



FONDS INTERNATIONAL  
D'INDEMNISATION DE 1992  
POUR LES DOMMAGES  
DUS À LA POLLUTION  
PAR LES HYDROCARBURES

TROISIÈME GROUPE DE TRAVAIL  
INTERSESSIONS  
Point 2 de l'ordre du jour

92FUND/WGR.3/22/5  
6 mai 2004  
Original: ANGLAIS

## EXAMEN DU RÉGIME INTERNATIONAL D'INDEMNISATION

### LE RÔLE DE SIRE DANS L'HABILITATION DES NAVIRES-CITERNES

Document d'information

Soumis par le Forum maritime international des compagnies pétrolières (OCIMF)

<b>Résumé:</b>	Le présent document vise à aider les délégués à comprendre de quelle manière se fait l'habilitation des navires-citernes et quel est le rôle du rapport SIRE dans cette procédure.
<b>Mesures à prendre:</b>	Prendre note des informations.

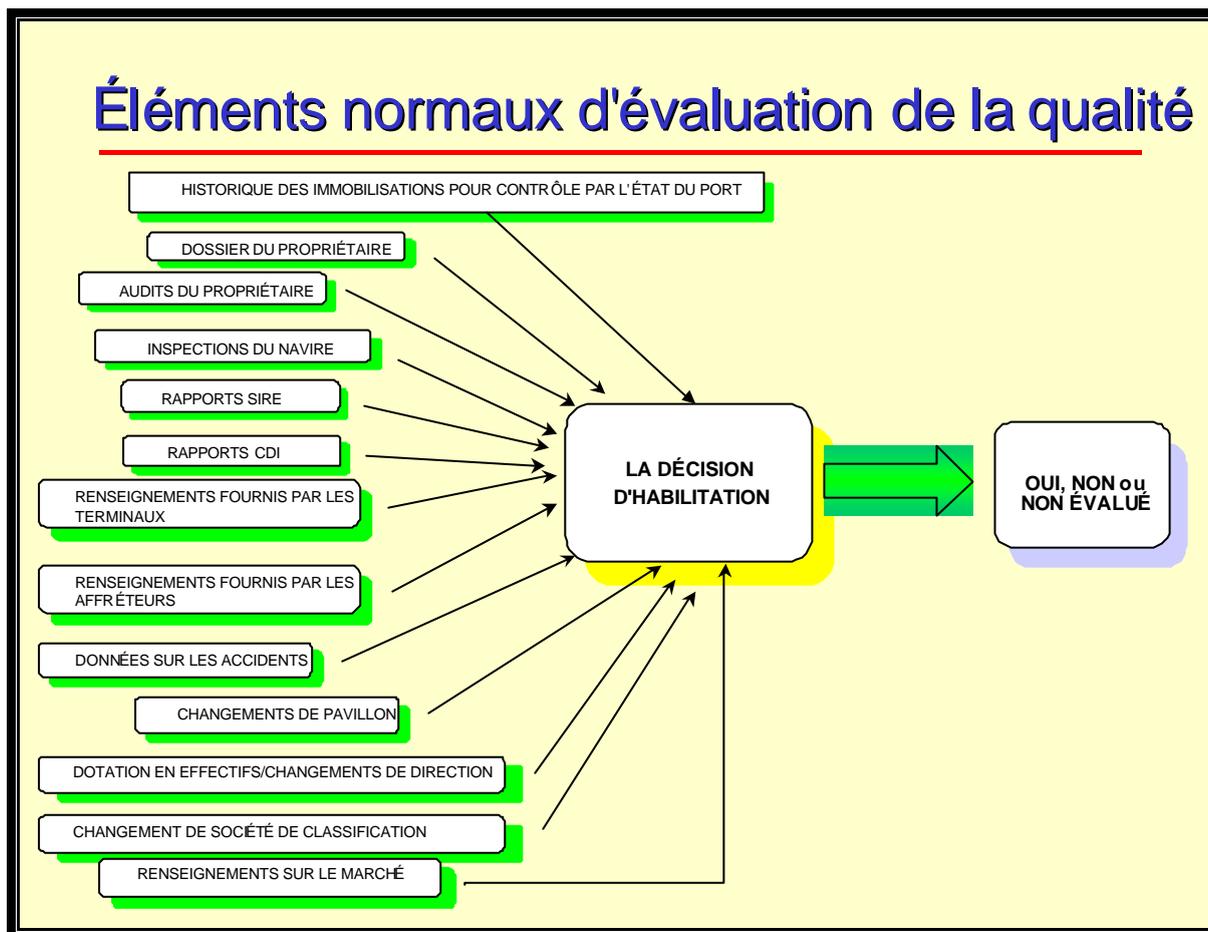
### 1 Introduction

- 1.1 À la 7ème réunion du troisième Groupe de travail intersessions du Fonds de 1992, toute une série de questions ont été traitées concernant l'accès au programme SIRE (rapport d'inspection des navires) du Forum maritime international des compagnies pétrolières (OCIMF) et son utilisation ainsi que le recours possible à ce programme des clubs P&I ainsi que d'autres parties comme moyen d'établir une distinction entre les navires de qualité acceptable et ceux qui ne respectent pas les normes.
- 1.2 Comme expliqué à la réunion, la question de l'habilitation est une question complexe qui repose sur une procédure d'évaluation de la qualité qui prend en compte bon nombre d'éléments intervenant dans la gestion des navires-citernes et les normes d'exploitation. Il s'agit normalement d'utiliser comme moyen d'évaluation de la qualité un rapport d'inspection SIRE tiré de la base de données de l'OCIMF mais ce n'est pas le seul élément retenu pour déterminer si le navire-citerne utilisé a une qualité acceptable.
- 1.3 On notera également que l'OCIMF facilite l'échange de ces rapports entre l'instance chargée de l'inspection et le bénéficiaire. Les rapports sont exempts de subjectivité et l'instance qui le soumet ne se prononce pas sur la qualité du navire. Le présent document souligne l'intérêt qu'il y a donc à disposer d'un personnel convenablement formé pour procéder à une évaluation technique

approfondie du rapport puis pour utiliser les résultats de cette évaluation dans le cadre de l'étude de l'ensemble des informations relatives aux navires-citernes avant de parvenir à la décision finale.

## 2 La procédure d'habilitation

2.1 Il faut dès le début noter qu'il n'existe pas de système d'habilitation valable pour tous appliqué par les affréteurs, mais bien que ce système varie d'une compagnie à une autre en fonction des besoins individuels et du système de gestion que chaque compagnie emploie. Toutefois, chacune disposera d'un système qui prend en compte une série d'éléments semblables lesquels font l'objet d'une présentation simplifiée dans le schéma ci-dessous;



