



EXAMEN DU RÉGIME INTERNATIONAL D'INDEMNISATION

Document soumis par l'International Group of P&I Clubs

- 1 La politique générale du UK Club concernant la jauge des navires lors de la procédure d'enregistrement prévoit une expertise, d'une durée de deux jours, de l'état de tous les navires de plus de dix ans par des experts indépendants. Selon les résultats de cette expertise, les navires peuvent ne pas être admis, ou être obligés de subir certaines réparations ou améliorations (faute de quoi, la couverture n'est pas acceptée), ou bien ils peuvent être admis sans réserve. L'enregistrement des navires de moins de dix ans est également soumis à une expertise si la classification n'émane pas de l'Association internationale des sociétés de classification, ou lors de la remise en service du navire après son désarmement, ou s'il s'agit de navires d'une flotte ayant fait l'objet d'une expertise défavorable.
 - 2 Le UK Club a également recours à une équipe de cinq inspecteurs, relevant du UK Club, en poste dans différents ports du monde entier et chargés d'inspecter, à temps complet, les navires déjà enregistrés auprès du Club. Le ciblage de ces inspections utilise les dossiers de l'État du port relatifs à l'immobilisation des navires, le type de navire, le pavillon et l'activité commerciale du navire, l'expérience de navires jumeaux ou d'autres navires en copropriété, et autres facteurs. Les résultats de l'inspection sont enregistrés, référencés et notifiés au navire et au propriétaire. Les inspections durent environ quatre heures et permettent à l'inspecteur d'évaluer en termes généraux s'il existe la preuve d'un engagement visant à conserver des normes acceptables. Si ce n'est pas le cas, le navire peut alors être tenu de subir, pendant deux jours, une expertise de son état par des experts indépendants et faire l'objet de recommandations de réparation accompagnées de l'éventuelle sanction de refus de couverture.
 - 3 Un navire peut être ciblé pour une expertise relative à son état à tout autre moment si le Club est informé par un tiers (par exemple par le biais du contrôle par l'État du port, ou par une société de classification ou un expert chargé d'inspecter la cargaison ou la coque) que le navire n'est pas conforme aux normes.
 - 4 Ces procédures font partie du système de vérification de la qualité et il importe donc qu'elles soient effectivement appliquées et conservées aux fins d'un rapport indépendant.
-