

## Quelques réflexions sur le vetting des navires-citernes (I)

Olivier Jambu-Merlin - Avocat à la Cour

Au début des années 1990 est apparu sur le marché de l'affrètement liquide (pétrolier, gazier ou chimiquier) un terme jusqu'alors inconnu, le VETTING. Dans la mesure où les premiers effets apparents de ce vetting ont été le refus d'emploi par leurs affréteurs habituels de certains navires jusqu'ici considérés comme aptes à leur utilisation, le rattachement du terme vetting au latin VETO a été vite opéré. Mauvaise traduction, et mauvais procès fait à ses inventeurs. Le verbe anglais «to vet» signifie examiner, au sens clinique du terme, ou bien revoir, corriger une production littéraire. On peut donc en déduire que les grands affréteurs, initiateurs et inventeurs du vetting, ont mis en place un système qui, après examen approfondi des navires qu'ils entendent employer, tend à corriger les défauts constatés. L'intention était louable, la mise en place a été difficile et mal perçue par les armateurs, la communication faite par les affréteurs ayant certainement manqué de diplomatie.

*Les quelques réflexions qui suivent porteront sur la finalité du vetting, et sur sa mise en œuvre ; l'intégration du vetting dans les relations contractuelles sera évoquée au prochain numéro de cette Gazette.*

### FINALITES du VETTING

Il peut sembler naturel de se demander quelle est la finalité du vetting imposé par les intérêts cargaison, alors que tant de contrôles de qualité et de sécurité pèsent déjà sur les armateurs. Un bref retour sur le passé peut apporter un certain éclairage.

On se souviendra, entre autres, de l'Amoco Cadiz en 1978 et de l'Exxon Valdez dix ans plus tard. Deux catastrophes, heureusement sans pertes de vies humaines (à noter que le marin perdu en mer semble, politiquement et médiatiquement, avoir moins de valeur que le goéland mazouté...) mais avec de très sérieux dommages à l'environnement.

Ces deux navires étaient armés par des compagnies pétrolières, et c'est d'ailleurs plus en tant qu'armateurs qu'en tant que pétroliers que ces deux compagnies ont été condamnées. L'Exxon Valdez fut apparemment le chant du cygne de l'armement pétrolier. La démarche de désengagement des compagnies pétrolières, déjà bien entamée, s'est accélérée après ce naufrage.

On peut certainement considérer que l'Exxon Valdez a servi de déclencheur au processus qui a abouti à la mise en place, inter alia, du système du vetting. On se souviendra que la première mesure prise par Exxon a été d'imposer à ses armateurs, y compris pour les contrats en cours (sous peine de refus de chargement), la fameuse clause «drogue et alcool» ; la mesure était bien venue, la pertinence en était indiscutable, la méthode des plus cavalières.

Le contexte général se prêtait à ce genre de démarche. Dans toutes les industries on a vu se développer les processus qualité et sécurité, l'intervention sous forme d'audit des donneurs d'ordres finaux et intermédiaires entrant dans les mœurs. Les exemples de la sous-traitance en construction navale ou automobile sont nombreux et parlent d'eux-mêmes. L'industrie du transport maritime pouvait-elle y échapper ? On peut en douter.

Le vetting organisé par les sociétés pétrolières et pétrochimiques se résume en fait à la possibilité que se donne un client donneur d'ordre de choisir son fournisseur sur la base d'éléments de qualité et de sécurité, vérifiés sur documents et in-situ. C'est une première finalité, avouée sans détours. Il n'y a là rien de choquant au fond ; reste que les armateurs n'étaient guère habitués à un tel traitement, et que la mise en place du système a été quelque peu chaotique, du fait de l'hostilité déclarée de beaucoup d'armements. Nécessité faisant loi, le vetting s'est généralisé et une double forme de collaboration s'est mise en place : d'une part sur le terrain (si l'on peut employer le terme en parlant de navires) d'autre part au niveau institutionnel, notamment par la participation d'Intertanko aux réunions du SIRE.