2.2 Comme il ressort du schéma ci-dessus, la décision d'habilitation reposera sur une évaluation d'un large éventail d'éléments d'appréciation possibles. Selon chaque système, certains de ces éléments pèseront davantage dans la décision finale. Toutefois, les principaux éléments normalement retenus par les membres de l'OCIMF sont les suivants et on les analysera plus bas de manière plus détaillée;

- Évaluation et notation des résultats obtenus par le propriétaire/exploitant du navire.
- Rapports sur les sinistres et les accidents.
- Données relatives aux inspections du navire et à son état tel qu'évalué.
- Historique des immobilisations pour contrôle par l'État du port.
- Dossier et renseignements fournis par les terminaux

### **3 Évaluation et notation des résultats obtenus par le propriétaire/exploitant du navire**

- 3.1 Tout d'abord, les organismes d'habilitation suivent une procédure permettant d'évaluer et de noter les résultats obtenus par le propriétaire/exploitant du navire-citerne. Cela se fait en premier lieu grâce à une analyse des résultats obtenus par la flotte au plan des opérations et de la sécurité, du programme d'entretien et d'une évaluation des systèmes d'étude de gestion.
- 3.2 Deuxièmement, on peut également procéder à un échange d'informations entre l'organisme d'habilitation et le propriétaire/exploitant dans le cadre d'une réunion physique qui comprendra en outre un échange plus détaillé d'informations portant notamment sur les systèmes internes de gestion, la dotation en effectifs de la flotte et la formation de son personnel, les procédures d'exploitation (navigation, manutention de la cargaison et chambre des machines), dossier des sinistres et du comportement vis à vis de l'environnement, plans d'intervention d'urgence et procédures de réparation et d'entretien.
- 3.3 Finalement, dans certains cas particuliers, ces évaluations amèneront à soumettre également tel ou tel propriétaire/exploitant à une évaluation plus approfondie sous la forme d'un audit sur place, d'ordinaire effectué dans les bureaux de l'intéressé par un représentant de l'organisme d'habilitation. Cet audit portera sur tous les domaines susmentionnés mais il sera complété par des vérifications permettant d'établir que le système en place chez le propriétaire/exploitant ne donne pas seulement dans l'actualité des résultats acceptables mais continueront de le faire.

