en vrac* », Ed. Moreux/Lamy 2001, p.70.