Autre finalité, souvent placée en tête de liste, la participation à la sécurité maritime et à la lutte contre les marées noires. Nul ne saurait s'en plaindre. La question, souvent posée, est celle du double emploi qui peut apparaître entre le vetting (privé) mis en place et exercé par les compagnies pétrolières et pétrochimiques d'une part, et les obligations de qualité et de sécurité qui pèsent de manière légale sur le navire et son armement. En d'autres termes, si un navire et son armement disposent d'une double certification ISM/ISO, pourquoi leur imposer les contraintes et le coût d'un vetting, dont les contrôles vont pour l'essentiel recouper ceux exercés initialement et régulièrement quant à la certification ?

La réponse est relativement simple : si, comme le disait Antoine Vialard lors d'une journée Ripert consacrée à la pollution «certains navires-citernes ont des armateurs bidons», il est malheureusement des organismes certificateurs qui ne valent pas beaucoup plus cher, certaines affaires récentes en apportant la démonstration. D'où la nécessité ressentie par les affréteurs de procéder à leurs propres contrôles. Il va de soi que cette réponse subit un jugement nettement plus nuancé du côté des armateurs, notamment chez les «bons» armateurs, de loin les plus nombreux. Force est cependant de constater que la conjonction d'un vetting parfois féroce et de réglementations de plus en plus drastiques amènent à un renouvellement appréciable de la flotte de navires-citernes, renouvellement soutenu par une confortable hausse des frets ces deux dernières années.

## Quelques réflexions sur le vetting des navires-citernes (I) (suite et fin)

### MISE en ŒUVRE du VETTING

La procédure de vetting était, à ses débuts, à l'initiative du seul affréteur. Désormais, le système étant bien en place et les armements s'étant laissés convaincre de la nécessité de leur participation active, l'initiative vient le plus souvent de ces derniers, les contrats le leur «suggérant» fortement. On peut trouver dans une charte à temps relativement récente *"Owners shall make every effort to arrange suitable inspections, within vessel's trading area and program, as soon as practicable after delivery. Charterers to render all possible assistance in arranging such inspections, and to advise Owners as soon as possible of any required vetting inspection"*. Et, dans un contrat de tonnage : *"It is Owners'duty and obligation to maintain inspection schemes with major companies such as ..... . Owners shall, for each voyage performed under this COA, provide Charterers with a completed XXX questionnaire for the vessel nominated and maintain a valid SIRE inspection report....etc"*.

Si le navire est déjà dans la base de données SIRE, le(s) vetting(s) doi(ven)t être maintenu(s). Si le navire est neuf, ou vient de changer de gérance, le(s) vetting(s) doi(ven)t être obtenu(s). Les délais de mise en place d'une inspection et de l'établissement d'un rapport semblent peu compatibles avec les contraintes de temps d'un affrètement au voyage ; le fait que la plupart des affréteurs exigent – avec raison – que l'inspection se déroule au cours d'opérations de déchargement ne simplifie pas la résolution du problème, puisque le préalable à tout déchargement est bien évidemment un affrètement.... Quoiqu'il en soit, et parfois au prix de quelques contorsions, l'inspection se met en place, et les opérations de vetting se déroulent le plus souvent normalement.

Les acteurs d'un vetting sont nombreux. Chez l'affréteur se trouve un service vetting, parfois qualifié d'Etat dans l'Etat en ce sens que ses décisions sont peu contestables et sont opposables tant aux cellules transport qu'aux cellules négoce. C'est cohérent avec la logique qui prévaut dans la plupart des industries, où les responsables qualité/sécurité ont désormais accès direct, voire même exclusif, aux plus hauts échelons de la hiérarchie de l'entreprise. Ce service organise les inspections, et en traite les résultats.

Les inspecteurs, le plus souvent d'anciens navigants, interviennent à bord des navires pour une visite qui peut facilement atteindre 24 heures. Leur contrepartie à bord est le Capitaine, assisté suivant les besoins du Second, et du Chef Mécanicien.