### **4 Rapports sur les sinistres et les accidents**

- 4.1 Les systèmes d'habilitation seront dotés d'un mécanisme de prise en compte des informations provenant des rapports sur les sinistres et les accidents. Les sources de ces données sont variables mais celles-ci comprendront au moins des informations émanant du secteur par l'intermédiaire de sources publiques telles que les services de renseignements sur les accidents de la compagnie Lloyds.
- 4.2 En outre, bon nombre d'organismes d'habilitation attendront des propriétaires/exploitants qu'ils participent à un partage régulier des informations sur les accidents qu'ont eu leurs navires. Il est escompté qu'ils partageront ouvertement avec l'organisme d'habilitation les renseignements sur tous les accidents et non pas seulement sur ceux survenus au service de l'organisme d'habilitation ou ceux rendus publics par des sources telles que les médias.
- 4.3 Une fois ces informations évaluées, on décidera si le propriétaire/exploitant gère correctement la situation de suivi du sinistre, notamment en procédant à l'évaluation des préjudices et dommages causés et à la gestion des réparations. De plus, on s'attend à ce que des enquêtes sur les sinistres aient été menées pour déterminer les causes de ces derniers et que des recommandations aient été établies afin d'empêcher que la situation ne se reproduise.
- 4.4 Il y a également lieu de noter que le comportement dans ce domaine aura un effet direct sur l'évaluation du propriétaire/exploitant visé au paragraphe 3.1.

### **5 Données relatives aux inspections du navire et à son état tel qu'évalué**

- 5.1 Il existe toute une série de régimes d'inspection appliqués dans l'ensemble du secteur par chaque compagnie pétrolière, affréteur ou club P&I. Les deux principales sources de renseignements utilisées par la plupart des organismes d'habilitation sont celles gérées par l'OCIMF (SIRE) et le Chemical Distribution Institute (CDI).
- 5.2 On peut procéder à des inspections SIRE pour tous les types de navires-citernes, que ceux-ci transportent des hydrocarbures, du gaz ou des produits chimiques; cela dit, la plupart des inspections concernent des pétroliers. Les inspections CDI, elles, visent plus particulièrement les transporteurs de produits chimiques et de gaz.

- 5.3 Si ces deux sources d'information sont celles qui retiennent la préférence c'est parce que dans l'un et l'autre cas, les inspecteurs bénéficient d'un système d'accréditation qui garantit leurs connaissances, leur formation et leur expérience. De plus, un mécanisme est en place qui permet de télécharger le rapport vers une base de données (gérée par l'OCIMF ou le CDI), de l'adresser au propriétaire/exploitant pour qu'il fasse connaître ses observations et ses corrections avant que l'intéressé ne le télécharge aux fins d'évaluation.
- 5.4 Les deux systèmes présentent une caractéristique importante, à savoir que les rapports sont objectifs et ne sont pas conçus pour critiquer le navire concerné. Plus concrètement ils visent à fournir à l'inspecteur des renseignements qui lui permettent de vérifier que les critères arrêtés par le secteur sont bien respectés. Rien n'est prévu pour que l'inspecteur porte un jugement théorique sur la qualité du navire.
- 5.5 Il est important de noter que dans un cas comme dans l'autre, les rapports, du fait que ce sont les inspecteurs qui les soumettent, ne contiennent aucune observation théorique sur la qualité du navire. Lorsque les intéressés reçoivent les rapports des responsables du système (OCIMF/SIRE ou CDI), ils doivent les évaluer pour s'assurer qu'ils respectent bien leurs propres critères de mesure. Chaque organisme d'habilitation aura déterminé quels sont ces critères et dans certains cas les aura déjà communiqués au propriétaire/exploitant avant l'inspection.
- 5.6 Les deux régimes d'inspection prévoient des systèmes permettant de relever l'état du navire mais ils n'offrent que peu de possibilités d'évaluer en détail cet état en ce qui concerne notamment les citernes de cargaison ou les ballasts. La raison en est que l'évaluation est d'ordinaire effectuée au port pendant les opérations de chargement ou de déchargement de la cargaison lorsqu'il est pratiquement impossible d'accéder à ces espaces sans gêner fortement le fonctionnement du navire. Par ailleurs, ces endroits sont inspectés en détail par l'organisme responsable (à savoir la société de classification) qui est chargé de superviser les études de structure et les évaluations de l'état du navire et peut accéder auxdits espaces pendant les périodes où ils ne sont pas en service par exemple pendant l'entretien courant en cale sèche.
- 5.7 Les organismes d'habilitation n'en demanderont pas moins en certaines occasions au propriétaire/exploitant des rapports d'étude détaillés pour que leurs propres experts (par exemple des architectes navals) les étudient de près au cours d'une inspection SIRE ou CDI en plus des certificats et de la documentation de bord conservés à bord du navire.

## **6 Historique des immobilisations pour contrôle par l'État du port**

- 6.1 Les systèmes d'habilitation comportent normalement des règles qui prévoient des rapports de surveillance des défauts des navires et de leurs immobilisations identifiés au moyen d'un régime de contrôle de l'État du port lorsque ces rapports sont communiqués à des sources publiques telles que la base de données MoU EQUASIS de Paris. Ces informations feront l'objet d'un suivi auprès du propriétaire/exploitant et pourront également être utilisées pour prévoir une inspection de renouvellement du navire ou une autre analyse détaillée de la part de l'organisme d'habilitation.
- 6.2 Il y a lieu de noter que les autorités chargées du contrôle de l'État du port ont accès au rapport de l'OCIMF (SIRE) et du CDI et sont fermement encouragées à utiliser les informations disponibles pour soutenir leurs propres efforts de collecte de données.

## **7 Dossier et renseignements fournis par les terminaux**

- 7.1 Dans le souci de réduire le nombre d'inspections menées par les diverses organisations, tant l'OCIMF que le CDI se sont attachés à encourager un plus large partage des renseignements tirés des inspections par les utilisateurs de leurs systèmes respectifs. Les inspections réalisées constituent donc un instantané du navire à un moment donné dans le temps et peuvent remonter à plusieurs mois lorsqu'elles sont téléchargées et évaluées.

- 7.2 Pour surmonter cette difficulté, de nombreux organismes d'habilitation utilisent également les rapports d'information fournis par les terminaux que ceux-ci adressent au navire afin d'obtenir un aperçu de l'exploitation et du fonctionnement des navires. Ces rapports peuvent servir à un repérage précoce au cas où l'on aurait constaté que le fonctionnement d'un navire ne répond pas aux normes ou bien évolue dans un sens préoccupant.

## **8 Conclusion**

- 8.1 La description ci-dessus fait ressortir certaines des principales activités qu'impliquent l'évaluation et la sélection d'un navire. Comme indiqué à diverses reprises, chaque organisation a sa manière de procéder de sorte que la liste des domaines n'est pas exhaustive. Toutefois, il devrait être évident qu'il n'est pas possible de déterminer si un navire offre une qualité acceptable ou sous-normes simplement en étudiant un rapport d'inspection établi par le seul système SIRE (ou CDI). Il faut faire intervenir de nombreux techniciens maritimes et procéder à une étude et à une analyse détaillée fondée sur une évaluation constante de nouveaux apports d'information obtenus d'une grande variété de sources.
- 8.2 Il est important de faire observer que le propriétaire/exploitant est légalement tenu d'entretenir et d'exploiter son navire-citerne en conformité avec les règles de l'État du pavillon et de la société de classification (entre autres) et que les organismes d'habilitation n'ont aucun droit ni pouvoir particulier pour avoir accès à certaines informations. Au mieux donc, la procédure suivie peut être considérée comme une vérification faisant appel à une diligence raisonnable et fondée sur des informations en grande partie fournies par des tiers.
- 8.3 L'OCIMF est disposé à continuer d'apporter son aide au cas où un État Membre ou bien une organisation souhaiterait obtenir davantage d'information sur notre système d'inspection SIRE ou bien désirerait entrer en contact avec un organisme d'habilitation appartenant à l'OCIMF afin d'obtenir d'autres connaissances détaillées sur la question.
-