A terre chez l'armateur (ou chez son gérant technique) existe le plus souvent une cellule vetting, permanente et à plein temps dans les plus grosses entités, ou composée à la demande de membres des services techniques et qualité/sécurité.

Les documents ou instruments du vetting sont de deux ordres. Un Vessel's Particulars Questionnaire, descriptif standardisé et très détaillé du navire, de son management, de son équipement et de la conformité à toutes les réglementations applicables, est rempli par l'armement et transmis à la base de données SIRE (Ship Inspection Report) de l'OCIMF. Ce VPQ, déclaratif, va servir de base à l'établissement du VIQ (Vessel's Inspection Questionnaire), lui aussi très détaillé et standardisé (à ceci près que certains pétroliers en ont leur propre version, encore plus détaillée). Ce VIQ, rempli par l'inspecteur lors de sa visite à bord et comportant les observations du Capitaine, est lui aussi transmis à la base de données SIRE et peut être modifié en fonction des corrections apportées par le bord et l'armement aux déficiences constatées. Un affréteur doit pouvoir notifier sa décision de vetting en fonction des éléments contenus dans la base de données SIRE. Cette décision peut être évolutive ou renouvelable à courtes ou moyennes échéances, en fonction de l'âge et de l'état constaté du navire. On notera que l'accent est mis sur la qualité du management du navire ; de ce fait un navire qui, tout en restant sous le contrôle du même armateur, se voit confié à un nouveau manager, est soumis à renouvellement de son vetting.

En théorie, ce système unifié doit permettre d'éviter les inspections multiples et à répétition par plusieurs affréteurs. On a vu il y a une dizaine d'années le même navire visité par 4 inspecteurs successifs en un mois, pour le compte de quatre sociétés pétrochimiques, et sur la base du même questionnaire (C.D.I, équivalent chimiquier du SIRE) obtenir des résultats radicalement différents, allant de l'approbation sans conditions au rejet sans appel. Faut-il croire que cette époque est révolue ? Ce n'est pas certain, puisque, comme indiqué précédemment, certains affréteurs ont développé leur propres versions du VIQ. On peut tout de même avoir de bonnes raisons d'espérer qu'un navire bien conçu et bien armé ne risque plus de se trouver autorisé à charger et interdit de décharger, ou l'inverse, comme on le voyait trop fréquemment il y a quelques années.

Il n'en reste pas moins que le navire est soumis à un nombre important d'inspections, toutes génératrices de questionnaires et de rapports, toutes difficiles à assumer pour les états-majors réduits des navires modernes. Contrôles de l'Etat du Port, de l'Etat du Pavillon, de la société de classification, des organismes certificateurs ISM, ISPS et ISO, contrôles éventuellement demandés par les assureurs ou les PandI Clubs...etc. On peut alors comprendre que le Capitaine d'un navire pétrolier, chimiquier ou gazier puisse éprouver une certaine appréhension à pénétrer en Manche avec devant lui la perspective d'une tournée de six ou sept ports.

Sans rentrer dans le détail des dispositions propres à chaque compagnie, il va de soi que les critères d'acceptabilité varient suivant l'usage envisagé pour le navire. Un simple déchargement dans le cadre d'un achat C&F ne sera pas évalué à la même aune qu'un affrètement au voyage ; ni un affrètement au voyage à la même aune qu'un affrètement à temps.

Pour conclure sur cette première partie, disons que le vetting des navires pétroliers, chimiquiers et gaziers, s'il représente une contrainte supplémentaire pour les armements, est maintenant définitivement ancré dans le paysage maritime. Il est plus que douteux que la tendance vienne à s'inverser, et il n'est pas certain qu'il faille le souhaiter : ce nouveau mode d'implication des grands chargeurs dans la chaîne du transport n'est pas, et de loin, une mauvaise chose. Le système du vetting n'a qu'une douzaine d'années d'existence ; ses modes de mise en œuvre se sont améliorés, il n'est que de souhaiter que cela continue.